

11.3.2011

Sosiaali- ja terveysministeriö

Asia: Lausuntopyyntö: liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus, Dnro STM047:00/2008

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta antaa liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistuksesta lausunto ja toteaa seuraavaa:

Uudistuksen tavoitteeksi on asetettu saada aikaan kokonaisuudistus, joka käsittää liikennevakuutusta, Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevat lait. Uudistuksen lähtökohta, jonka mukaan keskeisenä tavoitteena on liikennevakuutuslainsäädännön selkeyttäminen ja ajanmukaistaminen, on yleisenä tavoitteena kannatettava. Suomalainen liikennevakuutuslainsäädäntö on kokonaisuudessaan laaja ja sen korvausalue on ollut huomattava. Laajasta ja moninaisesta korvauspiiristä johtuen sekä vakuutuksen ottajat että vahinkoa kärsineet ovat voineet yleisesti luottaa siihen, että tavanomaiset ja tyypilliset korvaustapahtumat on hoidettu asianmukaisesti. Tätä yleistä periaatetta ei ole tarpeen muuttaa, huolimatta siitä että nyt esillä olevaan lakiehdotukseen on myös sisällytetty sellaisia muutoksia vakuutuksenottajien ja vahingonkärsineiden asemaan, jotka kaventavat liikennevakuutuksen korvauspiiriä.

Lakiuudistuksen lähtökohdat

Lähtökohtana on moottoriajoneuvon käyttäminen liikenteessä, kuten nykyisinkin, mutta eräät vahinkotyyppit suljettaisiin liikennevahinkojen korvausjärjestelmän ulkopuolelle. Tämä tarkoittaisi mm. että moottoriajoneuvon omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle aiheutuneesta esinevahingosta ei korvattaisi esinevahingosta aiheutuneita korvauksia. Sama rajaus koskisi myös matkustajan yllä olevia pukimia tai muita henkilökohtaisia käyttöesineitä ja myös ajoneuvon omistajan omaisuutta. Omaisuuteen rinnastettaisiin myös perävaunu tai muu ajoneuvoon kytketty hinattava laite.

Osa esityksenmukaisista korvaamatta jäävistä vahingoista on täysin ymmärrettäviä, kuten esim. sellaiset vahingot jotka on aiheutettu moottoriajoneuvon käyttämisestä sille vieraassa tarkoituksessa tai jopa tahallisen vahingon aiheuttamiseen. Tällainen tapaus voisi olla esimerkiksi moottoriajoneuvon käyttäminen yksinomaan rikoksentekeväliseenä. Rajanveto näissä tapauksissa on äärettömän tärkeää. Jopa sellaisissa tapauksissa, joissa henkilövahinkoa kärsinyt on tahallisesti aiheuttanut vahingon itselleen, mutta aiheuttanut samalla vahinkoa muille henkilöille tai omaisuudelle, voi korvaustarvetta ilmetä.

On myös ymmärrettävää että sellaisia vahinkoja, jotka aiheutuvat kilpailutilanteissa, ja joissa on ominaispiirteissä tietoinen riskinotto, ei korvattaisi silloin kun vahinko on kohdistunut kilpailuun osallistuneeseen, tai muuhun sellaiseen henkilöön joka on voinut tietää poikkeuksellisen riskin olemassaolon. Kilpailuolosuhteet tai niihin liittyvät moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämiset eivät kuulu tavanomaisen

11.3.2011

mootoriajoneuvon liikenteessä käyttämisen piiriin, jonka vuoksi niiden vakuuttaminen ja mahdolliset korvaukset tulee hoitaa yleisestä liikennevakuutuksesta poikkeavalla tavalla.

Korvattavuuden piirin supistaminen on kuitenkin ongelmallista ammattiliikenteessä. Esimerkiksi taksitoiminnassa itse liikenteessä käyttämisen piiriin kuuluu tavanomaiseen liikenteessä olemisen piiriin kuuluvia toimintoja, kuten asiakkaiden autoon tuleminen ja siitä poistuminen, sekä tavanomaisten matkatavaroiden vastaanottaminen ja luovuttaminen. Nämä kaikki muodostavat sellaisen kokonaisuuden, jonka tulee kuulua liikennevakuutuksen korvattavuuden piiriin. Käytännössä on erittäin vaikea eriyttää asiakkaiden palvelutapahtumaa liikennesuoritteesta, eli auton liikkumisesta. Mikäli näin tehdään, se aiheuttaa muutoksen nykykäytäntöön ja tulee aiheuttamaan lisävakuuttamisen muodossa alalle uusia kustannuksia.

Liikenneväylä

Taksitoiminnan kannalta keskeinen käsite on lain 3 §:ssä oleva liikenneväylän määrittely. Liikenneväylän käsitteellä on merkitystä arvioitaessa aiheutettujen vahinkojen korvattavuutta. Mm. pysähtynyttä tai pysäköityä autoa käytettäisiin liikenteeseen ainoastaan silloin jos se sijaitsee liikenneväylällä. Liikenneväylällä tarkoitettaisiin tieliikennelain mukaisia teitä, eli yleiselle liikenteelle tarkoitettuja, tai yleisesti liikenteeseen käytettyjä alueita. Täten liikenneväyliä olisivat esim. yleiset ja yksityiset tiet, kadut, moottorikelkkareitit, torit sekä huoltoasemien ja ostoskeskusten piha-alueet. Liikenneväylän luonne arvioitaisiin aina tapauskohtaisesti. Merkitystä olisi myös sillä, liikkuko alueella myös muita kuin ennalta tiedettyjä henkilöitä ja moottoriajoneuvoja. Liikenneväyliä voisivat olla linja-autopysäkit, aitaamattomat varikkoalueet ja koulujen pihat. Pidämme mm. koululaiskuljetusten suorittamisen kannalta ehdottomana asiana, että koulujen pihat luetaan liikenneväyliin kuuluviksi. Nyt esitetystä lakiehdotuksessa ei kuitenkaan omakotitalon piha-alueita lähtökohtaisesti pidettäisi liikenneväylänä, mikä taksitoiminnassa tarkoittaisi sitä, että näillä alueilla tapahtuvat vahingot jäisivät korvauspiiriin ulkopuolelle. Näin ei tule olla, sillä valtaosa taksien kuljetuksista alkaa ja päättyy juuri tällaisissa paikoissa. Usein mm. vanhuksia ja muita liikuntarajoitteisia henkilöitä kuljetetaan piha-alueilla siitäkkin huolimatta, että niille ajo on jopa liikennemerkkein kielletty. Tämän vuoksi ehdotammekin että omakoti- ja kerrostaloalueiden piha-alueet luetaan liikenneväyliksi silloin kun esimerkiksi taksit ottavat tai jättävät niillä asiakkaita. Tätä ei tulisi jättää vain poikkeusten piiriin, tai sitten taksien toiminta tulee poikkeuksissa mainita erikseen.

Liikenteeseen käyttäminen

Toinen lain soveltamisen osalta tärkeä kohta on lain 4 §:ssä oleva moottoriajoneuvon liikenteessä käyttäminen. Liikenteessä käyttämisen pykälässä ei ole annettu ajoneuvon sijainnille merkitystä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan moottoriajoneuvoa käytetään liikenteeseen kun se liikkuu, riippumatta siitä missä liikkuva ajoneuvo sijaitsee. Esityksen mukaan ajoneuvon liikkuminen tarkoittaa ajoneuvon rungon liikkumista, eikä ajoneuvon osan kuten sivuikkunan liike olisi riittävää.

Lyhytaikainen seisahtuminen olisi liikkumiseen rinnastettavaa. Seisahtuminen olisi kuitenkin lyhytkestoisempaa kuin tieliikennelain mukainen pysähtyminen. Näillä määrittelyillä on merkitystä korvattavuuden osalta erityisesti silloin kun autoon pakataan tavaroita tai niitä puretaan ajoneuvosta, mikä ei esityksen mukaan olisi seisahtumisen käsitteen piiriin kuuluvaa. Taksitoiminnan luonne huomioon ottaen, ajoneuvon

11.3.2011

nousemiseen ja sieltä poistumiseen sekä matkatavaroiden laittamisen tai niiden poistamisen yhteydessä tapahtuva vahinko tulee kuulua korvattavuuden piiriin.

Huomattavaa on että ajoneuvoa ei käytettäisi liikenteeseen, jos sitä käytettäisiin liikenneväylän ulkopuolella työsuorituksen, kuten perävaunun kytkemiseen tai irrottamiseen. Liikenteen käyttämisen ehto ei myöskään täyty jos ajoneuvo olisi liikenneväylän ulkopuolella säilytettävänä tai huollettavana. Taksitoiminnalle tyypillistä on se, että autoja päivittäin käytetään korjaus- tai pesuhalleissa, jolloin ne jäisivät näillä rajauksilla korvauskentän ulkopuolelle.

Esimerkkejä taksiliikenteestä

Korvauspiirin ulkopuolelle jäisi nyt olevan esityksen perusteella tilanteita, jotka meidän mielestämme ovat tavanomaisia liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneita vahinkoja.

Esimerkkeinä mainittakoon seuraavat tilanteet:

- 1) Taksi vie asiakkaan omakotitalon pihaan ja siellä syntyy vahinkoa. Hallituksen esityksen mukaan omakotitalon piha ei ole liikenneväylä. Esityksen perusteella jää epäselväksi korvattaisiinko vahinkoja osittain 4 §:n 1 momentin 2 kohdan perusteella.
- 2) Taksi nostaa hissillä / työntöluiskalla pyörätuoliasiakkaan autoon. Esityksen mukaan liikkeelle asetetut vaatimukset eivät täyty, kun kyseessä on muu kuin auton runko.
- 3) Taksi vie asiakkaita kasarmialueelle. Kyse on eristetyistä tilasta, mutta jos asiakkaalla on kulkulupa, taksi voi liikkua myös alueen sisällä.

Esimerkkitapauksiin viitaten esitämme että liikenneväylä sekä liikenteeseen käyttämisen käsite laajennettaisiin siten, että se kattaa tällaiset taksitoiminnalle tyypilliset piirteet. On myös syytä selvittää, mitä tarkoitetaan sellaisella eristetyllä alueella, jossa liikkuu yleisesti myös muita kuin ennalta tiedettyjä henkilöitä ja moottoriajoneuvoja. Lisäselvitystä vaativat ainakin tilanteet, jolloin taksi joutuu pysähtymään tai pysäköimään nyt liikenneväyläksi käsitellyn alueen ulkopuolella (4 § 1 momentti 3 kohta) ja mitkä vahingot korvataan 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa määritellyn ajoneuvon oven avaamisen tai sulkemisen perusteella.

Myötävaikutus henkilövahinkoon

Liikennejuopumuksesta aiheutuu vuosittain merkittävä määrä erilaisia vahinkoja. Osa näistä on erittäin vakavia ja mm. kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa liikennevahingoissa juopuneena tai huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ajaminen on merkittävä aiheuttaja ja riskitekijä. Tämän vuoksi liikennejuopumusten ennaltaehkäisy on yhteinen tavoite, johon myös liikennevakuutuslainsäädännön säännöksillä on huomattava vaikutus.

Katsomme, että törkeän rattijuopumuksen osalta esitetty näyttövelvoite (liikennevahingon voitaisiin todeta aiheutuneen ainoastaan kuljettajasta riippumattomasta syystä) tulisi ulottaa koskemaan myös niitä päihteiden käyttöön liittyviä tilanteita, jotka eivät yllä törkeältä rattijuopumukselta vaadittavaan tunnusmerkistöön. Tämä olisi merkittävä liikennejuopumusta ja päihteiden käyttöä ennaltaehkäisevä toimenpide joka liikennevakuutuksen korvauskäytännöstä tiedotettaessa tulisi tienkäyttäjien tietoon.

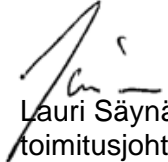
11.3.2011

Liikenneturvallisuusmaksu

Suomen Taksiliitto yhtyy Autoalan Keskusliitto ry:n lausuntoon liikenneturvallisuusmaksua koskevien esitysten osalta. Liikenneturvallisuusmaksun tuoton kerääminen esitetyllä tavalla, jossa kerääjänä on Liikenneturvallisuuskeskuksen sijaan TraFi, ei saa johtaa lisäkustannuksiin jotka vähentäisivät alkuperäiseen tarkoitukseen varattua rahoitusta, tai johtaisivat peräti liikenneturvallisuusmaksun korottamiseen. Kannatamme myös ehdotusta siitä, että entisten saajatahojen lisäksi liikenneturvallisuusmaksun tuotosta voisivat muutkin liikenneturvallisuustyötä tekevät tahot saada anomuksesta varoja. Tämä olisi omiaan lisäämään laajaa sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön ja toisi myös mukanaan mahdollisesti uusia ideoita sen kehittämiseksi.

Kunnioittaen,

Suomen Taksiliitto



Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja