

## **Liikennevakuuttamisen perusteet ja erityistilanteet**

Jesse Ahokas



<b>Tekijä(t)</b> Jesse Ahokas	
<b>Koulutusohjelma</b> Liiketalouden koulutusohjelma	
<b>Opinnäytetyön otsikko</b> Liikennevakuuttamisen perusteet ja erityistilanteet	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 27 + 5
<p>Tämä opinnäytetyö on tarkoitettu ensisijaisesti liikennevakuutuksia myyvien vahinkovakuutusyhtiöiden myyntihenkilöille asiakaskohtaamisten taustatueksi. Työn luettuaan vakuutusyhtiön konttorin tai puhelinkeskuksen myyjä osaa vastata asiakkaan erikoisimpiinkin kysymyksiin liikennevakuuttamisesta ja ymmärtää vakuutus- ja vahinkohistoria- eli VVH-järjestelmän vaikutuksen liikennevakuutuksen bonusalennukseen.</p> <p>Työ käsittelee liikennevakuutusta ja sen erityistilanteita myynnillisestä näkökulmasta jättäen ulos liikennevahinkojen käsittelyn ja korvaustoiminnan. Ajoneuvojen itsensä turvaksi otettavat vapaaehtoiset kaskovakuutukset on niin ikään jätetty työn ulkopuolelle. Työn painopiste on henkilöasiakkaiden liikennevakuuttamisessa, mutta työn sisältöä voidaan käyttää VVH-järjestelmää koskevaa lukua huolimatta myös yritysasiakkaiden palvelemisessa.</p> <p>Työn tietoperusta pohjautuu pääsääntöisesti alaa koskevaan lainsäädäntöön, eri vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusehtoihin sekä asiantuntijahaastatteluun. Lisäksi lähteinä on käytetty erityisesti Liikennevakuutuskeskuksen ja Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin sekä vähemmässä määrin muiden tahojen materiaaleja.</p> <p>Työ on syksyn 2015 ja kevään 2016 aikana tehty kvalitatiivinen tutkimus, jossa tietoperustan aineistoja hyödyntäen on etsitty oikeat toimintatavat ja vastaukset erään vakuutusyhtiön asiakaspalvelijoiden vaikeiksi katsomiin tilanteisiin. Tästä vakuutusyhtiön henkilöstön osallisuudesta huolimatta työ on tehty ilman toimeksiantoa. Henkilöstön funktiona työn kannalta oli ainoastaan asettaa työlle ne kysymykset, jonka päälle työtä voitiin lähteä rakentamaan.</p>	
<b>Asiasanat</b> Bonukset, liikennevakuutus, moottoriajoneuvot.	

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Perustietoa liikennevakuutuksesta .....	3
2.1	Tärkeimmät käsitteet.....	3
2.2	Alan toimijoiden esittely.....	4
2.2.1	Kotimaiset vakuutusyhtiöt.....	5
2.2.2	Liikennevakuutuskeskus .....	6
2.2.3	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi .....	7
2.3	Liikennevakuutuksen voimassaolo .....	7
2.4	Liikennevakuutuksen hinta .....	9
2.5	Vakuuttamaton ajoneuvo .....	10
3	Liikennevakuuttamisen erityistilanteita .....	12
3.1	Suomalainen ulkomaalaisen yhtiön asiakkaana .....	12
3.2	Liikennevakuutusmaksun takautuva perintä .....	13
3.3	Kevyet sähköiset moottoriajoneuvot.....	14
3.4	Moottoriurheilu .....	16
4	Vakuutus- ja vahinkohistoria- eli VVH-järjestelmä .....	18
4.1	Bonustaulukoiden vertailu .....	18
4.2	Vahingottoman asiakkaan bonusturva .....	19
4.3	Ajoneuvolajin merkitys .....	20
4.4	Invaliditeetin vaikutus bonuksen suuruuteen .....	22
4.5	Muut erityisetuudet.....	23
4.6	Näkökulma liikennevakuutustarjouksen laskemiseen .....	24
5	Pohdinta.....	26
	Lähteet .....	28
	Liitteet.....	33
	Liite 1. Asiantuntijahaastattelun kysymykset.....	33
	Liite 2. Vakuutusyhtiöiden bonustaulukoiden vertailu .....	36

# 1 Johdanto

Liikennevakuutusta on helppo vihata. Kyseessä on vakuutustuote, joka on lain mukaan pakko ottaa siltä varalta, että sinä teet ajovirheen ja aiheutat joko itsellesi tai jollekulle toiselle vahinkoa ajoneuvollasi. Jo pelkästään tämä kuvaus riittänee aiheuttamaan suuttumusta tässä keskivertoa parempien kuljettajien maassa eikä tästä riemusta maksettava vakuutusmaksu varmastiakaan edesauta asian ymmärtämistä.

Tottahan se toki on, että moni meistä ei välttämättä koskaan tarvitsisi liikennevakuutusta yksinkertaisesti siitä syystä, että ajamme varovasti emmekä aiheuta toisille vaaraa ja hyvä niin. Varovainen ja muut huomioon ottavakaan ajotyyli ei kuitenkaan aina auta, mikäli esimerkiksi pihatiellä polkupyörällä ajava lapsi päättääkin tehdä 90 asteen käännöksen, koira pääsee irti hihnastaan tai menetät ajoneuvosi hallinnan vaikkapa teknisen vian vuoksi.

Tänä internetin aikakautena liikennevakuutuksen hankkiminen on tehty helpoksi. Usein asiakkaan tarvitsee ainoastaan syöttää oma henkilötunnuksensa sekä ajoneuvonsa rekisteritunnus vakuutusyhtiön verkkopalveluun, jolloin hän saa tarjouksen ajoneuvon liikennevakuutuksesta ilman minkäänlaista ihmiskontaktia. Toisinaan asiakas saattaa kuitenkin kaivata henkilökohtaisempaa palvelua, mikäli hän on esimerkiksi lähdössä ulkomaille ajoneuvollaan eikä löydä tarvitsemaansa tietoa vakuutusyhtiön verkkosivuilta.

Vakuutusmyyjä saakin tottua urallaan mitä erikoisimpiin kysymyksiin. Työn pohjaksi tiedustelinkin erään vakuutusyhtiön puhelintyötä tekevilta asiakaspalvelijoilta, millaisten tilanteiden ja asioiden he kokivat olevan liikennevakuuttamisen kannalta hankalia. Tällaisiksi vaikeiksi tilanteiksi osoittautuivat seuraavat asiat:

- Voiko asiakas siirtää kotimaisella liikennevakuutuksella olevan bonusalennuksensa ulkomaalaisen liikennevakuutuksen käyttöön?
- Miksi ja millä perusteella vakuutusyhtiö perii toisinaan asiakkaalta liikennevakuutusmaksua usealta vuodelta takautuvasti?
- Miten vuoden 2016 alusta laillisiksi tulleet kevyet sähköiset moottoriajoneuvot vakuutetaan?
- Tarvitseeko ralliautolle ottaa liikennevakuutusta?
- Asiakas ilmoitti hänellä olevan X prosenttia liikennevakuutuksen bonusalennusta, mutta saattaessani vakuutusta voimaan alennusta tulikin vähemmän. Miten tämä on mahdollista?

Pääluvussa ”Perustietoa liikennevakuutuksesta” käydään läpi olennainen liikennevakuuttamiseen liittyvä lainsäädäntö, vakuutuksen voimassaolo ja sen hinnoitteluperusteet Lu-  
vussa esitellään myös tunnetuimmat Suomessa toimivat liikennevakuutuksia tarjoavat va-  
kuutusyhtiöt sekä liikennevakuuttamiseen olennaisesti liittyvät Liikennevakuutuskeskus ja  
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

”Liikennevakuuttamisen erityistilanteita” -pääluku vastaa vakuutusyhtiön asiakaspalvelijoil-  
ta tulleisiin kysymyksiin. Alaluvusta ensimmäisessä käsitellään kotimaisten vakuutusyhti-  
öiden ulkomaille kirjoittamia bonustodistuksia ja niiden vaikutusta kotimaisen liikenneva-  
kuutuksen käyttäytymiseen. Toinen alaluku selventää ja perustelee vakuutusyhtiöiden  
harjoittaman liikennevakuutusmaksun takautuvan perinnän perusteita. Kevyet sähköiset  
moottoriajoneuvot taasen tulevat tutuiksi kolmannessa alaluvussa ja ralliauton liikenneva-  
kuuttamisvelvollisuuteen otetaan kantaa alaluvussa numero neljä.

Liikennevakuutuksen bonusalennuksen yhtiöiden välillä esiintyviä eroja selvennetään  
oman pääluvun voimin, sillä tämä ongelma on laajuudeltaan ja muuttujiensa määrältä  
huomattavasti neljää muuta laajempi. ”Vakuutus- ja vahinkohistoria eli VVH-järjestelmä”  
asettaakin vakuutusyhtiöiden bonustaulukot ja yhtiöiden tarjoamat etuudet rinnakkain.  
Opinnäytetyön päättää pohdintaosio, joka sisältää oman arvioni työni rajauksen onnistu-  
misesta, tietoperustan luotettavuudesta sekä ajankäytöstäni.

## 2 Perustietoa liikennevakuutuksesta

Liikennevakuutus on liikennevakuutuslain (279/1959) 15 §:n mukaisesti liikenteessä käytettävän moottoriajoneuvon omistajalle tai pysyväälle haltijalle, pois lukien Suomen valtio, pakolliseksi säädetty vakuutus. Liikennevakuutuslain 1 §:n mukaisesti Suomen valtion omistaman ajoneuvon aiheuttama liikennevahinko korvataan valtion itsensä varallisuudesta siten, kuin valtio olisi myöntänyt omistamalleen ajoneuvolle liikennevakuutuksen. Käytännössä henkilö tai yritys voi hakea korvausta valtion omistaman ajoneuvon aiheuttamasta liikennevahingosta Valtiokonttorilta (Pulli 4.4.2016). Liikennevakuutuslain 1 §:n perusteella liikennevakuutuksesta korvataan lain 2 luvussa määriteltyjen moottoriajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja.

### 2.1 Tärkeimmät käsitteet

Ennen paneutumista liikennevakuutusta ympäröivän syvemmän säätelyn on syytä tuntee liikennevakuutustoiminnan perustermistöä. Kolme kenties useimmin toistuvaa käsitettä ovatkin jo liikennevakuutuslain 1 §:ssä mainitut liikenne, moottoriajoneuvo ja liikennevahinko.

Käsitettä *liikenne* ei suoranaisesti määritellä liikennevakuutuslaissa, vaan lain 2 §:n mukaisesti rajataan pois tilanteet, jossa moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä. Tällöin ajoneuvon omistaja tai pysyvä haltija ei myöskään ole liikennevakuuttamisvelvollinen. Moottoriajoneuvo ei ole lain tarkoittamassa liikenteessä:

- kun sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään maatilatalouden työhön tai olennaisesti muuhun tarkoitukseen, kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen.
- kun se on säilytettävänä tai korjattavana autovajassa tai korjaamossa tahi muussa liikenneväylistä erillään olevassa paikassa.
- kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin.

*Moottoriajoneuvo* taas on liikennevakuutuslain 3 §:n mukaan maata kiskoitta kulkemaan tarkoitettu konevoimainen kulkuväline tai työkone. Määritelmä sisältää myös sellaiset moottorittomatkin kulkuneuvot, jotka ovat tarkoitettuja liikkumaan ainoastaan lain määritelmän mukaiseen moottoriajoneuvon kytkettyinä. Pykälä mahdollistaa poikkeuksen moottoriajoneuvon liikennevakuuttamisvelvollisuuteen asetuksella ja liikennevakuutusasetuksessa (324/1959) liikennevakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jätetäänkin:

- sellainen moottorityökone tai traktori, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa edellyttäen, ettei sitä ole rekisteröitävä.
- leikkuupuimuri tai muu sadonkorjuuseen tarkoitettu ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen mukaan rekisteröinnistä vapautettu maatalouden moottorityökone.
- rekisteröinnistä vapautettu perävaunu, peräreki tai hinattava laite.
- sellainen lapsen kuljetettavaksi tarkoitettu ajoneuvo, joka on varustettu moottorilla tai joka rakenteensa tai varusteidensa puolesta ei ole rekisteröitävissä.

*Liikennevahinko* määritellään liikennevakuutuslain 1 §:ssä moottoriajoneuvon käyttämisestä liikenteessä aiheutuneeksi henkilö- tai omaisuusvahingoksi. Vakuutuksesta korvattavien moottoriajoneuvoihin liittyvien vahinkojen ulkopuolelle jää lain määrittämän liikenteen rajauksen johdosta lain 4 §:n mukaisesti:

- kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana moottoriajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajaan, kuljettajaan tai muuhun työtä suorittavaan henkilöön kohdistuneet henkilö- ja omaisuusvahingot sekä myöskin työn kohteena olleeseen omaisuuteen tai muihin moottoriajoneuvoihin kohdistuneet omaisuusvahingot.
- liikenneväylillä valvomatta olleet eläimet, paitsi porot, ellei ajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja ole tahallisesti tai tuottamuksellaan aiheuttanut vahinkoa.
- moottoriajoneuvossa ollut omaisuus pois lukien moottoriajoneuvon matkustajien yllä tai mukana olleet pukimet tai muut henkilökohtaiset käyttöesineet.

Ainoastaan suoraan ajoneuvon liikennekäytöstä aiheutuneet vahingot korvataan liikennevakuutuksesta. Tämä syy-yhteysvaatimus jättää näin ulkopuolelleen muun muassa vahingon kärsineen tai kolmannen osapuolen huolimattomuudesta johtuvat vahingot ja erinäisistä sopimuksista johtuvat menetykset, vaikka ne olisivatkin seurausta sattuneesta liikennevahingosta. Esimerkiksi vahingon kohteena olleeseen ajoneuvoon korjaamon pihalla kohdistunut varkaus tai autovakuutuksen käytöstä aiheutunut autovakuutuksen kallistuminen eivät ole liikennevakuutuksesta korvattavia vahinkoja (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 24-25).

## **2.2 Alan toimijoiden esittely**

Suomessa liikennevakuutuksia myyvät vakuutusyhtiölain (521/2008) 2 luvun 15 §:n tarkoittamat vahinkovakuutusyhtiöt, jotka saavat myydä vakuutusluokista säädetyn lain (526/2008) 6 §:n mukaisia vahinkovakuutusluokan 10 moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksia. Näitä määritelmät täyttämiä yhtiöitä kutsutaan jatkossa vakuutusyhtiöiksi tekstin suju-

vuuden kannalta. Varsinaisten vakuutusyhtiöiden lisäksi alaan oleellisesti liittyviä tahoja ovat Liikennevakuutuskeskus ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

### 2.2.1 Kotimaiset vakuutusyhtiöt

Asiakkaan pääasiallinen liikennevakuutusta tarjoava taho on siis vakuutusyhtiö, joista tähän työhön käsiteltäviksi valikoitiin Fennia, Folksam, If, LähiTapiola, OP-Vakuutus, Pohjantähti, POP-Vakuutus ja Turva. Kyseiset vakuutusyhtiöt ovat kenties henkilöasiakkaan näkökulmasta tunnetuimpia ja ne vakuuttavakin valtaosan Suomen ajoneuvoista. Kotimaisia vakuutusmarkkinoita voisikin kokonaisuudessaan kutsua miltei kolmen kaupaksi, sillä vuonna 2014 kolmen suurimman vakuutusyhtiön eli OP-ryhmän, LähiTapiola-ryhmän ja If-konsernin yhteenlaskettu markkinaosuus kaikesta vahinkovakuutustoiminnasta oli 81,3 prosenttia (Finanssialan Keskusliitto 2015, 8). Seuraavassa on esitelty perustietoa työhön valikoiduista vakuutusyhtiöistä:

- **Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia** (*jäljempänä Fennia*) on asiakkaidensa omistama Fennia -konserniin kuuluva vahinkovakuutusyhtiö (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2016a). Vuonna 1882 Palovakuutusosakeyhtiö Fenniana perustettu Fennia on Suomen vanhin vahinkovakuutusyhtiö (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2016b).
- **Folksam Vahinkovakuutus Oy** (*jäljempänä Folksam*) on kuulunut ruotsalaiseen Folksam Sak -konserniin vuodesta 2012 alkaen. Yhtiön juuret ovat vuonna 1925 perustetussa Ömsesidiga Försäkringsföreningen Svensk-Finland-vakuutusyhtiössä, joka on sittemmin toiminut vuodet 2001-2008 Veritas Vahinkovakuutus Oy:nä ja vuodet 2009-2011 Aktia Vahinkovakuutus Oy:nä (Folksam Vahinkovakuutus Oy 2016b).
- **If Vahinkovakuutusyhtiö Oy** (*jäljempänä If*) on vuonna 1999 ruotsalaisen Skandian ja norjalaisen Storebrandin vahinkovakuutustoimintojen fuusion myötä perustettu vakuutusyhtiö, johon myöhemmin liittyi myös Sampo-konserni vahinkovakuutustoimintansa osalta. Vuonna 2004 kokokaan Sampo-konsernin omistukseen siirtynyt If on Pohjoismaiden johtava vahinkovakuutusyhtiö (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016).
- **LähiTapiola Vahinkovakuutus** (*jäljempänä LähiTapiola*) kuuluu asiakkaidensa omistamaa LähiTapiola-ryhmään, jonka historia ulottuu vuonna 1857 perustettuun Paloapuyhtiöön. Nykyisen muotonsa ryhmä sai vuonna 2013 silloisten Tapiolan ja Lähivakuutuksen fuusiosta
- **OP Vakuutus Oy** (*jäljempänä OP Vakuutus*) on osa OP-ryhmää ja oli 4.4.2016 saakka Pohjola Vakuutus Oy (OP 2016b), jonka juuret ovat vuonna 1891 perustetussa Palovakuutusosakeyhtiö Pohjolassa (OP 2016a).



- **Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö** (*jäljempänä Pohjantähti*) perustettiin 1896 Hämeenläänin Paloapuyhdistyksenä. Nykyisen nimensä asiakkaidensa omistama yhtiö sai vuonna 1996 (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2016).
- **Suomen Vahinkovakuutus Oy** (*jäljempänä POP Vakuutus*) toimii vahinkovakuutusmarkkinoilla nimellä POP Vakuutus ja yhtiö on aloittanut toimintansa vuonna 2012 (Suomen Vahinkovakuutus Oy 2011). Kilpailijoistaan poiketen yhtiö toimii ainoastaan verkossa eikä sillä näin ollen ole ainuttakaan fyysistä konttoria (Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016b).
- **Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva** (*jäljempänä Turva*) on perustettu vuonna 1910 nimellä Hämeen Työväen Keskinäinen Paloapuyhdistys (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2016a). Turva on keskinäisenä yhtiö asiakkaidensa omistama (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2016b).

## 2.2.2 Liikennevakuutuskeskus

Kotimaisten liikennevakuutuksia myyvien vakuutusyhtiöiden yhteistyöelimenä toimii Liikennevakuutuskeskus, joka myös viimekädessä turvaa liikennevahingon kohteeksi joutuneen oikeudet. Liikennevakuutuskeskus myös kerää tilastotietoa liikenneonnettomuuksista pyrkien näin edistämään liikenneturvallisuutta sekä antaa liikennevakuuttamista ja korvaustoimintaa yhdenmukaistavaa ohjeistusta vakuutusyhtiöille (Liikennevakuutuskeskus 2016c).

Vakuutusyhtiöiden myymien toistaiseksi voimassaolevien liikennevakuutusten lisäksi Suomessa voi ostaa lyhyeksi ajaksi Liikennevakuutuskeskuksen tarjoaman siirtovakuutuksen. Tämä siirtovakuutus on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín myöntämän siirtoluvan edellytys maksetun ajoneuvoveron ohella. Toisin kuin vakuutusyhtiöiden myöntämät jatkuvat liikennevakuutukset on siirtolupa – sekä näin ollen myös siirtovakuutus – aina määräaikainen tarkoituksenaan toimia tieliikenteeseen tarvittavana lainsäädännön vaatimana tunnuksena ja turvana eräiden lyhytkestoisten siirtymien ajan. Näitä siirtymiä ovat esimerkiksi ajoneuvon katsastukseen tai korjaamolle siirtäminen, ajoneuvon esittely ja liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon siirto talvisäilytyspaikkaan. Siirtovakuutus on kiinteähintainen maksaen moottoriajoneuvoille ensimmäiseltä päiväältä kymmenen ja tämän jälkeisiltä kuusi euroa; perävaunun siirtovakuutus on ilmainen. Siirtovakuutus voidaan myöntää korkeintaan seitsemäksi päiväksi (Liikennevakuutuskeskus 2015a).

Eräs Liikennevakuutuskeskuksen keskeisimmistä tehtävistä on toimia Suomen puolesta liikennevakuuttamisen ja korvaustoiminnan kansainvälisten sopimusten ja yhteistyön parissa. Tärkeimmät Liikennevakuutuskeskuksen hallinnoimat sopimukset ovat Pohjoismai-

den, pois lukien Islanti, kahdenkeskiset vastuusopimukset ja niin kutsuttu Vihreän kortin yleissopimus (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 167).

Liikennevakuutuskeskus toimii myös vahingonkorvauksena, mikäli Suomessa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo aiheuttaa liikennevahingon muussa Euroopan talousalueen valtiossa tai muualta talousalueelta tullut ajoneuvo, joka ei kotimaansa lainsäädännön mukaisesti ole vakuuttamisvelvollisuuden alainen, aiheuttaa vahingon Suomessa (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 169).

### **2.2.3 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi**

Viranomaisena Suomen liikennejärjestelmässä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, jonka tehtäviin kuuluu muun muassa liikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden kehittäminen sekä vastata ajoneuvojen rekisteröinnistä (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016e).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myöntää myös vakuutusyhtiöille ajoneuvojen vakuuttamistoimintaan sidoksissa olevia rekisteröintioikeuksia. Nämä oikeudet antavat vakuutusyhtiöille mahdollisuuden tehdä rekisteröintitoimenpiteitä asiakkaidensa ajoneuvoille muutamia poikkeuksia, kuten esimerkiksi kuolinpesärekisteröintejä ja osoitemuutoksia yksittäisinä tapahtumina, lukuun ottamatta (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2010, 10). Trafi myös ylläpitää ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmää eli ATJ:tä, jonka kautta vakuutusyhtiöt ja muut rekisteröintejä suorittavat tahot voivat tehdä rekisteröintitoimenpiteitä internetin välityksellä (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2010, 3).

### **2.3 Liikennevakuutuksen voimassaolo**

Liikennevakuutusasetuksen 3 §:n mukaisesti vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä myöntämästä ja ylläpitämästä siltä haettua liikennevakuutusta, joten liikennevakuutus on tätä tulkiten voimassa toistaiseksi. Asiakas sen sijaan voi irtisanoa ajoneuvorekisterissä olevan moottoriajoneuvon liikennevakuutuksen kirjallisesti milloin tahansa. Tällöin irtisanojan on tosin liikennevakuutusasetuksen §:n 3a mukaisesti esitettävä todistus uuden liikennevakuutuksen ottamisesta seitsemän päivän sisällä irtisanomisilmoituksen jättämäisestä. Rekisteröimättömän moottoriajoneuvon liikennevakuutuksen päättämistä varten ei tarvitse tätä vastoin ottaa uutta liikennevakuutusta. Liikennevakuutus päättyy myös ilman erillistä irtisanomista, mikäli ajoneuvorekisteriin merkitty vakuutuksenottaja ei ole enää omistaja- tai haltijasuhteessa vakuutettuun ajoneuvoon tai se poistetaan lopullisesti ajoneuvorekisteristä (Liikennevakuutuskeskus 2015b).

Lopullinen poisto päättää myös rekisteritunnuksen voimassaolon katkaisten näin liikennevakuutuksen voimassaolon lisäksi myös ajoneuvoverovelvollisuuden. Kerran rekisteristä lopullisesti poistettua ajoneuvoa ei ole enää mahdollista viedä uudestaan ajoneuvorekisteriin. Poistajan intressin ollessa ainoastaan välttyä liikennevakuutusmaksuilta sekä ajoneuvoverolta ajoneuvon ollessa käyttämättömänä hänen on myös mahdollista tehdä ajoneuvolleen tavallinen liikennekäytöstä poisto, jonka ajalta mainittuja ei tarvitse maksaa (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015a).

Eurooppaa on pyritty yhtenäistämään kaiken muun ohella myös liikennevahinkojen uhrien turvan parantamiseksi, joista viimeisin merkittävä ponnistus on direktiivi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta (2009/103/EY; *jäljempänä liikennevakuutusdirektiivi*). Suomalaisen yhtiön myöntämä liikennevakuutus on direktiivin mukaisesti voimassa koko Euroopan talousalueella paremman vakuutusturvan periaatteella. Tämä tarkoittaa sitä, että talousalueella aiheutunut liikennevahinko korvataan joko vahingon sattumismaan tai vahingon aiheuttajan kotimaan korvaussäännösten mukaisesti niiden ollessa kärsineen osapuolen kannalta edullisemmat (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 176).

Kaikki Euroopan talousalueen valtiot kuuluvat Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission alaiseen Vihreän kortin järjestelmään, jonka hallinnollinen keskuselin on Brysselissä toimiva Council of Bureaux. Talousalueen valtioiden lisäksi järjestelmään kuuluvat sen ulkopuolisista valtioista Albania, Andorra, Bosnia ja Hertsegovina, Iran, Israel, Kroatia, Makedonia, Marokko, Moldova, Montenegro, Serbia, Tunisia, Turkki, Ukraina, Valko-Venäjä, Venäjä sekä Sveitsi (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 176).

Itse Vihreä kortti on nimensäkin mukaisesti vihreälle paperille painettu dokumentti, joka todentaa ulkomaalaiselle viranomaiselle ajoneuvolla olevan liikennevakuutuksen kotimaassaan. Kortti ei laajenna kotimaisen liikennevakuutuksen voimassaoloaluetta Euroopan talousalueen ulkopuolisiin valtioihin, vaan kussakin sopimusmaassa on oma Liikennevakuutuskeskusta vastaava toimisto, joka käsittelee toimialueellaan sattuneet ulkomaalaisvahingot (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 176).

Vihreän kortin ulkopuolisissa maissa kotimainen liikennevakuutus tai kortti ei tuo minkäänlaista turvaa, vaan ajoneuvo on liikennevakuuttamaton. Lähdettäessä moottoriajoneuvolla järjestelmän ulkopuolisiin maihin on näin ollen erityisen tärkeää selvittää maakohtaisesti etukäteen, miten kunkin maan liikennevakuutusjärjestelmä toimii. Esimerkiksi kotimaisesta liikennevakuutuksesta tuttu kuljettajan suoja puuttuu monien maiden liikennevakuutus-

ta ja on sen sijaan upotettu erinäisiin ajoneuvovakuutuksiin (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 176).

Suomeen järjestelmän ulkopuolisista maista moottoriajoneuvoilla saapuvat henkilöt tai yritysten edustajat ottavat tulliviranomaisen Liikennevakuutuskeskuksen lukuun myöntämän rajavakuutuksen. Tämä on sisällöltään ja hinnaltaan kotimaisillekin asiakkaille myönnettävää siirtovakuutusta vastaava ollen näin määräaikainen ja ainoastaan lyhytaikaiseen käyttöön tarkoitettu (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 167).

## 2.4 Liikennevakuutuksen hinta

Asiakkaan tulisi voida tarkistaa maksutekijöiden vaikutus oman liikennevakuutuksensa vakuutuskirjasta ja ennen liikennevakuutustarjouksen hyväksymistä hänelle annettavasta tuote-esitteestä. Henkilöasiakkaan liikennevakuutuksen vuosimaksu muodostuu vakuutusmatemaattisten tekijöiden ja vakuutuksenottajan henkilökohtaisen vakuutus- ja vahinkohistorian vaikutuksesta (Pulli 4.4.2016). Yritysasiakkaiden osalta vakuutuksen hinnoittelu on vapaampaa, mutta vakuutusyhtiön on tarvittaessa kyettävä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä (512/2002; jäljempänä *bonusasetus*) 3 §:n mukaisesti tarvittaessa todentamaan Vakuutusvalvontavirastolle vakuutuksen hinnan riskivastaavuus ja yritysasiakkaan vahinkohistorian vaikutus.

Liikennevakuutuksen hinnan määrittelemisessä käytettävät vakuutusmatemaattiset tekijät jaetaan ylätasoon sekä ajoneuvoikohtaisiin ja yleisiin tekijöihin. Ylätasolla liikennevakuutuksen hintaan vaikuttavat ajatut kilometrit, asutustiheys sekä liikenteen laatu. Vaikuttimista asutustiheys näkyy esimerkiksi taajama- ja haja-asutuksen eroavissa hinnoissa ja liikenteen laadulla tarkoitetaan kevyen ja raskaan ajoneuvon erilaista hinnoittelua. Ajoneuvoikohtaisia tekijöitä ovat esimerkiksi ajoneuvon moottorin teho ja ajoneuvon paino sekä raskaassa linja-autoliikenteessä bussin paikkaluku. Yleisesti liikennevakuutuksen hintatasoon vaikuttaa sairaanhoito- ja korjauskustannukset ja vakavien henkilövahinkojen määrä (Pulli 4.4.2016).

Bonusasetuksen 5 § velvoittaa vakuutusyhtiöt toimittamaan vuosittain vahinkotilastot Liikennevakuutuskeskukselle, joka tästä yhtiöittäin anonymistia materiaalista laskee vuosikohtaiset liikennevahinkotilastot maanlaajuisesti. Nämä tilastot ovat julkisia ja saatavilla ilmaiseksi Liikennevakuutuskeskuksen verkkosivuilta ja sisältävät asiakkaan näkökulmas-

ta varmastikin mielenkiintoista tietoa esimerkiksi eri automallien ja asuinkuntien liikennevahinkoalttiudesta (Liikennevakuutuskeskus 2016b).

Vakuutus- ja vahinkohistoria on bonusasetuksen 2 §:n tarkoittama kooste henkilöasiakkaan vakuuttamien ajoneuvojen vakuutuskausien muodostamasta ketjusta, jonka perusteella vakuutusyhtiö laskee käytössään olevan bonustaulukkonsa mukaisesti henkilöasiakkaan liikennevakuutuksen bonusalennuksen (Pulli 4.4.2016). Tämä vakuutus- ja vahinkohistoria on bonusasetuksen 4 §:n mukaisesti siirrettävissä toiseen saman vakuutuksenottajan tai hänen puolisonsa laadultaan ja käyttöluokaltaan vastaavan ajoneuvon liikennevakuutuksen käyttöön. Ajoneuvon laadulla viitataan ajoneuvoluokkiin, joita ovat esimerkiksi autot, mopot ja moottoripyörät sekä museoajoneuvot (Liikenteen turvallisuusvirasto 2015b). Ajoneuvon käyttöluokkia ovat vastaavasti yksityinen käyttö, vuokraus ilman kuljettajaa, ajonopetuskäyttö, myyntivarastokäyttö sekä luvanvaraisen ajoliikennetoiminnan käyttö (Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi 2010, 58).

Samalla henkilöasiakkaalla on mahdollista olla useita vakuutus- ja vahinkohistoriakokonaisuuksia, mikäli hänellä on esimerkiksi ollut useita eri ajoneuvoja samanaikaisesti. Vakuutusyhtiön tulee bonusasetuksen 5 § mukaisesti säilyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatietoja historian viimeisimmän vakuutuksen päättymisvuotta seuraavien viiden kokonaisen vuoden ajan. Tämän määräajan täytyessä on vakuutusyhtiökohtaisesti päätettävissä, mikäli vakuutus- ja vahinkohistoriaa säilytetään edelleen (Pulli 4.4.2016).

## **2.5 Vakuuttamaton ajoneuvo**

Moottoriajoneuvon rekisteröitäessä rekisteröintiä suorittava toimija joko hakee Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín sähköisen ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän vakuutustietovarastosta etukäteen otetun liikennevakuutuksen tai luo kokonaan uuden. Lähtökohtaisesti Suomessa ei näin ollen pitäisi olla mahdollista omistaa rekisteröintivelvollisuuden alaista moottoriajoneuvoa ilman liikennevakuutusta (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016d, 18).

Liikennevakuutuksen ottaminen saattaa kuitenkin lykkääntyä, mikäli moottoriajoneuvon uusi omistaja laiminlyö liikennevakuuttamis- ja rekisteröintivelvollisuutensa eikä rekisteröi ajoneuvoa nimiinsä seitsemän päivän kuluessa. Velvollisuuden laiminlyönnin tullessa ilmi, esimerkiksi viranomaisen havaitessa ajoneuvon liikenteessä, Liikennevakuutuskeskus perii laiminlyönti- eli niin kutsuttua hyvikemaksua vakuuttamattomalta ajalta. Tämän hyvikemaksu on ensimmäiseltä neljältä vakuuttamattomalta kuukaudelta kolme - ajoneuvon ai-

heutettua liikennevahingon kuusi - ja tätä ylimenevältä ajanjaksolta kaksi kertaa keskimääräisen liikennevakuutusmaksun suuruinen (Liikennevakuutuskeskus 2015c).

### **3 Liikennevakuuttamisen erityistilanteita**

Vakuutusmyyjän tai muun alan asiakaspalvelijan rooli ei ole aina helpoin ja ehkä miellyttävinkään. Asiakkaan astuessa sisään konttorille tai soittaessa vaihteeseen hän tuskin odottaa vähempää kuin mitä asiantuntevinta palvelua hänen ongelmastaan riippumatta. Vakuutusyhtiön edustajan on tällöin osattava antaa täsmälliset ja oikeat vastaukset tavalla, joka herättää luottamusta ja pohjaa täten hyvää asiakassuhdetta. Hallittavia tuotteita on useita ja näiden tuotteiden vakuutusehdoista puhuttaessa liikutaan varmastikin yhtiöstä riippumatta sadoissa - ellei jopa tuhansissa - sivuissa muusta materiaalista puhumatta-kaan.

Liikennevakuutus vaikuttaakin varmasti aloittelevalle myyjälle mukavalta välipalalta tuotteen vakuutusehtojen ollessa usein vain muutaman sivun mittaisia. Ehtojen ulkopuolelle jää kuitenkin usein koko joukko erityistilanteita, joiden ymmärtäminen saattaa vaatia tutustumista monen eri tahon materiaaleihin hyvän asiakaskokemuksen tarjoamiseksi. Tähän päälukuun onkin koottu vastaukset erään vakuutusyhtiön puhelinpalvelukeskuksen myyntineuvottelijoiden haasteellisiin liikennevakuuttamiseen liittyviin kysymyksiin.

#### **3.1 Suomalainen ulkomaalaisen yhtiön asiakkaana**

Kotimaisen liikennevakuutusyhtiön asiakkaalla on liikennevakuutuslain 18 §:n perusteella oikeus saada todistus vakuutus- ja vahinkohistoriansa viideltä viimeisimmältä vuodelta olettaen tietenkin, että asiakkaalla on ollut liikennevakuutus voimassa näiden vuosien aikana. Todistuksen kirjoittavan vakuutusyhtiön tulee toimittaa se asiakkaalle tai hänen ilmoittamalleen vakuutusyhtiölle viidentoista päivän kuluessa. Nämä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset tunnetaan myös bonustodistuksina (Pulli 4.4.2016).

Todistuksen kirjoittamishetkestä alkaen vakuutus- ja vahinkohistorian voimassaolo Suomessa lakkaa ja sen muodostama bonusalennus poistetaan mahdollisesti voimaan jäävältä kotimaiselta liikennevakuutukselta (Pulli 4.4.2016). Todistuksen kirjoittaminen käytännössä vastaa siis vakuutus- ja vahinkohistorian siirtoa henkilöasiakkaan johonkuhun toiseen ajoneuvoon.

Bonustodistusten pääasiallinen käyttötarkoitus on kertoa liikennevakuutusdirektiivin kohdan 28 vaatimuksen mukaisesti toisessa Euroopan talousalueen valtiossa toimivalle liikennevakuutusyhtiölle asiakkaan vakuutuksen vahingottomuudesta. Direktiivin mukaan todistus on pakko myöntää, mutta vakuutusyhtiölle toimitettavaa todistusta ei ole pakko huomioida vakuutuksen vuosimaksua laskettaessa, joten valtio- ja yhtiökohtaisiakin eroja

saattaa esiintyä. Suomessa todistus voidaan hyväksyä liikennevakuutuksen hintaa alentavaksi seikaksi, mikäli siitä käy ilmi ulkomaalaisen liikennevakuutuksen voimassaoloaika ja vahingottomat vuodet (Pulli 4.4.2016).

### **3.2 Liikennevakuutusmaksun takautuva perintä**

Toisinaan asiakaspalvelussa, vakuutuskäsittelyssä tai muutoin tulee ilmi tilanteita, jossa asiakas on ottanut liikennevakuutuksen ajoneuvolleen asianmukaisesti, mutta vakuutusmaksua ei syystä tai toisesta ole veloitettu vakuutuksen voimassaolon ajalta. Liikennevakuutus on saattanut vaikkapa jäädä viemättä vakuutusyhtiön vakuutustietokantaan (Pulli 4.4.2016).

Liikennevakuutuksen ollessa lakisääteinen vakuutus vakuutusyhtiöllä on alkanut korvausvelvollisuus asiakkaan hyväksytyä tarjouksen ajoneuvon liikennevakuutuksesta ja tästä on myös vastavuoroisesti alkanut asiakkaan maksuvelvollisuus vakuutusyhtiön tarjoamasta palvelusta. Liikennevakuutuksesta tulee bonusasetuksen 3 §:n mukaisesti periä kannettavaa riskiä vastaavaa maksua, joka on tarpeen vaatiessa pystyttävä todistamaan Vakuutusvalvontavirastolle. Tällöin liikennevakuutusmaksu on sen jäädessä veloittamatta perittävä takautuvasti myös sellaisissa tilanteissa, joissa asiakas ei ole saanut laskua vakuutusyhtiön virheestä johtuen. Takautuvasti perittävää velkaa ei voida antaa anteeksi liikennevakuutusmaksun ollessa tämän pakollisen vakuutuksen perusainesosa. Myöskään alennus ei tule kyseeseen, sillä liikennevakuutuksen hinnoittelun on oltava yhdenvertaista (Pulli 4.4.2016).

Liikennevakuutusmaksu peritään takautuvasti viiden vuoden ajalta. Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE on tätä vastoin vaatinut, että liikennevakuutusmaksun takautuvassa perinnässä noudatettaisiin vakuutussopimuslain 46 §:n kolmen vuoden vanhentumisajan mukaisesti. Vakuutusyhtiöt ovat kuitenkin katsoneet vakuutussopimuslain olevan toissijainen eivätkä noudata tätä vaatimusta liikennevakuutuksen osalta (Pulli 4.4.2016). Tämä käytäntö nojaa lakiin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta (706/2007), jonka 20 §:n mukaan julkinen saatava vanhentuu viiden vuoden kuluttua sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu, ja muussa tapauksessa sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on erääntynyt.

Lakia verojen ja maksujen täytäntöönpanosta sovelletaan lain 1 §:n mukaisesti veroihin ja julkisiin maksuihin - sekä niille säädettyihin viivästyskorkoihin ja korotuksiin - ja muihin julkisoikeudellisiin tai niihin rinnastettavissa oleviin saataviin. Julkisoikeudelliseen saatavaan rinnastettavuus edellyttää lain 3 §:n mukaan tämän saatavan suoraa ulosottokelpoisuutta



eli ilman ulosottokaaren (705/2007) 2 luvun 2 §:n mukaista ulosottoperustetta, kuten esimerkiksi tuomioistuimen riita- tai rikosasiassa antamaa tuomiota.

Vakuutuslainsäädännön (534/1994) 40 §:ssä säädetään, että mikäli jatkuvan vahinkovakuutuksen vakuutusehdoissa on määrätty vakuutuksenantajan vastuun jatkuvan ennen vakuutuskauden päättymistä vaikka vakuutuskautta koskevaa maksua ei olisikaan määräämisenä suoritettu vakuutuksenantaja saa periä vakuutusmaksun viivästyskorkoineen ulosottoimien ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään edellyttäen, että vakuutuksenantaja on tehnyt tästä merkinnän vakuutusmaksua koskevaan laskuun. Liikennevakuutusasetuksen 3 §:n mukaan vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä pitämästä voimassa siltä haettua liikennevakuutusta, joten ehtokohta vakuutusyhtiön velvollisuuden jatkumisesta maksamattomuustilanteessa on vakuutuslainsäädännön mukaisesti järjestään jokaisen vakuutusyhtiön liikennevakuutusehdoissa.

### **3.3 Kevyet sähköiset moottoriajoneuvot**

Vuoden 2016 alusta Suomenkin liikenteessä voi nähdä jo monen muun eurooppalaisen suurkaupungin kaduilta tuttuja kevyitä sähköisiä kulkuneuvoja, kuten esimerkiksi Segway-merkkisiä henkilökuljettimia. Nämä uudenlaiset kulkuneuvot jaetaan jalankulkua avustaviin tai jopa kokonaan korvaaviin liikkumisvälineisiin, kevyisiin sähköajoneuvoihin sekä sähkömoottoreilla varustettuihin polkupyöriin (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a).

Jaottelun ryhmistä ensimmäiseen, jalankulkua avustaviin tai korvaaviin liikkumisvälineisiin, katsotaan kuuluvan moottoritehoiltaan korkeintaan yhden kilowatin ajoneuvot, joiden huippunopeus on korkeintaan 15 kilometriä tunnissa (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a). Kilowatit ja nopeudet saattavat olla tekniikkaan vihkiytymättömille sangen abstrakteja termejä, mutta käsityksen näiden liikkumisvälineiden todellisesta vauhdista saa suhteuttamalla niitä esimerkiksi mopojen vastaaviin rajoitteisiin. Sähkömoottorilla varustetuilla mopoilla rajoitus on moottoritehon osalta neljä kilowattia ja huippunopeuden osalta 45 kilometriä tunnissa. Polttomoottorilla varustetun mopon osalta moottoriteholla ei ole rajoitusta vaan saman 45 kilometrin huippunopeuden lisäksi rajana käytetään mopon moottorin sylinteritilavuutta (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015b). Sylinteritilavuus ja moottorin teho eivät tosin ole suoraan verrannollisia keskenään, mutta joka tapauksessa asian hahmottamisen kannalta jalankulkua avustavista tai korvaavista liikkumisvälineistä puhuttaessa kyse on siis jotakuinkin kolme kertaa mopoja verikkaemmin kulkevista menopeleistä.

Keuyen sähköisen liikkumisvälineen huippunopeuden ylittäessä jalankulkua avustavan tai korvaavan luokituksen sallitun 15 kilometrin tuntivauhdin ylärajan, mutta jäädessä alle 25 kilometrin tunnissa, on kyseessä kevyt sähköajoneuvo, mikäli laite on alle 80 senttimetriä leveä. Siinä missä jalankulkua avustavilla tai korvaavilla liikkumisvälineillä on nimensäkin mukaisesti oikeus kulkea jalkakäytävällä, kevyillä sähköajoneuvoilla noudatetaan pyöräilyn pelisääntöjä eli kuljetaan mahdollisuuksien mukaan pyöräteillä. Teknisten vaatimusten osalta kevyissä sähköajoneuvoissa on myös oltava punainen heijastin ajoneuvon takaosassa sekä etuvalo, joita siis jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä käytettäessä ei vaadita (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a).

Ryhmistä viimeinen, sähkömoottorilla varustetut polkupyörät, jaetaan vielä kahtia: sähköavusteisiin ja täysmoottoroituihin. Sähköavusteiset polkupyörät noudattavat kilowatti- ja huippunopeusrajoituksiltaan kevyiden sähköajoneuvojen kanssa samaa yhden kilowatin ja 25 kilometriä tunnissa huippunopeuden sääntöä, mutta niitä ei ole rajoitettu leveytensä perusteella. Kummassakin tapauksessa noudatetaan lisäksi polkupyörän tavanomaisia teknisiä vaatimuksia, joten pyörässä on oltava torvi, etuvalo sekä heijastimet edessä, takana ja sivuilla (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a).

Täysmoottoroitu polkupyörä eroaa sähköavusteisesta siten, että moottoroitu polkupyörä kulkee eteenpäin myös ilman lihasvoimaa siinä missä sähköavusteinen vaatii aina polkemista. Tällaisesta itsenäisesti kulkevassa moottoroidussa polkupyörässä moottorin sallittu enimmäisteho on 250 wattia eli neljäsosa sähköavusteisen polkupyörän moottorin enimmäistehosta (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a).

Kevyet sähköiset moottoriajoneuvot ovat täysmoottoroituja polkupyöriä lukuun ottamatta vapautettu liikennevakuuttamisvelvollisuudesta (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a). Muun kuin täysmoottoroidun polkupyörän vahinko voidaan korvata kuljettajan vapaaehtoisesta tapaturmavakuutuksesta vahingon tapahtuessa kuljettajalle itselleen ja vapaaehtoisesta vastuuvakuutuksesta vahingon tapahtuessa muulle osapuolelle (Liikennevakuutuskeskus 2016a).

Asiakkaan tiedustellessa keuyen sähköisen moottoriajoneuvon liikennevakuuttamisvelvollisuutta häntä on tärkeää ohjeistaa ottamaan ajoneuvoa myyvältä taholta selvää ajoneuvon tehosta, huippunopeudesta sekä kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden yhteydessä myös ajoneuvon leveydestä. Asiakkaan ajoneuvon sopiessa johonkuhun kolmesta liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautetuista ryhmistä keskustelu voidaan ohjata vastuuja tapaturmavakuutusten pariin ja täysmoottoroitujen polkupyörien tapauksessa tarjota liikennevakuutusta. Mikäli nämä tekniset raja-arvot kuitenkin ylittyvät, asiakas tulee ohjata

keskustelemaan rekisteröinti- ja katsastusviranomaisen kanssa ajoneuvon käytöstä ja sen mahdollisista rajoitteista (Pulli 4.4.2016).

### 3.4 Moottoriurheilu

Moottoriurheilua voisi pitää Suomessa jääkiekon ohella koko kansan viihteenä F1- ja ralli- kilpailujen vetäessä vuodesta toiseen suuria yleisöjä television ääreen. Henkilökohtaisempaan moottoriurheilun huuma voidaan kokea esimerkiksi työpaikan pikkujoulujen mikroautoajelun muodossa tai vaikkapa osallistumalla aloituskynnykseltään matalaan jokamiehenluokkakilpailuun kotikutoisella ralliautolla. Liikennevakuuttamisvelvollisuudesta on kuitenkin syytä ottaa selvää ennen istahtamista ralliauton rattiin.

Liikennevakuutuslain 2 § jättää lain tarkoittaman liikenteen ulkopuolelle muun muassa muulta liikenteeltä rajatut kilpailualueet. Lakia sovelletaan siten, että sekä alueen kilpailullisen käyttötarkoituksen että eristämisen muulta liikenteeltä ja sivullisilta on tapahduttava yhtäaikaaisesti (Liikennevakuutuskeskus 2001, 1). Suoranaisesti kuitenkin mikään suomalainen kilparata ei välttämättä täytä näitä kriteereitä (Pulli 4.4.2016).

Kilpailuja järjestävät tahot tarjoavat - tai jopa vaativat - usein kilpailijoita ottamaan kyseisen moottoriurheilulajin lisenssivakuutuksen tai vähintäänkin vapaaehtoisen tapaturmavakuutuksen. Nämä eivät kuitenkaan päde liikennevahingon sattuessa, sillä liikennevakuutuslain 2 luvun 4 §:n mukaisesti ajoneuvon liikenteeseen käytöstä aiheutunut vahinko korvataan nimenomaan liikennevakuutuksesta eikä täten esimerkiksi järjestäjän lisenssivakuutuksesta. Lisenssi- ja tapaturmavakuutusten luonne osana kilpailutoiminnan vakuutus- turvaa onkin olla täydentävä korvaten vaikkapa öljyläikkään liukastumisen varikolla. Mikäli liikennevakuuttamaton ajoneuvo aiheuttaa puutteellisen eristyksen kilpailualueella liikennevahingon, Liikennevakuutuskeskus korvaa syyttömälle osapuolelle aiheutuneen henkilö- tai omaisuusvahingon. Ajoneuvon kuljettajalle itselleen sattunutta henkilövahinkoa ei kuitenkaan korvata, kuten asianmukainen liikennevakuutus tekisi. Liikennevakuutuskeskus perii ajoneuvonsa vakuutusvelvollisuuden laiminlyöneeltä kuskilta lisäksi hyvikemaksun (Liikennevakuutuskeskus 2011, 1-2).

Osallistuakseen moottoriurheilukilpailuun rekisteröimättömällä ajoneuvolla asiakkaan tulee hakea siirtolupaa ensimmäiseen kilpailuun osallistuessaan Tullilta ja tätä seuraaviin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta. Lupa myönnetään ainoastaan Suomessa rekisteröidyn ajoneuvourheilun valtakunnallisen keskusjärjestön kilpailukalenteriin kuuluvaan kilpailuun (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016c). Muutoin noudatetaan tavanomaisia siirtoluvan vaatimuksia, joten ajoneuvosta tulee lisäksi suorittaa Trafim määräämä ajoneu-

vovero sekä ottaa sille joko Liikennevakuutuskeskuksen myöntämä siirtovakuutus tai jatkuva liikennevakuutus vakuutusyhtiöstä (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016b).

Siirtovakuutus on usein asiakkaalle edullisin vaihtoehto kilpa-ajoneuvon vakuutusta varten rekisteröimättömien ajoneuvojen liikennevakuutusten ollessa - toki vakuutusyhtiöstä riippuen - vuosimaksultaan varsin kalliita verrattuna vastaaviin rekisteröityihin ajoneuvoihin eikä niiden hinnoittelun osalta käytetä bonusjärjestelmää. Näin ollen siirtovakuutusta on syytä ehdottaa asiakkaalle ensisijaisena vakuuttamismuotona, mikäli osallistuttava kilpailu täyttää siirtoluvan vaatimukset ja kyseessä on kertaluontoinen tai harvoin toistuva tapaus. Usein kilpailtaessa tai muutoin ajettaessa vakuutusyhtiön myöntämä jatkuva liikennevakuutus saattaa kuitenkin tulla pidemmän päälle halvemmaksi (Pulli 4.4.2016).

## 4 Vakuutus- ja vahinkohistoria- eli VVH-järjestelmä

Henkilöasiakkaan liikennevakuutuksen hintaa alentavasta ja eri vakuutusyhtiöiden välillä ajoneuvon vakuutuksen myötä siirtyvästä vakuutus- ja vahinkohistoriasta puhutaan kansan keskuudessa usein yksinkertaisesti liikennevakuutuksen bonuksena. Termit eivät kuitenkaan ole toistensa synonyymejä, sillä bonus on vakuutus- ja vahinkohistoriasta muodostuva ja asiakkaalle näkyvä lopputuote, joka saattaa eri yhtiöiden laskentatavasta riippuen tuoda saman vakuutus- ja vahinkohistorian pohjalta eri alennusprosentin. Liikennevakuutusten parissa työskentelevät henkilöt tapaavat usein käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriasta VVH-lyhennettä (Pulli 4.4.2016).

VVH- ja bonustermien eroavaisuudet voivatkin tulla vakuutusmyyjän kannalta kiusallisella tavalla esiin asiakkaan hyväksytyä vakuutustarjouksen, mikäli tarjouksen hinta on laskettu asiakkaan edellisen yhtiön vakuutus kirjalla ilmoitetun prosenttialennuksen perusteella eikä tekemällä tietokantakyselyä kotimaisten vakuutusyhtiöiden yhteisestä VVH-järjestelmästä, joka tuttavallisemmin tunnetaan VVH-Pönttönä (Pulli 4.4.2016).

### 4.1 Bonustaulukoiden vertailu

Bonusasetuksen 2 §:n mukaisesti jokaisella yhtiöllä tulee olla käytössä taulukko, josta käy ilmi vahingottomien vuosien vaikutus vakuutusmaksuun. Tätä asetusta edeltänyt Sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä bonusjärjestelmästä (618/2001; jäljempänä *vanha bonusasetus*) vaati asetuksen 3 §:n mukaisesti vakuutusyhtiöt käyttämään lain liitteenä ollutta bonustaulukkoa. Tällöin sama VVH toi jokaisen yhtiön liikennevakuutukselle saman alennusprosentin, mutta uuden bonusasetuksen 2 § antoi vakuutusyhtiöille mahdollisuuden käyttää myös muuta vastaavaa säännöstöä, jonka seurauksena bonuslaskennassa on alkanut esiintymään eroavaisuuksia.

Ymmärtääkseen bonusjärjestelmän hienompia nyansseja myyjän on ensin hallittava perusasiat yhtiöiden välisissä eroavaisuuksissa liikennevakuutuksen bonusta koskien. Kukin kotimainen vakuutusyhtiö ilmoittaa pääsääntöisesti bonustaulukkonsa ja sen mukaisen bonuksen kehityksen liikennevakuutustuotteensa vakuutusehdoissa.

Vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusehtojen mukaiset bonustaulukot on koottu yhtiöiden viimeisimpien liikennevakuutusehtojen mukaisesti tämän työn liitteeksi numero 2. Vertailun kukin rivi vastaa yhtä vuotta, jonka jälkeen bonusluokka ja bonusprosentti etenevät vahingottoman vakuutuskauden jälkeen sarakkeen yhtiön bonustaulukkoa alaspäin seu-

raavalle riville. Kunkin sarakkeen alin rivi kuvastaa sarakkeen yhtiön tarjoamaa korkeinta mahdollista alennusprosenttia. Taulukon soluissa pilkkua edeltää solussa esitetyn bonusluokan tunnus ja seuraa tämän bonusluokan oikeuttama alennusprosentti. Taulukosta on lihavoitu kunkin vakuutusyhtiön uutena alkavan vakuutus- ja vahinkohistorian aloittava bonusluokka.

Vertailusta on jätetty pois OP Vakuutuksen bonustaulukko, sillä yhtiö ei 1.1.2016 voimaan tulleissa ehdoissaan enää ilmoita tätä (OP Vakuutus Oy 2016, 3). Vertailun luettavuuden kannalta lisäksi Pohjantähden bonustaulukko puuttuu sen sisältäessä hurjat 72 luokkaa; tästä bonustaulukosta kerrottakoon kuitenkin se, että vastoin muille yhtiöille ominaista vuosittaista bonusluokan nousua heidän asiakkaansa liikennevakuutuksen bonus nousee neljännesvuosittain (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014, 7).

#### 4.2 Vahingottoman asiakkaan bonusturva

Eroavaisuudet yhtiöiden välillä eivät lopu vielä bonusluokkien määrään ja bonuksen kasvutahtiin, sillä vakuutuskaudelle kohdistuneen liikennevahingon bonusluokkaa alentava vaikutus voi olla erisuuruinen yhtiöstä riippuen. Jotkin yhtiöt tarjoavatkin tietyn ajanjakson korkeimmalla mahdollisella bonusalennuksella, eli tyypillisesti 70 prosentilla, vahingotta ajaneille asiakkaille eräänlaista bonusturvaa. Tällöin asiakkaan aiheuttama yksittäinen vahinko ei välttämättä pienennä bonusalennusta prosentuaalisesti vaan alentaa ainoastaan bonusluokan alennukseltaan vastaavalle, mutta vahinkokäyttäytymiseltään eroavalle, tasolle.

Kotimaiset liikennevakuutusyhtiöt tarjoavat bonusturvaa ja tyypillistä 70 prosentin bonusta suurempaa alennusta liikennevakuutusehtojensa mukaisesti asiakkailleen seuraavasti:

- **Fennia:** Ehdossa ei ole mainintaa 70 prosenttia ylittävästä bonuksesta tai bonusturvasta (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2010, 1-6).
- **Folksam:** 23 vahingottoman vuoden jälkeinen bonusalennus on 75 prosenttia, joka putoaa yhden vahingon johdosta bonusluokkaan 13 eli 70 prosentin alennukseen (Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015, 6)
- **If:** 17 vahingottoman vuoden jälkeinen bonusalennus on 75 prosenttia, joka putoaa yhden vahingon johdosta bonusluokkaan 10 eli 55 prosentin alennukseen. Lisäksi 18 vahingottoman vuoden jälkeinen bonusalennus on myös 75 prosenttia, joka putoaa yhden vahingon johdosta bonusluokkaan D eli ei laske prosentuaalisesti ol- lenkaan (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a, 2).

- **LähiTapiola:** 15 vahingottoman vuoden jälkeen asiakkaan bonusluokka putoaa yhden vahingon johdosta luokkaan 13–99 eli ei laske prosentuaalisesti ollenkaan (LähiTapiola-ryhmä 2015, 5).
- **OP Vakuutus:** Ehdoissa ei ole mainintaa 70 prosenttia ylittävistä bonuksesta tai bonusturvasta (OP Vakuutus Oy 2016, 1-4).
- **Pohjantähti:** Yhtiön maksimibonus on 70 prosenttia, joka saavutetaan kymmenessä vuodessa. Kymmenen vahingottoman vuoden jälkeen bonusalennus tippuu prosentuaalisesti 59 prosenttiin, 11 vahingottoman vuoden jälkeen 64 prosenttiin, 12 vahingottoman vuoden jälkeen 69 prosenttiin ja 13 vahingottoman vuoden jälkeen bonusalennus 11 vahingotonta vuotta vastaavalle tasolle eli ei laske prosentuaalisesti lainkaan (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014, 7).
- **POP Vakuutus:** Bonusalennus putoaa bonusluokissa 1–12 korkeintaan 15 prosenttia eli kolmen bonusluokan verran. Bonusluokissa 13–17 pudotus on kymmenen prosenttia eli kaksi bonusluokkaa. Bonusluokka 16, eli uutena alkaneen vakuutus- ja vahinkohistorian 11. vuosi, oikeuttaa 73 prosentin suuruiseen bonusalennukseen ja bonusluokka 17, joka on vastaavasti 12. vuosi, oikeuttaa 77 prosentin suuruiseen bonusalennukseen (Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016a).
- **Turva:** 15 vahingottoman vuoden jälkeen asiakkaan bonusluokka putoaa yhden vahingon johdosta luokkaan 13-99 eli ei laske prosentuaalisesti ollenkaan (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2015, 7).

### 4.3 Ajoneuvolajin merkitys

Vakuutus- ja vahinkohistoriaperusteista hinnoittelua käytetään jokaisen vakuutusyhtiön osalta bonusasetuksen mukaisesti henkilöasiakkaiden autojen sekä moottoripyörien liikennevakuutuksissa. Yhtiöiden valtavirrasta poiketen Folksam (Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015, 3), If (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a, 2) sekä Pohjantähti (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014, 8-9) tarjoavat tällaista hinnoitteluperustetta myös moottoripyökoneille ja traktoreille. Tehtäessä tarjoustä näiden yhtiöiden asiakkaille on tärkeää tehdä selväksi, mikäli myyjän edustama yhtiö ei tarjoa VVH-hinnoittelua, sillä tällaista hinnoittelua käyttämättömän yhtiön asiakas ei välttämättä ota kertynyttä vakuutus- ja vahinkohistoriaa huomioon hinnoittelussaan saati kerrytä sitä lisää (Pulli 4.4.2016).

Kenties tyypillisin ajoneuvolajikohtainen erityistapaus on kuitenkin moottoripyörän bonus. Moottoripyörien vakuutus- ja vahinkohistorian osalta moni vakuutusyhtiö tarjoaakin 20 prosentin lähtöbonusta sellaiseen liikennevakuutukseen, jonka yhteydessä asiakas alkaa kerryttämään uutta moottoripyörän vakuutus- ja vahinkohistoriaa. Aivan kaikki yhtiöt eivät kuitenkaan toimi näin, jonka lisäksi yhtiöiden välillä on eroja moottoripyörän bonuksen

nousemissa käyttöpäivien - eli ajan, jona ajoneuvo ei ole poistettuna liikennekäytöstä - perusteella korkeampaan luokkaan. Eroavaisuudet on eritelty seuraavassa:

- **Fennia:** Moottoripyörän uusi alkava VVH sijoitetaan bonustaulukon luokkaan 3 eli 20 prosenttiin. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudessa (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2010, 2-3)
- **Folksam:** Ehdossa ei ole mainintaa moottoripyörän aloitusbonuksesta. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudessa (Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015, 1-6).
- **If:** Moottoripyörän uusi alkava VVH sijoitetaan bonustaulukon luokkaan 3 eli 20 prosenttiin. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudessa perinteisessä seisonta-ajallisessa vakuutuksessa ja 300 käyttöpäivää vuodenaikahinnoitellussa vakuutuksessa (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a, 2).
- **LähiTapiola:** Moottoripyörän uusi alkava VVH sijoitetaan bonustaulukon 20 prosentin bonusalennusta vastaavaan luokkaan. LähiTapiola käyttää muista yhtiöistä poiketen omaa bonustaulukkoa moottoripyörille, jossa bonuksen nousu on porrastettu neljälle tasolle, jonka alimmalla tasolla käyttöpäivien jäädessä alle 90 vakuutuskaudessa bonus ei nouse ollenkaan ja ylimmällä tasolla käyttöpäivien ylittäessä 140 vakuutuskaudessa bonus nousee jopa 10 prosenttia (LähiTapiola-ryhmä 2015, 5).
- **OP Vakuutus:** Moottoripyörän uusi alkava VVH sijoitetaan bonustaulukon luokkaan 3 eli 20 prosenttiin. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudessa (OP Vakuutus Oy 2016, 3).
- **Pohjantähti:** Kaikki VVH -hinnoiteltavat liikennevakuutukset, moottoripyörät mukaan lukien, saavat Pohjantähdeltä 20 prosentin aloitusbonuksen. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudessa (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014, 6).
- **POP Vakuutus:** Kaikki VVH-hinnoiteltavat liikennevakuutukset, moottoripyörät mukaan lukien, saavat POP-Vakuutukselta 20 prosentin aloitusbonuksen. Bonuksen kohoaminen vaatii vähintään 120 käyttöpäivää vakuutuskaudessa (Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016a).
- **Turva:** Moottoripyörän uusi alkava VVH sijoitetaan bonustaulukon 20 prosentin bonusalennusta vastaavaan luokkaan. Turva käyttää muista yhtiöistä poiketen omaa bonustaulukkoa moottoripyörille, jossa bonuksen nousu on porrastettu neljälle tasolle, jonka alimmalla tasolla käyttöpäivien jäädessä alle 90 vakuutuskaudessa bonus ei nouse ollenkaan ja ylimmällä tasolla käyttöpäivien ylittäessä 140 vakuutuskaudessa bonus nousee jopa 10 prosenttia (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2015, 7).



#### 4.4 Invaliditeetin vaikutus bonuksen suuruuteen

Selätessä eri vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusehtoja eräs mielenkiintoisimmista toistuvista ehtokohdista koskee invalidien saamaa lähtöbonusta. Liikennevakuutuslaki tai sen enempää liikennevakuutusasetus kuin bonusasetuskaan eivät tunne tällaista etuutta. Kyse on tämän sijaan pitkäaikaisesta vakuuttamiskäytännöstä (Pulli 4.4.2016). Vakuutusyhtiöt tarjoavat invalidibonusta seuraavasti:

- **Fennia:** Vakuutuksenottajan saatua invaliditeettinsa perusteella palautusta autoverosta hänen uusi alkava vakuutus- ja vahinkohistoriansa sijoitetaan luokkaan 7 eli 40 prosenttiin. Poikkeusta sovelletaan vain kerran (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2010, 2).
- **Folksam:** Ei invalidibonusta (Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015, 1-6).
- **If:** Ei invalidibonusta (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a, 1-4).
- **LähiTapiola:** Vakuutuksenottajan saatua invaliditeettinsa perusteella palautusta autoverosta hänen uusi alkava vakuutus- ja vahinkohistoriansa sijoitetaan luokkaan 7 eli 40 prosenttiin. Poikkeusta sovelletaan vain kerran (LähiTapiola-ryhmä 2015, 4).
- **OP Vakuutus:** Vakuutuksenottajan saatua invaliditeettinsa perusteella palautusta autoverosta hänen uusi alkava vakuutus- ja vahinkohistoriansa sijoitetaan luokkaan 7 eli 40 prosenttiin. Poikkeusta sovelletaan vain kerran (OP Vakuutus Oy 2016, 3).
- **Pohjantähti:** Vakuutuksenottajan saatua invaliditeettinsa perusteella palautusta autoverosta hänen uusi alkava vakuutus- ja vahinkohistoriansa sijoitetaan 20 prosentin bonusluokkaan (Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014, 6).
- **POP Vakuutus:** Ei invalidibonusta (Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016a).
- **Turva:** Vakuutuksenottajan saatua invaliditeettinsa perusteella palautusta autoverosta hänen uusi alkava vakuutus- ja vahinkohistoriansa sijoitetaan luokkaan 7 eli 40 prosenttiin. Poikkeusta sovelletaan vain kerran (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2015, 6).

Jokaisen invalidibonusta tarjoavan yhtiön ehdoissa mainitaan tämän poikkeusmenettelyn vaatimukseksi autoveron palautus invaliditeetin perusteella. Päätöksen tästä palautuksesta tekee autoverolain (1482/1994) mukaisesti Tulli ja edellytyksenä tälle menettelylle on lain 51 §:n perusteella joko 80 prosentin haitta-aste liikunta- tai näkövammasta johtuen henkilökohtaiseen käyttöön tulevan ajoneuvon osalta ja 60 prosentin haitta-aste invaliditeetista johtuen ajoneuvon ollessa henkilölle toimensa, työnsä tai ammattiin valmistumisen kannalta välttämätön. Huomionarvoista tässä menettelyssä on, että autoveroa voidaan palauttaa ainoastaan uudesta ajoneuvosta sen ollessa ensirekisteröinnin yhteydessä suo-

ritettava kertaluontoinen vero (Tulli 2014, 1), joten invalidiasiakkaalle ei tule luvata lähtöbonusta käytetyn ajoneuvon liikennevakuutukseen, vaikka hän osaisi tarjousta laskettaessa kertoa täyttävänsä kriteerit haitta-asteensa perusteella.

#### 4.5 Muut erityisetuudet

Varsinaisen bonustaulukon mukaisten etujen lisäksi jotkin yhtiöt tarjoavat lisäetuja liikennevakuutukseen tietyt kriteerit täyttävälle asiakkailleen. Lähtökohtaisesti asiakaskohtaiset edut liikennevakuutuksessa ovat bonusasetuksen perusteella kiellettyjä kilpailukeinoja. Mahdollisuuden tarjoutuessa kuitenkin yhtäläisesti jokaiselle asiakkaalle tällaisen edun voidaan katsoa olevan osa asetuksen 2 §:n mukaista muuta vastaavaa säännöstöä.

Tavanomaisen taulukon ulkopuoliset edut, kuten esimerkiksi invalidin bonus, muodostuvat ongelmallisiksi asiakkaan kilpailuttaessa vakuutustaan, sillä yhtiökohtaiset etuudet eivät välttämättä siirry yhtiötä vaihdettaessa (Pulli 4.4.2016). Tällöin laskettaessa tarjousta liikennevakuutuksesta pelkkään asiakkaan ilmoittamaan - tai vakuutuskirjalta ilmi käyvään - prosenttiin perustuen saatetaan ajautua kiusalliseen tilanteeseen, jossa sopimusta voidaan saatettaessa käykin ilmi asiakkaan olevankin oikeutettu tarjoukselta ilmi käyvää pienempään bonusalennukseen.

Vakuutusyhtiöistä If houkuttelee nuoria asiakkaakseen tarjoamalla liikennevakuutukseen Nuorten Loistokuskietua, jonka vaikutuksesta bonusluokka nousee vakuutuskauden vaihteessa tavanomaista yhtä luokkaa enemmän tiettyjen kriteerien täytyessä. Ehtoina edun saamiselle on (If Vahinkovakuutus Oy 2016a, 2), että:

- nuori on ajanut neljä vahingotonta vakuutuskautta Ifin asiakkaana
- on sekä ollut vakuutuksen alkaessa 18-26 vuotias että on viidennen vakuutuskauden alussa enintään 30-vuotias
- ei ole ollut iältään 27-vuotias ennen 2.2.2009 ja
- ei ole jo aiemmin saanut tätä etuutta.

Näiden ehtojen täytyessä nuoren bonusluokka nousee Ifissä luokista 0–8 25 prosenttiyksikköä, eli viiden bonusluokan verran, luokista 9–11 edelleen viisi bonusluokkaa luokkiin A - C, jotka ovat siis 70 prosentin bonusalennukseen oikeuttavia, ja luokista 12–D luokkaan E eli Ifin bonustaulukon 75 prosentin bonusalennukseen oikeuttavaan luokkaan (If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a, 2).

#### 4.6 Näkökulma liikennevakuutustarjouksen laskemiseen

*Pacta sunt servanda* kuuluu vanha latinalainen sanonta tarkoittaen, että sopimukset on pidettävä. Liikennevakuutusasetuksen 3 c §:n mukaisesti vakuutusyhtiön vastuu alkaa vakuutuksenottajan toimittaessa hyväksyvän vastauksen yhtiön tarjoukseen. Vastuun alkamisen ajankohtaa ei voi sopimuksin aikaistaa, mutta liikennevakuutuksen voidaan sopia alkavan tarjouksen hyväksymistä myöhäisemmällä päivämäärällä. Asiakas tai vakuutusyhtiökään ei voi purkaa hyväksytyä tarjousta siten, että asiakkaan liikennevakuutus jatkuisi vakuutusyhtiön vaihtoa edeltävässä vakuutusyhtiössä katkotta tai rekisteröinnin yhteydessä olisikin alkanut jossain toisessa vakuutusyhtiössä. Ainoa keino on irtisanoa uusi liikennevakuutus kuluvalle ajankohdalla ja ottaa sen tilalle toinen liikennevakuutus (Pulli 4.4.2016).

Sopimuksen sitovuus ja peruuttamattomuus yhdessä vakuutusyhtiöiden bonustaulukoiden välisten erojen kanssa saattavat ajaa myyjän tilanteeseen, jossa hän on laskenut asiakkaalle tarjouksen liikennevakuutuksesta suuremmalla alennusprosentilla, mihin asiakas on myyjän edustaman vakuutusyhtiön bonustaulukon mukaan oikeutettu. Asiakaan hyväksyessä tarjouksen vakuutusyhtiön vastuu alkaa liikennevakuutusasetuksen 3 c §:n mukaisesti riippumatta siitä, onko liikennevakuutuksen bonusalennus asiakkaan näkökulmasta oikein tai ei.

Tilanne on myyjän kannalta hankala, sillä asiakas voi kokea tulleensa petetyksi hänen saadessa odottamaansa suuremman laskun. Vakuutusyhtiö ei todennäköisesti myönnä mitään virhettä tapahtuneen tällaisen bonusesimerkillä lasketun tarjouksen yhteydessä, mikäli vakuutusyhtiö on tehnyt varauksen bonusoikaisusta. Alennuksen antaminen henkilöasiakaan liikennevakuutukseen ei tule kysymykseen, sillä liikennevakuutuksen hinnoittelun tulee olla henkilöasiakkaiden osalta yhdenvertaista (4.4.2016).

Liikennevakuutuksen alkamisen ollessa peruuttamaton tapahtuma asiakkaalle jää vaihtoehdoksi ainoastaan hyväksyä toinen tarjous liikennevakuutuksesta, jolloin asiakas maksaa hänen näkökulmastaan väärää hintaa ainoastaan lyhyen aikaa. Keino on kuitenkin virheen tehneen myyjän näkökulmasta epämieluisa, jolloin katse on rahallisen oikaisun ja kaupankäynnin kannalta hyvä suunnata asiakkaan muihin vakuutuksiin (Pulli 4.4.2016). Tämä toki edellyttää, että asiakas on ottanut myyjän vakuutusyhtiössä muitakin vakuutuksia kuin pelkkä liikennevakuutus.

Nykyaikana tämä oikaisua vaativa tilanne voidaan kuitenkin välttää käyttämällä vakuutusyhtiöiden yhteistä VVH-Pönttöä. Suorittaessa tietokantakysely VVH-Pöntöstä myyjä saa

asiakkaan vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot täydellisinä, jolloin näistä tiedoista voidaan laskea myyjän edustaman vakuutusyhtiön bonustaulukon mukainen alennusprosentti. Asiakkaan edellinen vakuutusyhtiö voi kuitenkin halutessaan kieltää tällaiset tietokantakyselyt (Pulli 4.4.2016).

Tämä parhaaksi katsottavissa oleva tapa antaa kuitenkin aina asiakkaan edelliselle vakuutusyhtiölle signaalin myyjän yhtiön tekemästä tarjouksesta, joka voi näin ollen johtaa kannanpuolustustoimenpiteisiin asiakkaan edellisen vakuutusyhtiön toimesta. Suurissa, muitakin kuin liikennevakuutuksen sisältävissä, tarjouskokonaisuuksissa onkin järkevää luottaa asiakkaan ilmoittamaan bonusprosenttiin tämän välttämiseksi. Tietokantakyselyllä saatavan tarkan bonusprosentin avulla laskettu tarjous ei kuitenkaan ole missään nimessä väärin ja antaa myös asiakkaallekin totuudenmukaisen kuvan tilanteestaan (Pulli 4.4.2016).

## 5 Pohdinta

Tämä opinnäytetyön tavoitteena oli tarjota vakuutusmyyjälle ymmärrys sekä liikennevakuuttamisen perusasioista että vaikeammistakin tilanteista. Erityistilanteita koskeviin kysymyksiin annetut vastaukset ovat helposti sovellettavissa näitä asioita koskeviin asiakaspalvelutilanteisiin. Liikennevakuutuksen ollessa vahvasti lakisääteinen tuote työhön koostettu informaatio on sellaisenaan käytettävissä riippumatta siitä, missä vakuutusyhtiössä työtä lukeva vakuutusmyyjä työskentelee.

Vastaukset kysymyksiin on saatu pääosin Suomen lainsäädännöstä ja Liikennevakuutuskeskuksen sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ohjeistuksista. Vakuutus- ja vahinkohistoriajärjestelmän yhtiöiden välisiä eroavaisuuksia koskeva informaatio on otettu sellaisenaan kunkin vertailun vakuutusyhtiön uusimmista liikennevakuutusehdoista. Sellaisiin kysymyksiin, johon vastausta ei löytynyt julkisista lähteistä, haastateltiin vakuutusyhtiö Fennian osastopäällikkö Pekka Pullia, joka on työskennellyt liikennevakuuttamisen parissa liki kolmekymmentä vuotta. Vastausten luotettavuuden osalta ei täten ole nähdäkseni epäselvyyttä.

Opinnäytetyöprosessini alkoi jo syksyllä 2014, jolloin olin työskennellyt ajoneuvo- ja liikennevakuutuskäsittelijänä puolen vuoden ajan. Aloittaessani työn tekemisen päätin rajata sen omalle mukavuusalueelleni eli liikennevakuuttamiseen jättäen näin työn ulkopuolelle liikennevahinkojen käsittelyn. Tarkoitukseni ollessa tehdä yleishyödyllinen ja vakuutusyhtiöstä riippumaton katsaus liikennevakuuttamiseen rajasin myös vapaaehtoiset ajoneuvovakuutukset työstä pois, sillä näiden yhtiökohtaisten vakuutus tuotteiden osalta ei ole olemassa vastaavaa yleispätevää lainsäädäntöä tai käytäntöjä.

Varsinaisesti aloin kirjoittamaan tätä työtä vasta syksyllä 2015, jolloin koostin liikennevakuutusta koskevan perustietouden yhteen. Tätä alkunnostusta seurasi jälleen pidempi tauko, jonka jälkeen kirjoitin työni loppuun kenties hieman liian kiireellisestikin. Ajankäyttöni osalta koen, että minun olisi pitänyt pystyä parempaan siitakin huolimatta, että tein opinnäytetyöprosessin aikana täyttä työviikkoa ja suoritin yhä puuttuvia kursseja.

Jälkeenpäin ajateltuna en koe, että vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusten sisällyttäminen tähän työhön olisi vienyt pohjan työn yleistettävyyden kannalta. Tätä vastoin vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusten käsittely olisi voinut tuoda lisäsyvyyttä työhöni ja olisin esimerkiksi voinut vertailla eroavaisuuksia eri vakuutusyhtiöiden ajoneuvovakuutusten sisällössä ja kattavuudessa. Liikennevahinkojen rajaamisen työn ulkopuolelle katson kuitenkin olleen oikea ratkaisu, sillä sen käsittely olisi vienyt fokuksen pois työn päätarkoitukselta eli va-

kuutusmyyjän tukemiselta. Jatkotutkimuskohteeksi suosittelisinkin siis vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusten vertailua vakuutusyhtiöiden välillä.

## Lähteet

Ajoneuvolaki 1090/2002.

Autoverolaki 1482/1994.

Eskuri, S., Jumppanen, J., Nio, A., Vihermaa, K. 2012. Liikennevakuutus. 1. painos. Bookwell Oy. Jyväskylä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta.

Finanssialan Keskusliitto 2015. Vakuutusyhtiöt Suomessa 2014. Luettavissa: [https://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiot\\_Suomessa\\_2014.pdf](https://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiot_Suomessa_2014.pdf). Luettu: 29.9.2015.

Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015. Liikennevakuutusehdot 21F. Luettavissa: [https://www.folksam.fi/sites/default/files/folksam\\_liikenne\\_ehdot\\_21f.pdf](https://www.folksam.fi/sites/default/files/folksam_liikenne_ehdot_21f.pdf). Luettu: 3.3.2016.

Folksam Vahinkovakuutus Oy 2016. Folksam Vahinkovakuutus - lyhyesti. Luettavissa: <https://www.folksam.fi/fi/folksam/folksam-vahinkovakuutus-lyhyesti>. Luettu: 10.4.2016.

If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016a. Liikennevakuutusehdot. Luettavissa: <https://www.if.fi/web/fi/SiteCollectionDocuments/Private/Ehdot/Liikennevakuutusehdot.pdf>. Luettu: 3.3.2016.

If Vahinkovakuutusyhtiö Oy 2016b. Historia. Luettavissa: <https://www.if.fi/web/fi/tietoaifista/ifyriyksena/historia/pages/default.aspx>. Luettu: 10.4.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2010. Liikennevakuutuksen vakuutusehdot. Luettavissa: <http://cs.fennia.fi/lomakepalvelu/servlet/fi.efennia.lomakepalvelu.LomakeHandler?open=377&contentType=application/pdf&url=17A583FFDB83D7C56E1E900ABC24C3F0>. Luettu: 3.3.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2016a. Tietoa Fennia-konsernista. Luettavissa: <http://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/tietoa-fennia-konsernista/>. Luettu: 10.4.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2016b. Historia pähkinänkuoressa. Luettavissa: <http://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/tietoa-fennia-konsernista/historia/>. Luettu: 10.4.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2015. Liikennevakuutus yksityisasiakkaille. Luettavissa: [http://www.turva.fi/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadname1=Content-Dispositi-on&blobheadvalue1=inline%3B+filename%3DLiikennevakuutusehdot\\_yksityisille\\_20151116.pdf%3Bfilename\\*%3DUTF-8%27%27Liikennevakuutusehdot\\_yksityisille\\_20151116.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1310813870037&ssbinary=true](http://www.turva.fi/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadname1=Content-Dispositi-on&blobheadvalue1=inline%3B+filename%3DLiikennevakuutusehdot_yksityisille_20151116.pdf%3Bfilename*%3DUTF-8%27%27Liikennevakuutusehdot_yksityisille_20151116.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1310813870037&ssbinary=true). Luettu: 3.3.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2016a. Historia. Luettavissa: <http://www.turva.fi/turva-yrityksena/tietoa-meista/historia>. Luettu: 10.4.2016.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2016b. Omistaja-asiakkuus ja keskinäisyys. Luettavissa: <http://www.turva.fi/turva-yrityksena/tietoa-meista/omistaja-asiakkuus-ja-keskinaisyys>. Luettu: 10.4.2016.

Laki vakuutusluokista 526/2008.

Laki verojen ja maksujen täytäntöönpanosta 706/2007.

Liikennevakuutusasetus 324/1959.

Liikennevakuutuskeskus 2001. Rekisteröimättömien kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin käytettävien ajoneuvojen liikennevakuuttaminen. Luettavissa: <https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjsrCHv0KLLAhWza5oKHYsmAdoQFghTMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.lvk.fi%2Ftemplates%2Fvinha%2Fservices%2Fdownload.aspx%3Ffid%3D286610%26hash%3D5f6a792bc85f1e2d40dababcb1b6aaacf1c742c80626bc0a8345814ae4feb07a&usg=AFQjCNE9SK2Zc2xSIW-6M8xsM1534yigtQ&cad=rja>. Luettu: 2.3.2016.

Liikennevakuutuskeskus 2015a. Siirtolupa ja siirtovakuutus. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/siirtolupa-ja-siirtovakuutus/>. Luettu: 29.9.2015.



Liikennevakuutuskeskus 2015b. Vakuutuksen ottaminen. Luettavissa:  
<http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/vakuutuksen-ottaminen/>. Luettu: 29.9.2015.

Liikennevakuutuskeskus 2015c. Laiminlyöntimaksu (hyvike). Luettavissa:  
<http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/laiminlyontimaksu/>. Luettu: 29.9.2015.

Liikennevakuutuskeskus 2016a. Usein kysyttyä. Luettavissa:  
<http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/usein-kysyttya/>. Luettu: 1.3.2016.

Liikennevakuutuskeskus 2016b. LVK:n tilastot. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/liikennevakuutuskeskuksen-tilastot/>. Luettu: 28.3.2016.

Liikennevakuutuskeskus 2016c. Liikennevakuutuskeskus. Luettavissa:  
<http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/>. Luettu: 7.4.2016.

Liikennevakuutuslaki 279/1959.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2010. Rekisteröinnin peruskoulutus. Luettavissa:  
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1322478103/3bd74c18b86e8450fb909e9176291368/1768-VAKYRekisteroinninperuskurssisyksy2010\\_1.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322478103/3bd74c18b86e8450fb909e9176291368/1768-VAKYRekisteroinninperuskurssisyksy2010_1.pdf). Luettu: 7.4.2016.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015a. Rekisteri-ilmoitukset. Luettavissa:  
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/rekisteri-ilmoitukset>. Luettu: 29.9.2015.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015b. Ajoneuvoluokat. Luettavissa:  
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/ajoneuvoluokat>. Luettu: 30.9.2015.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016a. Sähköiset liikkumisvälineet liikenteeseen vuoden alusta. Luettavissa:  
[http://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista/ajankohtaista/3777/sahkoiset\\_liikkumisvalineet\\_liikenteeseen\\_vuoden\\_alusta](http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/3777/sahkoiset_liikkumisvalineet_liikenteeseen_vuoden_alusta). Luettu: 1.3.2016.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016b. Siirtolupa. Luettavissa:  
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa>. Luettu: 2.3.2016.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016c. Suomessa rekisteröidyn ajoneuvourheilun valtakunnallisen keskusjärjestön kilpailukalenteriin kuuluva kilpailu. Luettavissa:

[http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/ajoneuvourheilun\\_keskusjarjeston\\_kalenteriin\\_kuuluva\\_kilpailu](http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/ajoneuvourheilun_keskusjarjeston_kalenteriin_kuuluva_kilpailu). Luettu: 2.3.2016.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016d. Ajoneuvojen rekisteröinti. Luettavissa: <http://www.trafi.fi/filebank/a/1322478344/6b10ad6faefc6e9a0fec0e9078640172/2352-12REKljarjestelmaohjeVAKY.pdf>. Luettu: 7.4.2016.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2016e. Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi). Luettavissa: [http://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista](http://www.trafi.fi/tietoa_trafista). Luettu: 7.4.2016.

LähiTapiola-ryhmä 2015. Liikennevakuutus henkilöasiakkaille. Luettavissa: <http://public.brandgate.fi/lahitapiola/lahitapiola/fi/tiedostot/102696/>. Luettu: 3.3.2016.

LähiTapiola-ryhmä 2016. Historia. Luettavissa: <http://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/lahitapiola-ryhma/yhtioryhmatietoa/historia>. Luettu: 10.4.2016.

OP 2016a. Historia. Luettavissa: <https://www.op.fi/op/op-ryhma/op-ryhma/historia?id=80114&srcpl=8>. Luettu: 10.4.2016.

OP 2016b. Pohjola-alkuiset yhtiönimet muuttuvat OP-alkuisiksi. Luettavissa: <https://www.op.fi/op/henkiloasiakkaat/vakuutukset-ja-vahingot?cid=151878570&srcpl=4>. Luettu: 10.4.2016.

OP Vakuutus Oy 2016. Liikennevakuutus. Luettavissa: <https://www.pohjola.fi/loso/1333721.pdf>. Luettu: 6.4.2016.

Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2014. Pohjantähtiturva ajoneuvoille. Luettavissa: [http://www.pohjantahti.fi/wp-content/uploads/Pohjantahtiturva\\_ajoneuvoille\\_ehdot\\_3\\_2015.pdf](http://www.pohjantahti.fi/wp-content/uploads/Pohjantahtiturva_ajoneuvoille_ehdot_3_2015.pdf). Luettu: 3.3.2016.

Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö 2016. Historia. Luettavissa: <http://www.pohjantahti.fi/yhtio/historia/>. Luettu: 10.4.2016.

Pulli, P. 4.4.2016. Osastopäällikkö. Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia. Haastattelu. Helsinki.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä bonusjärjestelmästä 618/2001.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä 512/2002.

Suomen Vahinkovakuutus Oy 2011. POP Pankki-ryhmä laajentaa toimintaansa vakuutukseen. Luettavissa: <https://yritys.popvakuutus.fi/tiedotteet-ja-media/pop-pankki-ryhma-laajentaa-toimintaansa-vakuutukseen/>. Luettu: 10.4.2016.

Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016a. POP Liikennevakuutus vakuutusehdot. Luettavissa: <https://www.popvakuutus.fi/autovakuutus/pop-liikennevakuutus-vakuutusehdot>. Luettu: 3.3.2016.

Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016b. Virallinen totuus POP Vakuutuksesta. Luettavissa: <https://yritys.popvakuutus.fi/>. Luettu: 10.4.2016.

Tulli 2014. Invalideille myönnettävä autoveronpalautus. Luettavissa: [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/autotiedos\\_tot/001.pdf](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/autotiedos_tot/001.pdf). Luettu: 7.3.2016.

Ulosottokaari 705/2007.

Vakuutusopimuslaki 543/1994.

Vakuutusyhtiölaki 521/2008.

## **Liitteet**

### **Liite 1. Asiantuntijahaastattelun kysymykset**

**Suomen valtio on vapautettu liikennevakuuttamisvelvollisuudesta omistamiensa ajoneuvojen osalta. Mistä valtion ajoneuvon aiheuttamaan liikennevahinkoon syytömänä osallisena ollut voi hakea korvausta?**

**Mitkä tekijät vaikuttavat liikennevakuutuksen hintaan?**

**Mistä asiakas voi tarkistaa maksutekijöiden vaikutuksen oman liikennevakuutuksensa hintaan?**

**Voiko liikennevakuutukseen antaa alennusta?**

**Vakuutusyhtiö on velvollinen säilyttämään liikennevakuutuksen vakuutus- ja vahinkohistoriatietoja viisi vuotta. Poistetaanko tiedot automaattisesti tämän ajanjakson jälkeen vai voiko niitä vielä jotenkin käyttää?**

**Miten tai missä vakuutus- ja vahinkohistoriatietoja säilytetään?**

**Jotkin vakuutusyhtiöt tarjoavat vakuutus- ja vahinkohistoriaperusteista hinnoittelua myös muillekin kuin lain vaatimille ajoneuvoluokille. Siirtyykö tällainenkin historia asiakkaan vaihtaessa vakuutusyhtiötä?**

**Usean vakuutusyhtiön ehdoissa on maininta eräänlaisesta invalidin alennuksesta liikennevakuutukseen, mutta niin liikennevakuutuslaki, -asetus, kuin bonusasetukseen ei tunne tällaista käsitettä. Miksi niin moni yhtiö kuitenkin tarjoaa tällaista identtistä etuutta?**

**Siirtyykö invalidin alennus tai muu tietyn vakuutusyhtiön erityisetuus liikennevakuutukseen asiakkaan vaihtaessa vakuutusyhtiötä?**

**Voiko asiakas käyttää suomalaista vakuutus- ja vahinkohistoriaansa ulkomaalaisen liikennevakuutuksensa hyväksi ja onko tästä mitään seuraamuksia asiakkaalle?**

**Voiko asiakas käyttää ulkomaalaista vakuutus- ja vahinkohistoriaansa suomalaisen liikennevakuutuksensa hyväksi ja onko tässä erityisiä vaatimuksia asiakkaalle?**

**Liikennevakuutus on säädetty laissa pakolliseksi. Miten lain noudattamista valvotaan?**

**Voiko suomalainen vakuutusyhtiö myöntää ulkomaan rekisterikilvissä olevalle ajoneuvolle liikennevakuutuksen?**

**Toisinaan vakuutusyhtiö saattaa periä veloittamatta jääneen liikennevakuutusmaksun takautuvasti. Miten maksu on voinut jäädä perimättä ajallaan?**

**Miten pitkältä ajalta liikennevakuutusmaksuja voidaan periä takautuvasti?**

**Voiko vakuutusyhtiö antaa veloittamattoman liikennevakuutusmaksut anteeksi asiakkaalle?**

**Vuoden 2016 alussa Suomessa tuli mahdolliseksi liikkua nk. kevyillä sähköisillä moottoriajoneuvoilla tiettyjen teknisten kriteerien puitteissa. Tarkoittaako näiden kriteerien ylittyminen automaattisesti ajoneuvon käyttökieltoa?**

**Liikennevakuutuskeskus mainitsee moottoriurheilua koskevassa ohjeessaan kilpailuun käytettävien ajoneuvojen olevan vapautettuja liikennevakuuttamisvelvollisuudesta, mikäli kilpa-alue on täydellisesti eristetty sekä muulta liikenteeltä että sivullisilta. Mitkä suomalaiset kilparadat täyttävät tämän kriteerin?**

**Rekisteröimättömälle kilpa-ajoneuvolle on mahdollista ottaa Liikennevakuutuskeskuksen myöntämä siirtovakuutus kilpailun ajaksi tai jatkuva vakuutusyhtiön myöntämä liikennevakuutus. Onko näissä vaihtoehdoissa sisällöllisesti tai rahallisesti eroa asiakkaan kannalta?**

**Voiko asiakas perua hyväksymänsä liikennevakuutustarjouksen tullessaan toisiin ajatuksiin ja jos ei, niin miksi?**

**Toisinaan asiakas on hyväksynyt korkeammalla bonuksella, mihin hän olisi todellisuudessa oikeutettu, lasketun liikennevakuutustarjouksen. Miten tämä on mahdollista?**

**Voidaanko tällainen virhe hyvittää asiakkaalle?**

**Missä tilanteessa tarjous liikennevakuutuksesta kannattaa laskea asiakkaan ilmoittamalla bonusprosentilla ja missä tilanteessa tietokantakyselyllä?**

## Liite 2. Vakuutusyhtiöiden bonustaulukoiden vertailu

Tietojen lähteet: Vanha bonusasetus; Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia 2010, 6; Folksam Vahinkovakuutus Oy 2015, 6; If Vahinkovakuutus Oy 2016a, 2; LähiTapiola-ryhmä 2015, 5; Suomen Vahinkovakuutus Oy 2016a; Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva 2015, 7.

Vanha bonusasetus	Fennia	Folksam	If	LähiTapiola	POP-Vakuutus	Turva
M, 0%	M, 0%	M, 0%	M, 0%	M, 0%	1, 0%	M, 0%
K, 0%	K, 0%	K, 0%	K, 0%	K, 0%	2, 5%	K, 0%
<b>U, 0%</b>	<b>U, 0%</b>	<b>U, 0%</b>	<b>U, 0%</b>	<b>U, 0%</b>	3, 10%	<b>U, 0%</b>
0, 5%	0, 5%	0, 5%	0, 5%	0, 5%	4, 15%	0, 5%
1, 10%	1, 10%	1, 10%	1, 10%	1, 10%	<b>5, 20%</b>	1, 10%
2, 15%	2, 15%	2, 15%	2, 15%	2, 15%	6, 25%	2, 15%
3, 20%	3, 20%	3, 20%	3, 20%	3, 20%	7, 30%	3, 20%
4, 25%	4, 25%	4, 25%	4, 25%	4, 25%	8, 35%	4, 25%
5, 30%	5, 30%	5, 30%	5, 30%	5, 30%	9, 40%	5, 30%
6, 35%	6, 35%	6, 35%	6, 35%	6, 35%	10, 45%	6, 35%
7, 40%	7, 40%	7, 40%	7, 40%	7, 40%	11, 50%	7, 40%
8, 45%	8, 45%	8, 45%	8, 45%	8, 45%	12, 55%	8, 45%
9, 50%	9, 50%	9, 50%	9, 50%	9, 50%	13, 60%	9, 50%
10, 55%	10, 55%	10, 55%	10, 55%	10, 55%	14, 65%	10, 55%
11, 60%	11, 60%	11, 60%	11, 60%	11, 60%	15, 70%	11, 60%
12, 65%	12, 65%	12, 65%	12, 65%	12, 65%	16, 73%	12, 65%
S, 70%	13, 70%	13, 70%	S, 70%	13-99, 70%	17, 77%	13-99, 70%
		14, 70%	A, 70%	13-15, 70%		13-15, 70%
		15, 70%	B, 70%	16-99, 70%		16-99, 70%
		16, 70%	C, 70%			
		17, 70%	D, 75%			
		18, 70%	E, 75%			
		19, 70%				

		20, 70%				
		21, 70%				
		22, 70%				
		23, 75%				