



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

U 53/2018 vp – UJ 3/2020 vp

Neuvotteleva virkamies Juha Jokinen, STM

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, asiantuntijakuuleminen 11.3.2020



I Asiat

Euroopan parlamentti (EP) ja neuvosto:

- 1. Soveltamisala: Ajoneuvon määritelmä ja kevyet sähköiset ajoneuvot
- 2. Ajoneuvon käytön määritelmä
- 3. Ajoneuvon poistaminen käytöstä tai rekisteristä
- 4. Moottoriurheilutapahtumat
- 5. Vahinkohistoriatodistukset
- 6. Lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavan vakuutusyrityksen maksukyvyttömyys sekä korvauselin
- 7. Ajoneuvon käyttäminen aseena ja korvaaminen liikennevakuutuksesta

EP: Vakuutusten tarkistaminen, hintavertailuväline, erityinen kanneaika, onnettomuusraporttien saatavuus, toiseen jäsenvaltioon toimitettavat ajoneuvot ja perävaunut.



II Yleistä

- EP-mietintö valmistui alkuvuodesta 2019, kun taas neuvoston työryhmässä neuvotteluita on käytiin noin 1,5 v.
- Suomi laatimassa neuvoston neuvottelumandaatin pohjalla olevaa kompromissiehdotusta, joka hyväksyttiin 12/2019 hyvin laajalla enemmistöllä.
- ➔ Suomen kanta (U 53/2018 vp — LiVL 22/2018 vp — SuVEK 116/2018 vp) näkyy hyvin neuvoston ehdotuksessa: mm. laaja soveltamisala, korkea suojan taso, minimidirektiivin luonne.
- Pj-trion jäsenenä Suomi tukee neuvoston pj:n pyrkimyksiä päästä hyvään neuvottelutulokseen.
- Kaksi poliittista trilogia käyty: paljon poliittista ja teknistä sovittavaa jäljellä. Seuraavat poliittiset neuvottelut maaliskuun lopussa ja huhtikuun lopussa.



1. Soveltamisala: Ajoneuvon määritelmä

Neuvosto

- Yleiset kriteerit direktiiviin (maata pitkin ainoastaan mekaanisella voimalla kulkevat ajoneuvot >25 kg tai >25 km/h).
- Vrt. liike-energian kaava:
($1/2(\text{massa} \times \text{nopeus}^2)$)
 - ➔ Riskin päätekijät huomioon.
- Fyysisellä voimalla kulkevat (pyörät, sähköavusteiset) sekä fyysisesti rajoittuneiden henkilöiden pyörätuolit pois direktiivin soveltamisalasta.

EP

- Ajoneuvon määritelmän linkitys EU:n tyyppihyväksyntäasetuksiin



1. Soveltamisala: kevyet sähköiset ajoneuvot

- Neuvostolla ja EP:llä on yhteinen tavoite, että kevyet sähköiset ajoneuvot jäävät direktiivin ajoneuvon määritelmän ja direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.
- Tavoitteen toteutustavat hieman poikkeavat toisistaan (vrt. edellä neuvoston yleiset kriteerit direktiiviin vs. EP:n ehdottama linkitys EU:n tyyppihyväksyntäasetusten soveltamiseen).

2. Ajoneuvon käytön määritelmä

Neuvosto

- Käyttötarkoituksen tarkastelun ja korvausvelvollisuuden arvioinnin ajankohta on sidottu hetkeen, jolloin vahinko tapahtui (= EU-tuomioistuimen viimeaikainen oikeuskäytäntö).
- Resitaalit: ajoneuvon käyttäminen teollisuudessa tai maataloudessa pelkkänä voimanlähteenä ei ole ajoneuvon tavanomaista kuljetusvälineenä käyttämistä.
- *Ei liikenteessä-lauseketta*: jäsenvaltiot eivät päässeet sisällöstä riittävään yhteisymmärrykseen.
- *(Rajatusta alueesta nimenomainen poikkeussäännös, jossa tällaisella alueella tapahtunut liikennevahinko tulisi kuitenkin viime kädessä korvauselimen korvattavaksi.)*

EP

- ---”---
- (samansisältöinen ehdotus)
- Liikenteessä-lauseke: käyttö julkisilla ja yksityisillä teillä sekä parkkipaikoilla ja muilla vastaavilla yleisesti kulkukelpoisilla yksityisillä alueilla.
- ➔ Määritelmä ei kata esim. yleisesti kulkukelpoisia julkisia alueita, joita Suomessa olisivat esim. julkiset metsät tai moottorikelkoilla (/ mönkijöillä) kulkukelpoiset tunturialueet; vahingot näillä alueilla eivät tulisi direktiivin mukaan liikennevakuutuksesta lainkaan korvattaviksi.
- ➔ Määritelmä ei myöskään kata käyttöä suljetulla alueella, jonne ei ole yleistä pääsyä; vahingot eivät tulisi direktiivin mukaan liikennevakuutuksesta lainkaan korvattaviksi.



3. Ajoneuvon poistaminen käytöstä tai rekisteristä

Neuvosto

- Resitaalit: kun ajoneuvo poistetaan rekisteristä tai käytöstä, ajoneuvojen aiheuttamat vahingot on korvattava direktiivin mukaisella tavalla, jos käytöstä tai rekisteistä poistosta huolimatta ajoneuvoa käytetään direktiivissä tarkoitetulla tavalla.
- Huomioon olemassa olevat kansallisten lakien mukaiset järjestelyt (*ilmoitus* vs. raskaammat toimenpiteet)

EP

- Liikenteessä-lauseke: rekisteristä kokonaan tai tilapäisesti poistettujen ajoneuvojen, joita ei voida käyttää kuljetusvälineinä, ei tule olla korvausvelvollisuuden piirissä.
- ➔ esim. museoajoneuvot, korjattavana olevat ajoneuvot ja kausiluonteisesti käytettävät ajoneuvot

4. Moottoriurheilutapahtumat

- Neuvostolla ja EP:llä on lähtökohtaisesti yhteinen tavoite, että moottoriurheilun osalta voidaan tehdä tiettyjä poikkeuksia direktiivin soveltamisalasta.
- Neuvoston poikkeus hieman *laajempi* (ajoneuvon käyttäminen urheilutapahtumassa, voidaan käyttää muutoin normaalisti), kun taas EP:n poikkeus koskee tiukasti ajoneuvoja, joita käytetään vain urheilutapahtumissa.
- Neuvoston poikkeus hieman *turvaavampi*: oltava liikennevakuutus tai vaihtoehtoinen korvausjärjestelmä; EP ei vastaavaa vaatimusta.
- Neuvosto ja EP:n ehdotukset vastaavat melko hyvin Suomen kantaa (U 53/2018 vp — LiVL 22/2018 vp — SuVEK 116/2018 vp)



5. Vahinkohistoriatodistukset

Neuvosto

- Jäsenvaltioissa ei ole havaittu erityisiä ongelmia vahinkohistoriatietojen antamisessa tai niiden käyttämisessä; osa jäsenvaltioista suhtautui erittäin joustamattomasti komission ehdotukseen.
- Oikeus valita, annetaanko vahinkohistoriatiedot direktiivissä tarkoitetun todistuksen muodossa.
- Painotettiin harmonisoitavien tietojen vähimmäisluonnetta, jotta kansallisia joustovaroja voidaan ottaa huomioon.
- Vakuutusyrityksen valinta, ottaako vahinkohistoriat hinnoittelussaan huomioon ja miten ottaa, mutta kaikki on tehtävä syrjimättömästi.

EP

- Velvollisuus antaa vahinkohistoriatiedot direktiivissä tarkoitetun todistuksen muodossa.
- Jos vakuutusyritys ottaa huomioon vahinkohistoriatodistuksia asiakkaiden vakuutuksia hinnoitellessaan, sen on kohdeltava samalla tavoin kotimaisten ja ulkomaisten jäsenvaltioiden vakuutusyritysten vahinkohistoriatodistuksia, mahdollisten hinnoittelua koskevien kansallisen lain pakottavien säännösten mukaisesti.
- Lukuisia tarkennuksia yksityiskohtiin, mistä asioista komissio voisi antaa alemmanasteisia säädöksiä.



6. Liikennevakuutusyrityksen maksukyvyttömyys sekä korvauselin

Neuvosto

- Lähtökohta: Jokaisen jäsenvaltion velvollisuus perustaa tai nimetä lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavan vakuutusyrityksen maksukyvyttömyyden varalta korvauselin.
- Säädetävä tai muutoin huolehdittava, että on riittävä rahoitus (oikeus vaatia maksusuorituksia kyseisessä jäsenvaltiossa kotipaikkaansa pitäviltä, toimiluvan saaneilta vakuutusyrityksiltä).
- Yksityiskohtaisia säännöksiä korvauselimien toiminnan aloittamisesta, vahingonkärsijälle vastaamisesta ja korvauksen suorittamisesta (ilman aiheutonta viivytystä), korvauselinten välisestä suoritusvelvollisuudesta sekä tietojenvaihdosta.

EP

- Lähtökohta: vahingonkärsijän oikeus vaatia korvausta korvauselimeltä; korvaus olisi maksettava vahingonkärsijän antamien tietojen perusteella.
- Ei säännöksiä rahoituksesta.
- Yksityiskohtaisia (ja neuvostosta hieman poikkeavia) säännöksiä vahingonkärsijälle vastaamisesta ja korvauksen suorittamisesta (3 kk) sekä korvauselinten välisestä suoritusvelvollisuudesta.
- Korvauselinten toiminta käyntiin kaikkien jäsenvaltioiden korvauselinten tekemän sopimuksen pohjalta (tai jos ei päästä sopimukseen, niin 2 v päästä komission delegoidun asetuksen nojalla).

7. Ajoneuvon käyttäminen aseena ja korvaus liikennevakuutuksesta (tekn.)

Neuvosto

- Resitaalit: Jäsenvaltio voi säilyttää tietyt liikenteessä tapahtuvia vakavia rikosperusteisia vahinkoja koskevat erilliset korvaus- tai takaisinperimisjärjestelmänsä.
- ➔ pyrittävä vähintään direktiivissä säädettyyn korvaustasoon vahingonkärsijälle.
- ➔ Joissakin jäsenvaltioissa järjestelmä on luotu sellaisten rikosten varalle, joissa ajoneuvolla tarkoituksellisesti aiheutetaan vakava esine- tai henkilövahinko: ei direktiivissä tarkoitettua ajoneuvon tavanomaista käyttöä.

EP

- Artikla: Liikennevakuutuksesta olisi korvattava myös vahingot, joissa vakuuttamatonta tai tunnistamatonta ajoneuvoa käytetään aseena väkivaltarikoksen tai terroriteon suorittamiseksi.



EP:n muita tarkistusehdotuksia

- Vakuutusten tarkistaminen (uusi):
 - korostetaan tarkistuksen kohteen oikeuksia, eikä tarkistuksia saa kohdistaa vain ulkomaisiin ajoneuvoihin;
 - ehdotus, että jäsenvaltion on sallittava toiselle jäsenvaltiolle pääsy omiin ajoneuvorekistereihinsä (EUCARIS-järjestelmästä): säädetään varsin yksityiskohtaisesti, mitä tietoja on pidettävä saatavilla ja mitä menettelyitä on noudatettava.
- Hintavertailuväline (uusi):
 - ehdotus, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajilla on vastikkeetta käytettävissä vähintään yksi riippumaton hintavertailuväline yleisten hintojen ja maksujen vertailemiseksi ja arvioimiseksi; tarkempia säännöksiä ominaisuuksista, joita välineen käytettävyydeltä edellytetään (+ komission delegoidut asetukset);
 - vakuutuksentarjoajien on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille kaikki tarpeelliset, ajantasaiset ja tarkat tiedot välineen saattamiseksi tarkasti toimivaksi.



EP:n muita tarkistusehdotuksia (jatkuu)

- Liikennevakuutuskanteen erityinen kanneaika, kanneajan keskeyttäminen ja sen laskeminen (uusi):
 - ehdotus, että rajat ylittävää liikenneonnettomuutta ja henkilö- tai esinevahinkoa koskeviin kanteisiin sovellettaisiin vähintään neljän (4) vuoden kanneaikaa tai jäsenvaltiossa säädettyä pidempää kanneaikaa;
 - Ajan kulumisen keskeydyttävä vastaajalle tehdyn vaatimuksen esittämisen ja vastaajan hylkäävän päätöksen väliseksi ajaksi;
 - Jos kanneaikaa jäljellä vähemmän kuin kuusi (6) kuukautta keskeytymisajan päättyessä, kantaja saa vähintään kuusi (6) lisäkuukautta aikaa nostaa kanne tuomioistuimessa.
 - Lisäksi yksityiskohtaisia säännöksiä määräaikojen laskemisesta.
- Onnettomuusraporttien saatavuus (uusi, tekninen trilogivalmistelu):
 - ehdotus, että vahingonkärsijällä on oltava oikeus saada jäljennös toimivaltaisen viranomaisen onnettomuuskertomuksesta hyvissä ajoin;
 - tarpeellisilta osin lyhennettynä siihen saakka, kunnes koko kertomus on saatavilla.

EP:n muita tarkistusehdotuksia (jatkuu)

- Toiseen jäsenvaltioon toimitettavat ajoneuvot (15 artiklan muutos, tekninen trilogivalmistelu):
 - Jos ajoneuvo toimitetaan yhdestä jäsenvaltiosta toiseen, riskin sijaintijäsenvaltiona pidetään joko ajoneuvon rekisteröintivaltiota tai, välittömästi ostajan hyväksyttyä toimituksen, toimituksen kohdejäsenvaltiota 30 vuorokauden ajan (vaikka ajoneuvoa ei ole muodollisesti rekisteröity toimituksen kohdejäsenvaltiossa);
 - Jäsenvaltioiden on tehtävä tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen, että vakuutusyrietykset ilmoittavat rekisteröintijäsenvaltion tietokeskukselle, että kyseiselle ajoneuvolle on myönnetty vakuutus.
 - Perävaunut (uusi, tekninen trilogivalmistelu):
 - Jos onnettomuuden aiheuttaa vetoajoneuvo ja perävaunu -yhdistelmä, vahingonkärsijä saa korvauksen perävaunun vakuuttaneelta vakuutusyrietykseltä edellyttäen, että:
 - 1) vetoajoneuvolla ja perävaunulla ovat eri vakuutukset; sekä
 - 2) perävaunu voidaan tunnistaa mutta vetoajoneuvoa ei.
 - Perävaunun vakuuttaneella ja vahingonkärsijälle maksaneella vakuutusyrietyksellä on takautumisoikeus vetoajoneuvon vakuuttanutta vakuutusyrietystä kohtaan, jos tästä säädetään kansallisessa laissa.
- (→ vrt. 2 kohta edellä: vetoajoneuvoa ei ole tunnistettu → miten takautumisoikeus voitaisiin kohdistaa oikeaan vakuutusyhtiöön??)



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

Kiitos!

- Juha Jokinen, 029 51 63594
- Lisätietoja: etunimi.sukunimi@stm.fi