



Sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnalle

Hallituksen esitys eduskunnalle työeläkejärjestelmää koskevan lainsäädännön muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 16/2015)

## TYÖELÄKE-ETUUKSIEN SUHDE RAIDELIIKENNEVASTUULAIN MUKAISIIN KORVAUKSIIN

**Finanssialan Keskusliitto (FK) pitää ehdotuksia työeläkejärjestelmän uudistamiseksi kannatettavina. Ehdotukset ovat yhteiskunnallisesti merkittäviä ja tästä syystä asian valmistelu on tehty erinomaisella huolellisuudella.**

Valmistelussa vähemmälle huomiolle on kuitenkin jäänyt muutosehdotukset, jotka koskevat työeläke-etuuksien suhdetta raideliikennevastuulain ja potilasvakuutuslain mukaisiin korvauksiin. Ehdotuksella muutetaan huomaamatta vakiintuneita yleisiä vahingonkorvausoikeudellisia periaatteita laajentamalla siviilioikeudellinen vahingonkorvausvastuu vallitsevasta oikeusteoriasta ja – käytännöstä poikkeavasti myös työeläkejärjestelmän kustannuksiin. Vakiintuneen vahingonkorvausoikeuden peruseriaatteiden muuttaminen olisi ansainnut paremmat vaikutusanalyysit.

### 1 Merkittävä muutos siviilioikeudelliseen vahingonkorvausoikeuden peruseriaatteisiin

Raideliikennevastuulakia sovelletaan raideliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamiseen. Kyse on perinteisestä vahingonkorvaussääntelystä, jossa toiselle aiheutettu vahinko on korvattava. Vahingonaiheuttajan vahingonkorvausvastuu ei kuitenkaan vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ulotu välillisiin vahingonkärsijöihin eikä kolmansille aiheutuviin taloudellisiin vahinkoihin. Näin ollen myöskään työeläkejärjestelmään kuuluvat työkyvyttömyyskorvaukset tai vanhuuseläkkeet eivät ole koskaan olleet osa vahingonkorvauksen piiriin kuuluvaa korvattavaa vahinkoa.

Nyt näitä peruseriaatteita ehdotetaan olennaisella tavalla muutettavaksi. HE:n tarkoituksena on, että **jatkossa raideliikennevahingosta vastuussa oleva taho korvaisi itse vahingonkärsineen vahinkojen lisäksi myös työeläkejärjestelmälle vahingosta syntyneet etuusmenot**. Kyse ei ole vain yksittäisiä vahinkotapauksia koskevasta ratkaisusta vaan **kyse on kokonaan uuden vastuukehikon luomisesta**. Ehdotus tarkoittaa käytännössä sitä, että raideliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuu laajenee työeläkejärjestelmän kustannusten puolelle. Ehdotus on vahingonkorvausoikeuden näkökulmasta merkittävä muutos eikä ehdotuksen vaikutuksia vakiintuneeseen vahingonkorvausoikeuteen ole arvioitu lainkaan esityksessä.

Vahingonkorvausoikeuden peruseriaatteiden muuttamisella on myös välillisiä vaikutuksia, jotka on syytä huomioida esityksen johdosta. Raideliikenteen harjoittajan vastuu voi muodostua kohtuuttomaksi tilanteessa, jossa vahingon aiheuttaja on kokonaan muu taho kuin raideliikenteen harjoittaja. Periaatteessa onkin mahdollista, että raideliikenteen harjoittaja hakee työeläkejärjestelmälle maksetut korvaukset takaisin vahingon tosiasialliselta aiheuttajalta. Tämä ulottaisi työeläkejärjestelmän kustannukset sellaisille tahoille, mitä esityksessä ei ole todennäköisesti tarkoitettu. Epäselväksi jää myös esimerkiksi se, miten raideliikennevastuulaissa säädetyt yhteisvastuutilanteet (6 §) ja



vahingonkärsineen myötävaikutustilanteet (7 §) tulisi huomioida raideliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvastuussa työeläkejärjestelmää kohtaan.

## 2 Työeläkejärjestelmän kustannusten kanavointi yksittäisille vahingonaiheuttajille on poikkeuksellinen ratkaisu

HE johtaa käytännössä siihen, että työeläkejärjestelmän kustannuksia vyörytetään raideliikenteen harjoittajalle. Työeläkejärjestelmän kustannuksiin ei ole välttämättä kuitenkaan mahdollista varautua täysimääräisesti ottamalla vastuuvakuutus. Koska kyse ei ole lakisääteisestä vakuutuksesta, vastuuvakuutukseen sisältyy aina korvauskatto (ks. [Trafin ohje vastuuvakuutuksesta vuodelta 2011](#)). Viime kädessä raideliikenteen harjoittaja vastaa omalla taseellaan työeläkejärjestelmän kustannuksista, mitä voidaan pitää poikkeuksellisenä ratkaisuna.

Ehdotuksen kustannusvaikutuksia arvioitaessa on lisäksi huomioitava se, että vastuuvakuutusmaksuihin sisältyy 24 % vakuutusmaksuvero, joka ulottuu nyt vahingonkorvausoikeudellisten muutosten kautta myös työeläke-etuuksiin.

Ehdotus saattaa avata myös arvaamattoman tien sille, miten uutta työeläkejärjestelmää kohtaan muodostettua vahingonkorvausvastuuta halutaan tulkita jatkossa. Asiassa olisi muistettava, että ankaran vastuun järjestelmät on luotu vahingonkärsineen turvaksi, ei yhteiskunnan menojen kattamiseksi. Raideliikenteen tapauksessa ankaraan vastuuseen vetoaminen voi johtaa pian siihen, että myös muissa ankara vastuun piiriin kuuluvissa vahinkotapauksissa (esim. tuotevastuu) vahingonkorvausvastuu halutaan laajentaa työeläkejärjestelmän etuuksiin. Ehdotuksen johdonmukaisuutta suhteessa muihin ankaran vastuun järjestelmiin ei ole arvioitu hallituksen esityksessä.

**FK toteaa kantanaan, että nyt yksittäisenä tapauksena ehdotettua muutosta ei tule laajentaa ehdotettua pidemmälle. FK pitää tärkeänä, että lakisääteiset vakuutusjärjestelmät toimivat alkuperäisen tarkoituksensa mukaisesti eikä työeläkejärjestelmän kustannuksia tule kanavoida vahingonkorvaussäätelyn kautta yksittäisille yrityksille tai jopa kansalaisille.**

**FINANSSIALAN KESKUSLIITTO**