

Sosiaali – ja terveysministeriö

PL 33

00023 Valtioneuvosto

kirjaamo.stm@stm.fi

2.3.2011

Viite: Lausuntopyyntö STM 047:00/2008

Asia: Lausuntopyyntö liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta koskevasta esitysluonnoksesta

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (SKAL) toteaa seuraavaa:

SKAL ei pidä kannatettavana kehityssuuntaa, jossa pakollisen liikennevakuutuksen korvauspiiriä supistetaan. Esitysluonnos lähtee ajatuksesta, että liikennevakuutusta rajattaisiin todella merkittävällä tavalla ja korvattaisiin jatkossa pelkästään puhtaasti liikenteeseen käytön seurauksena syntyneet vahingot.

Tämä tarkoittaa nykyisin liikennevakuutuksen piiriin kuuluvien rajatapausten riskien siirtämistä liiketoiminnan vastuuvakuutusten korvauspiiriin tai tapaturmavakuutuksesta korvattavaksi. Muutosvaiheesta tästä voisi aiheutua turvatomuutta vakuutusasiakkaille ja epäselvyyttä korvauskäytännölle. Yritykset joutuisivat ottamaan pakollista liikennevakuutusta täydentäviä vastuuvakuutuksia kattaakseen vahinkoja, jotka ennen kuuluivat pakollisen liikennevakuutuksen piiriin. Tämä aiheuttaisi väistämättä logistiikka- ja kuljetusalalla toimivien yritysten vakuutusten kokonaiskustannusten nousun tai sen, että yrityksen vakuutusturvaan jäisi joidenkin vahinkotapahtumien osalta aukko. Suomalainen liikennevakuutuslainsäädäntö on käsityksemme mukaan osa kansallista sosiaaliturvaamme, jota ei pidä heikentää ilman pakottavaa tarvetta.

Liikenneväylän ja liikenteeseen käyttämisen käsitteet

Esityksen mukaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämistä koskevien edellytysten täyttymisellä on ratkaiseva merkitys vahingon korvauskelpoisuudelle liikennevakuutuksesta. Voimassa oleva laki lähtee siitä, että ajoneuvo olisi liikenteessä myös silloin, kun sitä käytettäisiin tavarankuljetukseen liikenneväylien ulkopuolella. Liikenneväylällä sijaitsevaa ajoneuvoa käytettäisiin liikenteeseen riippumatta siitä, onko se liikkeessä, mutta muualla sijaitsevaa ajoneuvoa ainoastaan, jos se oli liikkeessä vahinkohetkellä eikä em. liikkuminen liity työsuorituksen tekemiseen. Liikenneväylän määrittelyn merkitys tulee näin ollen kasvamaan. SKAL:n mielestä nykyisen liikennevakuutuksen korvauspiiriä ei pidä tällä tavoin kaventaa. Selkeät ja pitkään noudatetut käsitteet on säilytettävä nykyisellään.

SKAL katsoo, että satama-, tehdas-, terminaali- ja soranottoalueilla ja muilla vastaavilla logistiikan ja kuljetusten käyttämillä alueilla olevia väyliä tulisi pitää liikenneväylinä, vaikka alueet olisivatkin laissa tarkoitettulla tavalla eristettyjä. Kyseisiä alueita käytetään ammattimaista tavaraliikennettä harjoittavien ajo-

neuvojen tavanomaiseen liikkumiseen, joten niitä on pidettävä liikenneväylänä. Tämä periaate tulisi selkeästi todeta sekä laissa että sen perusteluissa.

Lisäksi myös mm. levähdyspaikat, pysäköintihallit ja muutkin yleiset parkkipaikat tai tavaraliikenteelle varatut erityiset levähdysalueet kuin vain huoltoasemien ja ostoskeskusten piha-alueet tulee selvästi mainita kuuluvaksi liikenneväylä -käsitteen piiriin. Koska kyse on kuljetustoiminnassa erittäin paljon käytetyistä alueista, ei mielestämme ole hyväksyttävää, että näiden alueiden osalta ilmaan jää kysymys, mitkä kaikki alueet voidaan katsoa liikenneväyläksi ja mitkä ei. Asia pitää alan toimijoiden oikeusvarmuuden näkökulmasta katsottuna olla määritelty tyhjentävästi.

Nykyaikaisessa logistiikassa toimituskoot pienenevät ja toimituskerrat koko ajan lisääntyvät. Yhä pienempien tavaraerien jatkuvasti lisääntyessä tavaraliikenteen osalta autoon nousemisten ja poistumisten määrä lisääntyy. Näin ollen katsomme, että liikenteeseen käyttämiseksi on sisällytettävä tilanteet, jotka liittyvät ajoneuvon välittömään liikenteeseen saattamiseen. Tällaisia tilanteita ovat ainakin mm. kuljettajien nouseminen ajoneuvoon tai siitä poistuminen riippumatta siitä, mistä syystä ja missä kuljettaja näin toimii.

Siltä osin kuin kyse on liikkumattomaan moottoriajoneuvoon nousemisesta tai siitä poistumisesta ja tässä yhteydessä aiheutuneesta henkilövahingosta, SKAL katsoo, että myös tämä on katsottava liikennevakuutuksesta korvattavaksi vahingoksi. Koska poistuminen tai nouseminen ajoneuvosta liittyvät ajoneuvon liikenteeseen saamiseen em. tilanteessa tapahtuva vahinko on mielestämme aina katsottava liikenteeseen käyttämiseksi. Kun vahinkoriski on liikenteellinen, olisi em. vahinko korvattava liikennevakuutuksesta riippumatta siitä, millä alueella poistuminen ajoneuvosta on tapahtunut.

Vakuuttamisvelvollisuus

Rekisteröimisvelvollisuuden alaiselle moottoriajoneuvolle olisi esitysluonnoksen mukaan otettava liikennevakuutus, vaikka sitä ei tosiasiallisesti käytettäisi liikenteeseen. SKAL kannattaa tätä uudistusta, sillä näin saataisiin tavarantoiminnan siirtelyyn käytettävät trukit vakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Toisaalta taas tavarantoiminnan siirtely ja kuormaus/lastaus on katsottu työsuorituksiksi, joka puolestaan ei olisi ainakaan kuorma-auton lastauksen osalta korvausvelvollisuuden piirissä. Tilanne on ristiriitainen. Mielestämme lähtökohtana tulee olla, että mikäli terminaalin työntekijä aiheuttaa vakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevalla trukilla tavaraa hakemaan tulleeelle kuljetuskalustolle vahinkoa, tulee se korvata trukin liikennevakuutuksesta.

Ehdotamme, että tässä yhteydessä parannetaan lakia ja poistetaan mahdollisuus keinotella rekisteri-ilmoituksella. Halvemmissa vakuutusmaksuista johtuen myös luvanvaraisessa kuljetustoiminnassa on tavattu yksityiseen liikenteeseen rekisteröityjä ajoneuvoja. Tällainen menettelytapa asettaa sellaiset yritykset taloudellisesti huonompaan asemaan, jotka ensirekisteröinnin yhteydessä ilmoittavat, että ajoneuvon käyttötarkoitus on ammattimainen (luvanvarainen) liikenne. Kilpailuaseman vääristymisen lisäksi väärän käyttötarkoituksen ilmoittaminen vääristää ajoneuvotilastoja. Kun ammattiliikenteessä aje-

taan enemmän, jolloin siinä tapahtuu myös enemmän onnettomuuksia ja tavaravahinkoja, vakuutusmaksut eivät kohdennu oikein, ja tästä hyötyvät halvempina vakuutusmaksuina ne, jotka ovat valehdelleet autonsa käyttötarkoituksen, eikä kiinnijäämisen riskiä tai sanktiota ole käytännössä lainkaan.

Harmaata taloutta kuljetusalalla edistävä rekisteri-ilmoituskeinottelu on mahdollista poistaa esim. viittaamalla liikennevakuutuslaissa Valtioneuvoston asetuksen ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 18.12.2003/1116 niin, että todetaan ajoneuvon omistaja/haltijan olevan velvollinen ilmoittamaan käyttötarkoituksen ja velvoitetaan ko. taho vakuuttamaan luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä kalusto ammattiliikenteen vakuutuksilla. Tehokas seuraamus olisi virheellisesti rekisteröidyn ajoneuvon käyttökielto samalla tavoin kuin mitä seuraa vakuutusmaksun maksamatta jättämisestä. Lisäksi määräystä voitaisiin tehostaa velvollisuudella suorittaa taannehtivasti ammatti- ja yksityisliikenteen vakuutusmaksujen erotus ja tätä kautta neutralisoida menettelystä saata-va hyöty.

Liikenne- ja viestintäministeriö on parhaillaan uudistamassa lakia kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä. Ko. lakiin ollaan lisäämässä pakollinen ilmoitusvelvollisuus luvanvaraisessa liikenteessä olevista ajoneuvoista. Koska kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan joulukuussa 2011, eli ennen tämän lain voimaantuloa, on tämä seikka syytä ottaa huomioon liikennevakuutuslain uudistuksen yhteydessä.

Toinen vaihtoehto on harmonisoida ammatti- ja yksityisliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen vakuutusmaksut. Tätä kehityssuuntaa puoltaa esimerkiksi jo toteutettu Liikennevahinkolautakunnan normien ja ohjeiden mukaisten seison-ta-ajan korvausten harmonisointi. Normeissa ammattimaisessa ja yksityisessä liikenteessä olevan ajoneuvon korvausmäärät ovat olleet jo jonkin aikaa yhtä suuret.

Moottoriajoneuvoon kohdistuneen vahingon korvaaminen

Moottoriajoneuvoon tai siinä olleeseen omaisuuteen kohdistuneesta vahingosta suoritettaisiin esityksen mukaan korvaus toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta, jos vahinko on aiheutunut kyseisen toisen ajoneuvon virheellisestä kuormauksesta. Korvausvelvollisuutta ei ole sidottu kuljettajan huolimattomuuteen. SKAL pitää em. uutta korvausperustetta kannatettavana ja katsoo, että se huomioi tieliikennelain 87 a §:n ketjunvastuusäännöksen ja logistiikan toimintamallit.

Myötävaikutus henkilövahinkoon

SKAL katsoo, että liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarkasteltuna juopuneena tai huumaaavan aineen vaikutuksen alaisena ajamisen myötävaikutuskäytännön muuttaminen liberaalimmaksi ei ole kannatettava kehityssuunta. Käsityksemme mukaan liikennejuopumusten ennaltaehkäisy on yhteinen tavoite. Katsomme, että törkeän rattijuopumuksen osalta esitetty näyttövelvoite (liikennevahingon voitaisiin todeta aiheutuneen ainoastaan kuljettajasta riippumattomasta syystä) tulisi ulottaa koskemaan myös ns. tavallista rattijuopu-

musta ja huumautuneena ajamista. Myös näissä tapauksissa tulisi korvausta suorittaa ko. tilassa olleelle kuljettajalle moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta vain siltä osin kuin liikennevahingon voitaisiin todeta aiheutuneen kuljettajasta riippumattomasta syystä.

Vakuutusyhtiön vastuun alkaminen

Säädös antaa vakuutusyhtiölle mahdollisuuden asettaa vastuun alkamiselle ehdoksi liikennevakuutuksen etukäteismaksun suorittamisen. Emme kannata menettelytapaa, koska otaksumme, että kun em. toimintamallia ei ole sidottu riittävän tiukasti yksinomaan vakuutusmaksun maksamattomuudesta johtuviin maksuhäiriömerkintöihin, siitä tulee käytännössä varsin nopeasti vakuutusyhtiöiden yleinen riskienhallintakeino. Pykälässä ei myöskään tarkemmin rajata, kuinka suuren ennakkomaksun vakuutusyhtiö voi vaatia. Esim. raskaan kuorma-auton (painoa yli 18 tonnia), joita valtaosa luvanvaraisen tavaraliikenteen ajoneuvoista on, liikennevakuutuksen vakuutusmaksu vaihtelee maksualueittain ollen tätä nykyä ilman bonusvähennyksiä 5.000 – 7.000 euroa/vuosi. Yleistyessään esim. koko vuoden vakuutusmaksun vaatiminen ennakkomaksuna voisi johtaa tilanteeseen, jossa kuljetusyrityksen toiminnan aloittaminen voi tarpeettomasti viivästyä. Käsityksemme mukaan oikeus saada viivästyskorkoa viivästyneelle maksulle on riittävä riskienhallintatyökalu ja se riittää kompensoimaan luottotappioriskiä.

Vakuutusmaksun suuruus

SKAL kannattaa järjestelmää, jossa vakuutusyhtiöille annetaan ajoneuvokohtaisen bonusjärjestelmän lisäksi mahdollisuus ottaa vakuutuksen hinnoittelussa huomioon ajoneuvokohtaisten vakuutushistoriatietojen lisäksi yrityksen liikennevakuutuksien vahinkohistoria kokonaisuutena tai osittain.

Esitys laiksi liikenneturvallisuusmaksusta:

Yhdymme Autoalan Keskusliitto ry:n lausuntoon em. esityksen osalta. Liikenneturvallisuusmaksun keräämisen siirtyminen jollekin virastolle ei saa tuoda uusia lisäkustannuksia, jotka turhaan korottaisivat kyseistä maksua. Muutos luo myös tehokkuuspaineita olemissa oleville organisaatioille, koska niiden pitää paremmin perustella vuosittain toimintansa tuloksellisuus ja suunnitelmallisuus saadakseen varat toimintaansa. Samalla on annettava mahdollisuus uusille tahoille kilpailla kyseisistä varoista määrittämättä laissa ennakoon kenelle liikenneturvallisuusmaksurahaa voidaan jatkossa myöntää.

Kunnioittaen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Esa Näätänen
laki- ja TIR –asiain päällikkö