

6.3.2015

Sosiaali - ja terveysministeriö
PL 33
00023 Valtioneuvosto

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennevakuutuslaiksi (STM047:00/2008)

Yleistä

Esityksen pääasiallisessa sisällössä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennevakuutuslaki. Ehdotus ei sisällä juurikaan merkittäviä muutoksia nykyisen liikennevakuutuksen perusrakenteisiin. Tämä osoittaa, että vuonna 1960 voimaan tullut liikennevakuutuslaki siihen tehtyine lukuisine muutoksineen on toiminut kokonaisuutena kohtuullisen hyvin. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet katsoo, että liikennevakuutuslain rakenteen uudistaminen, sisällön selkiyttäminen ja tämänhetkiset uudistustarpeet sekä varautuminen tulevaisuuden muutoksiin ja haasteisiin on kuitenkin syytä toteuttaa.

Käsillä oleva esitys on hyvä kokonaisuuden avaus ja koordinointi, joka antaa mahdollisuuden asian loppuun saattamiseen. Se vaatii kuitenkin runsaasti jatkovalmistelua ja selvittelyä eikä ole kokonaisuutena vielä valmis hallituksen esitykseksi. Kysymys on tulevaisuuden liikennevakuutuslaista kenties kymmeniksi vuosiksi, jolloin muun muassa Eurooppa, yhteiskunnat, liikenne, ajoneuvot ja muut toimintatavat muuttuvat. Esimerkkinä voi mainita tulevaisuuden robottiautot ja kaiken asioimisen siirtymiseen sähköiseen muotoon. Uudessa laissa ei voi olla kyse pelkästään nykyisin rakenteen muutoksesta ja nykyisten epäkohdiksi koettujen asioiden paikkaamisesta, vaan tavoitteena tulee olla laki, jolla Suomi tulee toimeen lähivuosisikymmenet.

Liikennevakuutuslain soveltamisala ja liikenteeseen käyttö

Perustelut ovat lyhyet eivätkä anna riittävästi konkreettisia suuntaviivoja tai esimerkkejä. Niissä viitataan korvaus- ja oikeuskäytäntöön. Uutta lakia tulkitsevilla on kuitenkin vaikeaa löytää nämä käytännöt, kun tuomioistuinratkaisujen määrä on vähäinen ja Liikennevahinkolautakunnan lausuntoja on vaikea saada käsiinsä. Käytännöt ovat useimmiten myös vakuutusalan itsensä luomia.

Kuluttajaliitto katsoo, että Esityksen 41 ja 42 §:ien mukaisesti omaisuusvahingot voidaan jättää korvattavuuden ulkopuolelle. Sen sijaan henkilövahinkojen kohdalla esitystä on syytä arvioida uudestaan. Ainakin kilpailujen määrittelyä tulisi tarkentaa, kun monenlaista kilpailun nimikkeellä ja erilaisilla turvajärjestelyillä harjoitetaan monenlaista toimintaa. Määrittely on ollut jo pitkään ongelmallista ja siksi perustelut olisi kirjoitettava selkeästi ja perusteellisesti.

6.3.2015

Vakuutusmaksut

Liikennevakuutus on lakisääteinen pakollinen vakuutus. Kuluttajaliiton mielestä vakuutusmaksuissa on noudatettava kohtuullisuutta ja tasapuolisuutta kaikille kuluttajan asemassa oleville vakuutuksenottajille: heille on tärkeää, että samanlaisesta liikennevakuutusriskistä (henkilö-, paketti- ja matkailuauto sekä moottoripyörät) peritään sama kohtuullinen vakuutusmaksu. Heillä ei pidä myöskään maksattaa yritysten liikennevakuutuksista johtuvia mahdollisia kannattavuusongelmia. Nykyinen hinnoittelu ei vastaa liikennevakuutusriskiä, koska ajokortin ikä, ajosuorite, ajokokemus, ajoneuvojen määrä ja kuskien määrä eivät vaikuta vakuutusmaksuun.

Bonus on hyväksyttävä tapa alentaa maksettavaa rahamäärää, sen sijaan alennuksia ei pitäisi antaa yhtiön taulustomaksusta, sillä se asettaisi kuluttajat eriarvoiseen asemaan ja vääristäisi kilpailua – sama maksu samanlaisesta riskistä on kantava periaate. Myöskään keskittämisalennuksia tai maksujen kytkemistä yhtiön muihin vakuutuksiin tai finanssipalveluihin ei tule sallia. Vakuutusmaksujen tulee vastata todellista liikennevakuutusriskiä ja keskimääräisiä hallinnon ja korvausten kuluja. Keinotekoisen korkeaa hintaa, josta voi antaa korkeita alennusprosentteja ei hyväksyä.

Bonusmenettely

Kuluttajaliitto pitää bonusjärjestelmää sinällään toimivana: se tukee liikenneturvallisuutta siten, että vahinkoja aiheuttamattomien vakuutusmaksut ovat alemmat ja että vastaavasti vahinkoja aiheuttavien maksut ovat korkeammat. Yhtiöiden bonusjärjestelmät ovat olleet varsin samanlaiset, vaikka esteitä tuotekehittelylle ei ole ollutkaan. Tämä on merkinnyt sitä, että kuluttajan kannalta todellista kilpailua on ollut vähän eikä ulkomaisia yhtiöitä ole tullut käytännössä markkinoillemme.

Selkeä parannus nykytilanteeseen on, että vahinkohistoria olisi henkilö- tai perhekohtainen, kun se nykyisin on käytännössä sidottu vain yhteen ajoneuvoon. Jos perheeseen hankitaan kakkosauto, on lähdetty 0 % bonuksesta. Vastaavasti työsuhdeautolla 15 vuotta ajanut, joka luopuu työnantajan autosta ja hankkii oman auton, joutuu lähtemään 0 % bonuksesta aivan kuin perheen juniori, joka saa ylioppilaslajaksi auton. Nykyisten säännösten mukaan liikenneriisi on samanlainen, eikä todellisesta riskiajattelusta voida puhua.

Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä johtuvat maksut

Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta määrättävä hyvike korvataan laiminlyöntimaksulla ja vakuutusmaksua vastaavalla maksulla. Kuluttajaliitto kannattaa terminologian uudistamista ja seuraamusten määräämisen siirtämistä Valtiokonttorille.

Laissa tulisi avoimesti ja selkeästi säätää, miten vakuutuksen laiminlyönnistä johtuvat maksut määräytyvät. Määräämisen yhteydessä tulisi myös olla selkeästi ilmaistu mahdollisuus harkinnan käyttämiseen muun muassa sillä perusteella miten vakuuttamattomuus on syntynyt: onko se ollut tahallista, miten pitkä ajanjakso on, onko ajoneuvoa käytetty liikenteeseen.

Kuluttajaliiton mielestä ei ole perusteltua pidentää hyvikkeen vanhentumisen määräaikaa kolmesta viiteen vuoteen. Hyvikeasiakkaat ovat useimmiten kaikkein heikoimmassa olevia ihmisiä, joilla on huonot mahdollisuudet hoitaa muitakaan taloudellisia velvoitteita.

6.3.2015

Korottoman korvauksen suorittamisen määräaika syytä lyhentää

Esityksen 60 §:n mukaan vakuutusyhtiön on aloitettava korvausasian selvittäminen viipymättä ja viimeistään seitsemän arkipäivän kuluessa vireille tulosta. Vakuutusyhtiön olisi myös suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutusopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot sekä muun riittävän selvityksen. Kuluttajaliitto pitää ehdotuksia perusteltuina ja kannattaa myös korvauksen korotus -termin korvaamista viivästyskorolla sekä korottoman käsittelyajan lyhentämistä yhteen kuukauteen.

Korvauksen alentaminen ja epääminen pysyttävä ennallaan

Myötävaikutussäännösten on tarkoitus pysyä ennallaan eräitä vähäisiä tarkennuksia lukuun ottamatta. Nykyinen myötävaikutuskäytäntö on pitkäaikainen eikä sitä Kuluttajaliiton mielestä ole syytä muuttaa. Kuluttajaliitto katsoo, että ei ole syytä muuttaa vakuuttamattoman moottoriajoneuvon omistajaa ja kuljettajaa koskevia säännöksiä. Esitys on liian kategorinen eikä se sisällä harkintamahdollisuutta. Harkinnassa huomioon otettavia tekijöitä voisivat olla esimerkiksi ikä ja olosuhteet. Esimerkiksi ajoneuvon kuljettaja ja matkustaja voivat joutua kohtuuttomaan asemaan silloin, kun ajoneuvo on otettu luvatta käyttöön. Välttämättä he eivät ole tietoisia ajoneuvon käyttöön ottamisesta luvatta ja tästä syystä epäämisen edellytyksenä tulisi olla tietoisuus ajoneuvon käyttöön ottamisesta luvatta.

Korvausten yhteensovitus eräiden työtaturmakorvausten kanssa

Lain 36 § yhdenmukaistaa kaikki liikennevakuutus/tapaturmayhdistelmät nykyisen liikennevakuutuslain 6 §:n 4 momentin mukaisiksi yhteen sovitettaviksi etuuksiksi. Liikennevakuutus maksaa vammautuneelle vain täyden korvauksen ja tapaturmavakuutuksen korvauksen erotuksen riippumatta missä ominaisuudessa ajoneuvossa tai muutoin vammautunut on ollut. Periaatteessa tämä ei ole ongelmallista, mutta käytännössä yhteensovittamisessa on ongelmia vahingonkäräjien kannalta, sillä viralliset oikeusturvakanaavat ovat erilaiset. Liikennevakuutuksessa korvaus käsitellään ensin käräjäoikeudessa ja tapaturmavakuutuksessa asia käsitellään ensin tapaturmalautakunnassa ja sen jälkeen vakuutusosoikeudessa – korkein oikeus on viime vuosina joutunut poikkeuksellisen usein muuttamaan vakuutusosoikeuden päätöksiä.

Vakuutusyhtiön oikeus ohjata vahinkoa kärsinyt hoitopaikkaan

Ehdotetussa 57 §:ssä törmäävät potilaan ja vakuutusyhtiön intressit sekä potilaan itsemääräämisoikeus. Ensinnäkin esitys antaisi vakuutusyhtiölle oikeuden ohjata vahingonkäräsinyt yhtiön valitsemaan hoitopaikkaan. Suomessa potilaalla on terveydenhuoltolain perusteella valinnanvapaus julkisen sektorin terveyspalvelujen hankkimisesta. Lisäksi hänellä on oikeus myös hakeutua hoitoon toiseen EU maahan rajat ylittävät palvelut direktiivin perusteella. Joka tapauksessa hoidon tulee potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain mukaan tapahtua potilaan ja hoitolaitoksen kanssa yhteisymmärryksessä. Vakuutusyhtiö ei ole itse hoidossa osapuoli. Ehdotettu järjestely sopinee valtaosalle vahingonkäräsinjöstä ja he lienevät tyytyväisiä hoitoon pääsystä nopeammin kuin julkisen sektorin jonon kautta. Tilanne on Kuluttajaliiton mielestä kuitenkin periaatteessa ongelmallinen, varsinkin jos ohjaukseen kytkeytyy korvausoikeudellisia heikennyksiä, jos vahingonkäräsinjä ei suostukaan yhtiötä tottelemaan. Tässä ohjausmenettelyllä yhtiö voi rikkoa potilaan hyvän ja luottamuksellisen hoitosuhteen lääkärinsä kanssa. Kieltäytymisen syynä voi olla

6.3.2015

myös aito luottamuspula esitettyä hoitolaitosta kohtaan. Jatkovalmistelussa asiaa kannattaa harkita tarkemmin.

Korvausvaatimuksen esittämisajankohta ja vanhentuminen

Ehdotetussa 61 §:ssä käytetään vanhaa terminologiaa, kun puhutaan ensisijaisesti vaatimuksesta ja vasta toissijaisesti ilmoituksesta. Liikennevakuutus on tähänkin saakka jo vuosikymmeniä toiminut viran puolesta eli ex-officio -periaatteen mukaisesti. Tämä merkitsee sitä, että kun yhtiö saa tiedon tai ilmoituksen vahingosta, sen tulee oma-aloitteisesti heti alkaa selvittää vahinkoa ja maksaa korvauksia vaikkei vammautunut ole niitä vaatinutkaan. Kun asia etenee ja vahingonkärsinyt katsoo oikeutetuksi saada lisäkorvausta, hän vaatii sitä.

Esitetty 10 vuoden määräaika on joissain tapauksissa liian lyhyt, esimerkiksi jos vammautunut on lapsi tai vammat pahenevat myöhemmin. Kuluttajaliitto esittääkin, että 3 momentissa annettua mahdollisuutta käsitellä korvausvaatimus erittäin painavista syistä myöhemminkin tarkennetaan sekä itse säädöksen että perustelujen tasolla.

Vähäinen vahinko

Esityksen mukaan 34 §:n 1 momentin toisen virkkeen mukaan *oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei kuitenkaan voimassaoleva lakia vastaavasti olisi, jos henkilövahinko on ollut vähäinen*. Vaikka tällaista vahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta, voi vahingon aiheuttaja kuitenkin olla siitä vastuussa vahinkokorvauslain mukaan. Käytännössä vahingon aiheuttajiin ei ole kohdistettu vaatimuksia.”

Vähäisen vahingon korvaamattomuus on historiallinen jäännös jaon merkinnyt poikkeamista täyden korvauksen periaatteesta. Esityksessä asiaa ei ole mitenkään perusteltu. Kuluttajaliiton mielestä on perusteltua luopua vähäisen vahingon korvaamattomuudesta tilapäisen haitan kohdalla.

Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry

Juha Beurling
pääsihteeri

Martti Mikkonen
lakimies