



Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

FK JA LVK KANNATTAVAT LIIKENNEVAKUUTUSLAIN KOKONAISUUDISTUSTA (HE 123/2015)

Finanssialan Keskusliitto (FK) ja Liikennevakuutuskeskus (LVK) kannattavat liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta. Ehdotus on valmisteltu hyvin ja eri sidosryhmiä on kuultu laaja-alaisesti. Laki on modernimpi ja sen rakenne on selkeä ja johdonmukainen. Lisäksi vakuutusyhtiöiden kilpailumahdollisuuksia parannetaan mahdollistamalla ajoneuvojen vahinkohistorian käyttäminen nykyistä monipuolisemmin hinnoittelun pohjana. Myös vahingonkärsineiden oikeuksia parannetaan korvauskäsittelyyn tehtävillä muutoksilla. Uusi laki tukee erinomaisesti myös automatisoitujen ajoneuvojen kehitystä.

Liikennevakuutusjärjestelmää kuitenkin kuormitetaan uusilla kustannuksilla, joiden kehittymistä tulisi seurata tarkasti lain antamisen jälkeen. Myöhemmin on tarpeen arvioida esimerkiksi, **onko jatkossa perusteltua säilyttää liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen ryhmää, joilla on täysi liikennevakuutus turva ilman vakuutusmaksua.** Käytännössä nämä kustannukset tulevat muiden *liikennevakuuttamisvelvollisten autoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden* kustannettavaksi osana liikennevakuutusmaksua.

Lisäksi olisi jatkettava pohdintoja siitä, **miten liikennevakuuttamisvelvollisuuden tahallisiin laiminlyöntilanteisiin voitaisiin puuttua nykyistä tehokkaammin.** Kansainvälisestikin verraten riittämättömät keinot puuttua laiminlyöntilanteisiin rasittavat koko liikennevakuutusjärjestelmää. **Liikennevakuutusjärjestelmän tulisi olla riskivastaava ja tasapuolinen.**

1 Liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot - Onko tarkoituksenmukaista säilyttää maksutonta henkilö- ja vastuuvakuutusturvaa liikennevakuutuslaissa?

Liikennevakuutusdirektiivi edellyttää, että kaikille ajoneuvoille on otettava lakisääteinen liikennevakuutus. Asiasta voidaan kuitenkin päättää kansallisesti toisin edellyttäen, että liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot maksetaan täysimääräisesti. Tällaiset vahingot on vuodesta 2007 asti maksettu Valtiokonttorin toimesta eli verovaroin. Suomessa liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ajoneuvoja ovat voimassa olevan lainsäädännön mukaan mm. hitaasti kulkevat moottorityökoneet ja traktorit sekä leikkuupuimurit ja muut sadonkorjuuseen- tai tuottamiseen tarkoitetut maatalouden moottorityökoneet. Näiden ajoneuvoryhmien omistajat saavat siis lain nojalla **täyden liikennevakuutusturvan ilman maksua.**

Asiantilaa ehdotettiin kuitenkin muutettavaksi lainvalmistelun viime metreillä siten, että edellä mainittujen ajoneuvojen vahinkomenot siirretään Valtiokonttorilta LVK:lle. **Vakuutusala ymmärtää Valtion tarpeen keventää maksuvelvoitteitaan. Käsittelemättä on kuitenkin jäänyt se, onko nykypäivänä tarkoituksenmukaista säilyttää maksuttoman vakuutusturvan ryhmää ja siirtää kustannukset veronmaksajilta muiden autoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden maksettavaksi.** Näkemyksemme mukaan lakiehdotus ei vastaa liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yleisiä tavoitteita yhdenvertaisesta ja riskivastaavasta liikennevakuutusjärjestelmästä.

Huomautamme lisäksi, että kuljettajan omien henkilövahinkojen korvaaminen ilman maksua (ns. kuljettajanpaikkasuoja) on eurooppalaisittain täysin poikkeuksellista. Tämä kansallinen



säännös tekee Suomen järjestelmästä liikennevakuutuksenottaja -kollektiiville kalliimman muihin maihin verrattuna.

Esitämme, että LVK:n vastuulle siirrettävien kustannusten kehitystä seurataan ja eduskunta varaisi mahdollisuuden palata asiaan tarvittaessa myöhemmin. Pidämme tasapuolisempänä ratkaisuna sitä, että kaikki ajoneuvot kuuluisivat liikennevakuuttamisvelvollisuuden piiriin, jolloin kaikki ajoneuvojen omistajat vastaisivat itse omista riskeistään.

2 Lakisääteisen liikennevakuuttamisen laiminlyöntitilanteisiin on voitava puuttua riittävän tehokkaasti

FK katsoo, että myöhemmin tulisi jatkaa pohdintoja siitä, miten tahallisiin liikennevakuutuksen laiminlyöntitilanteisiin voitaisiin puuttua tehokkaammin. Liikennevakuutusjärjestelmä tarkoittaa *sopimuspakkoa vakuutusyhtiöille*. Vakuutusyhtiön on myönnettävä liikennevakuutus eikä se voi irtisanoa vakuutusta, vaikka asiakas jättäisi vakuutuksen maksamatta. Edelleen vakuutusyhtiöllä on velvollisuus korvata ajoneuvon aiheuttamat vahingot, vaikka vakuutusyhtiön asiakas ei olisi hoitanut omaa velvoitettaan, vakuutusmaksujen maksamista. FK:n näkemyksen mukaan sopimuspakkojärjestelmä on olennaisesti epäsuhtainen eikä laiminlyöntitilanteissa asiakkaiden oikeudet ja vakuutusyhtiöiden velvoitteet ole riittävässä tasapainossa. **Riittämättömät keinot puuttua tahallisiin laiminlyöntitilanteisiin rasittavat koko liikennevakuutusjärjestelmää ja nostavat liikennevakuutuksen hintoja.**

Maksamattomista liikennevakuutusmaksuista aiheutui vakuutusyhtiöille 11,3 miljoonan euron luottotappiot vuonna 2014. Tämä tarkoittaa myös valtiolle noin kahden miljoonan euron tappiota saamatta jääneinä vakuutusmaksuveroina. Lisäksi vakuutusyhtiöt maksavat vakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta liikennevahingosta aiheutuneet vahingot, myös vakuutusmaksun laiminlyöneelle itselleen. Edelleen vuosittain on noin 50 000 tapausta, joissa liikennevakuuttamisvelvollisuus on kokonaan laiminlyöty. Tällaisissa tilanteissa Liikennevakuutuskeskus korvaa vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat vahingot, joita kertyi vuonna 2014 noin 3,5 miljoonaa euroa.

Suomalaisen liikennevakuutuslain keinot puuttua laiminlyöntitilanteisiin ovat lievimmät kansainvälisesti vertaillen. Muissa Pohjoismaissa on tavanomaista, että *vakuutusmaksun laiminlyönti* johtaa vakuutuksen irtisanomiseen ja kuljettajan vahinkoja ei korvata lainkaan. Muualla Euroopassa asetetaan myös rikosoikeudellisia seuraamuksia, minkä lisäksi ajoneuvon menettäminen valtiolle on mahdollista. **Ratkaisuna tahallisiin vakuutusmaksun laiminlyöntitilanteisiin tulisi selvittää esimerkiksi vakuutuksen irtisanomismahdollisuutta Pohjoismaisen käytännön mukaisesti.** Paremmat puuttumiskeinot laiminlyöntitilanteisiin parantaisivat oikeuksien ja velvollisuuksien symmetriaa vakuutusyhtiön ja asiakkaan välillä ja se parantaisi liikennevakuutusjärjestelmän tehokkuutta.

3 Liikenneturvallisuusmaksu on käytettävä täysimääräisesti liikenneturvallisuuden edistämiseen

Liikenneturvallisuusmaksun osuus on ollut vuosittain noin 0,97-1,05 % liikennevakuutuksen maksutulosta. Vuonna 2014 maksu oli 8 413 000 euroa. Jatkossa maksun suuruus olisi 1 % vakuutusmaksutulosta ja maksun luonne muuttuu veroksi. Liikenneturvallisuusmaksusta on annettu erillinen HE 125/2015 vp.

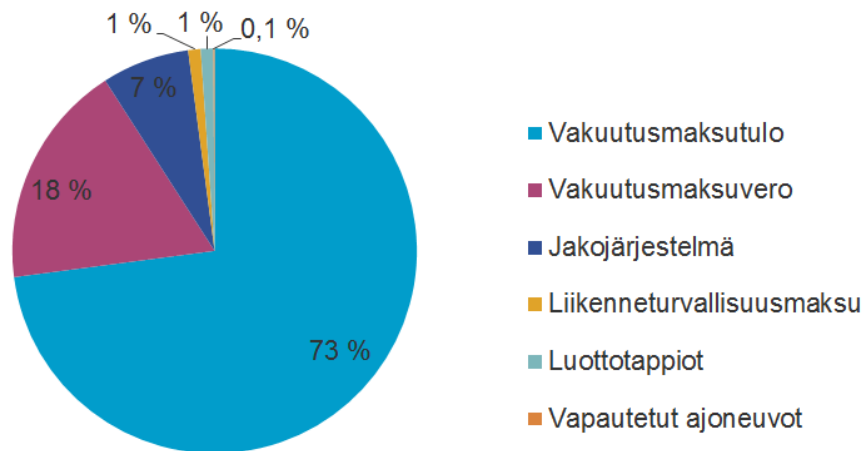
FK pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuusmaksu käytetään jatkossakin täysimääräisesti *tie- ja maastoliikenneturvallisuuden edistämiseen*. Myöskään vakuutusasiakkaiden näkökulmasta ei ole perusteltua kerätä veroluonteista maksua *osana liikennevakuutusmaksua*,



jos sitä ei käytetä tie- ja maastoliikenneturvallisuuden edistämiseen vaan esimerkiksi valtion menojen katteeksi. FK toteaa lisäksi, että varojen myöntämisprosessista ei ole säädetty laissa, mikä voi vaarantaa nykyisten lakisääteisten liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettujen tehtävien hoitamisen.

4 Liikennevakuutusjärjestelmän kilpailukyvyistä on pidettävä huolta – Ei ylimääräisiä kustannuksia liikennevakuutusjärjestelmän hoidettavaksi ja kustannukset on kohdistettava oikealla kollektiiville

Liikennevakuutusmaksu koostuu monesta osatekijästä. Ensinnäkin on huomioitava se, että **Suomen liikennevakuutusjärjestelmä on eurooppalaisittain kattavin laatuaan.** Tämä tarkoittaa sitä, että liikennevakuutus on Suomessa lähtökohtaisesti muita maita kalliimpi. Kattavan vakuutusturvan lisäksi vakuutuksen hintaan vaikuttavat liikennevakuutusjärjestelmään tuotavat muut kustannukset. Näitä ovat vakuutusmaksuvero (24 %) ja veroluonteinen liikenneturvallisuusmaksu (1 %). Lisäksi vakuutusmaksun laiminlyöntitilanteet aiheuttavat lisäkustannuksia, koska vakuutusyhtiön on maksettava aiheutunut liikennevahinko, vaikka vakuutusmaksua ei ole maksettu (luottotappio). Edelleen LVK korvaa vahingot tilanteessa, jossa vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty kokonaan (katetaan jatkossa osana jakojärjestelmäkustannuksia; noin 3 % kustannuksista). Lisäksi liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen vahinkomenon siirtäminen LVK:n vastuulle kasvattaa Liikennevakuutuskeskuksen ja vakuutusyhtiöiden kustannuksia osana jakojärjestelmää.



Kuva. Suomen liikennevakuutuksen hintaan vaikuttavat tekijät yleisellä tasolla.

Suomen liikennevakuutusjärjestelmä on erinomainen, mutta sen toimivuudesta on pidettävä huolta lainsäädännöllisin toimenpitein. **Järjestelmän on oltava riskivastaava, oikeudenmukainen ja EU-tasolla kilpailukykyinen.** Kustannusten vyöryttäminen vakuutuksenottaja kollektiivin rahoitettavaksi tulisi pysäyttää ja järjestelmän toimivuuteen myös laiminlyöntitilanteissa olisi kiinnitettävä enemmän huomiota.