

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain ja vakuutusyhtiölain 2 a luvun 10 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennevakuutuslakia ja vakuutusyhtiölakia siten, että kyseiset lait sopeutetaan viidenteen liikennevakuutusdirektiiviin. Merkittävimpiä muutoksina ehdotetaan ensinnäkin, että ajoneuvojen maahantuontia helpotetaan. Maahantuotavalle ajoneuvolle voitaisiin ottaa lyhytaikainen liikennevakuutus siitä jäsenvaltiosta, jossa ajoneuvon ostaja asuu ja johon ajoneuvon ostaja on ajoneuvoa tuomassa.

Toiseksi ehdotetaan muutettavaksi kansallista poikkeussäännöstä, joka koskee vakuutamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamista. Vahingonkärsineiden yhdenvertaisen kohtelun takaamiseksi ehdotetaan, että mainittujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot olisivat korvattavissa ajoneuvojen kotijäsenvaltion lisäksi muissakin ETA-valtioissa.

Kolmas muutos koskee tuntemattoman ajo-

neuvon aiheuttamien vahinkojen korvaamista. Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamat omaisuusvahingot korvattaisiin silloin, kun samassa liikennevahingossa on sattunut myös merkittävä henkilövahinko.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin kansallinen voimaansaattaminen parantaisi vahingonkärsineiden asemaa lisäksi siten, että neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä perustettujen tietokeskusten tiedonantovelvollisuutta laajennetaan nykyisestä. Lisäksi neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä käytöön otettu niin sanottu perusteltu korvaustarjousmenettely laajennettaisiin kaikkiin liikennevahinkoihin riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa vahingon kärsinyt asuu. Suomen voimassa oleva oikeus ja vakuutusyhtiöiden noudattama käytäntö täyttää jo nykyisellään viimeksi mainitun vaatimuksen.

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan heinäkuussa 2007.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila.....	3
1.1. Liikennevakuutuslainsäädäntö ja käytäntö	3
1.2. Liikennevakuutusta koskeva EU-lainsäädäntö.....	3
Viides liikennevakuutusdirektiivi	4
2. Ehdotetut muutokset	6
<i>Maahantuotavien ajoneuvojen vakuuttaminen</i>	6
<i>Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot</i>	7
<i>Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamat omaisuusvahingot</i>	8
<i>Tiedonsaantioikeus</i>	9
<i>Liikennevakuutusten tarkastaminen</i>	9
<i>Viidennen liikennevakuutusdirektiivin säännöksiä vastaava Suomen lainsäädäntö</i> .9	
3. Esityksen vaikutukset	12
3.1. Taloudelliset vaikutukset	12
3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	12
4. Asian valmistelu	13
5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	13
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	14
1. Lakiehdotusten perustelut	14
1.1. Liikennevakuutuslaki.....	14
1.2. Vakuutusyhtiölaki.....	19
2. Voimaantulo	20
LAKIEHDOTUKSET	21
liikennevakuutuslain muuttamisesta	21
vakuutusyhtiölain 2 a luvun 10 §:n muuttamisesta	23
LIITE	24
RINNAKKAISTEKSTIT	24
liikennevakuutuslain muuttamisesta	24
vakuutusyhtiölain muuttamisesta	28

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Liikennevakuutuslainsäädäntö ja käytäntö

Nykyinen liikennevakuutuslaki (279/1959) tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1960 ja sillä kumottiin autovastuulaki (408/37). Lainsäädännön taustalla oli tavoite saattaa Pohjoismaiden lainsäädäntö vahingonkorvausoikeuden osalta yhdenmukaiseksi. Tähän pyrittiin säätämällä muun muassa liikennevakuutusten yhdenmukaisista vastuuperusteista ja korvauksen sisällöstä.

Merkittävin uudistus liikennevakuutuslaisa oli se, että laki perustuu ankan eli objektiivisen vastuun periaatteelle. Periaate merkitsee sitä, että ajoneuvon aiheuttama liikennevahinko korvataan pääsääntöisesti liikennevakuutuksesta, vaikka ajoneuvon omistaja tai kuljettaja ei ole aiheuttanut vahinkoa tuottamuksellaan. Liikennevahingon johdosta suoritettava korvaus on määrätty vuodesta 1974 lähtien noudattaen vahingonkorvauslakia (412/1974), jossa lähtökohtana on täyden korvauksen periaate. Vastuuvakuutuksesta poiketen liikennevahingon perusteella korvaukseen oikeutettuja ovat myös ajoneuvon omistaja ja kuljettaja. Henkilövahinkojen korvauksille ei ole voimassa olevassa lainsäädännössä asetettu enimmäismäärää. Esinevahinkojen enimmäiskorvausmäärää on useaan otteeseen muutettu; nykyisin se on 3 300 000 euroa.

Liikennevahingon kärsineen omaa menettelyä eli myötävaikutusta koskevat säännökset ovat lieventyneet lakimuutosten johdosta ja vuoden 1980 alusta voimaan tulleen lainmuutoksen jälkeen korvausta vahinkoa kärsineen henkilövahingoista hänen oman menettelynsä takia voidaan vain poikkeuksellisissa tapauksissa evätä tai alentaa. Tällaisia tapauksia ovat nykyisin lähinnä törkeällä tuottamuksella tai tahallisesti aiheutetut vahingot sekä kuljettajan syyllistyminen rattijuopumukseen tai huumautuneena ajamiseen.

Liikennevakuutuslakia on muutettu myös Euroopan unionin, jäljempänä EU, lainsäädännön johdosta. Lakiin on otettu voimassa olevien liikennevakuutusdirektiivien edellyttämät säännökset. Direktiivien toimeenpanolla on toteutettu liikennevakuutuksen minimiharmonisointi yhteisön alueella. Säännöksillä on muun muassa toteutettu liikennevahingon uhrin kannalta merkittävä koko EU:n kattava takuujärjestelmä, jota hoitavat kuhunkin yhteisön jäsenmaahan perustetut kansalliset toimielimet. Suomessa järjestelmän toimeenpanosta vastaa Liikennevakuutuskeskus.

Kaikilla liikenteeseen käytettävillä moottoriajoneuvoilla on oltava liikennevakuutus. Poikkeuksena tästä ovat valtion ajoneuvot sekä ne ajoneuvot, jotka on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta liikennevakuutusasetuksessa (324/1959). Tällaisia ajoneuvoja ovat muun muassa leikkuupuimurit ja muut sadonkorjuuseen tarkoitetut rekisteröinnistä vapautetut moottorityökoneet sekä rekisteröinnistä vapautetut perävaunut ja traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. Jos Suomeen saapuvalla moottoriajoneuvolla ei ole jo liikennevakuutusta, on ajoneuvolle otettava liikennevakuutus raja- tai siirtovakuutuksena. Tällaisen vakuutuksen myöntävät muun muassa tulli- tai rajaviranomaiset. EU-valtiosta tai Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta, jäljempänä ETA-valtio, otettu liikennevakuutus on voimassa vakuutus sopimuskauden ajan kaisissa jäsenvaltioissa.

1.2. Liikennevakuutusta koskeva EU-lainsäädäntö

EU:n lainsäädännön johdosta jäsenvaltioiden liikennevakuutusjärjestelmät ovat lähentyneet toisiaan, mikä on helpottanut sekä vakuuttamista että vahinkoa kärsineiden asemaa unionin alueella. Ensimmäinen liikennevakuutusta koskeva neuvoston direktiivi 72/166/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä, jäljempänä ensimmäinen liikennevakuutusdirektiivi, annettiin 24 päivänä huhtikuuta 1972. Ensimmäisellä liiken-

nevakuutusdirektiivillä pyrittiin varmistamaan jäsenvaltioiden ajoneuvojen vakuuttaminen liikennevakuutuksella. Direktiivin myötä ajoneuvon kotimaassa otettu liikennevakuutus kattoi myös toisessa jäsenvaltiossa aiheutetut vahingot vahingon sattumisvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Toinen neuvoston direktiivi 84/5/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämistä, jäljempänä toinen liikennevakuutusdirektiivi, annettiin 30 päivänä joulukuuta 1983. Toisella liikennevakuutusdirektiivillä tarkennettiin liikennevakuutuksen sisältöä ja lisäksi edellytettiin, että jokaisessa jäsenvaltiossa tulisi olla elin, joka korvaisi vakuuttamattomien sekä tuntemattomaksi jäävien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot.

Kolmas neuvoston direktiivi 90/232/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämistä, jäljempänä kolmas liikennevakuutusdirektiivi, annettiin 14 päivänä toukokuuta 1990. Direktiivin keskeisenä vaatimuksena oli, että liikennevakuutuksen tuli kattaa kaikki jäsenvaltiot yhden liikennevakuutusmaksun perusteella.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta, jäljempänä neljäs liikennevakuutusdirektiivi, annettiin 16 päivänä toukokuuta 2000. Neljännen liikennevakuutusdirektiivin perusteella EU:n jäsenvaltioissa perustettiin järjestelmä, jonka mukaisesti jokaisella liikennevakuutuksia myöntävällä vakuutusyhtiöllä tuli olla niin sanottu korvausedustaja jokaisessa muussa jäsenvaltiossa. Jos korvausedustajaa ei asetettu, tuli jäsenvaltioiden huolehtia siitä, että oli olemassa korvauselin, joka vastaa korvauksista tällaisissa tapauksissa. Lisäksi vaadittiin, että korvausedustajan tuli käsitellä saamansa korvausvaatimus kolmessa kuukaudessa eli antaa niin sanottu perusteltu korvaustarjous. Neljäs liikennevakuutusdirektiivi siten mahdollisti liikennevahingon korvausvaatimusten käsittelyn liiken-

nevahingossa, joka aiheutuu vahingonkäräjän asuinvaltion ulkopuolella. Näillä säännöksillä pyrittiin varmistamaan nopea korvausten saaminen toisessa jäsenvaltiossa vahinkoa kärsineelle ja oikeudenkäyntikuluja vähentävä tehokas korvausjärjestelmä. Lisäksi direktiivin perusteella jokaisessa jäsenvaltiossa tuli olla tietokeskus, jonka kautta liikennevahingon uhriksi joutuneella tai hänen edustajallaan oli mahdollisuus saada tietoa liikennevahingossa osallisena olleesta ajoneuvosta ja tämän vakuutusyhtiöstä.

Viides liikennevakuutusdirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta, jäljempänä viides liikennevakuutusdirektiivi, annettiin 11 päivänä kesäkuuta 2005 ja määräaika sen kansalliselle voimaansaattamiselle päättyi 11 päivänä kesäkuuta 2007. Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä tarkennetaan aikaisempia neljää liikennevakuutusdirektiiviä ja parannetaan vahinkoa kärsineen asemaa myös kansallisissa vahingoissa.

Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä nykyaikaistetaan annettujen liikennevakuutusdirektiivien säännöksiä ja korjataan havaittuja puutteita. Tällaisia säännöksiä ovat muun muassa liikennevahingon korvaamista koskevat vähimmäisvastuumäärät. Direktiivissä säädettäisiin myös tilapäisesti ulkomailta työskentelevien ja asuvien oikeudesta saada vakuutus, lyhytaikaisen vakuutusturvan saamisesta ostettaessa autoa toisesta jäsenvaltiossa, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sisällyttämisestä pakollisen liikennevakuutuksen turvan piiriin sekä niin sanottujen bonustodistusten (vahingottomat vuodet) saamisesta edelliseltä vakuutusyhtiöltä vakuutuksenottajan siirtyessä toiseen vakuutusyhtiöön. Direktiivissä säädetään myös tuntemattoman ajoneuvon aiheuttaman vahingon korvaamisvelvollisuuden laajentamisesta käsittelemään vakavan henkilövahingon sattuessa myös omaisuusvahingot. Vahingonkäräseiden asemaa parannetaan myös siten, että nel-

jännellä liikennevakuutusdirektiivillä käytöön otettu niin sanottu perusteltu korvaustarjousmenettely laajennetaan kaikkiin liikennevahinkoihin riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa vahinko on sattunut ja missä vahingon kärsinyt asuu.

Direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa tarkennetaan ajoneuvon pysyvän kotipaikan määrittelmää muuttamalla ensimmäistä liikennevakuutusdirektiiviä. Kohdan säännöksen mukaan ajoneuvon pysyvänä kotipaikkana pidetään sitä valtiota, jonka pysyvä tai väliaikainen rekisterikilpi ajoneuvossa on. Lisäksi kohdassa säädetään ajoneuvon kotijäsenvaltion määrittämisestä silloin, kun ajoneuvolla ei ole rekisterikilpeä tai se ei vastaa ajoneuvoa.

Direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädetään kiellosta tarkastaa liikennevakuutuksia EU/ETA-valtioiden rajoilla. Kiellosta säädettiin jo ensimmäisessä liikennevakuutusdirektiivissä, mutta käsillä olevan kohdan säännöksellä tarkennetaan jäsenvaltioiden mahdollisuutta muihin kuin järjestelmällisiin tarkastuksiin.

Direktiivin 1 artiklan 3 kohdassa muutetaan ensimmäisen liikennevakuutusdirektiivin sääntelyä, joka koskee jäsenvaltioiden mahdollisuutta säätää kansallisesti poikkeuksia liikennevakuuttamisvelvollisuudesta. Viides liikennevakuutusdirektiivi edellyttää, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot korvataan vahingonkärsijöille niin kuin ajoneuvot olisivat vakuuttamattomia. Sääntelyn tarkoituksena on parantaa vahingonkärsineiden asemaa ja taata heille yhdenmukainen kohtelu kaikissa jäsenvaltioissa.

Direktiivin 1 artiklan 4 kohdan säännöksellä muutetaan ensimmäistä liikennevakuutusdirektiiviä siten, että jäsenvaltioiden Euroopan ulkopuolisia alueita ei enää mainita erikseen.

Direktiivin 2 artiklan säännöksellä muutetaan toista liikennevakuutusdirektiiviä. Kyseisellä säännöksellä asetetaan henkilö- ja omaisuusvahinkojen korvaamiselle minimivastuumäärät vahingonkärsineiden aseman turvaamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäksi direktiivin 2 artiklan säännös velvoittaa jäsenvaltiot korvaamaan omaisuusvahingot sellaisissa liikenneonnettomuuksissa, joissa tun-

tematon ajoneuvo aiheuttaa merkittävän henkilövahingon.

Direktiivin 3 artiklan säännöksellä poistetaan kieltö, että vakuutusyhtiön edustusto ei saa toimia neljännessä liikennevakuutusdirektiivissä tarkoitettuna korvausedustajana.

Direktiivin 4 artiklan säännöksellä muutetaan kolmatta liikennevakuutusdirektiiviä. Artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioilta edellytetään toimia, joilla taataan liikennevahinkoon perustuvien korvausten maksaminen sellaisillekin matkustajille, jotka ovat nousseet ajoneuvoon tietoisina kuljettajan rattijuopumuksesta.

Direktiivin 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden motorisoimattomien tienkäyttäjien on kuuluttava pakollisen liikennevakuutuksen turvan piiriin. Suomen voimassa olevassa lainsäädännössä tämä on jo toteutettu.

Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan säännöksellä tarkennetaan sitä kolmannessa liikennevakuutusdirektiivissä säädettyä periaatetta, että EU/ETA-valtioista otettu liikennevakuutus kattaa yhden vakuutusmaksun perusteella koko yhteisön alueen. Periaate pitää sisällään myös sen ajan, jonka ajoneuvo sopimuskauden aikana on toisessa jäsenvaltiossa.

Direktiivin 4 artiklan 4 kohdan säännöksellä lisätään kolmanteen liikennevakuutusdirektiiviin 4 a—4 e artiklat. Artiklassa 4 a säädetään maahantuotavien ajoneuvojen vakuuttamisesta siten, että maahantuotavalle ajoneuvolle tulee ottaa liikennevakuutus määränpääjäsenvaltiosta jo ennen kuin ajoneuvo on rekisteröity kyseiseen jäsenvaltioon. Säännös merkitsee poikkeusta siitä, missä jäsenvaltiossa ajoneuvon vakuutukseen liittyvän riskin katsotaan sijaitsevan, ja säännöksen tarkoituksena on helpottaa ajoneuvojen maahantuontia. Artiklan 4 b säännöksellä puolestaan pyritään helpottamaan vakuutuksenottajien asemaa vakuutusyhtiötä vaihdettaessa. Vakuutuksenottajan tulee säännöksen mukaan saada edellisestä vakuutusyhtiöstä todistus kyseiseen vakuutukseen kohdistuneista korvausvaatimuksista eli niin sanottu bonustodistus vahingottomista vuosista. Artiklassa 4 c säädetään siitä Suomessa jo voimassa olevasta periaatteesta, että liikennevahingon kärsineille ei saa määrätä omavastuuta liikennevakuutuksesta maksettavista kor-

vauksista. Artiklassa 4 d säädetään niin sanotusta suorasta korvauksenvaativuudesta, joka myös on Suomessa jo voimassa. Säännöksen mukaan vahingonkärsineellä on oltava oikeus vaatia korvausta suoraan liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuutusyhtiöltä. Artiklalla 4 e laajennetaan neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä käyttöön otettu niin sanottu perusteltu korvaustarjousmenettely koskemaan myös kotimaisia liikennevahinkotilanteita.

Direktiivin 4 artiklan 5 kohdassa säädetään neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä perustettujen tietokeskusten tietojenantovelvollisuuden laajentamisesta. Säännöksen mukaan tietokeskusten tulee antaa vahingonkärsineille tiettyjä tietoja kaikissa liikennevahingoissa. Näin ollen myös kotimaiset liikennevahingot tulevat tietojenantovelvollisuuden piiriin.

Direktiivin 5 artiklan 1 kohdan säännöksellä lisätään neljännän liikennevakuutusdirektiivin johdanto-osaan tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta 2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001, jäljempänä Bryssel I -asetus, tulkintasuositus. Tulkintasuosituksen tarkoituksena on sen varmistaminen, että vahingonkärsinyt voi nostaa korvauskanteen kotipaikkaansa tuomioistuimessa.

Myös direktiivin 5 artiklan 2 kohdassa on kyse neljännän liikennevakuutusdirektiivin muuttamisesta ja Bryssel I -asetusta koskevasta tulkintaolettamasta. Korvausedustajan nimeäminen toiseen jäsenvaltioon ei merkitse sivukonttorin avaamista eikä sen katsota olevan toisen vahinkovakuutusdirektiivin mukainen toimipaikka.

Direktiivin 5 artiklan 3 kohdan säännöksellä muutetaan neljännessä liikennevakuutusdirektiivissä säädettyjä tietokeskuksen tehtäviä. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin muista säännöksistä, jotka koskevat liikennevakuutusten tarkastamista unionin sisärajoilla, johtuen tietokeskukset eivät enää kerää tietoja vihreiden korttien tai rajavakuutussojien numeroista.

Direktiivin 5 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kaikissa jäsenvaltioissa korvausvaatimusten selvittämistä varten tarvittavat perus-

tiedot ovat ajoissa vahingonkärsineiden saatavilla. Lisäksi säännöksessä edellytetään, että kyseiset perustiedot on tarvittaessa saatettava sähköisesti saataville.

Direktiivin 6—8 artikloissa säädetään direktiivin täytäntöönpanosta, voimaantulosta ja osoituksesta kaikille jäsenvaltioille.

2. Ehdotetut muutokset

Ehdotetuilla liikennevakuutuslain ja vakuutusyhtiölain muutoksilla pannaan täytäntöön viides liikennevakuutusdirektiivi. Direktiivi edellyttää muun muassa maahantuotavien ajoneuvojen vakuuttamisen helpottamista, jo voimassa olevissa liikennevakuutusdirektiiveissä omaksuttujen vahinkoa kärsineen aseman parantamiseksi tehtyjen säännösten ulottamista koskemaan myös kansallisia vahinkoja sekä joitain tarkennuksia aikaisempien liikennevakuutusdirektiivien säännöksiin.

Maahantuotavien ajoneuvojen vakuuttaminen

Viidettä liikennevakuutusdirektiiviä säädetäessä tavoitteena oli helpottaa ajoneuvojen maahantuontia ETA-valtioiden rajojen yli ja siihen liittyvää liikennevakuutuksen ottamista. Maahantuotavien ajoneuvojen liikennevakuutuksen hankkimisen helpottamiseksi tässä esityksessä ehdotetaan mainittuun direktiiviin perustuvia säännöksiä, joiden perusteella Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittava vakuutusyhtiö voisi myöntää Suomen lainsäädännön mukaisen liikennevakuutuksen toisesta ETA-valtiosta maahantuotavalle moottoriajoneuville, vaikka tämä ajoneuvo olisi edelleen ajoneuvon ostovaltion rekisterikilvissä. Ajoneuvossa olevat rekisterikilvet voisivat olla joko väliaikaiset tai pysyvät. Ehdotettujen säännösten johdosta Suomessa asuvalle ajoneuvon ostajalle, joka aikoo maahantuoda ostamansa ajoneuvon, syntyisi velvollisuus ottaa suomalainen liikennevakuutus heti, kun hän on hyväksynyt toimituksen. Vakuuttamisvelvollisuus säädettäisiin alkamaan välittömästi samoin kuin Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuvissa ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa. Vakuuttamisvelvollisuuden alkaminen tarkoittaa käytännössä si-

tä, että vakuutus on otettava välittömästi velvollisuuden alettua.

Maahantuotaessa ajoneuvoa Suomeen liikennevakuutus olisi siis otettava suomalaisesta vakuutusyhtiöstä jo ennen kyseisen ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen. Jotta Suomessa liikennevakuustointia harjoittavilla yhtiöillä olisi lakiin perustuva oikeus myöntää kyseinen vakuutus, muutettaisiin vakuutusyhtiölain säännöstä siitä, missä valtiossa ajoneuvoihin liittyvän vakuutusriskin katsotaan sijaitsevan. Viides liikennevakuutusdirektiivi edellyttää, että ajoneuvoa maahantuotaessa riskin katsotaan sijaitsevan ajoneuvon määränpääjäsenvaltiossa 30 päivän ajan siitä, kun ajoneuvon ostaja on hyväksynyt ajoneuvon toimituksen. Liikennevakuutuslakiin puolestaan lisättäisiin säännös maahantuojan vakuuttamisvelvollisuudesta.

Jos ajoneuvolle ei hankittaisi laissa säädettyä liikennevakuutusta, olisi ajoneuvo katsottava vakuuttamattomaksi ajoneuvoksi. Tällöin Liikennevakuutuskeskus vastaisi liikennevakuutuslain mukaisesti ajoneuvon aiheuttamista vahingoista. Vastuu kestäisi kuitenkin vain 30 päivän ajan siitä, kun ostaja hyväksyi ajoneuvon toimituksen. Tällöin ajoneuvon omistajalta tai haltijalta voitaisiin periä liikennevakuutuslain mukainen hyvike.

Päinvastaisessa tilanteessa, eli kun suomalaisessa rekisterissä oleva ajoneuvo ostetaan vietäväksi toiseen ETA-valtioon ja siellä rekisteröitäväksi, voitaisiin ajoneuvolle ottaa kyseisen määränpääjäsenvaltion mukainen liikennevakuutus jo Suomesta. Myös ajoneuvojen maastavientien on oltava ajoneuvojen kauppvoja, jotta säännös soveltuisi. Muut tilanteet, kuten suomalaisen omistaman ja Suomeen rekisteröidyn ajoneuvon vieminen ulkomaille muuton yhteydessä, eivät kuuluisi säännöksen soveltamisalaan.

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot

Liikennevakuutusdirektiiveissä sallitaan se, että kansallisessa lainsäädännössä säädetään poikkeuksia vakuuttamisvelvollisuudesta. Poikkeukset voivat koskea tiettyjä julkisoikeudellisia tai yksityisoikeudellisia luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä taikka tiettyntyyppisiä ajoneuvoja. Viides liikenne-

vakuutusdirektiivi edellyttää, että tällaisten vakuuttamisvelvollisuudesta kansallisin ratkaisuin vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot korvataan sekä ETA-valtioissa että myös siinä jäsenvaltiossa, jossa on ajoneuvon pysyvä kotipaikka.

Suomessa vakuuttamisvelvollisuudesta on vapautettu valtion ajoneuvot, mutta Valtiokonttori korvaa jo voimassa olevan liikennevakuutuslainsäädännön nojalla valtion omistamien tai hallinnoimien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot sekä kotimaassa että muissa ETA-valtioissa. Tältä osin Suomen voimassa oleva lainsäädäntö jo täyttää viidennen liikennevakuutusdirektiivin asettamat vaatimukset.

Lisäksi Suomen liikennevakuutuslainsäädännössä on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta tiettyntyyppisiä ajoneuvoja, kuten sellaiset moottoripyörät, leikkuupuimurit ja traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. Ennen viidettä liikennevakuutusdirektiiviä toisen jäsenvaltion vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen osalta oli toisella jäsenvaltiolla oikeus vaatia vihreää korttia tai rajavakuutusta tällaisten ajoneuvojen tullessa toisen jäsenvaltion alueelle. Tämä säännös poistetaan viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä, koska ajoneuvojen vakuutuksia ei tule enää tarkastaa EU:n sisärajoilla. Koska tarkastuksia ei enää voida suorittaa, ei myöskään voida varmistaa, että rajat ylittävillä ajoneuvoilla on voimassa oleva liikennevakuutus. Korvauksien maksamisen takaamiseksi viidennessä liikennevakuutusdirektiivissä edellytetäänkin, että jatkossa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamissa vahingoissa niitä kohdellaan kuin vakuuttamattomia ajoneuvoja. Näiden ajoneuvojen sekä kotijäsenvaltiossaan että toisessa jäsenvaltiossa aiheuttamat liikennevahingot on korvattava kaikkien jäsenvaltioiden kansalaisille. Tällä hetkellä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja valtiossa, joka on niiden pysyvä kotipaikka, ei korvata liikennevakuutusdirektiivien mukaisesta liikennevakuutuksesta lainkaan. Suomessa vahingon kärsinyt voi tällöin saada korvauksen jonkun muun lain kuin liikennevakuutuslain perusteella taikka lakisääteisen tapaturmavakuutuksen tai va-

paaehtoisten yksityistapaturma- ja esimerkiksi maatilatalouden vastuuvakuutusten perusteella.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin vaatimukset täytettäisiin Suomessa lakimuutoksella siten, että valtion vastuulle säädettäisiin kaikki liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kotimaassa aiheuttamat liikennevakuutuslain piiriin kuuluvat vahingot ja Liikennevakuutuskeskuksen vastuulle säädettäisiin vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen muissa jäsenvaltioissa aiheuttamien vahinkojen korvaaminen. Ehdotettava korvausvastuun jako on perusteltu, koska valtio lainsäätäjänä ratkaisee vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen piirin. Jos korvausvastuu tältä osin olisi Liikennevakuutuskeskuksella, näiden ajoneuvojen omistajat saisivat vakuutusmaksuedun muiden liikennevakuutuskeskustajien kustannuksella. Lisäksi mainituksa direktiivissä korvausvelvolliseksi asetetun takuurahaston rahoitukseen on muualla Euroopassa käytetty erilaisia rahoitusmuotoja, joista osa on puhtaasti valtion rahoittamia. Rahoitusmallit vaihtelevat maittain ja rahoitus valtion omistamissa yksityisoikeudellisissäkin takuurahastoissa voi olla erillisrahoitettu. Suomessa takuurahaston rahoittajana toimii vakuutusala, mikä puoltaa korvausvastuun asettamista valtiolle suomalaisessa järjestelmässä.

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ja vakuuttamattomien ajoneuvojen osittain erilainen asema järjestelmässä myös puoltaa valtion korvausvastuuta. Jos ajoneuvo on ollut vakuuttamaton, jokaisessa valtiossa on tästä asetettu sanktioita tai takaisinperintä on kohdistettu vakuutusvelvollisuuden laiminlyönteeseen ajoneuvon omistajaan tai kuljettajaan. Vaikka vakuutusosalalle olisikin asetettu velvoite rahoittaa näiden ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja, niin ainakin osa rahoista saadaan perityksi takaisin. Suomessa vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti johtaa erityisen hyvikkeen perimiseen. Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kohdalla ei taas ole kyse rikkomuksesta, sillä ajoneuvolle ei lainsäädännöstä johtuen tarvitse ottaa vakuutusta ja sitä saa käyttää liikenteeseen. Tällöin ei myöskään ole vastaavaa takaisinperintää, jolla aiheutetut vahingot ka-

tettaisiin edes osittain. Vahingot jäisivät puhtaasti vakuutusyhtiöiden ja sitä kautta vakuutuskeskustajien maksettavaksi.

Liikennevakuutuskeskus toimii Suomessa takuurahastona, jolle direktiivin sanamuodon mukaan asetetaan korvausvelvollisuus ulkomailla sattuneista vahingoista. Kun suomalainen vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo aiheuttaa liikennevahingon muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, käytännössä korvausvaatimuksen käsittelyn hoitaa ja korvauksen suorittaa vahingonsattumisvaltion takuurahasto. Liikennevakuutuskeskus maksaa korvauksen kyseisen valtion takuurahaston esitettyä regressivaatimuksensa suomalaiselle takuurahastolle, eli Liikennevakuutuskeskukselle.

Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamat omaisuusvahingot

Voimassa olevien liikennevakuutusdirektiivien mukaan jäsenvaltiot voivat säätää, että tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamia omaisuusvahinkoja ei korvata lainkaan tai että niiden korvaamista rajoitetaan. Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä tätä periaatetta muutetaan siten, että jäsenvaltiossa tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamien henkilövahinkojen korvaamisesta huolehtivan elimen on maksettava korvauksia myös omaisuusvahingoista, jos se on maksanut saman liikennevahingon uhrille korvausta merkittävistä henkilövahingoista. Jäsenvaltio voi kuitenkin säätää, että tällaisessa tapauksessa vakuutuksessa voi olla enintään 500 euron omavastuu omaisuusvahingon kärsijälle. Merkittävän henkilövahingon edellytykset voidaan määrittää sen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön tai hallinnollisten määräysten mukaisesti, jossa liikennevahinko tapahtuu. Tässä yhteydessä jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon muun muassa sen, onko vahinko edellyttänyt sairaalahoitoa.

Suomessa tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamat henkilövahingot korvaa Liikennevakuutuskeskus. Asiasta säädetään voimassa olevan liikennevakuutuslain 10 §:ssä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus korvaa henkilövahingon yhteydessä vahingon, joka on kohdistunut asianomaisen yllä tai mukana olleisiin pukimiin tai muihin henkilökohtaisiin käyt-

töesineisiin taikka katio- tai sorkkaeläimeen. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin säännöksen täytäntöönpano edellyttää näin ollen liikennevakuutuslain muuttamista tältä osin siten, että omaisuusvahinkojen korvauksen korvauspiiriä tarkistetaan direktiivin mukaiseksi. Omaisuusvahingot korvattaisiin silloin, kun saman liikennevahingon uhrille on maksettava korvauksia merkittävistä henkilövahingoista. Sen sijaan muiden kuin merkittävien henkilövahinkojen yhteydessä ei enää korvattaisi asianomaisen yllä tai mukana olleita pukimia eikä muita henkilökohtaisia käyttöesineitä. Tämä muutos vastaa viidennen liikennevakuutusdirektiivin sääntelyä. Korvausvelvollisuuden kytkeminen merkittäviin henkilövahinkoihin perusteltiin direktiivin valmistelussa sillä, että katsottiin tämän ehkäisevän väärinkäytöksiä sekä perusteettomia, esimerkiksi itse aiheutettuihin vahinkoihin perustuvia, korvaushakemuksia. Oma vastuusta ei ehdoteta säädetävän Suomessa.

Tiedonsaantioikeus

Neljännän liikennevakuutusdirektiivin vaatimuksesta ETA-valtioihin perustettiin tietokeskukset, joiden tehtävänä on vahingonkärksineen etujen turvaamiseksi varmistaa liikennevahingon johdosta tarpeellisten tietojen nopea saatavuus. Oikeus saada laissa säädettyjä tietoja Suomen tietokeskuksesta on liikennevahingon johdosta tarpeellisten tietojen nopea saatavuus. Oikeus saada laissa säädettyjä tietoja Suomen tietokeskuksesta on liikennevahingon johdosta tarpeellisten tietojen nopea saatavuus. Oikeus saada laissa säädettyjä tietoja Suomen tietokeskuksesta on liikennevahingon johdosta tarpeellisten tietojen nopea saatavuus. Oikeus saada laissa säädettyjä tietoja Suomen tietokeskuksesta on liikennevahingon johdosta tarpeellisten tietojen nopea saatavuus.

Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä laajennetaan tietokeskusten tiedonantovelvollisuutta. Jotta taataan vahingonkärksineille mahdollisuus helpommin hakea korvauksia liikennevahingosta oikealta taholta, tietokeskusten tulee antaa korvauksen hakemiseksi tarvittavia tietoja kaikissa liikennevahinkotapauksissa. Siten Liikennevakuutuskeskuksen tietojenantovelvollisuutta laajennettaisiin nykyisestä. Laajennus kohdistuisi erityisesti kotimaisiin liikennevahinkotapauksiin, koska

rajat ylittävissä tapauksissa Liikennevakuutuskeskuksella on jo nykyisin velvollisuus tietojen antamiseen. Kotimaisissa liikennevahingoissa tietojensaantioikeus koskisi kuitenkin vain liikennevahingon kärksineitä niissä tilanteissa, joissa tietoja tarvitaan korvausasian selvittämiseksi.

Liikennevakuutusten tarkastaminen

Liikennevakuutusten tarkastamisesta säädetään maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen moottoriajoneuvojen liikennevakuutukseen liittyvistä tullilaitoksen tehtävistä annetussa asetuksessa (456/1995). Kyseistä asetusta tulisi muuttaa viidennen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 2 ja 4 kohtien voimaansaatamiseksi. Liikennevakuutuksia ei voida järjestelmällisesti tarkastaa EU/ETA-valtioiden rajoilla, jos maahantuotava ajoneuvo on rekisteröity jossakin EU/ETA-valtiossa. Direktiivin 1 artiklan 4 kohdan säännöksellä muutetaan ensimmäistä liikennevakuutusdirektiiviä siten, että jäsenvaltioiden Euroopan ulkopuolisia alueita ei enää mainita erikseen. Näistä säännöksistä johtuen edellä mainitun asetuksen 1 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että luetteloon niistä valtioista, joissa rekisteröidyltä ajoneuvolta ei voida vaatia vakuutuskorttia, lisättäisiin kaikki vuoden 1999 jälkeen EU:iin liittyneet valtiot sekä Tanskan Euroopan ulkopuolisista alueista myös Grönlanti.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin säännöksiä vastaava Suomen lainsäädäntö

Kaikkien viidennen liikennevakuutusdirektiivin säännösten täytäntöönpano ei aiheuta muutostarvetta Suomen lainsäädäntöön. Suomen liikennevakuutusjärjestelmä ja sitä toteuttava lainsäädäntö ovat erittäin kattavia ja turvaavat vahingonkärksineiden oikeudet laajemmin kuin monien muiden ETA-valtioiden liikennevakuutuslainsäädännöt.

Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä säädetään liikennevakuutuksen minimivastuumääräksi henkilövahinkojen osalta joko 1 000 000 euroa vahinkoa kärksinyttä kohden tai 5 000 000 euroa vahinkotapausta kohden. Omaisuusvahingoissa vastaava summa on 1 000 000 euroa vahinkotapausta kohden.

Henkilövahingon osalta jäsenvaltion on valittava jompikumpi valinnaisista summista. Asiaa koskeva säännös on viidennen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklassa, jolla korvataan toisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 1—3 kohdat.

Suomessa ei tällä hetkellä ole voimassa euromääräistä kattoa henkilövahinkokorvausten osalta; esinevahinkojen korvaaminen on rajattu 3 300 000 euroon kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin vaatimus tältä osin ei siten aiheuta muutoksia Suomen lainsäädäntöön.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklan säännöksessä, jolla korvataan toisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 4 kohta, veloitetaan jäsenvaltiot perustamaan tai valtuuttamaan elin huolehtimaan korvausten suorittamisesta tapauksissa, joissa liikennevahingon on aiheuttanut tuntemattomaksi jäänyt ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Mainitussa direktiivin säännöksessä täsmennetään, että korvauselimien on suoritettava korvaukset sekä henkilö- että omaisuusvahingoista. Lisäksi säännöksessä kielletään se, että jäsenvaltioissa asetettaisiin korvauselimien suorittaman liikennevakuutusdirektiiveihin perustuvan korvauksen maksamisen ehdoksi vahingonkärsineen esittämä näyttö siitä, että vahingonaiheuttaja on kykenemätön maksamaan korvauksia.

Voimassa olevan liikennevakuutuslain 10 §:ssä säädetään direktiivissä tarkoitetusta korvauselimestä. Suomessa tuntemattoman tai vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat liikennevahingot korvaa Liikennevakuutuskeskus niin kuin se olisi myöntänyt vakuutuksen. Liikennevahinkoina korvataan Suomen lainsäädännön mukaan sekä henkilö- että omaisuusvahinkoja. Tästä säädetään voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 §:ssä sekä 6 §:ssä, jossa viitataan korvauksen määräytymisen osalta vahingonkorvauslain (412/1974) säännöksiin. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklan kansallinen voimaansaattaminen ei siten tältä osin vaadi lakimuutoksia Suomessa.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklan säännös, jolla korvataan toisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 5 kohta,

ei aiheuta Suomessa lainsäädäntömuutoksia. Mainitun direktiivin säännöksen mukaan vahingonkärsinyt voi kääntyä suoraan korvauselimien puoleen ja tämä on velvollinen antamaan vahingonkärsineelle perustellun päätöksen korvauksen suorittamisesta. Voimassa oleva liikennevakuutuslaki täyttää tämän vaatimuksen, sillä jo voimassa olevien säännösten ja hyvää vakuutustapaa koskevien ohjeiden perusteella noudatetaan direktiivin säännöksen mukaista käytäntöä. Liikennevakuutuslaissa ei ole säännöstä, jolla vakuutuksenantaja veloitettaisiin esittämään perustellut korvauspäätökselle, mutta lakisääteeseen liikennevakuutustoimintaan sovelletaan hallintolakia (434/2003). Hallintolain 45 §:ssä säädetään, että päätös on perusteltava.

Edellä mainittu viidennen liikennevakuutusdirektiivin artikla koskee myös vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamien vahinkojen korvaamista eräissä tilanteissa. Jäsenvaltio voi säätää, että korvauselin ei suorita korvauksia niille henkilöille aiheutuneista vahingoista, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon aiheuttaneeseen ajoneuvoon tietäen sen olevan vakuuttamaton. Todistustaakka henkilön tietoisuudesta tässä tapauksessa on korvauselimellä. Suomessa tätä mahdollisuutta on käytetty siten, että vahingon aiheuttaneen vakuuttamattoman ajoneuvon omistajalle eikä myöskään kyseisen ajoneuvon kuljettajalle makseta korvauksia, jos hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää ajoneuvon olevan vakuuttamaton. Asiasta säädetään voimassa olevan liikennevakuutuslain 10 §:n 2 momentissa.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 3 artiklassa poistetaan kieltö, jonka mukaan vakuutusyhtiön edustusto ei saa toimia neljännessä liikennevakuutusdirektiivissä tarkoitettuna korvausedustajana. Tällaista kieltoa ei ole Suomen voimassa olevassa lainsäädännössä, joten tältä osin direktiivin voimaansaattaminen ei aiheuta toimenpiteitä.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että ajoneuvossa matkustavalle on korvattava liikennevahingot, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää ajoneuvon kuljettajan olleen alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena. Jos jäsenvaltion lainsäädän-

nössä on säännös, jonka perusteella evätään matkustajalta korvaus tällaisessa tilanteessa, tai jos vakuutus sopimuksessa on korvauksen epäämistä koskeva ehto, säännöstä tai ehtoa ei voida soveltaa. Suomessa liikennevahingot korvataan jo voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 ja 4 §:n nojalla ankaran vastuun periaatetta noudattaen. Nämä säännökset ovat pakottavia ja siten ne syrjäyttävät vakuutus sopimuksen mahdollisesti otetut näiden säännösten kanssa ristiriidassa olevat lausekkeet. Voimassa olevan liikennevakuutuslain 7 §:ssä säädetään niin sanotusta yleisestä myötävaikutusperiaatteesta, jonka perusteella korvausta voidaan alentaa tai evätä vahingonkärsineen oman menettelyn johdosta. Tämä säännös ei kuitenkaan voi vakiintuneen tulkintakäytännön mukaan johtaa korvauksen epäämiseen mainitussa direktiivin säännöksen tarkoittamassa tilanteessa. On katsottu, että korvausta voidaan alentaa tai se evätä ainoastaan ajoneuvon kuljettajan oman myötävaikutuksen, kuten vahvan humalatilän, perusteella.

Lakisääteisen liikennevakuutuksen tulee kattaa myös jalankulkijoille, pyöräilijöille ja muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet liikennevahingot, jos nämä tahot ovat kansallisen yksityisoikeuden mukaisesti oikeutettuja korvaukseen ajoneuvon aiheuttamista liikennevahingoista. Tästä vaatimuksesta säädetään viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 2 kohdassa. Suomessa myös edellä mainitut vahingonkärsijätahot ovat oikeutettuja liikennevakuutuslain mukaiseen korvaukseen silloin, kun vahingon aiheuttajana on liikennevakuuttamisvelvollisuuden alainen moottoriajoneuvo. Voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 ja 4 §:n sekä 6 §:n nojalla, joista viimeksi mainitussa viitataan vahingonkorvauslain säännöksiin, liikennevahinkoina korvataan henkilö- ja omaisuusvahingot. Suomen voimassa oleva lainsäädäntö näin ollen täyttää jo nykyisin direktiivin vaatimuksen.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 3 kohdassa edellytetään jäsenvaltioiden varmistavan, että liikennevakuutus kattaa yhden vakuutusmaksun perusteella ja koko sopimuskauden ajan koko yhteisön alueen, mukaan lukien ajan, jonka ajoneuvo on toisessa jäsenvaltiossa. Säännöksellä täsmen-

netään kolmannen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklan ensimmäistä luetelmakohtaa, jonka mukaan liikennevakuutuksen tulee olla voimassa yhden vakuutusmaksun perusteella kaikissa ETA-valtiossa. Viimeksi mainittu säännös on Suomessa pantu täytäntöön liikennevakuutuslain 15 a §:llä. Erikseen ei ole tarvetta säätää siitä, että vakuutus on voimassa koko sopimuskauden siinäkin tapauksessa, että ajoneuvo sijaitsee toisessa jäsenvaltiossa. Ajoneuvon siirtymistä Suomesta toiseen jäsenvaltioon ei nimittäin voida pitää sellaisena vakuutus sopimuslain (543/1999) 15 §:ssä säädettyä perusteena, jonka nojalla liikennevakuutus sopimus olisi irtisanottavissa vakuutuskauden aikana.

Vakuutusyhtiöt eivät saa määrätä lakisääteiseen liikennevakuutukseen liittyvää omavastuuta liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineelle. Asiasta säädetään viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdassa, jolla lisätään kolmanteen liikennevakuutusdirektiiviin 4 c artikla. Suomessa liikennevakuutuksen perusteella maksettavat korvaukset määräytyvät liikennevakuutuslain ja sen nojalla sovellettavien vahingonkorvauslain säännösten perusteella. Vahingonkorvauslaki rakentuu täyden korvauksen periaatteella, mikä ei siten mahdollista omavastuun määräämistä. Mainittu direktiivin säännös ei näin ollen aiheuta Suomen lainsäädännön muutostarvetta.

Voimassa olevaan liikennevakuutuslakiin lisättiin neljännen liikennevakuutusdirektiivin kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä uusi 11 a §. Säännöksen mukaan vahingonkärsineellä on oikeus vaatia korvausta suoraan vahingosta vastuussa olevan osapuolen vakuutusnantajalta. Mainittu säännös otettiin lakiin vain selvyys vuoksi, sillä vahingonkärsineen suora kanne oikeus oli jo toteutettu Suomen lainsäädännössä vakuutus sopimuslain ja liikennevakuutuslain perusteella. Myös viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdassa, jolla lisätään kolmanteen liikennevakuutusdirektiiviin 4 d artikla, säädetään suoran kanne oikeuden vaatimuksesta. Suomen voimassa oleva lainsäädäntö täyttää jo mainitun vaatimuksen.

Neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä otettiin eräiden ulkomailla tapahtuneiden lii-

kennevahinkojen korvaamisessa käyttöön niin sanottu perusteltu korvaustarjousmenettely. Sen tarkoituksena on saada vakuutusenantaja esittämään korvausta koskeva ratkaisunsa kohtuullisen ajan kuluessa. Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa menettelyvaatimuksesta säädetään 14 e §:ssä. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdan säännöksellä, jolla lisätään kolmanteen liikennevakuutusdirektiiviin 4 e artikla, perusteltu korvaustarjousmenettely laajennetaan koskemaan myös kansallisia vahinkoja ja siten kansallisia toimijoita. Mainitun menettelyn käyttöönotto Suomessa ei vaadi lainsäädäntömuutoksia, sillä jo voimassa olevien säännösten ja hyvää vakuutus tapaa koskevien ohjeiden perusteella noudatetaan vahingonkär sineiden kannalta edullisempää käytäntöä. Liikennevakuutuslaissa ei kuitenkaan ole säännöstä, jolla vakuutusenantaja velvoitettaisiin esittämään selvitystä tai perustelua korvauspäätökselleen, mutta lakisääteiseen liikennevakuutustoimintaan sovelletaan hallintolakia. Hallintolain 23 §:ssä ja 45 §:ssä säädetään, että päätös on tehtävä ilman aiheutonta viivytystä ja että päätös on perusteltava. Perusteltuun korvaustarjousmenettelyyn liittyy kolmen kuukauden aikarajan ylittymisen jälkeen velvollisuus maksaa viivästyskorkoa viivästyneelle korvaukselle. Voimassa olevan liikennevakuutuslain 12 a §:ssä säädetään vakuutusenantajan velvollisuudesta suorittaa omaisuusvahinkojen korvaamisen viivästy misestä korkolain (633/1982) mukaista viivästyskorkoa ja henkilöön kohdistuneen vahingon korvaamisen viivästy misestä korvauksen korotusta.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 5 artiklan 1 ja 2 kohdat koskevat kansainvälistä yksityisoikeutta. Kohdassa 1 tarkoitettujen oikeuspaikkakysymysten osalta kansallista voimaansaattamissääntelyä ei tarvita, koska siinä on kyse direktiivin ei-sitovasta johdanto-osasta, jossa asetetaan Bryssel I -asetusta koskeva tulkintasuositus. Suomen voimassa oleva lainsäädäntö on jo nykyisellään tulkintasuosituksen mukainen. Myös 2 kohdan Bryssel I -asetusta koskeva tulkinta-olettama vastaa Suomen vallitsevaa tulkintaa.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 5 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että kaikissa jäsenvaltioissa korvausvaatimusten sel-

vittämistä varten tarvittavat perustiedot ovat ajoissa vahingonkär sineiden saatavilla. Nämä perustiedot ovat jo voimassa olevan lainsäädännön nojalla saatavissa Liikennevakuutuskeskuksesta, Ajoneuvohallintokeskuksesta sekä poliisilta, joten kyseisen direktiivin säännöksen erillistä voimaansaattamista ei tarvita.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksen mukaan valtio vastaisi vakuutamiselvöllisyydestä vapautettujen Suomessa kotipaikan omaavien moottoriajoneuvojen Suomessa aiheuttamista liikennevahingoista liikennevakuutuslain mukaan. Mainittujen ajoneuvojen muissa ETA-valtioissa kuin Suomessa aiheuttamat vahingot puolestaan korvaisi Liikennevakuutuskeskus. Ehdotettujen muutosten ei arvioida aiheuttavan suuria lisäkustannuksia valtioille tai Liikennevakuutuskeskukselle, koska vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetuilla hitailla ajoneuvoilla kuljetaan ainoastaan satunnaisesti toisen jäsenmaan alueella ja toisaalta tyypillisesti vain sadonkorjuuajoina ajoneuvon kotimaassa. Ehdotetuista muutoksista ei voida arvioida aiheutuvan kustannuksia ajoneuvojen omistajille.

Lakiuudistuksella on Liikennevakuutuskeskukselle myös muita taloudellisia vaikutuksia. Uusia kustannuksia syntyy ehdotuksesta, joka koskee maahantuotavien ajoneuvojen liikennevakuuttamista. Liikennevakuutuskeskus olisi korvausvastuussa maahantuotavien vakuuttamattomien ajoneuvojen matkalla Suomeen aiheuttamista vahingoista. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tulisi ehdotuksen mukaan korvata tuntemattoman ajoneuvon aiheuttaman merkittävän henkilövahingon yhteydessä syntyvät omaisuusvahingot. Tämän kustannuserän ei arvioida nousevan huomattavan suureksi.

3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksessä Valtiokonttorin vastuulle ehdotettu korvaustoiminnan hoito liitetään Valtio-

konttorissa sen Vahingonkorvauspalvelujen linjalle, jossa jo nyt huolehditaan muun muassa liikennevakuutuslakiin perustuvasta valtion ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaustoiminnasta. Koska direktiivin vaatiman korvaustoiminnan voidaan määrältään olettaa olevan suhteellisen vähäistä, se ei edellytä henkilöstö- tai muidenkaan resurssien lisäämistä Valtiokonttoriin, vaan tehtävä voidaan hoitaa Valtiokonttorissa käytettävissä olevien resurssien uudelleen järjestelyllä siten, että vaikutukset muuhun toimintaan pysyvät rajallisina.

Direktiivin toteuttamisesta johtuva korvausmenon kasvu tulee ottaa huomioon Valtiokonttorin budjetissa liikennevakuutuslakiin perustuvan liikennevahinkojen korvaamiseen varatun määrärahan mitoituksessa.

Tämä ehdotus lisääsi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviä siten, että keskukselle asetettiin velvollisuus antaa tietoja myös kotimaisista liikennevahingoista sekä ylläpitää vahinkojen perustietoja sisältävää keskusrekisteriä vahingonkärsineitä, vakuutusyhtiöitä ja näiden laillisia edustajia varten. Näiden tehtävien hoitamiseen ei arvioida tarvittavan merkittäviä lisäresursseja eikä -kustannuksia.

4. Asian valmistelu

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin voimaansaattaminen on valmisteltu sosiaali- ja terveysministeriössä virkatyönä. Valmistelun yhteydessä kuultiin asiantuntijoita oikeusministeriöstä, Valtiokonttorista ja Liikennevakuutuskeskuksesta. Lisäksi valmistelun aikana oltiin yhteydessä Vakuutusvalvontavirastoon.

Esityksestä pyydettiin lausunnot valtiovarainministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, oikeusministeriöltä, Tullihallitukselta, Valtiokonttorilta, Vakuutusvalvontavirastolta, Liikennevakuutuskeskukselta, Finanssialan Keskusliitolta, Kuluttajien vakuutusvoimistolta sekä Ajoneuvohallintokeskukselta.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Sosiaali- ja terveysministeriössä on valmis teillä liikennevakuutuslain kokonaisuudistus. Työryhmän määräaika päättyy 31 päivänä joulukuuta 2007. Tässä esityksessä ehdotetut muutokset on tarkoitus sisällyttää ehdotettavaan uuteen liikennevakuutuslakiin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Liikennevakuutuslaki

1 §. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta ja pykälän 5 momentissa säädetään lain soveltamiseen liittyvästä ajoneuvon pysyvän kotipaikan määritelmästä. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi viidennen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Mainitulla direktiivin säännöksellä muutetaan ensimmäisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklaa.

Jo voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 §:n 5 momentissa ilmaistun pääsäännön mukaan moottoriajoneuvon pysyvä kotipaikka on siinä valtiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai jossa ajoneuvossa oleva vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on myönnetty. Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä tarkennetaan säännöstä siten, että rekisteröinnin sijasta viitataan rekisterikilven myöntäneeseen valtioon. Lisäksi tarkennetaan sitä, että rekisterikilpi voi olla myös väliaikainen. Näin pyritään välttämään ensimmäisessä liikennevakuutusdirektiivissä määritellyn ajoneuvon pysyvän kotipaikan virheellinen tulkinta sekä helpottamaan vakuutusturvan hankkimista väliaikaisin kilvin varustetuille ajoneuvoille.

Edellä mainitusta pääsäännöstä poiketaan, jos ajoneuvossa ei ole rekisteri- tai vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä. Tällöin ajoneuvon pysyväksi kotipaikaksi katsotaan sen haltijan pysyvä kotipaikka. Uutena säännöksenä momenttiin lisättäisiin säännös tapauksesta, että liikennevahingossa osallisena olevassa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi on väärä tai laiton. Tällöin ajoneuvon pysyväksi kotipaikaksi määritettäisiin valtio, jossa liikennevahinko tapahtui. Viimeksi mainittu säännös sisältyy viidenteen liikennevakuutusdirektiiviin, jonka 1 artiklan 1 kohdan mukaan ajoneuvon kotipaikaksi on katsottava sen valtion alue, jossa liikennevahinko sattui, jos ajoneuvon rekisterikilvet ovat väärennetyt tai ne eivät muutoin vastaa tai eivät enää vas-

taa ajoneuvoa. Rekisterikilvet eivät enää vastaa ajoneuvoa esimerkiksi silloin, kun kilvet on varastettu toisesta ajoneuvosta, kilpien voimassaoloaika on päättynyt tai ne on väärennetyt.

10 §. Voimassa olevassa pykälässä säädetään, että Liikennevakuutuskeskus vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt vakuutuksen, jos ajoneuvoa varten ei ollut liikennevahingon sattuessa liikennevakuutusta tai ei ole saatu selville, mikä ajoneuvo vahingon aiheutti. Tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaa Liikennevakuutuskeskus kuitenkin vain, jos vahinko on henkilövahinko tai se henkilövahingon yhteydessä käsittää asianomaisen yllä tai mukana olleiden pukimien tai muiden henkilökohtaisten käyttöesineiden vahingoittumisen taikka on kohdistunut kario- tai sorkkaeläimeen.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 2 artiklan säännös, jolla korvataan toisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 6 kohta, muuttaisi Liikennevakuutuskeskuksen korvausvelvollisuutta nykyiseen verrattuna. Mainitun säännöksen perusteella korvauselin olisi velvollinen suorittamaan korvausta tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamista omaisuusvahingoista silloin, kun se on maksanut jollekin saman liikennevahingon uhrille korvausta merkittävistä henkilövahingoista. Jäsenvaltio voi kuitenkin säätää, että tällaisessa tapauksessa vakuutuksessa voi olla enintään 500 euron omavastuu omaisuusvahingon kärsijälle. Merkittävän henkilövahingon edellytykset voidaan määrittää jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön tai hallinnollisten määräysten mukaisesti.

Näin ollen voimassa olevan lain 10 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että tuntemattomaksi jääneen moottoriajoneuvon aiheuttamasta omaisuusvahingosta Liikennevakuutuskeskus vastaisi ainoastaan, jos esinevahingon yhteydessä on aiheutunut myös merkittävä henkilövahinko. Tällöin korvattaisiin kaikki onnettomuudesta aiheutuneet omaisuusvahingot. Voimassa olevan

lain mukaisesti henkilövahingon yhteydessä korvattavia pukimia ja henkilökohtaisia käytöesineitä ei sen sijaan enää ehdoteta erikseen korvattavaksi. Omavastuusta ei myöskään ehdoteta säädettaväksi.

Suomessa merkittävänä henkilövahinkona voidaan pitää esimerkiksi vammaa, joka aiheuttaa pysyvää toiminnallista haittaa, vaatii vähintään viikon pituisen sairaalan osastolla tapahtuvan hoidon tai vastaa Liikennevahinkolautakunnan normiston tilapäisten haittojen luokan 3 mukaisia vammoja. Henkilövahingon merkittävyys tämän pykälän tarkoittamassa mielessä olisi kuitenkin aina harkittava tapauskohtaisesti.

Voimassa olevan lain tapaan Liikennevakuutuskeskus vastaisi tuntemattomaksi jääneen moottoriajoneuvon aiheuttamasta omaisuusvahingosta myös, jos vahinko on kohdistunut kario- tai sorkkaeläimeen.

10 a §. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 10 a §, jossa säädettäisiin vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamisesta. Ehdotettavalla säännöksellä saatettaisiin kansallisesti voimaan viidennen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 3 kohdan b alakohta. Mainittu direktiivin säännös koskee vain ominaisuuksiensa perusteella vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamista. Nämä ajoneuvot määrittellään voimassa olevan liikennevakuutuslain sekä liikennevakuutusasetuksen (324/1959) mukaan. Liikennevakuuttamisvelvollisuudesta on vapautettu muun muassa moottoriyökoneet, leikkupuimurit ja traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on alle 15 km/h.

Liikennevahingon aiheuttaneita vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ajoneuvoja kohdeltaisiin kuten vakuuttamattomia ajoneuvoja. Lisäksi sovellettaessa tätä lakia vahinkotilanteessa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot rinnastettaisiin liikennevakuutettaviin ajoneuvoihin. Siten esimerkiksi vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ja liikennevakuutettavan ajoneuvon yhteenajovahingon korvattavuus tulisi ratkaista 8 §:n perusteella.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtion korvausvastuusta. Korvausvastuulle olisi kaksi edellytystä. Ensinnäkin valtion korva-

usvelvollisuus kohdistuisi vain sellaisiin liikennevahinkoihin, jotka ovat sattuneet Suomessa. Toisena edellytyksenä valtion vahingonkorvausvelvollisuudelle olisi se, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja joka on Suomen lainsäädännössä vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Valtio korvaa tällöin liikennevahingon kärsineelle vahingot niin kuin valtio olisi myöntänyt liikennevakuutuksen. Näin ollen niin sanottu kuljettajapaikkasuoja ulottuisi myös tällaisiin tilanteisiin liikennevakuutuslain mukaisena.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuusta. Tässäkin tapauksessa korvausvastuun edellytyksenä olisi kahden ehdon täytyminen. Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuu kohdistuisi vain sellaisiin liikennevahinkoihin, jotka ovat sattuneet muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Toisena edellytyksenä vahingonkorvausvelvollisuudelle olisi se, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja joka on Suomen lainsäädännössä vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Momentti koskee siten vain rajat ylittäviä tilanteita. Käytännössä suomalaisen vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon toisessa jäsenvaltiossa aiheuttaman ajoneuvon korvaa ensin korvauselin vahingonsattumisvaltiossa ja Liikennevakuutuskeskus tämän jälkeen maksaa kyseisen korvauselimen esittämän regressivaatimuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa toisessa ETA-valtiossa pysyvän kotipaikan omaava ja kyseisen valtion lain mukaan liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo aiheuttaa liikennevahingon Suomessa. Tällöin vastaavasti kuin edellä 2 momentin perusteluissa on kuvattu Liikennevakuutuskeskus hoitaisi korvausvaatimusten käsittelyn ja korvausten maksamisen. Liikennevakuutuskeskus voisi viidennen liikennevakuutusdirektiivin mukaisesti esittää korvauksen maksamisen jälkeen regressivaatimuksen takuurahastolle siinä ETA-valtiossa, jossa on vahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tarkemmin vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen rinnastamisesta va-

kuuttamattomiin. Tämän lain 10 §:n 2 momentin mukaan vakuuttamattoman ajoneuvon omistajalla ja tietyin kuljettajan tietoisuutta koskevin edellytyksin kuljettajalla ei ole oikeutta korvauksiin liikennevahingosta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että tässä pykälässä tarkoitetuissa asioissa valtiota edustaa Valtiokonttori.

14 g §. Pykälässä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä, jotka liittyvät tietojen keräämiseen ja luovuttamiseen eräissä ulkomailla sattuneissa liikennevahinkotapauksissa. Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan Liikennevakuutuskeskuksen on kerättävä tieto vihreän kortin tai rajavakuutus sopimuksen numerosta, jos sellainen on myönnetty. Ennen viidettä liikennevakuutusdirektiiviä toisen jäsenvaltion vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen osalta oli toisella jäsenvaltiolla oikeus vaatia vihreää korttia tai rajavakuutusta tällaisten ajoneuvojen tullessa toisen jäsenvaltion alueelle. Koska ajoneuvojen vakuutuksia ei tulisi enää tarkastaa unionin sisärajoilla, säännös oikeudesta vaatia vihreää korttia tai rajavakuutusta poistettiin viidennen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan säännöksellä. Tämä johtaa siihen, ettei tietokeskusten enää tarvitse kerätä tietoja vihreistä korteista tai rajavakuutuksista. Näin ollen 5 artiklan 3 kohdan säännöksellä poistetaan tietokeskusten tehtävistä kyseisten tietojen kerääminen. Tästä johtuen käsillä olevan pykälän 2 momentin 4 kohta kumottaisiin. Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ajoneuvoja kohdeltaisiin kuten vakuuttamattomia, mistä säädettäisiin liikennevakuutuslakiin ehdotettavassa uudessa 10 a §:ssä.

14 h §. Pykälä sisältää säännökset Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta ylläpitää korvausedustajia koskevaa rekisteriä, antaa tietoja vahingonkärtsineelle sekä toimia yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi, jotta viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 5 kohdan mukainen laajennus vahingonkärtsineiden tiedonsaantioikeuteen saatettaisiin kansallisesti voimaan. Säännöksen selkeyttämiseksi momenttien järjestystä ehdotetaan osittain muutettavaksi siten, että ensin säädettäisiin Suomessa asuvan vahin-

gonkärtsijän tiedonsaantioikeudesta ja tämän jälkeen säädettäisiin vastaavista oikeuksista muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvan vahingonkärtsineen osalta.

Pykälän 1 momenttiin ei ehdoteta muutoksia. Liikennevakuutuskeskuksen on nykyiseen tapaan pidettävä rekisteriä kaikissa ETA-valtioissa toimivista vakuutusyhtiöiden korvausedustajista.

Pykälän 2 momentiksi ehdotetaan otettavaksi voimassa olevan lain 14 h §:n 3 momenttia osittain vastaava säännös. Ehdotettavan säännöksen mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahingon kärtsineelle tiedot vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajasta tai rekisteröidystä haltijasta. Tiedot käsittäisivät edellä mainittujen nimen ja osoitteen. Muutoksena voimassa olevaan lakiin olisi se, että Suomessa asuvalta vahingonkärtsineeltä ei voitaisi edellyttää tiedonsaantioikeutensa toteuttamiseksi perustellun syyn osoittamista. Tiedot voisi kuitenkin saada vain, jos siihen on tarvetta korvausasian selvittämiseksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Suomessa asuvan vahingonkärtsineen tiedonsaantioikeudesta, joka käsittää muita kuin edellä 2 momentissa tarkoitettuja tietoja. Momentti vastaa osittain voimassa olevan lain 14 h §:n 2 momenttia. Ehdotettavan momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi annettava Suomessa asuvalle vahingonkärtsineelle tietoja vakuutusyrityksestä ja yrityksen osoitteesta, vakuutus sopimuksen numerosta sekä vakuutusyrityksen Suomeen nimetystä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta. Voimassa olevaan lakiin verrattuna vahingonkärtsineellä olisi oikeus saada myös osoitetiedot. Tässä momentissa tarkoitettujen tietojen saamisen edellytyksenä olisi, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja joka on vakuutettu muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä. Lisäksi edellytettäisiin, että liikennevahinko on ETA-valtiossa vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa. Näin ollen myös Suomessa sattuneet vahingot kuuluisivat momentin soveltamisalaan. Voimassa olevaan lakiin verrattuna tämän momentin mukainen tiedonsaantioikeus laajenisi koko ETA-alueella ja koko vihreä kort-

ti -järjestelmän alueella sattuneisiin liikennevahinkoihin Suomessa sattuneiden vahinkojen lisäksi. Oikeutta momentissa mainittujen tietojen saamiseen ei olisi enää sen jälkeen, kun liikennevahingon sattumisesta on kulu- nut yli seitsemän vuotta. Tiedonsaantioikeut- ta koskeva aika vastaa voimassa olevaa lakia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvien vahingonkär sineiden oikeudesta saada edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitetut tiedot. Voimas- sa olevassa laissa tästä oikeudesta säädetään 14 h §:n 2 ja 3 momenteissa. Selkeyden vuoksi ehdotetaan, että nämä säännökset siir- rettäisiin omaksi momentikseen. Ehdotetta- van momentin mukaan muussa ETA- valtiossa kuin Suomessa asuvalla vahingon- kär sineellä olisi oikeus saada Liikennevakuu- tuskeskukselta samat tiedot kuin Suomessa asuva vahingonkär sinyt saisi 2 ja 3 momentin mukaan. Edellytyksenä tietojen saannille oli- si se, että liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon pysyvä kotipaikka olisi Suomessa tai että liikennevahinko olisi sattun- ut Suomessa. Edellä 2 momentissa tarkoitettujen tietojen osalta Liikennevakuutuskeskus voisi kuitenkin edellyttää, että muussa ETA- valtiossa kuin Suomessa asuva vahingonkär- sinyt osoittaa, että hänellä on perusteltu syy näiden tietojen saamiseen. Perustellun syyn osoittamista voidaan edellyttää silloin, kun Liikennevakuutuskeskus pyytää kyseisiä tie- toja muun ETA-valtion tietokeskukselta ja kyseisen valtion lainsäädäntö, esimerkiksi tietosuojalainsäädäntö, asettaa tiedonantami- sen ehdoksi osoituksen perustellusta syystä.

Pykälän 5 momentissa on säännökset Lii- kennevahinkokeskuksen velvollisuudesta toimia yhteistyössä toisen ETA-valtion tieto- keskuksen kanssa. Säännöstä ei ehdoteta muutettavaksi.

Pykälän 6 momentti sisältää säännöksen korvausvelvollisesta viranomaisesta tiedot- tamisesta silloin, kun vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvolli- suudesta. Säännös koskisi käytännössä Val- tiokonttorista ja Liikennevakuutuskeskuses- ta annettavaa tietoa. Momentti säilyisi ennal- laan.

15 §. Pykälässä säädetään velvollisuudesta ottaa liikenteessä käytettävälle ajoneuvolle lakisääteinen liikennevakuutus. Pykälään eh-

dotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti. Ehdot- tавalla momentilla saatettaisiin kansalli- sesti voimaan viidennen liikennevakuutusdi- rektiivin 4 artiklan 4 kohdan säännös, jolla li- sätään kolmanteen liikennevakuutusdirektii- viin 4 a artikla. Mainitun säännöksen voi- maan saattaminen aiheuttaa muutoksen myös vakuutusyhtiölain 2 a luvun 10 §:ään.

Nykyään ajoneuvojen vakuutukseen liitty- vän riskin katsotaan sijaitsevan siinä valtios- sa, jossa vakuutuspalveluja tarjotaan ja jossa ajoneuvo on rekisteröity. Tästä johtuen su- malaisen liikennevakuutuksen saa nykyään vain Suomeen rekisteröidylle ajoneuvolle. Suomen lainsäädännön mukaisen liikenneva- kuutuksen voi myöntää liikennevakuustoi- minnan Suomessa harjoittamiseen toimiluvan saanut vakuutusyhtiö. Tällainen lupa voi olla Suomessa kotipaikan omaavien vakuutusyh- tiöiden lisäksi sellaisilla ETA-valtiossa koti- paikan omaavilla vakuutusyhtiöillä, jotka harjoittavat Suomessa vakuutuspalvelujen vapaata tarjontaa, tai ulkomaisella vakuutus- yhtiöllä, jolla on Suomessa edustusto.

Nykysääntelyn perusteella suomalaisen lii- kennevakuutuksen saa maahantuotavalle ajo- neuvolle vasta, kun ajoneuvo on rekisteröity Suomeen. Tätä ennen on voimassa ajoneu- volle siitä ETA-valtiosta otettu liikenneva- kuutus, jossa ajoneuvo on rekisteröitynä ja josta ajoneuvoa lähdettiin tuomaan Suomeen. Yhdestä ETA-valtiosta otettu liikennevakuu- tus on voimassa koko ETA-alueelle koko va- kuutussopimuskauden ajan.

Suomessa on ollut käytössä erityinen siirto- lupamenettely, jonka perusteella suomalaisen liikennevakuutuksen on saanut maahantuota- valle ajoneuvolle jo Suomen rajalla maahan tultaessa. EY-tuomioistuimen tuomion (C-54/05) johdosta Suomi on kuitenkin jou- tunut luopumaan kyseisestä menettelystä 2 päivästä huhtikuuta 2007 alkaen. Koska kyseisestä menettelystä pakollisena on luo- vuttu, suomalaisen liikennevakuutuksen saa maahantuotavalle ajoneuvolle vasta, kun ajo- neuvo on rekisteröity Suomeen. Tämä on johtanut siihen, että suomalaisten ajoneuvo- jen maahantuojien liikennevakuutusturva on osittain kaventunut. Suomen lainsäädännön mukainen liikennevakuutus on nimittäin useimmissa tapauksissa muiden ETA- valtioiden lainsäädäntöjen mukaisia liiken-

nevakuutuksia kattavampi. Suomalaisessa liikennevakuutuksessa on esimerkiksi niin sanottu kuljettajapaikkasuoja. Siirtoluvan ja sitä kautta suomalaisen liikennevakuutuksen saa kuitenkin edelleen ottaa vapaaehtoisesti jo rajalla, jolloin kattavamman vakuutusturvan saa jo ennen ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdan säännöksen kansallinen voimaansaattaminen parantaa suomalaisten maahantuojien liikennevakuutusturvaa. Pykälään ehdotettavan uuden 5 momentin mukaan maahantuojalla olisi velvollisuus ottaa suomalainen liikennevakuutus Suomeen tuotavalle ajoneuvolle heti, kun maahantuoja on hyväksynyt toimituksen. Näin ajoneuvo saadaan suomalaisen kattavan liikennevakuutuksen piiriin jo tuolloin.

Vakuuttamisvelvollisuus alkaa liikennevakuutuslain mukaan omistusoikeuden siirtymishetkestä. Tätä voidaan pitää oletettavana pääsääntönä myös ajoneuvojen maahantuontitilanteisiin liittyvissä kaupoissa. Kuitenkin hetki, jolloin ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen, määritettäisiin tapauskohtaisesti olosuhteiden mukaan. Määrittelyssä tulisi ottaa huomioon kaupan kansainvälinen luonne ja sopimus oikeudelliset periaatteet. Esimerkiksi noutokaupassa vaadittaisiin, että ostaja on todellisuudessa saanut ajoneuvon haltuunsa. Ostajan voitaisiin myös katsoa hyväksyneen toimituksen ja saaneen ajoneuvon haltuunsa, vaikka joku toinen olisi tehnyt sen ostajan lukuun.

Velvollisuus ottaa suomalainen liikennevakuutus olisi voimassa direktiivin mukaan 30 päivän ajan siitä, kun ostaja hyväksyi toimituksen. Säännös merkitsisi käytännössä, että vakuutus olisi kuitenkin otettava välittömästi vakuuttamisvelvollisuuden alettua. Mainitun 30 päivän aikana ajoneuvo yleensä saatettiin rekisteröityä Suomeen ja sille voitaisiin siten ottaa Suomen lainsäädännön mukainen liikennevakuutus voimassa olevan lain mukaisen pääsäännön perusteella.

Mikäli maahantuotua ajoneuvoa ei jostain syystä, esimerkiksi autoveropäätöksen pitkitymisen takia, saataisi Suomessa rekisteröityä ennen kuin 30 päivää on kulunut siitä, kun ostaja hyväksyi toimituksen, olisi ajoneuvolle haettava vapaaehtoinen siirtolupa ja

liitettävä siihen suomalainen liikennevakuutus. Toisena vaihtoehtona lakisääteisen liikennevakuuttamisvelvollisuuden täyttämiseksi on huolehtia siitä, että ajoneuvolla on voimassa sen valtion, jossa sen kotipaikka edelleen sijaitsee, lainsäädännön mukainen liikennevakuutus.

Momentissa säädettäisiin myös tilanteesta, jossa Suomeen rekisteröity ajoneuvo ostetaan täältä toiseen ETA-valtioon vietäväksi tarkoituksella rekisteröidä ajoneuvo kyseisessä valtiossa. Kun ajoneuvoa tällöin rekisteröidään Suomessa maasta vientiä varten, rekisteröinnin edellytyksenä olevana liikennevakuutuksena pidetään kyseisen määränpääjäsenvaltion lainsäädännön mukaista liikennevakuutusta. Vastaavasti kuin ajoneuvojen maahantuontitilanteissa, liikennevakuutus voidaan hyväksyä sen jälkeen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen. Määränpääjäsenvaltion lainsäädännön mukaisen liikennevakuutuksen voi myöntää vakuutusyhtiö, joka täyttää määränpääjäsenvaltiossa liikennevakuutus toiminnan harjoittamiselle asetetut edellytykset. ETA-valtioissa nämä edellytykset ovat vakuutustoimintaa koskevista direktiiveistä johtuen vastaavat kuin edellä tämän pykälän perusteluissa selostetaan Suomen osalta.

18 c §. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan vakuutuksenottajalla olisi oikeus saada vakuutuksen myöntäneeltä vakuutusyhtiöltä todistus liikennevakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Vakuutuksen myöntäneellä vakuutusyhtiöllä tarkoitettaisiin sitä vakuutusyhtiötä, joka on myöntänyt viimeisimmän voimassa olevan liikennevakuutuksen. Säännöksellä saatettaisiin kansallisesti voimaan viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdan säännös, jolla lisätään kolmanteen liikennevakuutusdirektiiviin 4 b artikla.

Todistus olisi annettava vakuutuksenottajalle tai toimitettava hänen pyynnöstään toiselle vakuutusyhtiölle 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan olisi velvollisuutta antaa todistusta edellä mainituista tiedoista vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Luotettava vahinkohistoriatodistus helpot-

taa vakuutukseen liittyvien riskien arviointia, kun tarjouksia pyydetään muista yhtiöistä. Jo nykyisin annetaan pyynnöstä täydellinen selvitys tietyn vakuutuksen vahinkohistoriasta.

Todistuksen tulee sisältää vakuutuksen yksilöintitiedot ja tieto vahingoista, joiden johdosta vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Suoritetujen korvausten määriä ei merkitä todistukseen. Jos vahinkoja ei ole ollut, myös tämä tulee luonnollisesti nimenomaan mainita todistuksessa.

Ehdotettu 15 päivän määräaika perustuu edellä mainittuun direktiivin säännökseen. Käytännössä todistus annetaan nykyisinkin huomattavasti tätä nopeammin.

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin säännöksessä edellytetään, että vahinkohistoriatiedot annetaan vähintään viideltä sopimussuhteen edelliseltä vuodelta. Tältä osin ehdotetaan huomattavasti laajempaa oikeutta vahinkohistoriatietojen saantiin. Nykyiseen tapaan vakuutuksenottajalla olisi oikeus saada täydelliset vahinkohistoriatiedot. Tarkoituksena on siten jatkaa nykyistä käytäntöä, että vakuutuksenottaja saa vähintään koko kyseisen yhtiön myöntämän vakuutuksen aikaiset ja kaikki muista yhtiöistä sille siirtyneet kyseisen vakuutuksenottajan vahinkohistoriatiedot. Tätä oikeutta ei kuitenkaan olisi, jos vakuutus on päättynyt viisi vuotta ennen pyynnön esittämistä. Näin siksi, etteivät vahinkohistoriatiedot tällaisessa tilanteessa enää antaisi luotettavaa kuvaa vakuutukseen sisältyvästä riskistä. Estettä ei kuitenkaan olisi sille, että vahinkotietoja annettaisiin aiemminkin päättyneistä vakuutuksista.

1.2. Vakuutusyhtiölaki

2 a luku. Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla

10 §. Pykälässä säädetään siitä, missä valtiossa vakuutukseen liittyvän riskin katsotaan sijaitsevan. Riskin sijaintivaltio määrittää sen, missä valtiossa vakuutuspalveluja tarjoavalla vakuutusyhtiöllä on toimivalta myöntää kyseisen riskin kattava vakuutus. Vakuutustoimintaa koskevissa direktiiveissä säännellään vain joidenkin riskien sijainnista. Näiden riskien katsotaan olevan enemmän paikkaan sidottuja kuin muiden ja niiden suh-

teen vakuutuksenottajat tarvitsevat erityistä suojaa. Tällaisena riskinä pidetään ajoneuvon vakuutukseen liittyvää riskiä, jonka sijainti määritellään ajoneuvon rekisteröintivaltion mukaan. Lisäksi esimerkiksi liikennevakuutuksen liittyvillä riskeillä on katsottu olevan sosiaalisia vaikutuksia, mistä syystä on perusteltua sitoa ne tiukemmin kyseiseen jäsenvaltioon. Näin ollen nykyisin Suomessa vakuutuspalveluja tarjoava vakuutusyhtiö voi myöntää liikennevakuutuksen vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity Suomessa. Sama koskee muitakin ETA-valtioita, koska ajoneuvoja koskevien vakuutusten kytkemisestä rekisteröintivaltioon säädetään muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta, säännöksistä, joilla helpotetaan palvelujen tarjoamisen vapauden tehokasta käyttämistä, sekä direktiivin 73/239/ETY muuttamisesta 22 päivänä heinäkuuta 1988 annetussa toisessa neuvoston direktiivissä (88/357/ETY).

Viidennen liikennevakuutusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdan säännös muuttaa riskin sijaintivaltion määritelmää ajoneuvojen maahantuontitilanteissa. Tällaisessa tilanteessa ajoneuvojen vakuutukseen liittyvän riskin sijaintivaltioksi katsotaan ajoneuvon määränpääjäsenvaltio, vaikka ajoneuvoa ei vielä olisi rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa. Riskin katsotaan direktiivin mukaan sijaitsevan määränpääjäsenvaltiossa 30 päivän ajan siitä, kun ajoneuvon maahantuoja on hyväksynyt toimituksen.

Riskin sijaintivaltiosta silloin, kun vakuutuksen kohteena on ajoneuvo, säädetään nykyisin käsillä olevan pykälän 1 momentin 2 kohdassa. Säännöksen mukaan Suomessa vakuutuspalveluja tarjoava vakuutusyhtiö voi myöntää Suomen liikennevakuutuslain mukaisen liikennevakuutuksen vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity Suomeen. Viidennen liikennevakuutusdirektiivin mukaisesti riskin sijaintivaltio määritettäisiin käsillä olevaan pykälään ehdotettavassa uudessa 3 momentissa. Ehdotettavan momentin poikkeussäännös koskisi direktiivin mukaisesti vain sellaisia ajoneuvojen maahantuontitilanteita, joihin liittyy ajoneuvon kauppa sekä ostajan tarkoitus rekisteröidä ostamansa ajoneuvo määränpääjäsenvaltiossa.

2. Voimaantulo

Määräaika viidennen liikennevakuutusdirektiivin kansalliselle voimaansaattamiselle päättyy 11 päivänä kesäkuuta 2007. Tämän vuoksi esitykseen sisältyvät lait ehdotetaan tulemaan voimaan heinäkuussa 2007.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**liikennevakuutuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 26 päivänä kesäkuuta 1959 annetun liikennevakuutuslain (279/1959) 14 g §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kun se on laissa 1380/2001,

muutetaan 1 §:n 5 momentti, 10 §:n 1 momentti ja 14 h §, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 5 momentti laissa 1493/1994, 10 §:n 1 momentti laissa 361/1993 ja 14 h § mainituissa laissa 1380/2001, sekä

lisätään lakiin uusi 10 a §, 15 §:ään, sellaisena kuin se on mainituissa laeissa 361/1993 ja 1493/1994 ja laissa 1130/1999, uusi 5 momentti ja lakiin uusi 18 c § seuraavasti:

1 §

Ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan tässä laissa sen valtion aluetta, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi on myönnetty. Jos rekisteröintiä ei vaadita tietyn tyyppiselle ajoneuvolle, mutta ajoneuvolla on vakuutuskilpi tai rekisterikilpeä vastaava tunnistemerkki, ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan sen valtion aluetta, jossa vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu. Jos tietyn tyyppisiltä ajoneuvoilta ei vaadita rekisterikilpeä, vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä, ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan sen valtion aluetta, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka. Jos rekisterikilpi on väärä tai laiton, ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan kuitenkin sen valtion aluetta, jossa liikennevahinko on sattunut.

2 luku

Liikennevahingon korvaaminen

10 §

Jos liikennevahingon sattuessa moottoriajoneuvoa varten ei ollut säädettyä vakuutus-

ta tai jos ei ole saatu selville, mikä ajoneuvo vahingon on aiheuttanut, vahingosta vastaa Liikennevakuutuskeskus niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen. Tuntematoman ajoneuvon aiheuttaman vahingon korvaa Liikennevakuutuskeskus kuitenkin vain, jos vahinko on henkilövahinko taikka vahinko on omaisuusvahinko, joka on aiheutunut merkittävän henkilövahingon yhteydessä, tai on kohdistunut kavio- tai sorkkaeläimeen.

10 a §

Jos Suomessa sattuneen liikennevahingon on aiheuttanut moottoriajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jota varten ei ole säädetty velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta, valtio vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ajoneuvo on aiheuttanut liikennevahingon muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskus vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Jos Suomessa sattuneen liikennevahingon on aiheuttanut moottoriajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja jota varten ei kyseisessä valtiossa ole säädetty velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta, Liikennevakuutuskeskus

vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Tässä pykälässä tarkoitettuun korvausvastuuseen sovelletaan lisäksi, mitä 10 §:n 2 momentissa säädetään.

Tässä pykälässä tarkoitettussa asiassa valtiota edustaa Valtiokonttori.

14 h §

Liikennevakuutuskeskus pitää rekisteriä ETA-valtioissa toimivista vakuutusyhtiöiden korvausedustajista.

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahingonkärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajan tai rekisteröidyn haltijan nimi ja osoite.

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahingonkärsineelle tiedot vakuutusyrityksestä ja yrityksen osoitteesta, vakuutusopimuksen numerosta sekä vakuutusyrityksen Suomeen nimitystä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta edellyttäen, että liikennevahinko on sattunut ETA-valtiossa tai vihreän kortin järjestelmään kuuluvassa valtiossa ja että liikennevahingon on aiheuttanut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä vakuutettu ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Liikennevakuutuskeskuksella ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa tietoja liikennevahingosta, jonka sattumisesta on kulunut yli seitsemän vuotta.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineellä on oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta 2 ja 3 momentissa tarkoitettut tiedot, jos liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomessa tai liikennevahinko on sattunut Suomessa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus voi edellyttää, että tässä momentissa tarkoitettu vahinkoa kärsinyt osoittaa, että hänellä on perusteltu syy 2 momentissa tarkoitettujen tietojen saamiseen.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimittava

yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa 2 momentissa mainittujen tietojen luovuttamiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselle tai vastaavien tietojen hankkimiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselta vahingonkärsineelle.

Jos vahingon aiheuttanut moottoriajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta, Liikennevakuutuskeskuksen on vahingonkärsineen pyynnöstä toimitettava hänelle tieto siitä viranomaisesta, joka vastaa ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaamisesta.

15 §

Maahantuotavan moottoriajoneuvon tämän lain mukainen vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen. Suomesta toiseen ETA-valtioon vietäväksi ostetun ja siellä rekisteröitäväksi tarkoitetun ajoneuvon liikennevakuutuksena pidetään kyseisen määränpääjäsenvaltion lainsäädännön mukaista liikennevakuutusta silloin, kun ajoneuvoa rekisteröidään Suomessa maasta vientiä varten.

18 c §

Vakuutuksenottajalla on oikeus saada vakuutuksen myöntäneeltä vakuutusyhtiöltä todistus liikennevakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Todistus on annettava vakuutuksenottajalle tai toimitettava hänen pyynnöstään toiselle vakuutusyhtiölle 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki**vakuutusyhtiölain 2 a luvun 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 28 päivänä joulukuuta 1979 annetun vakuutusyhtiölain (1062/1979) 2 a luvun 10 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 389/1995, uusi 3 momentti seuraavasti:

2 a luku

poiketen Suomessa 30 päivän ajan siitä, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen.

10 §

Maahantuotaessa moottoriajoneuvoa Suomeen riski sijaitsee 1 momentin 2 kohdasta

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

Helsingissä 25 päivänä toukokuuta 2007

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Sosiaali- ja terveysministeri *Liisa Hyssälä*

1.

Laki**liikennevakuutuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 26 päivänä kesäkuuta 1959 annetun liikennevakuutuslain (279/1959) 14 g §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kun se on laissa 1380/2001,
muutetaan 1 §:n 5 momentti, 10 §:n 1 momentti ja 14 h §, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 5 momentti laissa 1493/1994, 10 §:n 1 momentti laissa 361/1993 ja 14 h § mainituissa laissa 1380/2001, sekä
lisätään lakiin uusi 10 a §, 15 §:ään, sellaisena kuin se on mainituissa laeissa 361/1993 ja 1493/1994 ja laissa 1130/1999, uusi 5 momentti ja lakiin uusi 18 c § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

1 §

Ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan tässä laissa sen valtion aluetta, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai jos rekisteröintiä ei vaadita tietyn-tyyppiselle ajoneuvolle, mutta jossa ajoneuvolla on vakuutuskilpi tai rekisterikilpeä vastaava tunnistemerkki, sen valtion aluetta, jossa vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu *taikka* jos tietyn-tyyppisiltä ajoneuvoilta ei vaadita rekisterikilpeä, vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä, sen valtion aluetta, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka.

Ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan tässä laissa sen valtion aluetta, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi on myönnetty. Jos rekisteröintiä ei vaadita tietyn-tyyppiselle ajoneuvolle, mutta ajoneuvolla on vakuutuskilpi tai rekisterikilpeä vastaava tunnistemerkki, *ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan* sen valtion aluetta, jossa vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu. Jos tietyn-tyyppisiltä ajoneuvoilta ei vaadita rekisterikilpeä, vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä, *ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan* sen valtion aluetta, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka. Jos rekisterikilpi on väärä tai laiton, ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla tarkoitetaan kuitenkin sen valtion aluetta, jossa liikennevahinko on sattunut.

2 luku

2 luku

Liikennevahingon korvaaminen**Liikennevahingon korvaaminen**

10 §

10 §

Jos liikennevahingon sattuessa ajoneuvoa varten ei ollut säädettyä vakuutusta tai jos ei ole saatu selville, mikä ajoneuvo vahin-

Jos liikennevahingon sattuessa moottori-ajoneuvoa varten ei ollut säädettyä vakuutusta tai jos ei ole saatu selville, mikä ajo-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

gon on aiheuttanut, vahingosta vastaa liikennevakuutuskeskus niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen. Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttaman vahingon korvaa liikennevakuutuskeskus kuitenkin vain, jos se on henkilövahinko tai *sen yhteydessä käsittää asianomaisen yllä tai mukana olleiden pukimien tai muiden henkilökohtaisten käyttöesineiden vahingoittumisen* taikka on kohdistunut kavio- tai sorkkaeläimeen.

neuvo vahingon on aiheuttanut, vahingosta vastaa Liikennevakuutuskeskus niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen. Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttaman vahingon korvaa Liikennevakuutuskeskus kuitenkin vain, jos *vahinko on henkilövahinko taikka vahinko on omaisuusvahinko, joka on aiheutunut merkittävän henkilövahingon yhteydessä, tai on kohdistunut kavio- tai sorkkaeläimeen.*

10 a §

Jos Suomessa sattuneen liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jota varten ei ole säädetty velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta, valtio vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ajoneuvo on aiheuttanut liikennevahingon muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskus vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Jos Suomessa sattuneen liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja jota varten ei kyseisessä valtiossa ole säädetty velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta, Liikennevakuutuskeskus vastaa vahingosta niin kuin se olisi myöntänyt liikennevakuutuksen.

Tässä pykälässä tarkoitettuun korvausvastuuseen sovelletaan lisäksi, mitä 10 §:n 2 momentissa säädetään.

Tässä pykälässä tarkoitettussa asiassa valtiota edustaa Valtiokonttori.

14 g §

Liikennevakuutuskeskuksen on 1 momentissa tarkoitettun tehtävän hoitamiseksi erityisesti järjestettävä seuraavien tietojen keruu ja jakelu:

- 1) Suomessa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen rekisterinumerot;
- 2) liikennevakuutus sopimusten numerot;
- 3) vakuutuksen päättymispäivämäärä, jos vakuutus on päättynyt;

14 g §

Liikennevakuutuskeskuksen on 1 momentissa tarkoitettun tehtävän hoitamiseksi erityisesti järjestettävä seuraavien tietojen keruu ja jakelu:

- 1) Suomessa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen rekisterinumerot;
- 2) liikennevakuutus sopimusten numerot;
- 3) vakuutuksen päättymispäivämäärä, jos vakuutus on päättynyt;

4) vihreän kortin tai rajavakuutus sopimuksen numero, jos sellainen on myönnetty;

5) edellä 14 a §:ssä mainitut vakuutusyhtiöt ja niiden nimeämät korvausedustajat; ja

6) ajoneuvot, joita varten 15 §:n 1 momentin mukaan ei ole oltava liikennevakuutusta.

(4 k. kumotaan)

5) edellä 14 a §:ssä mainitut vakuutusyhtiöt ja niiden nimeämät korvausedustajat; ja

6) ajoneuvot, joita varten 15 §:n 1 momentin mukaan ei ole oltava liikennevakuutusta.

14 h §

Liikennevakuutuskeskus pitää rekisteriä ETA-valtioissa toimivista vakuutusyhtiöiden korvausedustajista.

Vahingonkärsineellä on liikennevahingon jälkeen seitsemän vuoden ajan oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta viipymättä tiedot vakuutusyrityksestä, vakuutus sopimuksen numerosta ja vakuutusyrityksen korvausedustajasta, jos

1) vahingonkärsineen asuinpaikka on Suomessa;

2) vahingon aiheuttanut ajoneuvo on rekisteröity Suomessa; tai

3) liikennevahinko on tapahtunut Suomessa.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimitettava vahingonkärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajan tai rekisteröidyn haltijan nimi ja osoite, jos vahingon kärsineellä on perusteltu syy näiden tietojen saamiseksi.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimittava

14 h §

Liikennevakuutuskeskus pitää rekisteriä ETA-valtioissa toimivista vakuutusyhtiöiden korvausedustajista.

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahingonkärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajan tai rekisteröidyn haltijan nimi ja osoite.

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahingonkärsineelle tiedot vakuutusyrityksestä ja yrityksen osoitteesta, vakuutus sopimuksen numerosta sekä vakuutusyrityksen Suomeen nimeämisestä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta edellyttäen, että liikennevahinko on sattunut ETA-valtiossa tai vihreän kortin järjestelmään kuuluvassa valtiossa ja että liikennevahingon on aiheuttanut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä vakuutettu ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Liikennevakuutuskeskuksella ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa tietoja liikennevahingosta, jonka sattumisesta on kulunut yli seitsemän vuotta.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineellä on oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta 2 ja 3 momentissa tarkoitetut tiedot, jos liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomessa tai liikennevahinko on sattunut Suomessa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus voi edellyttää, että tässä momentissa tarkoitettu vahinko kärsinyt osoittaa, että hänellä on perusteltu syy 2 momentissa tarkoitettujen tietojen saamiseen.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimittava

yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa 2 momentissa mainittujen tietojen luovuttamiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselle tai vastaavien tietojen hankkimiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselta vahingonkärsineelle.

Jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta, Liikennevakuutuskeskuksen on vahingonkärsineen pyynnöstä toimitettava hänelle tieto siitä viranomaisesta, joka vastaa ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaamisesta.

yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa 2 momentissa mainittujen tietojen luovuttamiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselle tai vastaavien tietojen hankkimiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselta vahingonkärsineelle.

Jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta, Liikennevakuutuskeskuksen on vahingonkärsineen pyynnöstä toimitettava hänelle tieto siitä viranomaisesta, joka vastaa ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaamisesta.

15 §

Maahantuotavan moottoriajoneuvon tämän lain mukainen vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen. Suomesta toiseen ETA-valtioon vietäväksi ostetun ja siellä rekisteröitäväksi tarkoitetun ajoneuvon liikennevakuutuksena pidetään kyseisen määränpääjäsenvaltion lainsäädännön mukaista liikennevakuutusta silloin, kun ajoneuvoa rekisteröidään Suomessa maasta vientiä varten.

18 c §

Vakuutuksenottajalla on oikeus saada vakuutuksen myöntäneeltä vakuutusyhtiöltä todistus liikennevakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Todistus on annettava vakuutuksenottajalle tai toimitettava hänen pyynnöstään toiselle vakuutusyhtiölle 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki**vakuutusyhtiölain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 28 päivänä joulukuuta 1979 annetun vakuutusyhtiölain (1062/1979) 2 a luvun
10 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 389/1995, uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 a luku

10 §

*Maahantuotaessa moottoriajoneuvoa
Suomeen riski sijaitsee 1 momentin 2 koh-
dasta poiketen Suomessa 30 päivän ajan
siitä, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimi-
tuksen.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*
