

Kirje

13.3.2025

VN/5907/2025
VN/5907/2025-STM-2Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Viite: Selvityspyyntö 20.2.2025

VASTAUS EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN SELVITYSPYYNTÖÖN LIIKENNEVAKUUTUSLAIN (460/2016) MOOTTORIURHEILUA KOSKEVIEN, 1.6.2024 VOIMAAN TULLEIDEN LIIKENNEVAKUUTTAMISTA KOSKEVIEN SÄÄNNÖSTEN OSALTA

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt sosiaali- ja terveysministeriöltä perustuslain (731/1999) 47 §:n 2 momentin perusteella selvitystä liikennevakuutuslakiin (460/2016) sisältyvästä moottoriurheilun vakuuttamista koskevasta sääntelykokonaisuudesta ja sen käytännön toimivuudesta, ministeriön näkemystä selvityspyynnössä esille tuotuihin sääntelyn ongelmiin sekä selvitystä niistä lainsäädännöllisistä ja mahdollisista muista toimenpiteistä, joilla sääntelyyn liittyvät tämänhetkiset ongelmat voidaan korjata.

Valiokunnan selvityspyynnön mukaan sen tietoon on tullut, että kyseiseen sääntelykokonaisuuteen liittyy tällä hetkellä vakavia ongelmia, jotka haittaavat merkittävästi moottoriurheilun toimintaa Suomessa. Valiokunnan saaman tiedon mukaan liikennevakuutuslain moottoriurheilua koskevassa sääntelyssä on tullut esille muun muassa seuraavanlaisia ongelmia:

1. Yleisenä ongelmana on, että liikennevakuutuksen lakisääteisyys ja liikennevakuutuslain moottoriurheiluun liittyvien keskeisten määritelmien tulkinnanvaraisuus aiheuttavat moottoriurheilussa merkittäviä ongelmia.
2. Lainsäädännön moottoriurheilussa vaatimien vakuutustuotteiden hinnat ovat muodostuneet kohtuuttoman korkeiksi ja voivat siten muodostua käytännössä esimerkiksi esteeksi harjoittaa moottoriurheilua ammattimaisesti. Myös lakisääteisten liikennevakuutusten saatavuuden ja hinnoittelun valvonnan toteuttamisesta ja vastuista on valiokunnan saaman tiedon mukaan olemassa epäselvyyttä.
3. Kuljettajanpaikkasuojan voimassa olo moottoriurheilussa on valiokunnan saaman tiedon mukaan epäselvää. Selkeää tulkintaa siitä, milloin toiminta katsotaan harrasteajoksi ja milloin kilpailuun tähtääväksi harjoittelutoiminnaksi taikka kilpailutoiminnaksi ei ole muodostunut. Kuljettajien vahinkoja tarkastellaan käytännössä usein edelleen liikennevahinkoina, vaikka onnettomuudet tapahtuisivat kilpailussa tai kilpailuun tähtäävässä harjoittelutoiminnassa. Myös liikennevakuutuksen ja tapaturmavakuutuksen suhde moottoriurheilussa on epäselvä.
4. Lainsäädännön vaatimien vakuutustuotteiden käytännön saatavuudessa on valiokunnan saaman tiedon mukaan selkeitä puutteita. Esimerkiksi ulkomailta Suomeen kilpailemaan tulevaan rekisteröimättömään moottoripyörään ei ole saatavilla vakuutuksia. Ongelma korostuu, koska useissa Euroopan maissa moottoriurheilu on suljettu liikennevakuutusvelvollisuuden ulkopuolelle, joten nämä kuljettajat eivät voi hankkia Suomessa tarvittavaa vakuutusta myöskään lähtömaastaan. Erityisesti moottoriurheiluun tarkoitettuja liikennevakuutustuotteita ei muutoinkaan ole saatavilla markkinoilla.

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Sosiaali- ja terveysministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 33
00023 Valtioneuvosto

Meritullinkatu 8
Helsinki

0295 16001
+358 295 16001

02951 63415
+358 2951 63415

kirjaamo.stm@gov.fi
stm.fi

Liikennevakuutuslain taustasta ja valmistelusta

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 24 päivänä marraskuuta 2021 direktiivin 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta. Direktiivi tuli saatua osaksi kansallista lainsäädäntöä 23.12.2023 mennessä. Sosiaali- ja terveysministeriössä perustettiin 2.12.2021 hanke STM142:00/2021 hallituksen esityksen valmistelua varten. Sosiaali- ja terveysministeriö asetti 13.1.2022 valmistelua varten työryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella direktiivin täytäntöönpanoa varten vaadittavat lainmuutosehdotukset hallituksen esityksen muotoon.

Hallituksen esitykseen HE 10/2024 vp ehdotettiin myös eräitä kansallisista lähtökohdista tehtäviä muutoksia liikennevakuutuslakiin. Eräs näistä oli säännös, jonka mukaan kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Toisaalta liikennevakuutuksen soveltamisalaa ehdotettiin laajennettavaksi siten, että liikennevakuutuksen kilpailuja koskeva eristetyin alueen rajausta poistettaisiin. Valmistelun lopputuloksena liikennevakuutuslakiin lisättiin uusi, moottoriurheilua koskeva 41 a §, joka tuli voimaan 1.6.2024 ja kuuluu seuraavasti:

41 a § (3.5.2024/218)

Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle aiheutuneet vahingot

Kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneen ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut kyseisen ajoneuvon kuljettajalle edellyttäen, että mainitussa toiminnassa ei ollut noudatettava liikennesääntöjä.

Liikennevakuutuksen lakisääteisyys moottoriurheilussa

Hallituksen esityksessä HE 10/2024 vp todettiin, että direktiivi on jo aiemmin mahdollistanut minkä tahansa ajoneuvoryhmän vapauttamisen liikennevakuuttamisvelvollisuudesta edellyttäen, että ajoneuvon aiheuttamat vahingot korvataan korvauksella tai muun tahon toimesta. Useissa jäsenvaltioissa esimerkiksi valtion omistamat ajoneuvot ovat vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta.

Liikennevakuutuslaki lähtee kuitenkin siitä pääsäännöstä, että kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee liikennevakuuttaa. Ne ajoneuvot, joita ei tarvitse vakuuttaa, on lueteltu liikennevakuutuslain 8 §:ssä.

Direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella. Jäsenvaltion on kuitenkin tällöin varmistettava, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon, muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Näin ollen, jos moottoriurheilutapahtumat suljettaisiin liikennevakuutuksen soveltamisalan ja vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle, olisi kansallisesti säädettävä muusta pakollisesta vastuuvakuutuksesta, joka kattaisi moottoriurheilutapahtumissa katsojille ja muille sivullisille mahdollisesti aiheutuvat vahingot.

Moottoriurheilu on perinteisesti kuulunut liikennevakuutuslain soveltamisalaan, ja liikennevakuutuksesta on muodostunut erityisesti autourheilussa tärkeä osa vakuutusturvaa. Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, ettei ole perusteltua hyödyntää direktiivin mahdollisuutta kategorisesti sulkea pois kilpailutoiminta liikennevakuutuksen soveltamisalasta erityisesti ottaen huomioon, että direktiivi edellyttäisi tällöin vaihtoehtoista pakollista vakuutusturvaa. Tällaisen järjestelmän olisi oltava yhtä kattava kuin direktiivin mukaisen liikennevakuutuksen, eikä tätä ole nähty tarkoituksenmukaisena.

Määritelmien tulkinnanvaraisuus ja kuljettajapaikkasuojan voimassa olo

Liikenne- ja viestintävaliokunta on selvityspyynnössään tuonut esiin, että kuljettajanpaikkasuojan voimassaolo moottoriurheilussa on valiokunnan saaman tiedon mukaan epäselvää. Selkeää tulkintaa siitä, milloin toiminta katsotaan harrasteajoksi ja milloin kilpailuun tähtääväksi harjoittelutoiminnaksi taikka kilpailutoiminnaksi ei ole muodostunut. Selvityspyynnön mukaan kuljettajien vahinkoja tarkastellaan käytännössä usein edelleen liikennevahinkoina, vaikka onnettomuudet tapahtuisivat kilpailussa tai kilpailuun tähtäävässä harjoittelutoiminnassa. Myös liikennevakuutuksen ja tapaturmavakuutuksen suhde moottoriurheilussa on epäselvä.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että liikennevakuutuslain 41 a § on luonteeltaan rajoitussäännös. Ministeriön näkemyksen mukaan pykälään itsessään ei ole tarkoituksenmukaista eikä

myöskään mahdollista määritellä tarkemmin niitä tilanteita, joissa korvattavuutta ei ole rajoitettu, johon tilanteiden ja moottoriurheilulajien moninaisuudesta.

Hallituksen esityksessä on pyritty määrittelemään mahdollisimman kattavasti, mutta kuitenkin riittävän yleisluontoisesti ja eri moottoriurheilulajeihin sopivalla tavalla kilpailun ja kilpailuun välittömästi liittyvän harjoittelun käsitettä. Esityksen mukaan kilpailulla tarkoitettaisiin etukäteen järjestettyä, tyyppillisesti maksullista ja kilpailulisenssiä tai muuta vastaavaa vakuutusta vaativaa tapahtumaa, jossa kilpailu tapahtuu organisoidusti ja sovittujen kansainvälisten tai kansallisten kilpailusääntöjen mukaan. Tapahtumalla tulisi myös olla yksilöitävissä oleva järjestäjä, kuten esimerkiksi rekisteröity yhdistys. Tapahtuman ei kuitenkaan tarvitse olla julkinen tilaisuus täyttääkseen pykälässä tarkoitettua kilpailun tunnusmerkistön.

Edelleen hallituksen esityksen mukaan myös kilpailuun välittömästi liittyvässä harjoittelussa aiheutuvat vahingot rinnastettaisiin kilpailutoiminnassa aiheutuneiksi. Lajiharjoittelulla tarkoitettaisiin ohjattua tai valvottua harjoitteluohjelman mukaista harjoittelua, joka tähtää kilpailuihin. Lainkohdassa tarkoitettuna toimintana ei pidetä harrasteajoa eikä myöskään ajokoulutusta sekä muuta liikenneturvallisuuden parantamiseen pyrkivää toimintaa, vaikka se järjestettäisiin sellaisella moottoriradalla, jota voi käyttää myös kilpailuun.

Lisäksi liikennevakuutuslain 41 a §:n soveltamiseksi edellytetään myös, ettei toiminnassa ole noudatettava liikennesääntöjä, ja siten otetaan tietoinen vahinkoriski. Liikennesäännöillä tarkoitetaan tieliikennelain normeja. Siten esimerkiksi rallin siirtymätaipaleella, jossa ajetaan yleisen liikenteen mukana noudattaen liikennesääntöjä, aiheutuneet vahingot tulisivat edelleenkin korvattaviksi. Säännöksessä ei edellytetä, että vahinko olisi sattunut muusta liikenteestä eristetyllä alueella.

Sosiaali- ja terveysministeriö on liikenne- ja viestintävaliokunnalle 11.4.2024 antamassaan vastineessa pyrkinyt vielä selventämään lajiharjoittelun määrittelyä. Valiokuntakäsittelyn aikana esitettiin näkemyksiä, joiden mukaan lajiharjoittelun määritelmässä tulisi olla ainoastaan seuraavanlainen määritelmä: lajiharjoittelulla tarkoitettaisiin ohjattua tai harjoitteluohjelman mukaista harjoittelua. Valvontaa ei tämän määritelmän mukaan edellytettäisi. Sosiaali- ja terveysministeriön esittämän näkemyksen mukaan tämä olisi laajentanut lajiharjoittelun määritelmää. Vaatimuksia lajiharjoittelulle jäisi kaksi, eli joko ohjaus ja kilpailuun tähtäävyys tai harjoitteluohjelman mukaisuus ja kilpailuun tähtäävyys. Ministeriön näkemyksen mukaan tämä olisi laventanut tulkintaa siitä, milloin kuljettajalla ei olisi kuljettajapaikkasuojaa. Hallituksen esityksen perusteluissa nyt mainitulla ohjatulla tai valvotulla harjoittelulla tarkoitettiin selventää sitä, että harjoittelussa olisi mukana jokin taho, joka joko ohjaisi tai valvoisi lajiharjoittelua ja näin ollen myös sen todentaminen, että harjoittelulla tähdättäisiin kilpailuihin ja että harjoittelu olisi harjoitusohjelman mukaista, olisi mahdollista. Sosiaali- ja terveysministeriön näkemyksen mukaan mahdolliset näyttöhaasteet lajiharjoitteluohjelman mukaisuudesta tilanteissa, jossa lajiharjoittelulla ei olisi ollut ohjausta tai valvontaa, voisivat olla haastavia.

Valiokuntavaiheessa ehdotettiin myös, että lajiharjoittelun määritelmään voisi lisätä vaateen rekisteröimättömällä moottoriajoneuvolla toteutetusta lajiharjoittelusta. Tällainen rajaus oli kuitenkin sosiaali- ja terveysministeriön näkemyksen mukaan haasteellinen ottaen huomioon, että joissakin moottoriurheilulajeissa voi olla mahdollista kilpailla myös rekisteröidyllä ajoneuvolla.

Lisäksi vaihtoehtoisena lajiharjoittelun määrittelynä esitettiin seuraavaa: lajiharjoittelulla tarkoitettaisiin lajinomaista ajoharjoittelua, joka tähtää kilpailuihin. Sosiaali- ja terveysministeriön näkemyksen mukaan kyseinen muotoilu olisi laventanut lajiharjoittelun määritelmää verrattuna hallituksen esityksen perusteluiden muotoiluun, sillä ehdotuksen myötä olisi poistunut vaatimus valvontaan tai ohjaukseen sekä harjoitteluohjelman mukaisuuteen.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa yhteenvetona, että lajiharjoittelun määritelmää on pyritty hallituksen esityksessä selkeyttämään asettamalla sille neljä eri kriteeriä: ohjattu tai valvottu harjoitteluohjelman mukainen harjoittelu, joka tähtää kilpailuihin. Jotta kyseessä olisi lajiharjoittelu, tulisi joko ohjauksen tai valvonnan, sekä harjoitusohjelman mukaisuuden ja kilpailuun tähtäävyyden edellytyksen täytyä.

Liikennevakuutuslain 41 a §:n käsitteiden tulkinta täsmentyy ratkaisukäytännön myötä. Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta annetun lain (959/2019) 1 §:n 1 momentin mukaan liikenne- ja potilasvahinkolautakunta on riippumaton ja puolueeton liikenne- ja potilasvahinkoasioita käsittelevä oikeus- ja lausuntoelin. Lautakunnan tehtävänä on antaa ratkaisusuosituksia ja lausuntoja yksittäisissä liikennevakuutuslain (460/2016), liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/1991) ja potilasvakuutuslain (948/2019) mukaisissa korvausasioissa ja tarvittaessa myös yleisiä mainittujen lakien soveltamista koskevia suosituksia. Lain 1 §:n 2 momentin mukaan lautakunnan tulee pyrkiä korvauskäytännön yhtenäistämiseen sekä liikenne- ja potilasvahinkoja koskevan yleisen tiedonsaannin edistämiseen tiedottamalla toiminnastaan ja ratkaisukäytännöstään.

Sosiaali- ja terveysministeriön saaman tiedon mukaan liikenne- ja potilasvahinkolautakunta tulee käsittelemään mahdollisesti kevään aikana ensimmäiset liikennevakuutuslain 41 a §:n soveltamista koskevat ratkaisusuosituspyyntö, ja sen myötä ratkaisukäytäntöä alkaa muodostua kyseisen säännöksen osalta. Yksittäisten vahinkotapausten monimuotoisuuden johdosta ratkaisukäytännön muodostumiseen voi kuitenkin mennä pidempi aika ja ratkaisukäytäntöä ohjaavat myös mahdolliset yleisten tuomioistuinten tulevaisuudessa antamat ratkaisut.

Kuljettajan vahinkojen korvaamisesta

Liikennevakuutuslain 41 a § rajoittaa aikaisempaan liikennevakuutuslakiin nähden kilpailijoiden omien henkilövahinkojen korvaamista liikennevakuutuksesta. Katsojille, mahdollisille toimihenkilöille ja muille sivullisille aiheutuneet vahingot korvataan normaaliin tapaan liikennevakuutuksesta. Liikennevakuutuksen korvattavuuden ulkopuolelle nyt jääviä vahinkoja, eli kuljettajan omia vahinkoja (ns. kuljettajapaikkasuoja), voidaan korvata vapaaehtoisten vakuutusten, kuten vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen tai kilpailulisenssiin liittyvän henkilövakuutuksen perusteella. Vapaaehtoisilla vakuutuksilla ei voida käytännössä antaa korvauksia korvauksilta ja määrältään yhtä hyvää henkilövakuutusturvaa kuin minkä pakollinen liikennevakuutus antaa. Muutoinkin vapaaehtoisten vakuutusten tarjoama turva on liikennevakuutuslaista poiketen ehdollinen ja riippuu sovellettavista vakuutusehdoista sekä siitä, onko vakuuttamisesta huolehdittu asianmukaisesti. Kilpailuun osallistuneen kuljettajan vakuutusturva heikkeni siten lainmuutoksen myötä aikaisemmasta erityisesti niissä tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt saa pysyvään työkyvyttömyyteen johtavan vaikean vamman.

Aikaisemmin voimassa olleen liikennevakuutuslain mukaan moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminoissa sattuneet vahingot kuuluivat lähtökohtaisesti lain soveltamisalaan. Lain 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan moottoriajoneuvo ei ollut laissa tarkoitettulla tavalla liikenteessä, kun sitä käytettiin liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun. Kyseistä poikkeusta tulkittiin soveltamiskäytännössä suppeasti ja se tuli sovellettavaksi vain harvoin. Käytännössä edellytettiin selvää näyttöä siitä, että alue oli eristetty esimerkiksi rakenteellisilla ratkaisulla tai valvonnalla. Lainkohdan soveltamiskäytäntö koettiin ongelmalliseksi moottoriurheilijoiden ja -harrastajien keskuudessa, sillä etukäteen oli vaikea tietää, pidettäisiinkö tiettyä lajiin käytettävää rataa tai muuta aluetta lainkohdassa tarkoitettuna eristettynä alueena. Näin ollen myös rekisteröimätön ajoneuvo oli varmuuden vuoksi liikennevakuutettava, mutta vakuutuksen kattavuudesta ei ollut varmuutta.

Liikennevakuutuslakia uudistettaessa eristetyn alueen rajausta poistettiin, mikä laajensi liikennevakuutuslain soveltamisalaa. Nykyisellään liikennevakuutus kattaa poikkeuksetta kilpailuja seuraamaan tulleeille katsojille aiheutuneet vahingot. Vahinko saattaa aiheutua esimerkiksi silloin, kun kilpailuihin osallistunut ajoneuvo suistuu radalta ja ajautuu yleisön joukkoon.

Kuljettajan omien henkilövahinkojen korvaaminen liikennevakuutuksesta eli niin sanottu kuljettajapaikkasuojat on kansallinen lisäturva, eikä direktiivi edellytä sitä. Kuljettajapaikkasuojan poistamista kannattivat lain valmisteluvaiheessa erityisesti moottoripyöräurheilua edustavat liitot. Liikennevakuutuslain soveltamisalan laajentamisen poistamalla eristetyn alueen määritelmä katsottiin selkeyttävän tilannetta moottoriurheilun ja vakuutuksen voimassa olon kannalta. Kuljettajapaikkasuojan poistamiseen liittyvä, kilpailuun osallistuvan kuljettajan mahdollisesti heikentävä vakuutusturva tiedostettiin, mutta toisaalta uudistuksella katsottiin olevan myös vakuutusten hintaan laskeva vaikutus. Kuljettajan oma henkilövahinkoturva kilpailu- ja lajiharjoittelutilanteissa katsottiin voitavan järjestää jo ennestäänkin kilpailulisenssiin kuuluneella tai kuljettajan itsensä ottamalla tapaturmavakuutuksella.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa lisäksi, että kuljettajan henkilövahinkojen korvaaminen myös kilpailu- tai lajiharjoittelutilanteissa voisi edelleen tulla kyseeseen liikennevakuutuslain 33 §:n yhteenajovahinkoja koskevan säännöksen perusteella ns. syyllisen kuljettajan liikennevakuutuksesta, mikäli toisen osapuolen tuottamus vahinkoon pystytään näyttämään. Tämä on kuitenkin tapauskohtaisesti ratkaistava seikka, eikä etukäteen voida kategorisesti määritellä, milloin ja kenen henkilövahingot korvataan yhteenajovahingoissa. Tuottamusarvointi näissä tapauksissa poikkeaa normaalin tie liikenteen parissa tapahtuvien vahinkojen tuottamusarviosta, koska kilpailuissa tai lajiharjoituksissa ei lähtökohtaisestikaan noudateta tuottamusarvion pohjana olevia liikennesääntöjä.

Lakisääteisten vakuutusten hinnoittelusta ja valvonnan toteuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta tuo selvityspyyntössään esille, että lainsäädännön moottoriurheilussa vaatimien vakuutustuotteiden hinnat ovat muodostuneet kohtuuttoman korkeiksi, ja että lakisääteisten liikennevakuutusten saatavuuden ja hinnoittelun valvonnan toteuttamisesta ja vastuista on epäselvyyttä.

Vakuutusyhtiölain (521/2008) 25 luvun 1 §:n (303/2015) mukaan Finanssivalvonnan tehtävänä on valvoa, että vakuutusyhtiöt noudattavat vakuutustoimintaa koskevaa lainsäädäntöä ja hyvää

vakuustapaa. Finanssivalvonnan harjoittaman valvonnan on perustuttava tulevaisuuteen suuntautuvaan ja riskilähtöiseen lähestymistapaan. Valvonnan on oltava säännöllistä.

Liikennevakuutuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet (maksuperusteet), joista ilmenee, miten vakuutusmaksut määrätään. Maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Pykälän 2 momentin mukaan maksuperusteet on laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuvien, odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvoon. Vakuutusmaksun määrittämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaavuus ja liikennevahinkoriski.

Vakuutusyhtiöllä on lähtökohtaisesti hinnoitteluvapaus, mutta lainsäädäntö asettaa hinnoittelun raamit ja sen tulee olla riskiperustaista. Finanssivalvonta valvoo edellä mainittujen säännösten perusteella myös vakuutusten hinnoittelun riskivastaavuutta, mutta ei voi suoraan määritellä vakuutustuotteiden hintoja tai asettaa vakuutustuotteille esimerkiksi hintakattoja.

Moottoriurheilussa ja erityisesti moottoripyöräurheilussa riskit ovat hyvin korkeat, ja tämä vaikuttaa suoraan myös moottoriurheilussa käytettävien ajoneuvojen vakuutusmaksujen hinnoitteluun.

Hallituksen esityksessä HE 10/2024 vp on todettu vakuutusten hinnan muodostumisesta seuraavaa: Liikenteeseen käytettäville yksityiskäyttöisille henkilöautoille ja moottoripyörille tapahtuu tilastollisesti suunnilleen yhtä paljon vahinkoja per vakuutusvuosi (vahinkofrekvenssi). Moottoripyörien liikennevahingot ovat kuitenkin keskimäärin vakavampia kuin henkilöautojen johtuen moottoripyöräonnettomuuksissa syntyvistä henkilövahingoista. Eri moottoripyöräluokkien välillä on toisaalta suurta vaihtelua esimerkiksi tieliikenteeseen ja moottoriurheiluun käytettävien moottoripyörien välillä. Moottoriurheilussa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä ja osallistajat ottavat muutoinkin normaalia suurempia riskejä. Tämä koskee myös moottoriurheiluun käytettäviä, rekisteröimättömiä moottoripyöriä. Rekisteröimättömien moottoripyörätyyppien liikennevakuutusmaksut koetaan kalliiksi ottaen huomioon, että pyöriä käytetään ainoastaan harrastusvälineenä. Rekisteröimättömien moottoripyörien vahinkojen määrä on kuitenkin korkea. Lisäksi myös kuljettajan itselleen aiheuttamien vahinkojen riski korostuu moottoripyörien kuljettajilla moottoriurheilussa: henkilövahingot ovat tieliikenteessä syntyviä henkilövahinkoja vakavampia ja siten myös kalliimpia. Rekisteröimättömien moottoripyörien korkeat vakuutusmaksut selittyvät siis sillä, että niillä on muihin moottoripyöriin verrattuna korkea vahinkofrekvenssi ja korkea henkilövahinkoriski.

Kuljettajapaikkasuojan poistamisella on pyritty osaltaan vaikuttamaan moottoriurheilussa käytettävien ajoneuvojen vakuutusten hinnan muodostumiseen. Sosiaali- ja terveysministeriö ei voi vaikuttaa suoraan vapailla markkinoilla toimivien vakuutusyhtiöiden hinnoitteluun eikä vakuutustuotteiden kehittämiseen tai markkinoille tuomiseen.

Vakuutustuotteiden saatavuus

Liikenne- ja viestintävaliokunta tuo selvityspyynnössään esille myös, että lainsäädännön vaatimien vakuutustuotteiden käytännön saatavuudessa olisi ongelmia, erityisesti ulkomailta Suomeen tulevien kilpailijoiden osalta.

Kilpailuissa käytettävien ajoneuvojen vakuuttamisessa on käytännössä kaksi vaihtoehtoa: jatkuva liikennevakuutus tai liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta haettavaan siirtolupaan liitettävä Liikennevakuutuskeskuksen myöntämä siirtoliikennevakuutus. Jatkovaa liikennevakuutusta varten vakuutusyhtiöissä on kehitetty esimerkiksi jokamiesluokan ajoneuvoille omia vakuutusmalleja. Esimerkiksi rallia varten käytettävät ajoneuvot on rekisteröity ja vakuutettu, koska niillä ajetaan siirtymätaipaleita normaalin liikenteen seassa. Sosiaali- ja terveysministeriön saaman tiedon mukaan käytännössä ajoneuvoja poistetaan rekisteristä tai vakuutuksia päätetään ja otetaan uusi vakuutus tarpeen mukaan vuosivakuutusmaksun laskemiseksi. Vakuutusyhtiöiden vakuutusehdoissa on määritelty vakuutukselle minimimaksuja.

Liikennevakuutuslain 2 §:n 18 kohdan määritelmän mukaan siirtoliikennevakuutuksella tarkoitetaan ajoneuvolain (82/2021) 117 §:ssä tarkoitettua siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta. Traficomien siirtolupaa varten moottoriurheilukilpailun pitää kuulua sellaisen urheilujärjestön kilpailukalenteriin, joka on rekisteröity Suomessa valtakunnalliseksi ajoneuvourheilun keskusjärjestöksi. Liikennevakuutuskeskuksen siirtoliikennevakuutus myönnetään osana Traficomien siirtolupaprosessia.

Sosiaali- ja terveysministeriön Liikennevakuutuskeskukselta saaman tiedon mukaan Liikennevakuutuskeskuksen tiedossa ei ole kotimaisten kilpailuajoneuvojen osalta siirtolupamenettelyssä muuta ongelmaa kuin prosessi, joka vaatii hakemaan luvan jokaista kilpailua varten erikseen. Ulkomaisten kilpa-autojen osalta Liikennevakuutuskeskuksella ei myöskään ole tiedossa ongelmia. Raportoidut

ongelmat liittyvät Liikennevakuutuskeskuksen mukaan lähinnä Suomen Moottoriliiton (SML) rekisteröimättömien ulkomaisten moottoripyörien ja moottorikelkkojen kilpailuihin.

Liikennevakuutuskeskus on tehnyt kansainvälisiä kilpailuja varten Suomen Moottoriliiton kanssa tilapäisen järjestelyn, jolla siirtoliikennevakuutus on myönnetty kilpailukohtaisesti ulkomaisille kilpailijoille. Siirtolupamenettely on sama kuin kotimaisille kilpailijoille. ETA-alueelta tulevien kilpailijoiden tulisi pystyä käyttämään Omavero -palvelua ulkomaalaisia varten olevalla tunnistautumisella, mutta tästä on raportoitu ongelmia, joita Liikennevakuutuskeskus yhdessä Suomen Moottoriliiton kanssa parhailaan selvittää. Vastaavaa menettelyä ei ole voinut käyttää ETA-alueen ulkopuolelta tulevien kilpailijoiden kohdalla, jolloin hakemus tulisi tehdä paperisena verottajalle. Verottajan päätöksen saaminen kestää kilpailijan kannalta pitkään.

Ongelmat ulkomaalaisten kilpailijoiden pakollisen liikennevakuutuksen suhteen liittyvät siis pääasiassa edellä kerrottuun prosessiin. Liikennevakuutuskeskus ja Suomen Moottoriliitto tekevät sosiaali- ja terveysministeriön saaman tiedon mukaan aktiivisesti yhteistyötä ongelman poistamiseksi.

Liikennevakuutuskeskus on ilmoittanut, ettei sille ole tullut yhtään valitusta nykyisestä siirtoliikennevakuutuksen hinnasta moottoriurheilukilpailuissa. Kahden päivän vakuutus kilpailuviikonloppua varten maksaa 27 euroa vuonna 2025. Liikennevakuutuskeskuksen ilmoituksen mukaan siirtoliikennevakuutuksen hinnoittelua tullaan kehittämään niin, että se vastaa paremmin kilpailutoiminnan riskiä. Tämä vaatii kuitenkin Traficomien järjestelmiin muutoksia, joita ei pystytty toteuttamaan vuodelle 2025.

Mahdollisista toimenpiteistä

Nyt puheena oleva liikennevakuutuslain uudistus on tullut voimaan 1.6.2024, joten laki on tähän mennessä ollut voimassa vasta noin yhdeksän kuukauden ajan. Ratkaisukäytäntöä ei vielä tässä ajassa ole muutoksenhakuelinten osalta ehtinyt muodostua. Sosiaali- ja terveysministeriö ei pidä oikeusvarmuuden ja oikeusturvan kannalta tarkoituksenmukaisena ryhtyä lainsäädäntömuutoksiin, ennen kuin nykyisen lain toimivuudesta ja soveltamiskäytännöistä on saatu enemmän kokemusta.

Osastopäällikkö

Liisa Siika-aho

Lakimies

Hanna Heinonen

Jakelu

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

VN/5907/2025-STM-2

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: