



**LAUREA**  
AMMATTIKORKEAKOULU  
*Yhdessä enemmän*

# Yksityishenkilöiden liikennevakuutukset: oikeusmuotoilulla vakuutusehdot selkeämmiksi

Helen Aasumets

2018 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

**Yksityishenkilöiden liikennevakuutukset:  
oikeusmuotoilulla vakuutusehdot  
selkeämmiksi**

Helen Aasumets  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Opinnäytetyö  
Huhtikuu, 2018

Helen Aasumets

**Yksityishenkilöiden liikennevakuutukset: oikeusmuotoilulla vakuutusehdot selkeämmiksi**

Vuosi 2018 Sivumäärä 64

---

Opinnäytetyön tavoitteena oli tarkastella liikennevakuuttamista kokonaisuutena sekä keskittyä etenkin 1.1.2017 voimaan tulleeseen uuteen liikennevakuutuslakiin. Työssä selvitettiin, mitä lakisääteinen liikennevakuutus korvaa, millainen ajoneuvo on vakuutettava ja mitä ovat uudistetun liikennevakuutuslain tärkeimmät muutokset. Liikennevakuuttamisen tarkastelua rajattiin kuluttajanäkökulmaan, ja työssä keskityttiin yksityishenkilöiden liikennevakuutuksiin.

Uudistettu liikennevakuutuslaki mahdollisti liikennevakuutuksen bonusjärjestelmien muuttamisen ajoneuvokohtaisesta järjestelmästä henkilökohtaiseen järjestelmään. Bonusjärjestelmä on yksi kuluttajille näkyvimmistä liikennevakuuttamisen osista, joten bonusjärjestelmät sisällytettiin työhön.

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Suomen Vahinkovakuutus Oy, jonka brändejä ovat POP Vakuutus sekä Säästöpankin vakuutukset. Toimeksiantajayritys halusi, että opinnäytetyötä voidaan käyttää tai siitä voidaan vähäisellä vaivalla jalostaa perehdytysmateriaalia vakuutuslalle tuleville uusille työntekijöille ja harjoittelijoille.

Oma kiinnostukseni liikennevakuuttamiseen kumpuaa harjoitteluistani Suomen Vahinkovakuutukselle. Toimin ensimmäisen harjoitteluni ajan asiakaspalveluosastolla ja toisen korvausosastolla, jolloin tutustuin liikennevakuuttamiseen ja asiakkaiden kohtaamiin ongelmiin lähietäisyydeltä. Asiakkaiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella näin tarpeen liikennevakuutusehtojen selkeyttämiselle.

Opinnäytetyön lähestymistapa on tapaustutkimus. Tutkimuksessa sovellettiin juridisen luonteensa vuoksi oikeusmuotoilun periaatteita, joissa yhdistetään asiakaslähtöisyys ja juridiikka. Tutkimuksellisessa osiossa selvitettiin yhdeksän potentiaalisen asiakkaan mielipiteitä ja ajatuksia POP Vakuutuksen liikennevakuutuksen tuoteselosteesta ja vakuutusehdoista. Menetelmänä käytettiin työpajatyöskentelyä.

Tulosten mukaan toimeksiantajayrityksen liikennevakuutuksen tuoteselosteen ja vakuutusehtojen heikot kohdat liittyivät pitkiin virkerakenteisiin ja lakiviittauksiin. Yleisesti ottaen huomattiin, etteivät työpajoihin osallistuneet olleet sisäistäneet, mitä bonusjärjestelmän muuttaminen ajoneuvokohtaisesta henkilökohtaiseksi tarkoittaa. Osallistujat toivoivat lisätietoja tutkimusmateriaalissa käytetystä terminologiasta. Kehitysehdotukset ovat, että tietoa terminologiasta lisätään yrityksen brändien Internet-sivuille, lisätään upotettuja linkkejä ja ponnahdusikkunoita vakuutusehtoihin sekä luodaan Internet-sivuille vakuutussanasto.

Opinnäytetyön luotettavuus varmistettiin käyttämällä valideja lähteitä sekä tarkalla ja yksityiskohtaisella tutkimusselosteella. Tutkimuksellista osiota rikastettiin autenttisilla dokumenteilla.

Asiasanat: liikennevakuutus, ajoneuvot, vakuutusyhtiö, bonusjärjestelmä, oikeusmuotoilu

Helen Aasumets

**Private Persons' Motor Vehicle Insurances: Creating Clearer Terms of Insurance with Legal Design**

Year 2018

Pages

64

---

The aim of this bachelor's thesis was to examine the motor liability insurance system as a whole and to focus especially on the motor liability insurance legislation reform that came into force 1.1.2017. The objectives were to clarify what the mandatory motor vehicle insurance compensates, what kinds of vehicles need to be insured and what the main changes in the legislation reform are. The motor liability insurance system was examined from the consumer point of view, and the study focused on private individuals.

The reformed motor vehicle legislation enabled the change in the motor liability insurance bonus systems. The bonus system changed from vehicle-specific to policyholder-specific. From the consumer perspective, the bonus system is one of the most visible parts of the motor liability insurance. For that reason, it was important to include them in the study.

The client company of this thesis is a Finnish indemnity insurance company, Suomen Vahinkovakuutus Oy, which uses the brands POP Vakuutus and Säästöpankin vakuutukset. The client company wanted this the output of this thesis project so serve as orientation material for new employees and interns that are new to the insurance industry.

My own interest in the motor liability insurance comes from my two internships in Suomen Vahinkovakuutus, where I worked in customer service and the claims department respectively. There I became acquainted with the problems customers face concerning motor liability insurances at close quarters. Based on those experiences I saw the need for a clear presentation regarding the motor liability insurance system, which includes the most essential information with respect to the motor liability insurance system.

The research method is a case study based on the principles of legal design, that combines legal thinking with customer-friendliness. The empirical part of the project examines, how nine potential customers feel and think about the POP Vakuutus motor liability insurance product guide and the terms of insurance. The research material was gathered by carrying out three separate workshops.

According to the results of the study, the difficult parts of the terms of insurance and the product guide are linked to long sentence structures and the references to law. On a more general note, it was discovered that the participants of the workshops hadn't internalized the fundamental change in the bonus system. The participants also hoped for further information regarding the terminology. Recommendations for improvement relate to adding more information to the client company's websites and adding embedded links and pop-up windows in the terms of insurance and creating a glossary of the terms used in the study material.

The credibility of the study was ensured by using valid references and writing a detailed report enriched with authentic documents.

Keywords: motor liability insurance, vehicles, insurance company, bonus system, legal design

## Sisällys

1	Johdanto .....	6
1.1	Tutkimuksen tavoite.....	6
1.2	Tutkimuksen rajaus.....	7
1.3	Tutkimusongelma ja lähestymistapa .....	8
1.4	Toimeksiantaja .....	9
2	Määritelmät .....	10
3	Liikennevakuuttaminen Suomessa .....	11
4	Liikennevakuutuslaki.....	13
4.1	Liikennevakuutuslain peruseriaatteita .....	14
4.2	Vakuuttamisvelvollisuus .....	15
4.3	Liikennevahinkojen korvattavuus .....	16
4.3.1	Omaisuusvahingot .....	17
4.3.2	Henkilövahingot .....	20
5	Liikennevakuutuslain uudistus .....	21
5.1	Käsittelyajat .....	23
5.2	Vakuuttamisen laiminlyönti .....	23
5.3	Aiemman vahinkohistorian huomiointi .....	24
6	Bonusjärjestelmät ja -mallit .....	25
6.1	Uusi ja vanha bonusjärjestelmä .....	26
6.2	Eri vakuutusyhtiöiden bonusmallit .....	27
7	Oikeusmuotoilua työpajoissa .....	30
7.1	Oikeusmuotoilu .....	30
7.2	Oikeusmuotoiluprosessi .....	32
7.3	Työpajat .....	33
7.4	Tulokset.....	36
7.5	Kehitysehdotukset .....	41
8	Kehitysehdotusten mallinnukset .....	42
8.1	Finlex-palveluun johtavat hyperlinkit .....	43
8.2	Ponnahdusikkunat ja vakuutussanasto POP Vakuutuksen Internet-sivuille .....	44
9	Luotettavuuden arviointi.....	46
	Lähteet .....	48
	Kuviot .....	51
	Kuvat .....	52
	Taulukot .....	53
	Liitteet .....	54

## 1 Johdanto

Liikennevakuutuslaki uudistettiin kokonaisuudessaan 1.1.2017. Liikennevakuutuslain tuntemus on erityisen merkityksellistä kaikille, jotka omistavat ja kuljettavat ajoneuvoja, mutta lain tuntemus on yleishyödyllistä kaikille.

Uuden liikennevakuutuslain tutkimukselle ja tarkastelulle on tarvetta, sillä laki on verrattain uusi. Suomen lain mukaan ajoneuvot on muutamia harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta aina liikennevakuutettava. Liikennevakuuttamisen laajuutta kuvastavat sen taloudelliset luvut. Vuonna 2016 vakuutusyhtiöille ilmoitettiin melkein 130 000 liikennevahinkoa ja kaikkien vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusten maksutulot olivat yhteensä noin 830 miljoonaa euroa (Finanssiala 2017, 7).

Opinnäytetyön tarkoitus on selventää uudistettua liikennevakuutuslakia sekä liikennevakuuttamista kokonaisuudessaan; millaiset ajoneuvot on liikennevakuutettava, ketkä ovat oikeutettuja korvauksiin vahinkotilanteessa ja mitä ovat liikennevakuuttamisen peruseriaatteet. Kulluttajien syvempi ymmärrys liikennevakuuttamisesta tehostaa paitsi heidän omaansa, myös vakuutusyhtiöiden toimintaa. Tiedon lisääminen liikennevakuuttamisesta ja monisyisen lain selkiyttäminen ovat kaikkien osapuolien etu. Opinnäytetyössä käydään läpi myös liikennevakuutusten bonusjärjestelmät, jotka omalta osaltaan määrittelevät liikennevakuutusten hintoja. Liikennevakuutuksen tuntemus ja tiedon lisääminen aiheesta on yhteiskunnalliselta kannalta hyödyllistä, erityisesti uuden liikennevakuutuslain 460/2016 voimaanastumisen myötä.

Pääasiallisia tiedonlähteitä opinnäytetyössä ovat uudistettu liikennevakuutuslaki 460/2016, Liikennevakuutuskeskus, Liikennevahinkolautakunta sekä hallituksen esitys 123/2015 eli ”hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi”. Muita lähteitä ovat erinäiset toissijaiset viranomaislähteet. Tutkimuksellisen osion tärkeimpiin lähteisiin kuuluvat oikeusmuotoilun asiantuntijan Margaret Haganin kirjoitukset sekä Haganin johtama Stanfordin yliopiston oikeusmuotoiluun perehtynyt Legal Design Lab.

### 1.1 Tutkimuksen tavoite

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Suomen Vahinkovakuutus Oy, joka on suomalainen vahinkovakuutusyhtiö. Toimeksiantajayritys haluaa opinnäytetyön toimivan perehdytysmateriaalina uusille alalle tuleville työntekijöille ja työtä aiotaan mahdollisesti käyttää lisäksi esittelymateriaalina liikennevakuuttamisesta erilaisissa ura- ja rekrytointitapahtumissa, joihin Suomen Vahinkovakuutus osallistuu.

Lyhyesti, opinnäytetyön tavoitteena on ymmärrettävyyden lisääminen. Lakitekstit mielletään usein hankaliksi ja vaikeaselkoisiksi. Opinnäytetyössä halutaan tehdä monimutkaiseksi mielle-

tystä ilmiöstä selkeää ja ymmärrettävää. Toisaalta opinnäytetyössä halutaan tutustua kuluttajien näkökulmaan liikennevakuuttamisesta työpajojen avulla, ja näin tuoda lisäarvoa yritykselle. Kuluttajien syvempi ymmärrys liikennevakuuttamisesta ja toisaalta asiakasnäkökulman tutkimus ovat sidoksissa toisiinsa: työssä pyritään syventämään sekä yrityksen tuntemusta kuluttajien mielipiteistä, että kuluttajien ymmärrystä liikennevakuuttamisesta ja lopulta tekemään liikennevakuuttamisesta selkeä ja ymmärrettävä kokonaisuus.

Teoriaosuudessa tutustutaan liikennevakuuttamiseen ja liikennevakuutuslakiin yleisesti sekä uudistetun lain keskeisiin muutoksiin kuluttajien näkökulmasta. Tutkimusosuudessa selvitetään, mitä asioita kuluttajat kokevat vaikeiksi liikennevakuuttamisen tuotteisiin liittyen yhden vakuutusyhtiön tuoteselosteiden ja vakuutusehtojen avulla. Tutkimuksessa hyödynnetään oikeusmuotoilun menetelmiä.

## 1.2 Tutkimuksen rajaus

Tutkimuksen mahdollisimman tarkka rajaaminen on tärkeä osa onnistunutta tutkimusta. Tutkimus- ja kehittämisuraansa aloittelevat tutkijat valitsevat usein aiheita, jotka ovat ilman tarkkaa rajausta aivan liian laajoja (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a). Perehtyminen teoriaan usein auttaa tutkimusaiheen tarkemmassa rajauksessa ja hahmottamisessa (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006b).

Liikennevakuutuslaki on laaja, ja sisältää paljon kohtia, jotka eivät suoraan näy vakuutuksenottajille. Tutkimus tehdään kuluttajien näkökulmasta. Tästä syystä opinnäytetyö keskittyy erityisesti niihin liikennevakuutuslain osiin, jotka ovat tärkeitä yksityisten kuluttajien kannalta. Näin ollen esimerkiksi hallintoa ja Liikennevakuutuskeskusta koskevat lainkohdat jätetään vain vähäiselle tarkastelulle.

Yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen vakuuttaminen eroaa monin tavoin yrityskäytössä olevien ajoneuvojen vakuuttamisesta. Yritysassiakkaat voivat usein saada vakuutuksen ryhmähenkivakuutuksena, joka ei kerrytä ajoneuvon käyttäjän ”hyvää vahinkohistoriaa”, eli korkeampaa bonusalennuksen prosenttia. Yritysassiakkaiden liikennevakuutusten hinnoittelu poikkeaa yksityisasiakkaiden vakuutusten hinnoittelusta. Opinnäytetyö rajataan kuluttajalähtöisyyden vuoksi yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen liikennevakuutuksiin.

Liikennevakuutus korvaa sekä esine- että henkilövahinkoja. Opinnäytetyön aikaresurssin vuoksi työ painottuu enemmän esinevahinkojen, erityisesti ajoneuvojen, vahinkojen korvauskäytäntöön. Henkilövahinkojen korvaamisesta käydään kuitenkin läpi pääkohdat, koska ne ovat merkityksellinen osa lainsäädäntöä ja liikennevakuuttamista.

Bonusjärjestelmät ja -mallit ovat olennainen osa liikennevakuuttamista. Vakuutusyhtiöiden erilaiset bonusmallit ovat merkittävä ja ehkä kuluttajille näkyvin osa alan kilpailua ja markkinointia. Uudistettu liikennevakuutuslaki mahdollistaa asiakkaiden vahinkohistoriatietojen joustavamman käytön hinnoittelutekijänä, ja tästä syystä bonusmallit muuttuivatkin täysin uuden liikennevakuutuslain astuttua voimaan. Tässä opinnäytetyössä bonusmalleihin tutustutaan henkilö- ja pakettiautojen bonusmallien kautta, ja moottoripyörien bonusmallit jätetään tarkastelun ulkopuolelle. Olennaista on lisäksi huomioida, ettei kaikkien ajoneuvojen, esimerkiksi mopojen, vahinkohistoriaa huomioida ollenkaan. Henkilö- ja pakettiautojen bonusmallin tarkastelu on kyllin kattavaa, sillä eri bonusjärjestelmien taustalla oleva logiikka on sama.

### 1.3 Tutkimusongelma ja lähestymistapa

Opinnäytetyölle halutaan tarkan rajauksen lisäksi asettaa mahdollisimman spesifi tutkimusongelma, jolloin ajatusta ja samalla tutkimusta itseään saadaan ohjattua paremmin itse varsinaiseen tutkimusaiheeseen ja myös työskentely helpottuu (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a). Tarkkojen raamien asettamisella tutkimuksen versoilun riski vähenee ja saatu tieto on usein käyttökelpoisempaa. Hyvä tutkimusongelma on selkeä ja mahdollisimman yksiselitteinen. Tutkimusongelmassa ilmaistaan tutkittava aihe yhden tai useamman tutkimuskysymyksen muodossa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Opinnäytetyö pyrkii selventämään liikennevakuuttamista ja uudistettua liikennevakuutuslakia kokonaisuutena. Tutkimuskysymyksiä ovat:

- Mitä on liikennevakuuttaminen?
- Mitä liikennevakuutuslaki sisältää ja mitä liikennevakuutus korvaa?
- Mitkä ovat uudistetun liikennevakuutuslain keskeisimmät muutokset?
- Millaisiksi kuluttajat kokevat POP Vakuutuksen liikennevakuutuksen tuoteselosteen ja vakuutusehdot?
- Miten POP Vakuutuksen tuoteselostetta ja vakuutusehtoja voitaisiin kehittää?

Tutkimuksen lähestymistavaksi on valittu tapaustutkimus eli case study. Tapaustutkimus on liiketaloustieteessä erittäin yleinen tutkimusstrategia, ja se soveltuu erinomaisesti kehittämistyöhön. Tapaustutkimuksessa halutaan ymmärtää yhtä tapausta mahdollisimman syvällisellä tasolla ja sen pohjalta luoda uutta ja yksityiskohtaista tietoa. (Ojasalo, Moilanen & Rita-lahti 2014, 52.)

Tässä tutkimuksessa pyritään löytämään uutta tietoa toimeksiantajayrityksen vakuutusehtojen sekä tuoteselosteen selkeydestä. Erityisesti vakuutusehtojen muotoilu on kuitenkin tarkoin



suunniteltua, eikä tutkimus pyri vakuutusehtojen uudelleenmuotoiluun tai muuttamiseen muulla tavoin. Tavoitteena on ymmärtää paremmin tavanomaisen asiakkaan näkökulmaa liikennevakuutuksen vakuutusehdoista ja tuoteselosteesta, sekä tuoda toimeksiantajayrityksen tietoon mahdollisia ongelmakohtia ja työpajoihin osallistuneiden ajatuksia tutkimusmateriaalista, sekä mahdollisuuksien mukaan tarjota ratkaisu- ja kehitysehdotuksia. Kun yrityksellä on selkeä käsitys tavanomaisen kuluttajan tietopohjan laajuudesta, voidaan tätä asiakasnäkökulmaa hyödyntää yrityksen eri osastoilla, esimerkiksi markkinoinnissa.

#### 1.4 Toimeksiantaja

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Suomen Vahinkovakuutus Oy. Suomen Vahinkovakuutuksen brändejä ovat POP Vakuutus (Kuva 1) sekä Säästöpankin vakuutukset (Kuva 2). Yhtiön omistaa POP Pankki -ryhmä, ja yrityksen toiminta alkoi vuonna 2012. Yhtiön kotipaikka on Espoossa. Perinteisistä vakuutusyhtiöistä poiketen Suomen Vahinkovakuutuksella ei ole ollenkaan palvelukonttoreita, vaan ajan hengen mukaisesti kyseessä on moderni digiyhtiö. Yhtiön toimintamalli perustuu vahvasti verkkoon, ja asiakkaiden palvelu tapahtuu Internetin välityksellä sekä puhelimitse. (Suomen Vahinkovakuutus.)

Suomen Vahinkovakuutus tarjoaa vakuutuspalveluita pääasiassa henkilöasiakkaille. Liikennevakuutusten lisäksi yritys tarjoaa kasko-, vene-, tapaturma-, matka- sekä kotivakuutuksia. Suomen Vahinkovakuutuksen myynti on painottunut ajoneuvovakuutuksiin, ja vuonna 2016 liikennevakuutusten osuus maksutuloista oli noin 60 % (Suomen Vahinkovakuutus 2017, 3). Liikennevakuutukset ovat merkittävä osa liiketoimintaa, joten myös liikennevakuutuksen tutkimus sekä kuluttajien tiedottaminen ja kouluttaminen liikennevakuuttamiseen liittyen on välttämätöntä.

The logo for POP Vakuutus features the word "POP" in a bold, dark teal font. The letter "O" is replaced by a white play button icon. To the right of "POP", the word "Vakuutus" is written in a lighter teal, sans-serif font.

Kuva 1: POP Vakuutuksen logo (POP Pankki).

The logo for Säästöpankin vakuutukset features a green icon of a stylized plant or tree on the left. To its right, the text "Säästöpankin vakuutukset" is written in a green, sans-serif font.

Kuva 2: Säästöpankin vakuutusten logo (Säästöpankin vakuutukset).

## 2 Määritelmät

Juridiikassa käytetty kieli on useille vierasta ja voi tuntua monimutkaiselta. Yksiselitteisyyden ja selvyuden lisäämiseksi alla määritellään opinnäytetyössä esiintyvää terminologiaa aakkosjärjestyksessä. Määritelmiin on otettu mukaan opinnäytetyön ymmärtämisen kannalta olennaisimmat termit.

Ajoneuvoluokat.

- M1, henkilöautot
- M2 ja M3, linja-autot
- N1, pakettiautot
- N2 ja N3, kuorma-autot
- L3 ja L3, moottoripyörät (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017).

Ajoneuvon haltija. Rekisteriin merkitty ajoneuvon haltija. Haltijana voi olla myös se taho, jolle ajoneuvo on pysyvästi luovutettu, mikäli ajoneuvo on vapautettu rekisteröintivelvollisuudesta (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Bonusjärjestelmä. Tässä opinnäytetyössä bonusjärjestelmällä tarkoitetaan uuden- ja vanhanmallisia bonusjärjestelmiä, eli henkilökohtaiseen vakuutus- ja vahinkohistoriaan perustuvaa uutta järjestelmää sekä vanhempaa, ajoneuvokohtaista bonusjärjestelmää.

Bonusmalli. Yhden, yksittäisen vakuutusyhtiön uudenmallinen bonusjärjestelmä.

ETA-maat. ETA tarkoittaa Euroopan talousaluetta, joka muodostuu Euroopan Unionin jäsenmaista ja Efta-maista Sveitsiä lukuun ottamatta (Tulli).

Liikennekäytöstä poisto. Ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikainen poistaminen liikennekäytöstä, ja edellä mainitun tiedon ilmoittaminen rekisteriin (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Liikennevahinko. Ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilö- tai omaisuusvahinko (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Liikennevakuutus. Lakisääteinen vakuutus, joka kattaa liikennevahingon kaikki henkilövahingot sekä syyttömän osapuolen omaisuusvahingot.

Lopullinen poisto. Ensirekisteröidyn ajoneuvon poistaminen lopullisesti liikennekäytöstä Suomessa, ja edellä mainitun tiedon ilmoittaminen rekisteriin (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Rekisteri. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa 541/2003 tarkoitettu ajoneuvoliikennerekisteri (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Vakuutettu. Taho, jonka hyväksi vakuutus on voimassa (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Vakuutuksenottaja. Taho, joka on tehnyt sopimuksen vakuutusyhtiön kanssa (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Vakuutusyhtiö. Vakuutusyhtiö tai muu yritys, joka saa luvanvaraisesti harjoittaa direktiivissä 2009/103/EY tarkoitettua vakuustointia (Liikennevakuutuslaki 460/2016 2 §).

Vihreä kortti. Kansainvälinen todistus voimassaolevasta liikennevakuutuksesta, jonka myöntää vakuutusyhtiö, jossa ajoneuvo on liikennevakuutettu. Vihreää korttia voidaan tarvita liikennevahingon yhteydessä tai rajaviranomaisten kanssa asioidessa. (Liikennevakuutuskeskus 2015a.)

### 3 Liikennevakuuttaminen Suomessa

Liikennevakuuttamisen merkitystä voidaan konkretisoida erinäisten tunnuslukujen avulla (Taulukko 1). Liiketaloudelliselta kannalta voidaan ottaa huomioon liikennevakuutuksen maksutulo, joka vuonna 2016 oli noin 830 miljoonaa euroa ja vahinkosuhte oli noin 69 %. Vahinkosuhte tarkoittaa sitä osuutta maksutuloista, jonka vakuutusyhtiö maksaa ulos korvauskuluina (Finanssivalvonta 2013). Toisin sanoen liikennevakuutusten maksutuloista 570 miljoonaa euroa maksettiin korvauksina liikennevahingoista kärsineille osapuolille. Maksutuloista suurin osa, noin 80 %, tulee yksityistalouksien vakuutuksista (HE 123/2015, 24).

Liiketaloudellisen näkökulman lisäksi Taulukkoon 1 valittiin myös muita liikennevakuuttamista mittaavia lukuja. Liikennevahinkoja ilmoitettiin vakuutusyhtiöille lähes 130 000 kappaletta vuonna 2016. Liikennevahingoissa loukaantui lähes kuusi tuhatta henkilöä, ja 240 henkilöä menehtyi. Olisikin tärkeää, että liikennevahingoista kärsineet tietävät, kuinka toimia vahinkotilanteessa, ja että he osaavat hakea heille kuuluvia korvauksia.

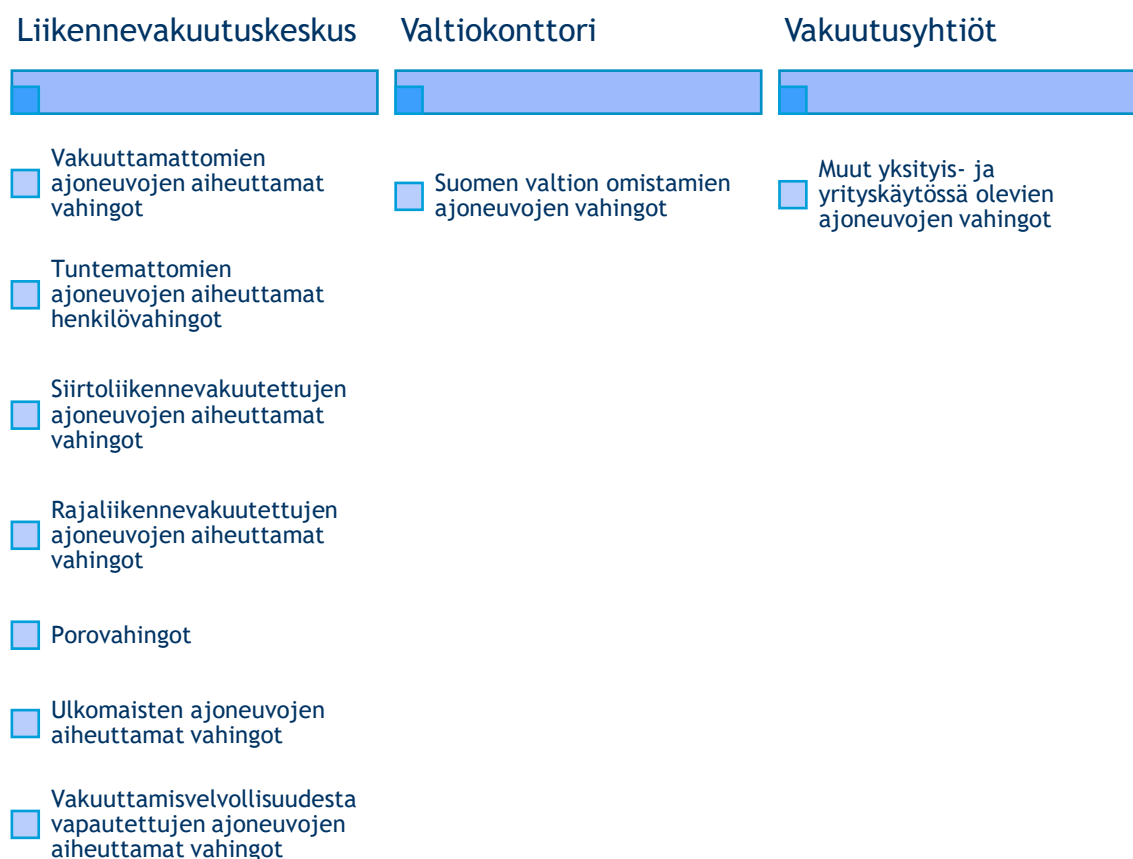
<b>Liikennevakuutuksen maksutulo</b>	829 miljoonaa euroa
<b>Vahinkosuhte</b>	68,8 %
<b>Vakuutusyhtiöille ilmoitettuja liikennevahinkoja</b>	127 678 kappaletta
<b>Liikennevahingoissa loukaantuneita</b>	5 881 henkilöä
<b>Liikennevahingoissa kuolleita</b>	240 henkilöä

Taulukko 1: Liikennevakuuttamisen lukuja vuodelta 2016 (Finanssiala 2017).

Kaikkien Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden sekä Valtiokonttorin on kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen. Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuuttamisen toimeenpanon sekä kehittämisen yhteiselin, ja Liikennevakuutuskeskuksen rooli ja tehtävät perustuvat lakiin. (Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 461/2016.)

Suomessa liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanosta huolehtivat vakuutusyhtiöt, Liikennevakuutuskeskus sekä Valtiokonttori yhdessä (HE 123/2015, 5). Eri instituutioiden korvausvelvollisuuksia kuvataan luurankomallilla Kuviossa 1. Pääosin liikennevahinkojen korvauksista vastaavat luonnollisesti vakuutusyhtiöt. Liikennevakuutuskeskus vastaa vakuuttamattomien ajoneuvojen sekä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista ja Valtiokonttori vastaa Suomen valtion omistamien ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto eli Trafi on liikenne- ja viestintäministeriön toiminnan alaan kuuluva virasto. Liikenteen turvallisuusviraston vastuualueeseen kuuluvat erilaiset sääntely- ja valvontatehtävät, liikenteen turvallisuudesta huolehtiminen, liikennejärjestelmän kestävä kehityksen edistäminen sekä liikenteen viranomaispalveluiden tarjoaminen. (Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009.) Liikennevakuutuslaki velvoittaa vakuutusyhtiöitä antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja ajoneuvojen rekisteriin liittyvistä tiedoista. Vakuutusyhtiöiden on lisäksi annettava virastolle liikennevahinkotietoja tilastointia varten.



Kuvio 1: Liikennevahinkojen korvaustahot vahinkotyypeittäin. Yksinkertaistettu malli.

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaavat Liikennevakuutuskeskuksen toiminnasta aiheutuvista kustannuksista pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta. Yksi poikkeus on myös se, että Valtiokonttori vastaa ainoastaan niistä kustannuksista, jotka aiheutuvat sen liikennevakuutuslakiin liittyvien tehtävien toimeenpanosta. Kaikki Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet ovat velvollisia maksamaan vuosittain Liikennevakuutuskeskukselle maksun, jolla katetaan Liikennevakuutuskeskuksen toiminnasta aiheutuvat kustannukset. Valtiokonttorin maksu lasketaan sen mukaisesti, kuinka suuren osuuden Liikennevakuutuskeskuksen toimintakustannuksista arvioidaan kohdistuvan Valtiokonttorille. Vakuutusyhtiöiden, eli muiden jäsenten, osuudet lasketaan liikennevakuutusten maksutulon suhteessa. (Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 461/2016.) Toisin sanoen, suuremmat vakuutusyhtiöt maksavat myös suurempia maksuja Liikennevakuutuskeskukselle.

#### 4 Liikennevakuutuslaki

Asetus moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta annetussa laissa säädetyn vakuutusvelvollisuuden toimeenpanemisesta 149/1925 on Suomen ensimmäinen lakisäätteistä liikennevakuutusta koskeva laki, ja se säädettiin vuonna 1925. Asetuksen korvasi vuonna 1938

säädetty autovastuulaki 408/1937. Tämän jälkeen tuli voimaan vuonna 1959 säädetty liikennevakuutuslaki 279/1959, joka oli voimassa vuoden 2016 loppuun asti. (HE 123/2015, 5.) Lakiuudistukselle oli perusteltu tarve, sillä 1959 säädetty laki ei enää vastannut lain moderneihin tarpeisiin.

Liikennevakuutuslaki on kaikilla yhtiöillä saman sisältöinen. Lyhyesti, liikennevakuutus korvaa vastapuolelle aiheutuneet esinevahingot sekä kaikki henkilövahingot, ja liikennevakuutusta kutsutaan usein perustellusti moottoriajoneuvon vastuuvakuutukseksi. Liikennevakuuttamisen lainsäädäntö perustuu monilta osin Euroopan Unionin lainsäädäntöön. (HE 123/2015, 5.) Suomen lainsäädännön edellyttämä liikennevakuutuksen turva on kuitenkin poikkeuksellisen kattava, sillä myös vahingon aiheuttaneen osapuolen omat henkilövahingot ovat korvattavia. Tämä niin kutsuttu kuljettajanpaikkasuojia on ETA-valtioista Suomen lisäksi voimassa vain Norjassa ja Ruotsissa. (HE 123/2015, 7.)

#### 4.1 Liikennevakuutuslain peruseriaatteita

Liikennevahinkojen korvaamiseen liittyy erinäisiä peruseriaatteita. Liikennevakuutuslaki ei määrittä tarkkoja laskentaohjeita maksettaville korvauksille. Laki kuitenkin määrittää, millaiset vahingot luetaan liikennevakuutuksesta korvattaviksi.

Yksi tärkeimmistä, ellei tärkein, peruseriaate on liikennevahingon syy-yhteyden pakollisuus. Korvausten saamisen edellytyksenä on, että vahingosta aiheutunut menetys on selkeässä yhteydessä moottoriajoneuvon liikenteessä käyttämiseen (Liikennevahinkolautakunta). Lyhyesti voidaan sanoa, että liikennevakuutuksesta korvataan vain sellaisia menetyksiä, jotka johtuvat tapahtuneesta vahingosta. Esimerkiksi, mikäli ajoneuvossa on ollut vaurioita jo ennen liikennevahinkoa, josta korvausta haetaan, korvataan henkilölle vain kyseisestä liikennevahingosta aiheutuneet vauriot.

Täyden korvauksen periaatteen mukaan vahinkoa kärsinyt on saatettava siihen asemaan taloudellisessa mielessä, jossa hän olisi ilman vahingon tapahtumista. Vastaavasti toinen oleellinen periaate on rikastumiskielto, joka tarkoittaa sitä, ettei vahingon tapahtumisen johdosta saa olla paremmassa taloudellisessa asemassa kuin ilman vahingon tapahtumista; toisin sanoen vahingonkorvauksen määrä ei saa olla suurempi kuin täyden korvauksen määrä. (Liikennevahinkolautakunta). Täyden korvauksen periaate takaa korvauksen määrän, ja rikastumiskielto taas estää sen ylittämisen.

Vahingon kärsineen osapuolen on omalta osaltaan rajoitettava vahingon määrää. Vahingon kärsinyt ei saa lykätä tarvittavia toimenpiteitä tai korjauksia siitä syystä, ettei korvauspäästöistä ole tehty (Liikennevahinkolautakunta). Vahingon määrän rajoittamisen periaatteeseen perustuu se, että korvausten määrä lasketaan usein halvinta vaihtoehtoa tai edullisinta palvelua käyttäen.

Suomessa on kansainvälisesti katsottuna hyvinkin laaja liikennevakuutuksen turva. Maksettavia korvauksia voidaan kuitenkin alentaa tai ne voidaan kokonaan evätä, mikäli vahinkoa kärsinyt osapuoli on itse myötävaikuttanut vahingon syntyyn. Omaisuusvahingoissa korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä tuottamuksen perusteella, mutta henkilövahinkojen korvausten myötävaikuttamisalennuksen tekeminen on ankarammin säänneltyä. Henkilövahinkojen korvausten alentaminen tai epääminen edellyttää tahallisuutta, törkeää tuottamuksellisuutta, alkoholin tai huumausaineen vaikutuksen alaisuutta tai rikollista menettelyä vahinkoon liittyen. (Liikennevahinkolautakunta.)

#### 4.2 Vakuuttamisvelvollisuus

Liikennevakuutuslaki määrää, että kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, on liikennevakuutettava. Liikennevakuutettaviin ajoneuvoihin kuuluvat autot, moottoripyörät, motocrosspyörät, moottorikelkat, mopot, mönkijät ja traktorit. Kaiken tyyppiset perävaunut, kuten kevyet, puoli- sekä matkailuvaunut on vakuutettava erikseen. Vakuuttamisvelvollisuuden piiriin kuuluu edellisten lisäksi myös kevyitä sähköisiä liikennevälineitä, kuten sähköavusteisia polkupyöriä (Kuva 3).



Kuva 3: Sähköisten liikkumisvälineiden vakuuttamisvelvollisuus (Liikennevakuutuskeskus 2017a).

Lain mukaan ajoneuvon omistaja ja haltija ovat vakuuttamisvelvollisia. Mikäli vakuuttamisvelvollisia on yhtä henkilöä enemmän, ovat he ajoneuvon vakuuttamisesta yhteisesti vastuussa.

(Liikennevakuutuslaki 460/2016.) Mikäli ajoneuvo ostetaan esimerkiksi osamaksulla, voi rahotusyhtiö olla ajoneuvon omistaja auton ostajan ollessa ajoneuvon haltija eli tosiasiallinen käyttäjä (HE 123/2015, 11).

Vakuutusyhtiöiden yleisen käytännön mukaan ajoneuvon tosiasiallinen käyttäjä, pääasiassa haltija, vakuuttaa ajoneuvon. Tällöin vakuutuksen hinnoittelu vastaa todellista riskiä, kun vakuutuksen hinnoittelussa on käytetty oikean henkilön vakuutus- ja vahinkohistoriatietoja. Väärän henkilön tiedoilla tehtyjä vakuutuksia kutsutaan bulvaaneiksi.

Uudistetussa liikennevakuutuslaissa liikennevälineiden vakuuttamisvelvollisuuteen tehtiin joitakin muutoksia. Uudistetussa liikennevakuutuslaissa liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ei tarvitse vakuuttaa; tällöin vakuutus on kuitenkin irtisanottava erikseen. Vastaavasti kun Trafille on ilmoitettu liikennekäyttöön otosta, on liikennevakuutus saatettava uudelleen voimaan, mikäli vakuutus on liikennekäytöstä poiston yhteydessä irtisanottu. Toisen muutoksen mukaan yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitettuja rekisteröintivelvollisuudesta vapautettuja kevytrakenteisia ajoneuvoja ei enää tarvitse vakuuttaa. (Liikennevakuutuskeskus 2017a). Pääsääntöisesti vakuuttamisvelvollisuus pysyi kuitenkin verrattain saman sisältöisenä.

Koska liikennevakuuttaminen on lakisääteistä, on vakuutusyhtiöllä vastavuoroisesti velvollisuus myöntää liikennevakuutus asiakkaan pyynnöstä. Tämä velvollisuus ei muuttunut lakiuudistuksen myötä. Yhtiöiden vakuuttamispakko ei kuitenkaan koske raja- eikä siirtoliikennevakuutuksia. (HE 123/2015, 32). Vakuuttamisvelvollisuuden lisäksi vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä pitämästä liikennevakuutusta voimassa (Liikennevakuutuskeskus 2017b).

Yksittäistapausten, usein maksuhäiriömerkinnän saaneiden henkilöiden, kohdalla vakuutusyhtiö voi vaatia ensimmäisen vakuutuskauden maksun etukäteen. Vakuutusyhtiön korvausvastuu alkaa tällöin vasta maksun suorittamisen jälkeen. (Liikennevakuutuskeskus 2017b). Ensimmäisen vakuutuskauden päättymisen jälkeen alkavilta uusilta kausilta ei voida enää vaatia vuoden etukäteismaksua.

#### 4.3 Liikennevahinkojen korvattavuus

Liikennevakuutuksesta korvataan aiemmin mainitun mukaisesti syyttömän osapuolen esinevahingot sekä kaikki henkilövahingot (Kuva 4). Tässä luvussa käydään läpi, millaisia ovat tyypilliset henkilö- ja omaisuusvahingoista korvattavat menetykset. Uudessa liikennevakuutuslaissa kuluttajille maksettavat korvaukset eivät muuttuneet juurikaan (Liikennevakuutuskeskus 2017c). Syyllisyys ei aina johdu yhden kuljettajan tuottamuksesta, jolloin syyllisyys voidaan jakaa osallisten välillä suhteessa syyllisyyteen. Tällöin vahinko voidaan jakaa esimerkiksi puoli osapuolten välillä, jolloin aiheutunut vahingon määrä jaetaan myös tasan vakuutusyhtiöiden maksettavaksi. Osapuolet saavat tällöin siis toistensa liikennevakuutusyhtiöistä.



Uudistetun sekä kumotun liikennevakuutuslain mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa tuntemattomien sekä ulkomaalaisten ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot. Tämän lisäksi, mikäli vahingon aiheuttanut osapuoli on laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuutensa, korvaa Liikennevakuutuskeskus syyttömälle osapuolelle aiheutuneet vahingot. Liikennevakuutuskeskus korvaa edellä mainituissa tapauksissa liikennevahinkojen lisäksi ajoneuvojen aiheuttamat porovahingot eläinten omistajille. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.)

Uudistetussa liikennevakuutuslaissa Liikennevakuutuskeskus korvaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot, jotka ennen kuuluivat Valtiokonttorin vastuualueeseen. Tämä muutos siirtää vastuun kustannuksista veronmaksajilta kollektiivisesti kaikille vakuutuksenottajille (HE 123/2015, 31). Toinen muutos verrattuna vanhaan liikennevakuutuslakiin on se, että jatkossa Liikennevakuutuskeskus korvaa vahingot tapauksissa, joissa ajoneuvon liikennevakuutus on irtisanottu siitä syystä, että ajoneuvo on anastettu. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.)



Kuva 4: Mitä vakuutukset korvaavat (Liikennevakuutuskeskus 2017a).

#### 4.3.1 Omaisuusvahingot

Liikennevahinkojen omaisuusvahinkoja korvataan syyttömälle osapuolelle. Lähtökohtaisesti korvattavaksi voi tulla mikä tahansa omaisuudelle aiheutunut vahinko. (Liikennevakuutuskeskus 2017d.) Vahingot korvataan täysimääräisinä voimassa olevien normien mukaisesti, vaikka

korvausta ei olisi erikseen haettu tai korvausta olisi haettu normien edellyttämää määrää vähemmän (Valtiokonttori 2012).

Monelle vakuutuksenottajalle tulee oman kokemuksen mukaan yllätyksenä, ettei pelkkä liikennevakuutus korvaa vahingon aiheuttaneen osapuolen omalle ajoneuvolle aiheutuneita vahinkoja tai muita omaisuusvahinkoja, huolimatta omaisuusvahinkojen euromääräisistä summista. Oman ajoneuvon vahinkojen turvaksi voidaan ottaa vapaaehtoinen autovakuutus eli kaskovakuutus. Kaskovakuutus korvaa vakuutuksenottajan ajoneuvolle tapahtuvia äkillisiä ja ulkoisia vahinkoja. Mikä tahansa ja mistä syystä tahansa tapahtunut vahinko ei siis kuulu korvattavuuden piiriin. Vakuutusyhtiöt tarjoavat eritasoisia kaskopaketteja niin kutsutuista osakaskoista kattavampiin täyskaskoihin. On tärkeää lisäksi huomata, että eri yhtiöiden kaskopakettien sisällöt eivät ole saman sisältöisiä keskenään ja kaskopakettien turvissa on jonkin verran eroavaisuuksia. Yleisimpiä kaskovakuutusten turvia ovat muun muassa törmäys-, eläintörmäys-, palo-, ilkivalta-, varkaus-, hinaus- ja tuulilasiturvat. (Järvelä 2015, 2-5.) Liikennevakuutuksen tavoin kaskovakuutuksissa palkitaan vahingottomista ajovuosisista bonusalennuksella. Liikenne- ja kaskovakuutusten bonusjärjestelmät eivät kuitenkaan ole keskenään samanlaisia.

Liikennevahinkoon syyttömän osapuolen vaurioituneen moottoriajoneuvon vahingot ovat liikennevakuutuksesta korvattavia. Vaurioituneesta ajoneuvosta korvataan yleensä korjauskustannukset tai korjauskustannuksia vastaava rahamäärä. Vaurioituneiden ajoneuvojen arvonalentumisia ei korvata. (Liikennevakuutuskeskus 2017d.)

Ajoneuvo voi vahingon jäljiltä olla niin huonossa kunnossa, ettei sitä ole enää syytä korjata. Tällöin vakuutusyhtiö voi lunastaa ajoneuvon, eli maksaa ajoneuvon omistajalle ajoneuvon käypää arvoa vastaavan korvauksen ja ottaa ajoneuvon haltuunsa (Liikennevakuutuskeskus 2017d). Vaihtoehtoisesti ajoneuvosta voidaan maksaa lunastussumman sijasta myös kertakorvaus, joka on lunastuskorvausta pienempi. Summa on pienempi, sillä mikäli asiakas valitsee kertakorvauksen, jää vaurioitunut ajoneuvo asiakkaan omistukseen. (Aarre 2014, 4.) Mikäli ajoneuvo on vaurioitunut ajokelvottomaksi, voidaan ajoneuvon hinauksesta aiheutuneet kulut korvata syyllisen osapuolen liikennevakuutuksesta (Liikennevakuutuskeskus 2017d).

Omaisuusvahingon kärsineelle osapuolelle maksetaan korvauksia lisäksi käyttöhyödyn menetyksestä, eli ajasta, jolloin vaurioitunutta ajoneuvoa ei ole voitu käyttää. Korvaus maksetaan joko rahamääräisenä seisona-ajan korvauksena tai sijaisauton vuokratukustannuksina. Samalta ajalta ei makseta sekä sijaisautoa että seisona-ajan korvausta. (Liikennevakuutuskeskus 2017d.) Samasta vahingosta voidaan kuitenkin korvata eri päiviltä sijaisauton kustannuksia ja toisilta päiviltä seisona-ajan korvausta. Tämä on tosin melko harvinaista.

Sijaisauton vuokrauksen kustannuksia voidaan korvata, mikäli sijaisauton käyttötarve täyttyy. Usein tämä tarkoittaa käytännössä ajoneuvon tarvitsemista ammatin harjoittamiseen, mutta

muunkin syyn voidaan katsoa täyttävän käyttötarpeen perusteen, mikäli autottomuudesta aiheutuu vahingon kärsineelle kohtuuttomasti haittaa. Liikennevakuutuksesta korvataan 94 % sijaisauton kustannuksista. Osuus on sama kaikissa vakuutusyhtiöissä, sillä se on Liikennevahinkolautakunnan määrittelemä korvattava osuus. Kuuden %:n osuuden, jota ei korvata, on tarkoitus vastata vaurioituneen auton käyttökustannusten säästöä ajoneuvon seisonta-aikana. (Liikennevakuutuskeskus 2017d.) Käyttökustannusten säästöllä tarkoitetaan esimerkiksi renkaiden ja nesteiden kulumista, jota ajoneuvolle muuten aiheutuisi sen tavanomaisen käytön yhteydessä.

Myös seisonta-ajan korvaukset ovat Liikennevahinkolautakunnan määrittelemiä, eivätkä nekään näin ollen vaihtelevat vakuutusyhtiökohtaisesti. Seisonta-ajan korvaukset tarkistetaan vuosittain. Henkilöautoista, joiden arvo on välillä 14 000 - 45 000 €, maksetaan korvauksia 10,08 - 23,49 € päivää kohden (Taulukko 2). Tähän väliin sijoittuu suurin osa henkilöautoista, mutta myös näiden rajojen ulkopuolelle menevät ajoneuvot saavat oman luokituksensa mukaisen korvauksen. Liikennevahinkolautakunta on määritellyt tarkan euromääräisen summan kaikkien ajoneuvotyyppeiden kohdalle.

Ajoneuvon hintaluokitus, 1 000 €	Normikorvaus päivää kohden, €
14,0 - 19,0	10,08
19,0 - 23,0	12,17
23,0 - 28,0	14,95
28,0 - 34,0	18,21
34,0 - 45,0	23,49

Taulukko 2: Henkilöautojen seisonta-ajan korvaukset 2018 (Liikennevahinkolautakunta 2018a).

Rahamääräistä seisonta-ajan korvausta maksetaan korjausajalta vaurioituneen moottoriajoneuvon hinnan mukaan edellä kerrotun mukaisesti. Päiväkorvauksen suuruutta määritettäessä ajoneuvon hinnaksi katsotaan sen uushankintahinta, kun ajoneuvo on enintään viisi vuotta vanha. Mikäli ajoneuvo on viittä vuotta vanhempi, pidetään ajoneuvon hintana vastaavan ajoneuvon käypää arvoa. Lunastustapauksissa seisonta-ajan korvausta maksetaan enintään 14 vuorokauden ajalta, kun kyseessä on tavanomainen ajoneuvo. (Liikennevakuutuskeskus 2017d.)

Omaisuusvahinkoina korvataan siis pääsääntöisesti ajoneuvon korjauskustannuksia sekä käyttötyötyöstä aiheutunutta menetystä. Liikennevakuutuksesta voidaan edellisten lisäksi korvata

syöttömän osapuolen muita omaisuusvahinkoja, koska lähtökohtaisesti mikä vain omaisuusvahinko voi kuulua korvattavuuden piiriin. Muuta omaisuutta, joka voidaan korvata, voi olla esimerkiksi vahingossa vaurioitunut älypuhelin tai kannettava tietokone, ruokaostokset tai vaikkapa harrastusvälineet. Liikennevahingoissa vastapuoli ei ole välttämättä kuljettanut ajoneuvoa, joten muukin kulkuväline, kuten polkupyörä, voidaan korvata.

#### 4.3.2 Henkilövahingot

Suomen liikennevakuutuksen turva on poikkeuksellisen kattava. Henkilövahingoista korvataan syyttömien osapuolien vahinkojen lisäksi myös syyllisen osapuolen henkilövahingot. Liikenteen henkilövahingot korvataan liikennevakuutuslain 34 § mukaan pääosin vahingonkorvauslaissa 412/1974 säädetyin mukaisesti.

Henkilövahinkojen korvattavuuden lähtökohta on täysi korvaus. Tämä tarkoittaa sitä, ettei korvauksille ole asetettu enimmäismääriä, vaan korvaukset maksetaan toteutuneen vahingon mukaisesti. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Tyypillisiä liikenteen henkilövahinkoja ovat erilaiset sairaanhoito- ja kuntoutuskustannukset. Näitä kustannuksia ovat muun muassa poliklinikkamaksut, fysioterapian kustannukset, lääkkeet, sairaalamaksut sekä matkakulut lääkäriin tai sairaalaan. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Liikennevakuutuksen henkilövahingoista voidaan korvata sairaanhoidon ja kuntoutuksen kustannusten lisäksi ansionmenetystä. Ansionmenetystä korvataan peruseriaatteiden mukaisesti tulojen tosiasiallista vähentymistä vastaava määrä. Korvausta voidaan maksaa ansiotulojen vähentymisen lisäksi ansiotulojen myöhästymisestä. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Liikennevakuutuksesta korvataan sekä tilapäisiä että pysyviä haittoja. Henkilövahinkojen korvauksien piiriin kuuluvat myös korvaukset kivusta, särystä sekä tilapäisestä haitasta. Kivun, säryn ja tilapäisen haitan korvauksen suuruuteen vaikuttavat vammojen laatu, vaikeusaste sekä toipumisaika. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Pysyvän haitan korvaus hyvittää vahingoittuneelle liikennevahingosta aiheutunutta pysyvää tilaa, josta on hänelle haittaa. Pysyvän haitan korvausta määritettäessä otetaan huomioon haittaluokka, joka määräytyy vamman laadun perusteella. Muita pysyvän haitan korvaukseen vaikuttavia tekijöitä ovat vahingoittuneen ikä sekä vammasta mahdollisesti aiheutunut elämänlaadun heikkeneminen. Korvausta voi saada myös pysyvästä kosmeettisesta haitasta. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Vammautunut, joka on liikennevahingosta johtuen pysyvästi riippuvainen toisten huolenpidosta, voi saada hoitotukea. Hoitotuen määrä vaihtelee vamman vaikeusasteen mukaan. Hen-

kilövahinkojen korvauksilla voidaan tukea vahingoittuneen paluuta työelämään tai pärjäämistä työelämässä ammatillisen kuntoutuksen tuella. Ammatillista kuntoutusta voi olla esimerkiksi vahingoittuneen kouluttaminen uuteen ammattiin. Mikäli työelämään palaaminen on mahdotonta vahingon takia, maksetaan vahingoittuneelle osapuolelle työkyvyttömyyseläkettä. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.)

Henkilövahinkojen korvauksen piiriin voi kuulua edellä mainittujen lisäksi myös muita tarpeellisia kuluja, jotka johtuvat liikennevahingosta. Korvattavaksi voivat tulla jokapäiväisestä elämästä selviytymistä tai opiskelua helpottavista apuvälineistä aiheutuvia kuluja sekä kodinhoitoavun kuluja. Vahingoittuneen asuntoon tehdyt muutokset tai hankitut apuvälineet voivat myös kuulua korvattaviksi (Liikennevahinkolautakunta 2018b.)

Liikennevahingossa menehtyneen henkilön elatuksesta riippuvaiset voivat hakea korvausta elatuksen menetyksestä eli toisin sanoen perhe-eläkettä. Perhe-eläkkeen määrään vaikuttavat menehtyneen henkilön sekä mahdollisen lesken tulot sekä perheen koko. (Liikennevakuutuskeskus 2015b.) Korvausta maksetaan kohtuulliseen määrään saakka myös menehtyneen osapuolen hautauskustannuksista.

## 5 Liikennevakuutuslain uudistus

Uudistettu liikennevakuutuslaki astui voimaan 1.1.2017 lukuun ottamatta sairaanhoitokustannuksia koskevaa osuutta, joka astui voimaan jo elokuussa 2016 (Liikennevakuutuskeskus 2017c). Liikennevakuutuslain uudistamista varten perustettiin työryhmä jo vuonna 2004, ja työryhmä suunnitteli mietintöä neljän vuoden ajan. Tämän jälkeen laista pyydettiin eri tahoilta lausuntoja ja lisäselvityksiä, kunnes se lopulta saatiin saatettua voimaan. (HE 123/2015, 44.)

Vanha liikennevakuutuslaki haluttiin kumota kokonaan ja korvata uudella monista syistä. Kumottu laki ei monilta osin enää vastannut moderneihin tarpeisiin ja uudesta laista haluttiin tehdä edellistä selkeämpi. Uudistetulla lailla haluttiin lisäksi edistää vakuutusalan kilpailua ja parantaa vakuutuksenottajien ja vahingonkärsineiden asemaa. Uuteen lakiin lisättiin myös vaikiintuneita käytänteitä, jotka puuttuivat kumotusta liikennevakuutuslaista. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.)

Uudesta liikennevakuutuslaista pyrittiin tekemään vanhaa lakia selkeämpi kokonaisuus. Kumottua lakia oli muutettu vuosikymmenten saatossa monia kertoja, mikä teki siitä vaikeaselkoisen. Vaikeaselkoisuutta lisäsi se, ettei vanhan lain pykälä oltu otsikoitu ollenkaan ja pykälät olivat osittain epäjohdonmukaisessa järjestyksessä. (HE 123/2015, 6.) Nämä puutteet on otettu huomioon uudessa liikennevakuutuslaissa. Lakiuudistuksen tärkeimpiä tavoitteita oli eri osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien selkeyttäminen sekä vakuutus- ja korvauskäytäntöjen yhtenäisyyden lisääminen.

Lakiuudistuksen suunnitteluvaiheessa päädyttiin siihen tulokseen, ettei liikennevakuutuslain tarvitse sisältää kaikkea liikennevakuuttamista säätelevää normistoa. Tämä tarkoittaa sitä, että eri lakien keskinäinen soveltaminen sekä rakenne pysyvät pääosin samanlaisena kuin ennen uudistusta. Uuden lain suunnittelun yhteydessä haluttiin kuitenkin selventää liikennevakuutuslain suhdetta vakuutuslainsäädäntöön. Vakuutuslainsäädäntöä 543/1994 soveltamista rajoitettiin ottamalla liikennevakuutuslakiin joitakin erityissäännöksiä ja luettelemalla ne säännökset, joita sovelletaan liikennevakuuttamiseen. Uudistetulla lailla pyritään yhdenmukaistamaan liikennevahinkojen korvauksia tapaturma- ja ammattitautilainsäädännön kanssa niissä kohdissa, joissa se on tarkoituksenmukaista. (HE 123/2015, 27.)

Aiemmin mainitun mukaisesti korvattavuuteen ei tehty uudella lailla juurikaan muutoksia. Lain valmisteluvaiheessa kiinnitettiin kuitenkin erityistä huomiota vahinkoa kärsineiden asemaan. Vapaaehtoisten vakuutusten tarjoama vakuutus turva henkilövahinkojen varalta ei ole yhtä kattava kuin lakisääteisen liikennevakuutuslain edellyttämä turva. Vapaaehtoisiin vakuutuksiin ei myöskään ole mahdollista liittää minkäänlaisia turvamekanismeja siltä varalta, että ajoneuvon vakuuttaminen on laiminlyöty tai vahingonaiheuttajaa ei saada selville. Lakisääteinen liikennevakuutus taas turvaa vahinkoa kärsineiden aseman myös edellä mainituissa tapauksissa. Liikennevakuutuksen soveltamisalan tai korvattavuuden rajoittaminen sillä tavalla, että vakuutus turva määrättäisiin hoidettavaksi vapaaehtoisilla vakuutuksilla, heikentäisi henkilövahinkoja kärsineiden osapuolten asemaa. (HE 123/2015, 27.)

Uudessa laissa esinevahinkoja koskevan korvausvastuun enimmäismäärää on korotettu 3,3 miljoonasta eurosta viiteen miljoonaan euroon yleisen kustannustason nousun perusteella, ja koska enimmäismäärää on edellisen kerran korotettu vuonna 1993. Kansainvälisesti katsoen Suomessa voimassa oleva enimmäismäärä on korkea ja se ylittää EU:n direktiivien vaatiman määrän, mutta enimmäismäärä on koettu perustelluksi, eli sellaiseksi, jossa vahingon osapuolten asema voidaan turvata riittävällä tasolla. Henkilövahinkojen korvauksille ei ole asetettu enimmäismäärää kumotussa eikä uudistetussa laissa. (HE 123/2015, 34; Liikennevakuutuslaki 460/2016 38 §.)

Uudistettu laki ottaa huomioon myös tulevaisuuden tarpeita: uusi laki huomioi mahdollisilta osin vielä lapsen kengissä olevan automatisoitumisen ja ajoneuvojen itseohjautumisen. Jatkossa esimerkiksi ajoneuvon tai sen osan valmistaja voi olla vastuussa liikennevahingon korvauksesta tuotevastuulain mukaisesti (HE 123/2015, 37). Automatisoitumiseen ja itseohjautumiseen voidaan joutua tekemään muutoksia itseohjautuvien ja automatisoitujen ajoneuvojen yleistyessä.

## 5.1 Käsittelyajat

Uusi liikennevakuutuslaki tiukensi vakuutusyhtiöille asetettuja vahinkokäsittelyn määräaikoja (Taulukko 3). Määräaikojen kiristäminen parantaa selkeästi vahinkoa kärsineiden asemaa nopeuttamalla korvausasioiden käsittelyä ja päätöksentekoa. Määräaikojen tiukentaminen on perusteltua myös siksi, että vapaaehtoisen vakuutusten lakisääteinen aika korvausten maksamiselle on yksi kuukausi (HE 123/205, 36), eli sama kuin liikennevakuutuksissa uuden lain voimaantumisen myötä. Muutoksella yhdenmukaistetaan vakuutusalan määräaikoja koskevia käytäntöjä.

Vakuutusyhtiön on annettava korvauspäätös kuukauden kuluessa asian vireille tulosta. Mikäli käsittely kestää yli kuukauden ilman pätevää syytä, on ylimenevästä ajasta maksettava viivästyskorkoa korvaukseen oikeutetulle. Mikäli käsittely taas kestää yli kuukauden korvausvastuun selvittämisen takia, on vakuutusyhtiön annettava korvauksenhakijalle vastaus viivästyksen syistä kolmen kuukauden kuluessa. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.) Kumotun liikennevakuutuslain mukaan korvauspäätös kuului antaa kolmen kuukauden kuluessa korvausasian vireille tulosta (Liikennevakuutuslaki 276/1959).

Uuden lain mukaan vakuutusyhtiön on aloitettava korvaushakemuksen käsittely seitsemän päivän kuluessa korvaushakemuksen saapumisesta, eli asian vireille tulosta (Liikennevakuutuskeskus 2017c). Tätä ei ollut kumotussa laissa määritelty ollenkaan. Tässä on kuitenkin otettava huomioon, että korvauspäätöksen antamista koskeva määräaika, joka osaltaan sitoo myös korvauskäsittelyn aloittamista.

	Kumottu liikennevakuutuslaki	Uusi liikennevakuutuslaki
<b>Korvaushakemuksen käsittely aloitettava</b>	-	7 pv:n kuluessa
<b>Korvauspäätös annettava</b>	3 kk:n kuluessa	1 kk:n kuluessa

Taulukko 3: Uuden ja kumotun liikennevakuutuslain määräaikojen vertailu. Pelkistetty taulukko.

## 5.2 Vakuuttamisen laiminlyönti

Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on jokseenkin yleistä. Melko yleistä on myös vakuutusmaksujen laiminlyönti. (HE 123/2015, 24). Vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista vastaa Liikennevakuutuskeskus. Aiemmin mainittiin, että Liikennevakuutuskes-

kusta rahoittavat vakuutusyhtiöt, eli loppukädessä siis vakuutusyhtiöiden asiakkaat. Toisin sanoen vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen maksajia ovat tunnolliset vakuutusnottajat. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.) Tästä syystä laiminlyönnin seurausten koventaminen on perusteltu muutos.

Uuden lain mukaan vakuuttamaton ajoneuvo on käyttökiellossa ja poliisi voi poistaa vakuuttamattoman ajoneuvon rekisterikilvet heti paikan päällä. Laiminlyöntimaksun määrääminen tai maksun suorittaminen ei vaikuta käyttökieltoon, vaan käyttökielto poistuu vasta silloin, kun vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu asianmukaisella tavalla (HE 123/2015, 34). Vakuuttamisen laiminlyöneelle osapuolelle voidaan määrätä vakuutusmaksun lisäksi laiminlyöntimaksu, joka voi olla enintään kolminkertainen vakuutusmaksuun nähden. Laiminlyöntimaksun suuruuteen vaikuttavat muun muassa laiminlyöntiajan pituus, laiminlyönnin tahallisuus sekä toistuvuus ja se, onko vakuuttamatonta ajoneuvoa käytetty liikenteessä. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.)

### 5.3 Aiemman vahinkohistorian huomiointi

Liikennevakuutuslain uudistaminen mahdollistaa aiemman vahinkohistorian monipuolisemman ja joustavamman huomioinnin hinnoittelussa. Uusi laki antaa vakuutusyhtiöille lisää vapautta liikennevakuutusten maksuperusteiden määrittelyssä. Kumotun lain tapaan myös uusi laki velvoittaa vakuutusyhtiöitä huomioimaan asiakkaan vahinkohistorian vakuutusmaksuissa. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.) Lakiuudistuksella pyrittiin vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen käyttöä joustavoittamalla lisäämään vakuutusyhtiöiden tuotekehittelyä ja siten edistämään vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua (HE 123/2015, 1). Tähän perustuu se, että vakuutusyhtiöt muuttivat bonusjärjestelmiään lain astuttua voimaan.

Kuluttajan vakuutus- ja vahinkohistoria, lyhyesti VVH, sisältää tiedot kyseisen henkilön liikennevakuutusten voimassaolosta sekä tiedot niistä maksetuista korvauksista. Vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot ovat henkilökohtaisia, eikä bonuksia voida näin siirtää henkilöltä toiselle. Yhtiöt määrittelevät itse sen, miten vakuutus- ja vahinkohistoriatietoja hyödynnetään vakuutusmaksujen perusteissa. Suomessa vakuutus- ja vahinkohistoria tiedot siirretään yhtiöstä toiseen sähköisen järjestelmän kautta, eikä asiakkaalta vaadita mitään toimenpiteitä. Ulkomaille muuttaessa asiakas voi pyytää paperisen vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen Liikennevakuutuskeskukselta, jotta tiedot voidaan siirtää ulkomaiseen vakuutusyhtiöön. (Liikennevakuutuskeskus 2017e). Vakuutus- ja vahinkohistoria on perusta, josta kunkin asiakkaan henkilökohtainen bonus muodostuu.

Uusi laki mahdollistaa kumottua lakia paremmin liikennevakuutusten hinnoittelun vakuutusnottajakohtaisesti, ja vakuutusten hinnoittelu onkin muuttunut ajoneuvoikohtaisesta vakuu-



tuksenottajakohtaiseksi tämän seurauksena. Tästä huolimatta liikennevakuutus on ajoneuvo-kohtainen siinä mielessä, että ajoneuvon liikennevakuutus on voimassa aina siitä huolimatta, kuka ajoneuvoa kuljettaa. (HE 123/2015, 5.)

Vakuutusmaksun suuruuteen vaikuttavat asiakkaan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen lisäksi erilaiset riski- eri tariffitekijät. Tariffitekijät voivat liittyä joko ajoneuvoon tai sen käyttäjään. Käyttäjään liittyvät riskitekijät, henkilökohtainen vakuutus- ja vahinkohistoria mukaan lukien, arvioidaan sen mukaan, kuka ajoneuvoa pääasiallisesti käyttää. Useimmiten pääasiallinen käyttäjä on ajoneuvon haltija. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.) Kun ajoneuvon vakuutus on hinnoiteltu sen pääasiallisen käyttäjän mukaan, vastaa vakuutuksen hinta parhaiten sen riskiä.

Käyttäjakohtaisia hinnoittelutekijöitä voivat olla esimerkiksi vakuutuksenottajan asuinpaikka ja ikä. Tilastojen mukaan tiheämmin asutuilla alueilla tapahtuu enemmän vahinkoja ja nuoret ajajat ovat kokeneempia riskialttiimpia. Vakuutuksenottajan nuori ikä ja asuminen kaupungin keskustassa ovat siis käyttäjakohtaisia, vakuutusmaksua korottavia hinnoittelutekijöitä. Maksuperusteet eivät kuitenkaan saa olla syrjiviä. Tästä syystä esimerkiksi sukupuolta ei saa ottaa vakuutusten maksuissa tai korvauksissa huomioon, vaikka tilastojen mukaan nuorten miesten riski vammautua tai kuolla tieliikenteessä on nuoria naisia suurempi (HE 123/2015, 43). Ajoneuvo-kohtaisia hinnoittelutekijöitä ovat ajoneuvon erilaiset ominaisuudet, ja esimerkiksi ajoneuvon teho, merkki tai malli voivat tilastojen antaman tiedon perusteella nostaa tai laskea vakuutusmaksua.

Yritykset voivat olla innovatiivisia hinnoittelutekijöiden kehittämisessä. Kuljettajan asuinpaikka ja ajokokemus, vahinkohistoria sekä ajoneuvon teho, ajoneuvoluokka ja käyttötarkoitus ovat varsin tavanomaisia hinnoittelutekijöitä, kuten edellä kuvattiin. Markkinoilla on myös erilaisia vakuutustuotteita, jotka ottavat huomioon vähemmän perinteisiä hinnoittelutekijöitä. Yksi näistä on Suomen Vahinkovakuutuksen brändien tarjoama oma vakuutuksensa vähän ajaville kuljettajille. Vakuutuksen hinta on edullisempi normaaliin liikennevakuutukseen verrattuna, mikäli ajoneuvolla ajetaan alle 15 000 kilometriä vuodessa. POP Vakuutuksen vähän ajaville suunnattu vakuutustuote on nimeltään Kilsa ja Säästöpankin vakuutusten vastaava tuote on Mittari (POP Vakuutus; Säästöpankin vakuutukset).

## 6 Bonusjärjestelmät ja -mallit

Edellä selvennettiin erilaisten hinnoittelutekijöiden vaikutusta vakuutusmaksuun. Luontaisesti suuri paino on vakuutus- ja vahinkohistorialla, johon bonusalennuksen prosentti perustuu. Kaikki vakuutusyhtiöt ovat muuttaneet lakimuutoksen jälkeen bonusjärjestelmiään. Tärkeää on kuitenkin huomata, että uusi laki ei velvoittanut vakuutusyhtiöitä muuttamaan bonusjärjestelmiään, vaan ainoastaan mahdollisti sen. Koska laki ei velvoittanut yrityksiä muuttamaan

bonusjärjestelmiään, ei myöskään säädetty siirtymäaikaa, jonka aikana vakuutukset olisi vaihdettava ajoneuvokohtaisista henkilökohtaisiksi. Tämä voi aiheuttaa myöhemmin hankaluuksia vakuutuslalla, kun enää yksittäisten asiakkaiden liikennevakuutukset ovat vanhan bonusjärjestelmän mukaisia ja vanhan mallin merkitys vähenee. Merkityksen väheneminen johtaa myös siihen, että vanhan järjestelmän tuntemus alalla heikkenee.

#### 6.1 Uusi ja vanha bonusjärjestelmä

Ennen lakimuutosta liikennevakuutukset olivat aina ajoneuvokohtaisia. Bonustaulukko oli kiinteä, ja vakuutusyhtiöt siirsivät vahinkohistoriat yhtiöltä toiselle asiakkaan mukana. Vanhassa järjestelmässä asiakas osti ajoneuvon ja sille liikennevakuutuksen. Bonus alkoi nollasta prosentista, jota kerrytettiin suuremmaksi vuosien saatossa. Vahingot laskivat bonusalennuksen prosenttia kiinteään taulukon mukaan. Mikäli kuluttaja vaihtoi ajoneuvoa, siirrettiin edellisen auton bonukset uuteen ajoneuvoon. Toiselle autolle, eli niin kutsutulle kakkosautolle, aloitettiin bonusten kerääminen taas nollasta prosentista. (Mattila 2016; Kotisalo 2017.)

Yksi lakiuudistuksen tärkeimmistä tavoitteista oli vakuutusyhtiöiden välisen kilpailun lisääminen. Aiemmin yhtiöt vaihtoivat tietoa asiakkaista ja hinnoittelivat vakuutukset samoin perustein. Kaskovakuutukset ovat sidottuja liikennevakuutusyhtiöön, mikä vaikeuttaa kaskovakuutuksilla kilpailua. (Nieminen 2016.) Kilpailun kannalta olennaisin muutos olikin aiemman vakuutus- ja vahinkohistorian joustavampi huomioiminen hinnoittelussa, joka avasi mahdollisuuden uusille bonusmalleille.

Uudessa bonusjärjestelmässä vakuutuksen hinnoittelussa otetaan merkittävästi huomioon vakuutusnottajan aiempi vakuutus- ja vahinkohistoria. Toisin sanoen, mitä enemmän vahingottomia ajovuosia vakuutusnottajalla on, sitä suurempi on hänen bonuksensa. Uusi bonusjärjestelmä ottaa suoraan hinnassa huomioon sen, kuinka suuri riski vakuutusnottaja on. Bonusta muodostettaessa otetaan huomioon henkilön kaikkien ajoneuvojen, myös entisten, vahinkohistoria.

Laki määrittelee, että vakuutusnottajia on kohdeltava tasavertaisesti ja liikennevakuutuksella tulee olla selkeät maksuperusteet. Maksuperusteet ottavat huomioon tekijöitä, jotka kuvaavat vakuutusnottajan tilastollista riskin tasoa. Maksuperusteita on sovellettava samalla tavalla kaikkiin vakuutusnottajiin, eli toisin sanoen samassa tilanteessa olevia vakuutusnottajia on kohdeltava samalla tavalla. Vakuutusmaksujen on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuvien vahinkokulujen määrään, eli ylihinnoittelu on kielletty. (Salo 2017, 4.)

## 6.2 Eri vakuutusyhtiöiden bonusmallit

Uudesta bonusjärjestelmästä puhuttaessa on olennaista huomata, että vakuutusyhtiöt voivat itse päättää bonusmalleistaan. Laki ei siis aseta ala- tai ylärajoja lähtö- tai maksimibonusille, eikä säädä sitä, kuinka nopeasti bonus kertyy vahingottomien vuosien aikana. Lähtöbonus on se bonusalennus, jonka vakuutus- ja vahinkohistoriaton vakuutuksenottaja saa. Tämä tarkoittaa pääasiassa uusia kuljettajia. Maksimibonus on bonustaso, jonka saavuttamisen jälkeen bonusalennuksen prosentti ei enää nouse. (Salo 2017, 5.) Suurempi bonusalennuksen prosentti ei kuitenkaan takaa edullisempaa liikennevakuutusta, koska maksuperusteet vaihtelevat yhtiökohtaisesti.

Vakuutusyhtiöt voivat päättää itsenäisesti, millaisen bonusalennuksen niin kutsuttu kakkosauto saa. Joissain yhtiössä tälle on asetettu ehtoja, ja vaatimuksena voi olla, että kaikki ajoneuvovakuutukset on siirrettävä kyseiseen yhtiöön samaan aikaan. Toimeksiantajayrityksen Suomen Vahinkovakuutuksen brändien liikennevakuutuksissa kakkosautoille myönnetään lähtökohtaisesti sama bonus, kuin ykkösautolle.

Bonusten laskeminen vahinkojen myötä on myös päätettävissä yhtiökohtaisesti. Joillakin yhtiöillä liikennevahinko, josta on maksettu korvausta, laskee seuraavan vakuutuskauden alusta kaikkien yhtiössä olevien ajoneuvojen bonusta. Tämä voi lisätä merkittävästi asiakkaan makсутaakkaa. Suomen Vahinkovakuutuksessa on linjattu, että vahinko vaikuttaa vain sen ajoneuvon bonusalennukseen, josta korvaus on maksettu.

Vakuutusyhtiöt voivat halutessaan tarjota erityyppisiä bonusturvia, joiden johdosta bonus ei alennu yhden vahingon myötä. Bonusturvaa voisi kutsua ikään kuin vakuutuksen vakuutukseksi.

Taulukossa 4 on kuvattu eri vakuutusyhtiöiden bonusmalleja. Malleja on jonkin verran yksinkertaistettu, sillä yhtiöillä on joitakin pieniä eroavaisuuksia ehtojen suhteen muun muassa lähtöbonuksen bonusprosentin muodostamiseen tai bonusten nousuun liittyen. Taulukon tietoja on lisäksi päivitetty. Tarkoituksenmukaista on kuvata bonusmalleja pääpiirteittäin, jotta vertailu olisi mahdollisimman selkeää. Taulukossa 4 vertailtavat vakuutusyhtiöt ovat Fennia, Folksam, If, LähiTapiola, Op Vakuutus, Pohjantähti ja Turva, sekä luonnollisesti toimeksiantajayritys Suomen Vahinkovakuutus.

Lähtöbonuksella tarkoitetaan siis bonusalennusta, joka annetaan uudelle, vahinkohistoriattomalle vakuutuksenottajalle. Vakuutusyhtiöt voivat itse päättää menettelytavan, kun vakuutuksenottaja ei anna lupaa käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatietojaan. Mikään yhtiö toimeksiantaja Suomen Vahinkovakuutusta lukuun ottamatta ei anna bonusalennusta ollenkaan,

mikäli vakuutuksen ottaja ei anna suostumustaan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojensa käyttöön (Taulukko 4). Taulukossa 4 on ilmoitettu se lähtöbonus, jonka uusi, vahinkohistoriaton kuljettaja saa annettuaan suostumuksen käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatietojaan.

Maksimibonus on kaikissa yhtiöissä 80-83 % (Taulukko 4). Liikennevakuutuksen bonus nousee yhtiöstä riippuen 1-13 % vahingottoman vuoden jälkeen, joka on ollut ehtojen edellyttämän ajan liikennekäytössä. Yhden tai kahden prosenttiyksikön nousu esiintyy sellaisten vakuutusyhtiöiden bonusmalleissa, joiden maksimibonus on 81-83 %. Tällaisissa yhtiöissä 80 %:n bonusalennuksen saavuttamisen jälkeen bonus nousee 1-2 % vuodessa, nykyisin enimmillään 83 %:in asti.

Liikennevakuutuksen bonus ei nouse, mikäli ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä liian suuren osan vuodesta. Vakuutusyhtiöt ovat määritelleet itsenäisesti, kuinka monta vuorokautta vuodessa ajoneuvon on oltava liikennekäytössä, jotta bonus nousee vahingottoman sopimuskauden päätteeksi. Käytäntö on looginen ja on perusteltua, että bonusalennus voi nousta vain, mikäli ajoneuvoa käytetään liikenteessä. Tästä syystä liikennekäytön vuorokausirajat on asetettu. Useimmat yhtiöt ovat asettaneet rajaksi 120 vuorokautta eli noin neljä kuukautta, mutta liikennekäytön minimiaika vaihtelee kolmesta kuukaudesta vajaan viiteen kuukauteen (Taulukko 4).

Taulukon 4 mukaisesti bonus laskee 0-30 %, mikäli liikennevakuutuksesta aiheutuu korvattavaa vahinkoa. Se, kuinka paljon bonusalennuksen prosentti laskee, vaihtelee muutamien eri tekijöiden mukaan. Bonusalennuksen laskemiseen vaikuttavat vakuutusyhtiöiden omat linjaukset, mahdolliset bonusturvat, vakuutuksen vahinkohetken bonusalennusprosentti sekä erilaiset ehtokohdat. Liikennevakuutuksen ehdoissa voidaan esimerkiksi määritellä, ettei bonus laske vielä ensimmäisestä vahingosta, mikäli vakuutuksenottajalla on vahinkohetkellä maksimibonus vakuutuksessaan. Yhtiöt voivat lisäksi itsenäisesti päättää, alentaako sattunut vahinko vakuutuksenottajan kaikkien yhtiössä olevien liikennevakuutusten bonusprosenttia seuraavan vakuutuskauden alkaessa. Toisin sanoen, yhden ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattu vahinko voi alentaa myös kakkosauton bonusta. Suomen Vahinkovakuutuksen brändien vakuutuksissa liikennevakuutuksesta korvattu vahinko vaikuttaa vain kyseisen ajoneuvon bonuseseen. Vahinko kuitenkin vaikuttaa bonusalennukseen, mikäli asiakas korvattavan vahingon jälkeen vakuuttaa uuden ajoneuvon.

Maksimibonus voidaan saavuttaa yhtiökohtaisesti vaihdellen ilman vahinkoja 5-11 vuodessa (Taulukko 4). Oletuksena on, että bonusalennuksen kerryttäminen aloitetaan lähtöbonuksesta, jonka saa sellainen vahinkohistoriaton vakuutuksenottaja, joka on antanut luvan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojensa käyttöön.

Vakuutusyhtiö	Lähtöbonus	Max. bonus	Bonuksen nousu vuodessa	Bonuksen lasku vahingosta johtuen	Lähtöbonuksesta maksimibonukseen ilman vahinkoja
<b>Fennia</b>	40-64 % (vakuutuksenottajan iän mukaan)	83 %	1-10 %	0-20 %	7 vuodessa
<b>Folksam</b>	25 %	80 %	5-10 %	0-15 %	7 vuodessa
<b>If</b>	30 %	80 %	10 %	0-20 %	5 vuodessa
<b>Lähi-Tapiola</b>	20-30 % (ajo-oikeus- ja ajokorttitiedot vaikuttavat)	80 %	5 %	15 %	8 vuodessa
<b>OP Vakuutus</b>	40 %	80 %	2-13 %	0-30 %	10 vuodessa
<b>Pohjan-tähti</b>	31 %	81 %	1-5 %	0-20 %	11 vuodessa
<b>Turva</b>	20-30 % (ajo-oikeus- ja ajokorttitiedot vaikuttavat)	80 %	5 %	15 %	8 vuodessa
<b>Suomen Vahinkovakuutus</b>	40 % (myös ilman suostumusta käyttää VVH-tietoja)	83 %	1-10 %	10-30 %	11 vuodessa

Taulukko 4: Vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät (mukaillen Salo 2017).

Taulukkoon 5 on yhdistetty vertailtujen vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusten bonusmallit Taulukon 4 pohjalta. Lähtöbonukseen liittyen esitetään ylin ja alin liikennevakuutuksen lähtöbonus, jonka vahinkohistoriaton, uusi vakuutuksenottaja saa sillä oletuksella, että vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen käyttämiseen annetaan suostumus. Maksimibonus on keskiarvon mukaan noin 81 %, ja se voidaan saavuttaa ilman vahinkoja keskimäärin

noin kahdeksassa vuodessa ja viidessä kuukaudessa. Bonus nousee vuodessa ilman vahinkoja 1-13 % tai laskee korvattavan vahingon sattuessa 0-30 % vakuutus sopimuksen, -yhtiön ja vakuutusnottajan mukaan vaihdellen.

Vakuutusyhtiö	Lähtöbonus	Max. bonus	Bonuksen nousu vuodessa	Bonuksen lasku vahingosta johtuen	Lähtöbonuksesta maksimibonukseen nopeimmillaan
<b>Vertailut vakuutusyhtiöt</b>	20-64 %	80-83 %, keskimäärin 81 %	1-13 %	0-30 %	5-11 vuotta, keskimäärin 8,4 vuotta

Taulukko 5: Liikennevakuutusten bonusjärjestelmien keskeisiä lukuja.

## 7 Oikeusmuotoilua työpajoissa

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena. Laadullisen tutkimuksen ongelmanasettelu on usein määrällistä tutkimusta joustavampaa (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a). Tarkoituksena on selvittää, millaisiksi kuluttajat kokevat Suomen Vahinkovakuutuksen brändin POP Vakuutuksen liikennevakuutuksen tuoteselosteen sekä vakuutusehdot. Aineisto kerättiin toteuttamalla muutamia työpajoja, sillä niiden avulla saadaan syvällistä tietoa tutkimusmateriaalista muutaman potentiaalisen asiakkaan näkökulmasta.

### 7.1 Oikeusmuotoilu

Aiemmin mainitun mukaisesti juridiikka koetaan usein kuluttajan kannalta kaukaiseksi ja hankalaksikin. Sopimukset ja käyttäjäehdot ovat monesti vaikeaselkoisia, ja ovat usein kirjoitettu ikään kuin juristilta juristille. Käyttäjälähtöisyys kasvattaa jatkuvasti merkitystään, ja asiakkaista käydään kovaa kilpailua, myös vahinkovakuutus alalla. Ratkaisuna tähän ongelmaan, eli käyttäjälähtöisyyden puuttumiseen juridiikasta, on kehitetty oikeusmuotoilu. Oikeusmuotoilussa asiakaslähtöisyyttä lisätään juridiikkaan palvelumuotoilun keinoin ja tekniikkaa hyödyntäen. (Kronström 2016.)

Oikeusmuotoilu voidaan tiivistää kolmen osatekijän summaksi. Muotoilun avulla luodaan sellaisia tuotteita, joita asiakkaat osaavat ja haluavat käyttää. Muotoilun asiakaskeskeisyys peirehtyy tuotteiden ja palveluiden toimivuuteen ja tehokkuuteen. Juridiikan osa-alueella luodaan sopimuksia ja sisältöä, jota asiakkaat ymmärtävät. Syvempi ymmärrys voimaannuttaa kuluttajia ja he voivat paremmin hyödyntää esimerkiksi vakuutus sopimustensa sisältöä. Yksinkertaisimmassa muodossaan teknologia kasvattaa ihmisten toiminnan tehokkuutta nopeuttamalla prosesseja ja vapauttamalla aikaa manuaaliselta työltä, mutta teknologian tuomat

mahdollisuudet ovat edellä mainittua paljon laajemmat. Kuviossa 2 tarkastellaan oikeusmuotoilun kokonaisuutta.



Kuvio 2: Oikeusmuotoilun osa-alueet (mukaihen Hagan 2017a).

Pohjimmiltaan oikeusmuotoilussa on kyse fundamentaalisesta muutoksesta ajattelutavassa. Juridiikkaa ei oikeusmuotoilussa lähestytä yrityksen tai organisaation, vaan asiakkaan näkökulmasta, ja tavoitteena on parantaa asiakaslähtöisyyttä ja huomioida asiakkaan kokemus. (Kronström 2016.) Oikeusmuotoilu ei paranna ainoastaan asiakkaan kokemusta, vaan hyödyttää myös yritystä itseään; hyötyjä voivat olla esimerkiksi kasvanut asiakaskunta, tyytyväisemmät asiakkaat sekä vähentyneet ongelmatilanteet, kun asiakkaiden ymmärrys esimerkiksi käyttäjäehdoista on parantunut.

Oikeusmuotoilun juurruttaminen vahinkovakuutuslalle on perusteltua. Kuten aiemmin tuotiin esille, liikennevakuutus on lakisäätelinen vakuutus. Asiakkaat voivat valita, mistä he haluavat ostaa vakuutusluelle, ja hinta on usein merkittävin tekijä asiakkaan ostopäätöksessä. Toisin sanoen, liikennevakuutusten myynti on markkinaehtoista ja liikennevakuutuksia ostetaan siinä, missä muitakin hyödykkeitä. Vakuutuslalle tuotteiden ja muiden, ”tavallisten”, hyödykkeiden välillä on kuitenkin merkittävä ero: kuluttajilla ei useinkaan ole tarvittavaa tuntemusta sopimustensa sisällöstä, jolloin asiakkaat eivät voi hyödyntää vakuutuslalleensa tehokkaasti (Hagan 2016).

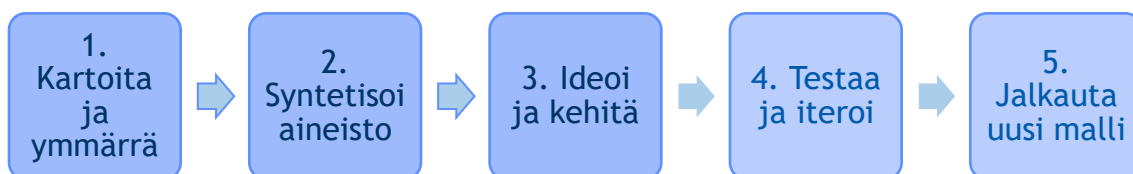
Tulevaisuuden vakuutuslalle oikeusmuotoilu voisi tarkoittaa esimerkiksi chat-bottien ilmentumista vakuutusyhtiöiden Internet-sivuille. Tällöin automatisoitu robotti voisi tekoälyn avulla

vastata asiakkaiden usein kysymiin kysymyksiin. Toinen mahdollinen sovellus on skenaariolasurit, joilla asiakkaat voisivat laskea vakuutusmaksuja ja vahingosta heille koituvia kuluja erilaisissa tilanteissa. (Hagan 2016.) Yksinkertaisimmillaan oikeusmuotoilu on kuitenkin näkyviä muutoksia, esimerkiksi asiakirjojen visualisointia, selkeää kieltä ja tiedon löytämisen helpottamista.

Vakuutusyhtiössä asiakkaiden näkökulmasta hankaliksi koettuja kohtia ovat vakuutusehdot. Asiakkaat voivat kokea vaikeaselkoiset vakuutusehdot ”kikkailuna”, jotta korvauksia ei tarvitsisi maksaa. Vakuutuslalla esiintyy väärinkäytöksiä, ja vakuutusehdot on perustellusti muotoiltu tarkasti. Tästä syystä tässä tutkimuksessa ei pyritä muuttamaan itse vakuutusehtoja, vaan kehittää vakuutusehtojen ympärille asiakasta helpottavia ratkaisuja. Tarkoituksena on myös kartoittaa, mikä liikennevakuutusehdoissa ja liikennevakuutuksen tuoteselosteessa mahdollisesti koetaan hankalaksi. Kartoituksen jälkeen voidaan monimutkaisiksi koetuista kohdista lisätä tietoa vaikkapa yrityksen Internet-sivuille liikennevakuutuksen yhteyteen tai kehittää muita teknisiä ratkaisuja.

## 7.2 Oikeusmuotoiluprosessi

Tutkimuksen suunnittelussa käytettiin Margaret Haganin luomaa prosessia oikeusmuotoilulle, tosin lyhennetyssä muodossa käytettävistä resursseista, kuten aikapaineesta, johtuen. Kuviossa 3 on kuvattu oikeusmuotoiluprosessin eri vaiheet, joista tässä opinnäytetyössä suoritettavat vaiheet on korostettu. Vaiheiden 1-3 tuottama tieto riittää tutkimuksen laajuuteen nähden hyvin, sillä opinnäytetyön tavoitteena on kehittää syvällisempää ymmärrystä toimeksiantoyrityksen liikennevakuutuksen vakuutusehdoista ja tuoteselosteesta ja paikantaa niiden mahdollisia ongelmakohtia, sekä tarjota näihin kehitysehdotuksia. Toimeksiantajayritys voi halutessaan luoda havaittuihin ongelmakohtiin omia ratkaisujaan tai jatkokehittää tämän työn ratkaisuehdotuksia.



Kuvio 3: Oikeusmuotoiluprosessin vaiheet (vapaasti muotoiltu Haganin 2017b kuvauksesta).



Ensimmäisessä vaiheessa pyritään sisäistämään vallitseva tilanne, jotta asiakkaita voidaan ymmärtää mahdollisimman syvällisellä tasolla keräämällä aineistoa esimerkiksi havainnoinnin ja haastattelun keinoin. Tässä tutkimuksessa aineisto kerätään työpajojen avulla. Ensimmäisessä vaiheessa tutkittava aihe tai ongelma pidetään avoimena eikä tarkkaa tutkimusongelmaa rajata - toisin sanonon, tutkittavasta aiheesta tehdään mahdollisimman vähän ennako-oletuksia.

Prosessin toisessa vaiheessa analysoidaan kerätty aineisto. Analysointivaiheessa tunnistetaan esiin nousseita ongelmia ja valitaan niistä olennaisimmat. Olennaisimpiin ongelmiin perehdytään syvällisemmin esimerkiksi asiakaspersonakorttien ja palvelupolkujen avulla sekä tutustumalla ongelman tekijöihin ja taustoihin.

Kolmannessa vaiheessa esiin nousseille ongelmille ideoidaan ratkaisuja ja kehitetään prototyyppisiä mahdollisista ratkaisumalleista. Tälle vaiheelle tyypillisiä ovat luovat, yhteisölliset menetelmät, kuten aivoriihet.

### 7.3 Työpajat

Oikeusmuotoilu yhdistää palvelumuotoilun menetelmät juridiikkaan. Palvelumuotoilun menetelmät ovat luovia ja käyttäjäkeskeisiä ja olennaista on ymmärtää syvällisellä tasolla asiakkaan näkökulmaa. Työpajoissa työskentely on ihmiskeskeistä ja sopii erinomaisesti oikeusmuotoiluun käytettäväksi, ja tästä syystä työpajat valikoituivat tässä tutkimuksessa käytettäväksi aineistonkeruumenetelmäksi.

Työpajoissa esiteltiin POP Vakuutuksen ajoneuvovakuutusten tuoteselosteen liikennevakuutusta koskevaa osuutta (Liite 1) sekä liikennevakuutuksen ehtoja (Liite 2) yhteensä yhdeksälle eri henkilölle. Työpajat toteutettiin suhteellisen vapaamuotoisina ilman ennako-oletuksia tutkimusmateriaalista mahdollisesti esiin nousevista aiheista. Työpajojen tavoitteena oli saada avointa ja laadullista tietoa siitä, millaisiksi osallistuneet henkilöt kokivat tuoteselosteen sekä liikennevakuutuksen ehdot.

Työpajoja järjestettiin yhteensä kolme ja osallistujien määrä vaihteli kahdesta neljään. Työpajojen kesto vaihteli yhdestä tunnista ja 35 minuutista kahteen tuntiin ja kymmeneen minuuttiin. (Taulukko 6.) Työpajojen kestot pyöristettiin aina lähimpään viiteen minuuttiin. Kolmeen toteutuskertaan päädyttiin osittain käytännönsyistä, mutta myös työpajojen onnistumisen takaamiseksi. Kaikkien osallistujien oli mahdotonta osallistua työpajaan samana päivänä. Työpajojen onnistumisen varmistamiseksi osallistujille haluttiin myös taata rauhallinen tilaisuus tutustua tutkimusmateriaaliin ja eliminoida keskustelun liiallista versoamista epäolennaisille reiteille, joten yhden työpajan osallistujamäärä haluttiin pitää pienenä. Työpajoihin osallistuneet kuuluvat lähipiiriini, ja olivat ystäviäni, tuttaviani tai perheenjäseniäni. Tästä

syystä työpajojen järjestäminen kotonani tuntui luontevalta ratkaisulta. Kolmas työpaja järjestettiin kuitenkin käytännön syistä perheenjäsenteni kotona.

Kaikki työpajat järjestettiin ilta-aikaan. Ensimmäinen työpaja aloitettiin 18:30, toinen 19:45 ja kolmas noin kello 19:00. Työpajojen tunnelma oli yleisesti ottaen rentoutunut. Ensimmäiseen työpajaan osallistuneet ovat kaikki alle 30-vuotiaita naisia ja toisen työpajan osallistujat ovat noin 25-30-vuotiaita miehiä. Kolmannen työpajan osallistujat ovat perheenjäseniäni, jotka ovat muita osallistujia vanhempia.

Toteutuspäivä	Osallistujien lukumäärä	Työpajan kesto
pe 2.2.2018	3	2 tuntia 10 minuuttia
pe 9.2.2018	4	1 tunti 45 minuuttia
to 1.3.2018	2	1 tunti 35 minuuttia

Taulukko 6: Työpajat.

Kaikilla työpajoihin osallistuneilla on ajokortti, eli kaikki osallistuneet ovat potentiaalisia Suomen Vahinkovakuutuksen asiakkaita. Työpajoihin osallistui yhteensä yhdeksän henkilöä, joista neljä on naisia ja viisi miehiä. Osallistuneet ovat iältään 22-59-vuotiaita, ja kuusi yhdeksästä osallistuneesta on nuoria, alle 30-vuotiaita, kuljettajia. Painottuminen nuoriin kuljettajiin sopii hyvin POP Vakuutuksen imagoon, sillä yrityksen toiminta painottuu verkkoasiointiin.

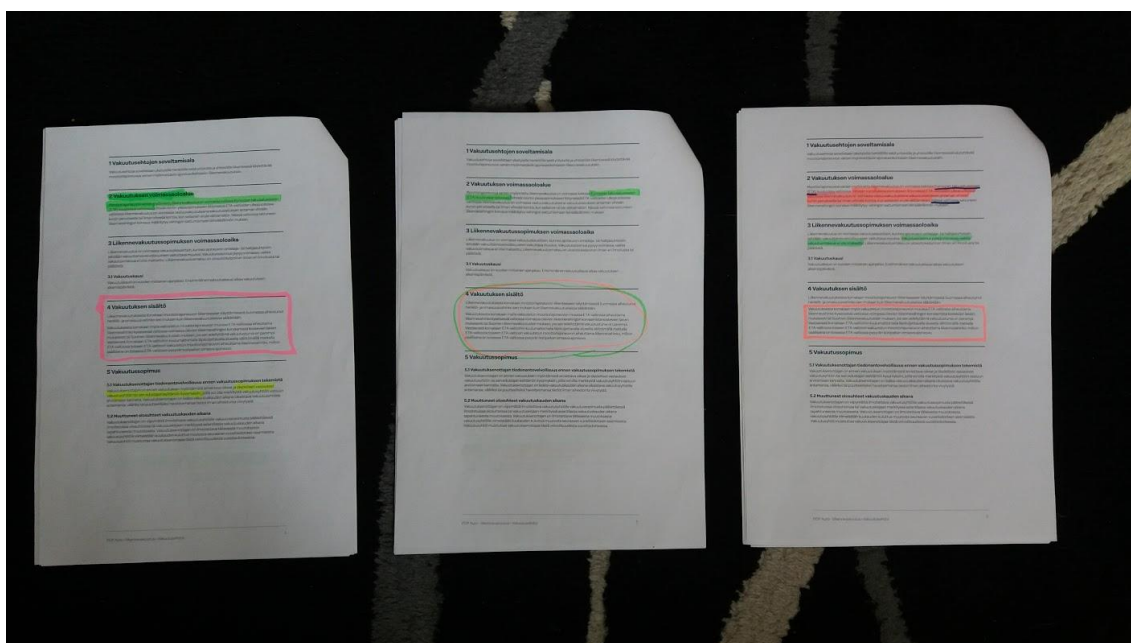
Työpajat aloitettiin aina samalla tavalla. Materiaali esiteltiin ensin lyhyesti, jonka jälkeen osallistujille kerrottiin, mikä työpajan tavoite on ja työpajoja toteutetaan. Osallistujille painotettiin, ettei työpajojen tavoite ole mitata heidän tietotasoaan liikennevakuuttamiseen liittyen, vaan analysoida itse tutkimusmateriaalia, eli POP Vakuutuksen liikennevakuutuksen tuoteselostetta ja vakuutusehtoja.

Kaikille osallistujille annettiin tutkimusmateriaali paperisena. Osallistujilla oli käytössään kolme eri väristä yliviivauskynää, joilla heitä pyydettiin tekemään huomioita tuoteselosteesseen ja vakuutusehtoihin yliviivaamalla huomion kiinnittänyt kohta tutkimusmateriaalista (Kuva 5). Värit olivat pinkki, keltainen ja vihreä (Kuvio 4). Pinkkiä väriä käytettiin, kun jokin kohta tutkimusmateriaalissa koettiin hankalaksi, monimutkaiseksi tai kun ehdoissa havaittiin jokin muu epäkohta. Keltaisella värillä merkittiin kohtia, joista oltaisiin haluttu lisätietoa. Lisätietoa voitiin haluta, mikäli ehdoissa mainittiin esimerkiksi jokin uusi termi tai kohtaan olisi muuten kaivattu lisäselvennystä vaikkapa konkreettisia esimerkkejä käyttämällä. Vihreällä värillä merkittiin niitä kohtia ehdoista, jotka tulivat osallistujille uutena tietona.



Kuvio 4: Työpajoissa käytettyjen värien merkitykset.

Tärkeää on lisäksi mainita, että esimerkiksi terminologian osalta osallistujat pystyivät merkitsemään useaan otteeseen saman asian. Esimerkiksi tästä otetaan termi ”vihreä kortti”, joka toistui tuoteselosteessa ja vakuutusehdoissa moneen kertaan. Osa osallistujista merkitsi tällöin termin ”vihreä kortti” aina, kun termi ilmeni tekstissä. Tämä on tärkeä huomio tulosten analysoinnin kannalta, sillä jotkin asiat on voitu mainita useammin, kuin mikä on osallistujien yhteenlaskettu lukumäärä.



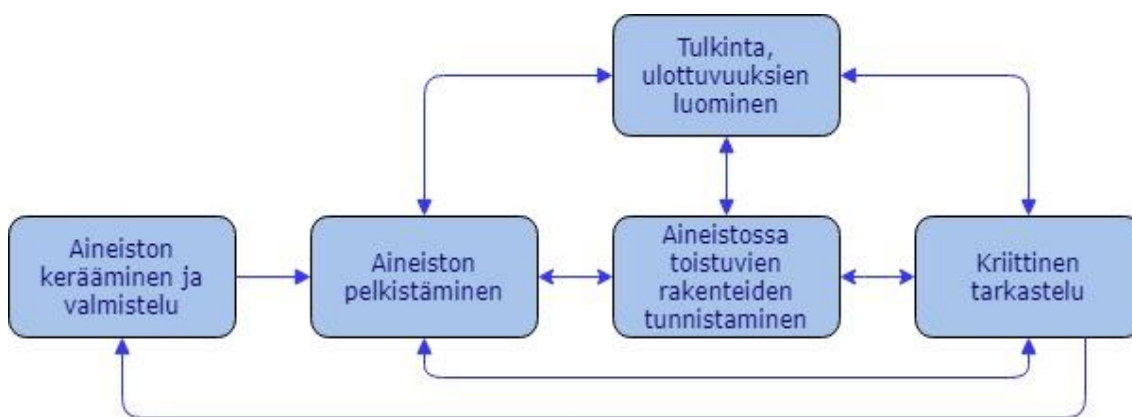
Kuva 5: Ensimmäisen työpajan tutkimusmateriaalia.

Yliviivaamisen lisäksi osallistujia pyydettiin ilmoittamaan aina, kun he tekivät merkintöjä tutkimusmateriaaliin. Työpajojen toteuttajana kirjoitin tällöin huomiot aina yliviivaustussin väriä vastaavan väriselle muistilapulle. (Kuva 6.) Samat huomiot oli merkitty sekä yliviivaamalla ne osallistujille annettuihin tutkimusmateriaaleihin sekä erillisille muistilapuille, mikä helpotti

tulosten analysointia. Työpajojen yhteydessä vastasin osallistujille herääviin kysymyksiin va-  
kuutusehtoihin, tuoteselosteeseen sekä yleisesti liikennevakuuttamiseen liittyen.

#### 7.4 Tulokset

Työpajojen tutkimustulokset on analysoitu tätä tutkimusta varten ryhmittelemällä. Kerätyssä  
aineistossa useasti toistuvat asiat on pyritty teemoittelemaan yhteisten piirteidensä perus-  
teella loogisiin kokonaisuuksiin. Aineiston analyysiin sovellettiin perinteistä laadullisen tutki-  
muksen mallia (Kuvio 5).



Kuvio 5: Laadullisen tutkimuksen malli (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 138).

Laadullisen tutkimuksen malli selkeytti työpajoilla kerätyn aineiston analyysiä huomattavasti. Aineiston analyysissä työpajojen tuloksena syntyneet muistilaput ryhmiteltiin aihepiirien ja esiin nousseiden asioiden toistuvuuden mukaan. Aineisto käytiin läpi huomio huomiolta ja kerättyyn aineistoon perehdyttiin huolellisesti. Aineisto, eli tehdyt havainnot ja tulostettu tutkimusmateriaali, seulottiin moneen kertaan. Huomiot pyrittiin ryhmittelemään mahdollisimman loogisella tavalla. Ryhmittely tehtiin lopulta havaintojen toistuvuuden sekä esiin nousseiden teemojen mukaisesti. Analyysipäivien välillä pidettiin kahteen kertaan muutaman päivän tauko, jolloin aiheeseen syntynyt etäisyys auttoi hahmottamaan kerättyä aineistoa uudella tavalla. Välipäivien jälkeen kerätty aineisto analysoitiin uudelleen, kunnes lopulta päädyttiin loogisimmalta ja luontevimmalta tuntuvaan jaotteluun. Värien käyttö toi analyysiin syvyyttä.

Tulostettuun tutkimusmateriaaliin yliviivaustusseilla tehdyt merkinnät käytiin huolellisesti läpi. Muistilaput osoittautuivat kuitenkin hyödyllisemmäksi, koska niihin oli sanallisesti selitetty, mikä asia kiinnitti työpajoihin osallistuneiden huomiot. Muistilaput kirjoitin itse kommenttien perusteella työpajojen aikana, joten muistin huomion ympärillä käydyn keskustelun tulostettuun materiaaliin tehtyjä merkintöjä paremmin. Analyysin pääasialliseksi aineistoksi muodostuivat edellä mainitut muistilaput, joiden ryhmittely teemoihin oli yksinkertaisempaa ja palveli paremmin tutkimuksen tarkoitusta.

Yhteensä muistilappuja eli tehtyjä huomioita syntyi työskentelyn tuloksena 94. Taulukossa 7 on koottuna esille nousseet aiheet esiintymistiheyden eli frekvenssin sekä pääasiallisesti käytetyn värin mukaan. Aiemmin mainittiin, että mikäli sama asia toistui tutkimusmateriaalissa useasti, pystyivät työpajojen osallistajat merkitsemään kohdan jokaisella kerralla, kun se esiintyi tekstissä. Mahdollisuus merkitä sama ongelma useasti koettiin järkeväksi prosessin kannalta, sillä esimerkiksi jatkuvasti toistuva vieras termi tai toistuvat pitkät virkkeet selvästi aiheuttivat turhautumista osassa osallistujia. Näihin kohtiin onkin syytä kiinnittää eniten huomiota.

Aihe	Frekvenssi	Pääasiallinen väri
Yksittäiset maininnat	18	kaikkia värejä
Bonusjärjestelmä ja siihen läheisesti liittyvät asiat	14	vihreä
Hinnoittelutekijät	10	vihreä
Hankalat muotoilut ja pitkät virkkeet	9	pinkki
Lakiin viittaaminen	8	pinkki
Vihreä kortti, termi	8	keltainen
ETA-maat	6	keltainen
Ajoneuvoluokat	6	keltainen ja pinkki
Kellonaika 24:00	3	pinkki
Ulosottokelpoisuus	3	vihreä
Syällisen osapuolen matkustajien omaisuusvahingot	3	vihreä
Korvausten alentaminen	2	keltainen
Maksupalautukset	2	keltainen
Vakuutusehtojen muuttamisen perusteet	2	keltainen

Taulukko 7: Työpajoissa syntyneiden huomioiden jakaantuminen.

Yksittäisiä mainintoja oli yhteensä 18. Seitsemän yksittäisistä maininnoista koski osallistujille tuntemattomia termejä, joissa ei kuitenkaan esiintynyt toistuvuutta. Vieraita termejä olivat

muun muassa maastoajoneuvo, vuodenaikahinnoittelu, vakuutusmaksuvero, vähimmäismaksu ja vastuuvakuutus. Muut yksittäiset huomiot liittyivät muun muassa vakuutuksen voimassaoloalueeseen sekä liikennekäytöstä poistetulla ajoneuvolla ajamisen rangaistusmaksuun. Eräs osallistujista pohti, miten maksuvaatimus ja lasku eroavat toisistaan. Kaikkia värejä esiintyi tasaisesti.

Bonusjärjestelmän muutoksen osallistujat kokivat osittain hankalaksi, eikä muutosta ajoneuvokohtaisesta bonusjärjestelmästä henkilökohtaiseen oltu välttämättä ymmärretty. Luvussa 6 mainittiin, että bonusjärjestelmä on yksi kuluttajille näkyvimpiä osia liikennevakuuttamista, joten olisi hyödyllistä, että asiakkaat ymmärtäisivät, miten bonusjärjestelmä toimii. Bonusjärjestelmään liittyviä huomioita tehtiin yhteensä 14. Valtaosa merkinnöistä oli tehty virheellä, joten bonusjärjestelmään liittyvät asiat olivat osallistujille pääosin uutta tietoa. Noin puolet osallistujista kokivat bonusjärjestelmän muutoksen vaikeaksi, eivätkä he kokeneet sisäistäneensä uuden bonusjärjestelmän logiikkaa. Kaksi huomioista liittyi erityisesti siihen, että osallistujat kokivat, etteivät he sisäistäneet bonusjärjestelmää ollenkaan. Bonusjärjestelmään liittyen tutkimusmateriaalista ei noussut esille yhtä, selkeää kohtaa. Bonusjärjestelmän hahmottamisen hankaluus huomataan kuitenkin siitä, kuinka toistuva aihe se kuitenkin oli osallistujien tekemissä huomioissa. Bonusjärjestelmään liittyen osallistujat pohtivat seuraavaa:

- Miten bonustaulukkoa tulkitaan?
- Miksi lähtöbonus on 40 %?
- Miksi bonuksen kerryttämistä varten ajoneuvon on oltava liikennekäytössä juuri 120 päivää?
- Miksi vahinko- ja vakuutushistoria on henkilökohtainen? Miten puolison tiedot liittyvät VVH-tietoihin? Miten VVH-tiedot kytkeytyvät bonukseen?

Vakuutusmaksun hintaan vaikuttavat hinnoittelutekijät olivat monelle osallistujalle uusia, ja suurin osa huomioista liittyikin osallistujalle uuteen tietoon. Osallistujat eivät tienneet, että vakuutuksenottajan kotipaikka tai ikä vaikuttavat liikennevakuutuksen hintaan. Kaksi osallistujaa pohti myös, mitä ovat ajoneuvokohtaiset hinnoittelutekijät.

Yhdeksän muistilappua liittyi pitkiin tai monimutkaisiin virkerakenteisiin, ja kaikki huomiot oli tehty pinkillä värillä. Kaikki huomiot tehtiin liikennevakuutusehtoihin liittyen, ja tuoteselosteen osallistujat kokivat verrattain helppolukuisiksi. Liikennevakuutuksen ehdoissa ei esiintynyt mitään selkeää kohtaa tai virkettä, joka olisi erottunut vaikealukuisena, vaan huomiot jakaantuivat suhteellisen tasaisesti eri kappaleiden kesken. Osallistujien mielestä ehdot olisivat selkeämpiä, mikäli pitkiä virkkeitä jaettaisiin useisiin virkkeisiin. Kolme osallistujaa kiinnitti huomiota liikennevakuutusehtojen kohtaan 4 (Liite 2): ”Vastaavasti korvataan ETA-valtioihin kuulumattomalla läpikuljettavalla alueella välittömällä matkalla ETA-valtiosta toiseen ETA-

valtioon vakuutetun moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko, milloin osallisena on toisessa ETA-valtiossa pysyvän kotipaikan omaava ajoneuvo.” Virkkeeseen kaivattiin selkeyttä.

Epämielellisiksi osallistujat kokivat myös liikennevakuutusehtojen lakiin viittaamiseen, ja huomioiden tekemiseen käytettiin pinkkiä. Osallistujat ymmärsivät, miksi lakeihin viittaaminen on vakuutusehdoissa välttämätöntäkin, mutta olisivat toivoneet selkeytystä ehtoihin. Osallistujien mielestä liikennevakuutuksen ehdoissa olisi voitu yhdellä tai kahdella virkkeellä selvittää, mitä viitattu lainkohta sisältää. Esimerkki lakiin viittaamisessa on liikennevakuutusehtojen kohta 7.9.3 (Liite 2), jossa lukee: ”Vakuutusmaksua ei kuitenkaan erikseen palauteta, jos palautettava maksu on vähemmän kuin liikennevakuutuslain 23 §:ssä mainittu euromäärä”. Osallistujien mielestä tarkan euromäärän ilmaiseminen olisi selkeyttänyt tekstiä.

Vihreästä kortista osallistujat kaipasivat lisätietoa. Termi oli muutamalle, vähemmän autolla ulkomaille matkustaneelle osallistujalle vieras. Ensimmäiset muistilaput vihreään korttiin liittyen olivat keltaisia, mutta kun vieras termi esiintyi tekstissä uudelleen, olivat muistilaput pinkin värisiä. Osallistujat turhautuivat, kun vieras termi esiintyi uudelleen, eikä vieläkään tiedetty vihreä kortti -käsitteen merkitystä.

ETA-maat mainittiin vakuutusehdoissa muutamaa otteeseen. Kaikki osallistujat eivät tiedäneet, mitä valtioita ETA-maihin kuuluu. Osallistujien mielestä olisi ollut helpottavaa, mikäli ensimmäisen ETA-maiden maininnan yhteydessä kaikki ETA-maihin kuuluvat valtiot olisi lueteltu.

Ajoneuvoluokkien kirjain-numero-yhdistelmäkoodit koettiin jokseenkin epäselväksi. Osallistujat olisivat halunneet lisätietoa, mitä ajoneuvoluokat tarkalleen sisältävät. Pinkillä värillä merkittiin liikennevakuutusehtojen kohta 7.2 (Liite 2), jossa viitattiin L6- ja L7-ajoneuvoluokkiin tarkentamatta, millaiset ajoneuvot luokkiin kuuluvat.

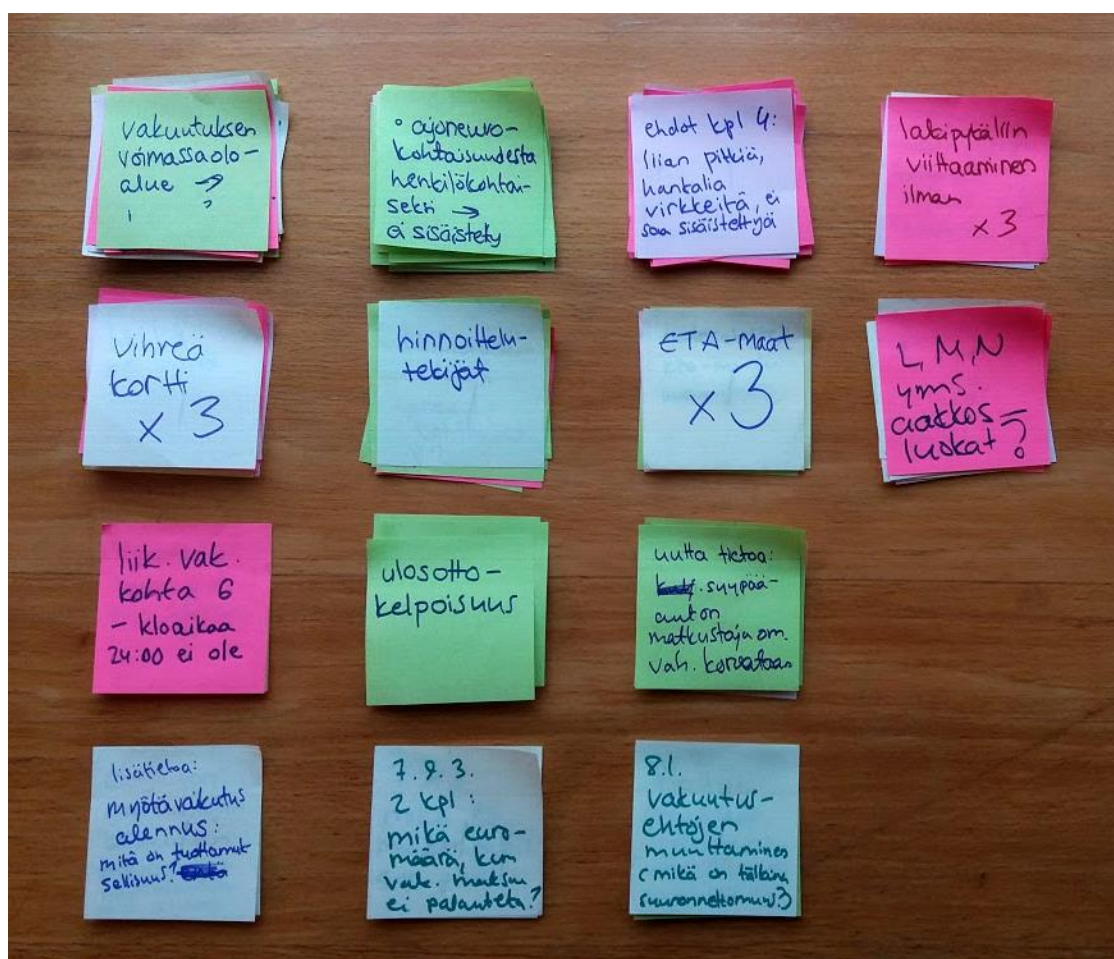
Liikennevakuutuksen ehtojen kohdassa 6 (Liite 2) sanotaan: ”Jollei ole selvitystä siitä, mihin vuorokaudenaikaan vastaus tai hakemus on annettu tai lähetetty, katsotaan tämän tapahtuneen kello 24.00.” Kellonajan 24:00 kolme osallistujaa koki hämääväksi, ja selkeämpi muotoilu voisi olla sanallinen ”keskiyöllä” tai kellonaika 00:00.

Kolme osallistujaa kiinni myös huomiota siihen, että liikennevakuutusmaksu on ulosottokelpoinen ilman erillistä menettelyä. Kaikki osallistujat eivät olleet tietoisia ulosottokelpoisuudesta ennen työpajaa. Kolmelle osallistujalle uutta tietoa oli lisäksi se, että liikennevakuutuksesta voidaan korvata syyllisen osapuolen matkustajien omaisuusvahinkoja.

Vakuutusmaksun palautuksesta, vahingonkorvauksen alentamisesta sekä vakuutusehtojen muuttamisen perusteista tehtiin kustakin kaksi huomiota. Kaikista edellä mainituista aiheista

oltaisiin haluttu nimenomaisesti lisätietoa. Osallistujia kiinnosti muun muassa, missä tilanteissa vahingonkorvausta voidaan alentaa tai milloin se voidaan evätä kokonaan, mitä euro-määristä summaa vakuutusmaksusta ei palauteta sopimuksen päättymisen jälkeen, millaisissa tilanteissa vakuutusehtoja muutetaan ja mitä tarkoitetaan esimerkiksi vakuutusehtojen muuttamiseen oikeuttavalla suuronnettomuudella.

Vakuutusehtoja ja tuoteselostetta tarkastelemalla huomattiin, että suuri osa työpajoihin osallistuneiden kaipaamasta lisätiedosta selviäisi tutustumalla liikennevakuutuslakiin ja yleisesti liikennevakuuttamiseen. Tämän tutkimuksen lukemisesta olisi siis todennäköisesti hyötyä uusille vakuutusalan työntekijöillekin. Voidaankin olettaa, että opinnäytetyö soveltuu tai siitä voidaan vähäisellä vaivalla jalostaa perehdytysmateriaalia alan uusille työntekijöille toimeksiantajajrityksen toiveiden mukaisesti.



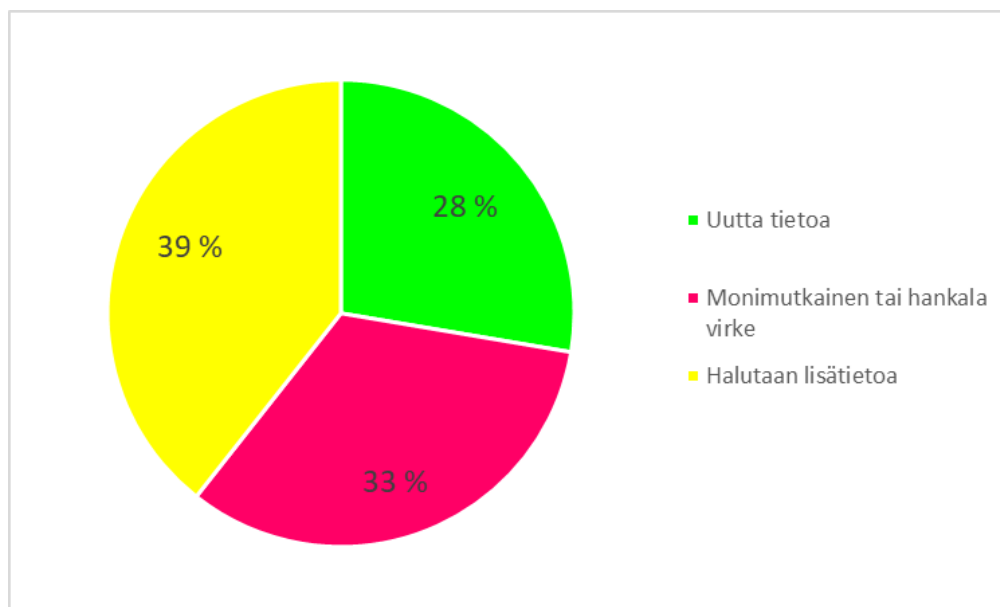
Kuva 6: Ryhmitelty aineisto.



## 7.5 Kehitysehdotukset

Kaikki osallistujat lähestyivät tutkimusmateriaalia omalla tavallaan. Seitsemän yhdeksästä osallistujasta koki liikennevakuutuksen ehtoihin tutustumisen hyödylliseksi. Kahden osallistujan mielestä tutkimusmateriaalissa ei ilmennyt mitään uutta. Muutama osallistuja ei ollut koskaan lukenut liikennevakuutuksen ehtoja tai muuten tutustunut liikennevakuutuksen sisältöön syvästi, ja kokivat työpajojen antaneen heille paljon hyödyllistä tietoa. Vastaavasti muutamien osallistujan mielestä liikennevakuutuksen perusasiat olivat tuttuja, mutta kertaaminen koettiin järkeväksi, koska jotkin asiat olivat vuosien saatossa unohtuneet. Osallistujat, jotka olivat ajaneet jo joitakin vuosia, saivat selvyyttä siihen, miten bonusjärjestelmän muutos ajoneuvokohtaisesta henkilökohtaiseksi tosiasiasa toimii.

28 % eli 26 huomiota koskivat osallistujan tutkimusmateriaalista saamaa uutta tietoa. Kolmannes kerätystä aineistosta eli 31 merkintää, olivat työpajoihin osallistuneiden monimutkaisiksi tai epäselviksi kokemia kohtia. Suurin osa huomioista, 39 % eli 37 tehtyä huomiota liittyivät työpajoihin osallistuneiden haluun saada lisätietoa jostakin tutkimusmateriaalissa esiintyneestä asiasta tai termistä. (Kuvio 6). Keltaisella merkittyjä kohtia ei kuitenkaan koettu epäselväksi, vaan osallistujien omien sanojen mukaan varsinkin termit on helppo selvittää myös itse, etenkin, mikäli vakuutustuotteisiin tutustutaan Internetissä.



Kuvio 6: Tulosten jakautuminen värikoodeittain.

Tärkeä huomio on, että työpajoihin osallistuneille tulostettiin paperisina valmiiksi liikennevakuutuksen tuoteseloste sekä vakuutusehdot. Suomen Vahinkovakuutuksen toiminta painottuu kuitenkin vahvasti verkkoon, joten paperisten ehtojen selailu ei ole todennäköinen tapa tutustua Suomen Vahinkovakuutuksen tuotteisiin. Moniin tutkimuksessa esiin nousseisiin kohtiin

löytyy helposti vastaus brändien POP Vakuutus ja Säästöpankin vakuutukset Internet-sivuilta. On kuitenkin oleellista, että ymmärretään potentiaalisia asiakkaita erityisesti vakuutusehdoissa mietittyttäviä kohtia. Ratkaisuehdotukset painottuvat aineistossa määrällisesti eniten huomiota herättäneisiin kohtiin. Kehitysideoissa keskitytään erityisesti sellaisiin ratkaisuihin, jotka voidaan toteuttaa yrityksen Internet-sivuilla.

Bonusjärjestelmä kokonaisuutena sekä erityisesti uuden liikennevakuutuslain mahdollistama bonusjärjestelmän muutos ajoneuvokohtaisesta henkilökohtaiseksi koettiin jokseenkin hankalaksi. Bonusjärjestelmän muutosta voisi nostaa enemmän esille POP Vakuutuksen Internet-sivuilla liikennevakuuttamisen tuotteiden ”Usein kysytyt kysymykset autovakuutuksesta” -osiossa.

Jotkin liikennevakuutusehtojen virkerakenteet koettiin jäykiksi ja pitkiksi. Vakuutusyhtiöiden on kuitenkin tärkeää muotoilla vakuutusehtonsa mahdollisimman tarkasti ja tyhjentävästi epäselvien tilanteiden välttämiseksi. Vaihtoehtoisia ratkaisuehdotuksia ovat pitkien virkkeiden pilkkominen osiin, ja mikäli tämä ei ole mahdollista, niin selkeyttää ehtoja konkreettisin esimerkein liikennevakuutuksen tuotteiden ”Usein kysytyt kysymykset autovakuutuksesta” -osioon. Esimerkkien antaminen voi toisaalta osoittautua hankalaksi vahinkotilanteiden ainutlaatuisuuden ja ratkaisujen tapauskohtaisuuden vuoksi; jonkinlaiset suuntaviivat voisivat kuitenkin olla mahdollisia.

Lakiin ja tarkkoihin pykäliin viittaaminen liikennevakuutusehdoissa oli joidenkin osallistujien mielestä hämmentävää. Lait on muiden juridisten tekstien tapaan tarkoitettu useimmiten mahdollisimman tyhjentäväksi, joten usein lakiin viittaaminen ehdoissa on perusteltua. Tällöin asiakas lisäksi tietää, milloin vakuutussopimuksen ehto perustuu lakiin. Ehdot ovat POP Vakuutuksen sivulla kaikkien luettavilla sähköisessä muodossa. Kehitysidea ongelmaan liittyy on, että aina, kun ehdoissa mainitaan jokin lakipykälä tai laki, voisi upotettua linkkiä klikkaamalla päästä lukemaan juuri se lainkohta, johon ehdoissa viitataan.

Osallistujat toivoivat termeihin selvyyttä ja lisätietoa niiden tarkoituksesta. Vihreä kortti, ETA-maat ja ajoneuvoluokat olivat toistuvimmat, yksittäiset käsitteet, jotka nousivat esille tutkimuksessa. POP Vakuutuksen ja Säästöpankin vakuutusten Internet-sivuille tai vakuutusehtoihin voitaisiin lisätä jonkinlainen vakuutussanasto-osuus, josta asiakkaat löytäisivät helposti lisätietoa heille vieraasta terminologiasta. Vaihtoehtoisesti vakuutusehtoihin voitaisiin lisätä ponnahdusikkunoita, joissa termi kerrottaisiin lyhyesti.

## 8 Kehitysehdotusten mallinnukset

Työpajojen tulosten perusteella luotiin tärkeimmiksi koettuihin ongelmiin kehitysehdotuksia. Kehitysideat suunniteltiin POP Vakuutuksen Internet-sivuille lisättäviksi, koska yritys on digi-

yhtiö ja kaikki toiminnot painottuvat verkkoon. Kehitysideoita havainnollistetaan Internet-sivujen mallinnusten avulla. Tässä kappaleessa esitetään tarkempia ratkaisuehdotuksia lakiviitauksiin sekä vieraaseen terminologiaan.

Kehitysehdotuksissa painotettiin verkkosivujen merkitystä ja kehitysideoista pyrittiin luomaan mahdollisimman käyttäjäystävällisiä ratkaisuja. Mallinuksissa hyödynnettiin hyperlinkkejä, koska ne ovat teknisesti helppoja toteuttaa ja ne ovat myös käyttäjän kannalta vaivattomin tapa liikkua eri Internet-sivujen välillä.

### 8.1 Finlex-palveluun johtavat hyperlinkit

Aiemmin mainitun mukaisesti työpajoihin osallistuneet kokivat ongelmalliseksi liikennevakuutuslakiin viittaamisen, koska he eivät tieneet, mitä viitattu lainkohta sisältää. Tämä ongelma voidaan ratkaista liikennevakuutusehtoihin lisättävien hyperlinkkien avulla, jotka johtavat oikeusministeriön omistamaan maksuttomaan ja julkiseen Internet-palvelu Finlexiin, joka sisältää ajantasaisen lainsäädännön. Napauttamalla hyperlinkkiä asiakas päätyy suoraan Finlexin Internet-sivuille liikennevakuutuslain oikeaan kohtaan.

Kuvat 7 ja 8 havainnollistavat kehitysidean mukaista asiakkaan polkua POP Vakuutuksen liikennevakuutusehtoja käsittelevällä Internet-sivulla. Liikennevakuutusehtoihin lisätään hyperlinkki, joka johtaa Finlexin Internet-sivuille (Kuva 7). Tehokkain ratkaisu on linkittää lakiviitaukset Semanttinen Finlex -palveluun. Esimerkin hyperlinkki johtaisi siis Finlexin Internet-sivuille liikennevakuutuslain 20 § 2 kohdalle (Kuva 8). Napauttamalla liikennevakuutusehtoihin upotettua linkkiä asiakas saa helposti tiedon siitä, mitä vakuutusehdoissa viitattu lain kohta sisältää.

#### **7.1 Vakuutusmaksun perusteet**

Vakuutusmaksu lasketaan POP Vakuutuksen soveltamien maksuperusteiden ja liikennevakuutuslain [20 § 2](#) momentin mukaisesti. Vakuutusmaksut voidaan määrätä erilaisiksi ottaen huomioon eri vakuutuksenottajaryhmien erilaiset vahinkoriskit.

Vakuutuskaudelta veloitetaan aina vähimmäismaksu, joka on merkitty erikseen vakuutuskirjalle.

Kuva 7: Mallinnus POP Vakuutuksen liikennevakuutusehdoista, joihin on lisätty hyperlinkki. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.)

**20 §****Vakuutusmaksujen laskuperusteet**

Vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet (*maksuperusteet*), joista ilmenee, miten vakuutusmaksut määrätään. Maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin.

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.

Maksuperusteissa on määriteltävä henkilö-, paketti-, matkailu-, kuorma- tai linja-autoa tai moottorinväörää koskevan vakuutuksen osalta vahinkohistoriatietojen vaikutus aioneuvon tai

Kuva 8: Liikennevakuutuslain kohta, johon hyperlinkki johtaa. (Liikennevakuutuslaki 460/2016 20 § 2.)

## 8.2 Ponnahdusikkunat ja vakuutussanasto POP Vakuutuksen Internet-sivuille

Tulosten mukaan liikennevakuutusehdoissa käytetty sanasto tuntui monesta työpajoihin osallistuneesta vieraalta. POP Vakuutuksen Internet-sivuille luotava autovakuutussanasto helpotaisi asiakkaita saamaan tarvittavaa lisätietoa käytetystä terminologiasta helposti. Jatkokehityksessä vakuutussanastoa voitaisiin laajentaa myös muihin vakuutuslajeihin, kuten koti- tai matkavakuutuksiin. Työ käsittelee liikennevakuuttamista, joten tässä mallinnuksessa sanasto-osuus on rajattu liikennevakuuttamisen terminologiaan. Termien selventäminen voidaan toteuttaa vakuutussanaston lisäksi myös ytimekkäillä, termejä selventävillä ponnahdusikkunoilla.

Kuvat 9 ja 10 kuvaavat yhden vaihtoehtoisen asiakaspolun. Mallinnuksessa hyperlinkkiä napauttamalla asiakas päätyy suoraan POP Vakuutuksen Internet-sivuille luotuu vakuutussanasto-osioon. Kuvassa 9 POP Vakuutuksen liikennevakuutusehdoissa esiintyvistä termeistä on tehty hyperlinkkejä. Esimerkissä asiakas napauttaa hyperlinkkiä ”museoajoneuvo”, ja päätyy POP Vakuutuksen autovakuutusten sanaston M-kirjaimen kohdalle. Kuva 10 on mallinnus siitä, miltä vakuutussanasto voisi Internet-sivuille näyttää.

### 7.2 Bonusjärjestelmän soveltaminen

Yksityishenkilöiden liikennevakuutuksissa noudatetaan sosiaali- ja terveysministeriön antamaa asetusta liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä.

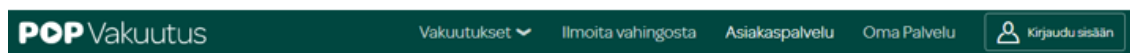
Asetusta noudatetaan kaikissa ennen 1.1.2017 alkaneissa ajoneuvovakuutuksissa.

Bonusjärjestelmää sovelletaan yksityishenkilöiden autojen ja moottoripyörien liikennevakuutuksiin.

Liikennevakuutukseen ei sovelleta bonusjärjestelmää tai vastaavaa säännöstöä, kun

- vakuutettava ajoneuvo on rekisteröimisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo, [museoajoneuvo](#), mopo, [maastoajoneuvo](#), [L6- tai L7-luokan ajoneuvo](#), perävaunu, moottorityökone tai traktori

Kuva 9: Mallinnus POP Vakuutuksen liikennevakuutusehdoista, joihin on lisätty sanastoon johdavat hyperlinkit. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.)



[← Takaisin](#)

## Autovakuutusten vakuutussanasto

[A](#) [B](#) [C](#) [D](#) [E](#) [F](#) [G](#) [H](#) [I](#) [J](#) [K](#) [L](#) [M](#) [N](#) [O](#) [P](#) [Q](#) [R](#) [S](#) [T](#) [U](#) [V](#) [W](#) [X](#) [Y](#) [Z](#) [Å](#) [Ä](#) [Ö](#)

**Maastoajoneuvo** Tavallisimmin moottorikelkat sekä mönkijät, joita ei ole hyväksytty tieliikenteeseen.

**Museoajoneuvo** Arkikäytöstä poistettu harrasteajoneuvo, joka on hyväksytty museoajoneuvorekisteriin tarkastuksen jälkeen.

Kuva 10: Mallinnus POP Vakuutuksen Internet-sivujen vakuutussanasto-osiosta.

Rinnakkain vakuutussanasto-osion kanssa tai vaihtoehtona sanastolle voidaan käyttäjälähtöisyyttä lisätä myös ponnahdusikkunoiden avulla. Kuljettamalla kursorin hyperlinkitetyn vieraan termin kohdalle ilmestyy ponnahdusikkuna, joka antaa käyttäjälle tarvittavan tiedon hänen haluamastaan termistä. Ponnahdusikkunan erityinen hyöty on, ettei käyttäjän tarvitse vaihtaa selaimen välilehteä eikä näin menettää lukukohtaansa. Kuvassa 11 mallinnetaan, miltä ponnahdusikkuna voisi näyttää.

**7.2 Bonusjärjestelmän soveltaminen**

Yksityishenkilöiden liikennevakuutuksissa noudatetaan sosiaali- ja terveysministeriön antamaa asetusta liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä.

Asetusta noudatetaan kaikissa ennen 1.1.2017 alkaneissa ajoneuvovakuutuksissa.

Bonusjärjestelmää sovelletaan yksityishenkilöiden autojen ja moottoripyörien liikennevakuutuksiin.

Liikennevakuutukseen ei sovelleta bonusjärjestelmää tai vastaavaa säännöstöä, kun

- vakuutettava ajoneuvo on rekisteröimisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo, [museoajoneuvo](#), mopo, [maastoajoneuvo](#), [L6- tai L7-luokan ajoneuvo](#), perävaunu, moottoripyörä tai moottorikelkka.
- vakuutuksen kohde on yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu ajoneuvo, jota ei ole hyväksytty tieliikenteeseen.

Ajoneuvon on oltava vakuutuksenottajan omistuksessa tai hallinnassa.

Kuva 11: Mallinnus ponnahdusikkunasta, joka ilmestyy ruudulle käyttäjän viedessä kursorin hyperlinkin päälle. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.)

## 9 Luotettavuuden arviointi

Reliaabeliuden ja validiuden käsitteet ovat syntyneet kvantitatiivisen tutkimuksen piirissä, ja siksi termien käyttöä vältetään kvalitatiivisen tutkimuksen arvioinnissa. Erityisen huonosti termit soveltuvat tapaustutkimuksiin, joihin eivät muutenkaan yleensä perinteiset luotettavuuden ja pätevyuden arviointimenetelmät sovellu. Tapaustutkimustenkin luotettavuutta on kuitenkin syytä arvioida. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1998, 231.)

Laadullisen tutkimuksen arvioinnissa kuvaillaan usein, mitä tutkimuksessa on tehty ja miten saatuihin tuloksiin on päädytty. Tutkimuksen luotettavuutta arvioidessa tärkeä kysymys on selitysten ja tulkintojen yhdenmukaisuus, eli pohditaan, sopiiko annettu selitys tutkimuksesta sen kuvaukseen. Tutkimuksen luotettavuutta parantaa tarkka kuvaus tapahtumien kulusta ja tutkimuksen toteutuksesta. Aineiston tuottamisen olosuhteet dokumentoidaan selvästi ja totuudenmukaisesti. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 232.) Tutkimuksen vaiheet on dokumentoitu ja selostettu tarkasti opinnäytetyössä.

Laadullisen tutkimuksen analyysivaiheessa olennaista on aineiston luokittelu. Lukijalle selostetaan, miten luokitteluun päädyttiin ja mihin se perustui. Tulosten osalta tutkijan on syytä luotettavuuden varmistamiseksi selvennettävä ne perusteet, joiden pohjalta tulkintoja tehdään ja joihin päätelmät perustetaan. Luotettavuutta parannetaan ennestään, mikäli tutkimus selostetta täydennetään autenttisilla dokumenteilla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997,

232-233.) Tässä opinnäytetyön tutkimus- sekä analyysivaiheet on dokumentoitu vaiheelta, ja tutkimuksessa kuvaillaan, miten ja millä perusteilla käytännön päätöksiä sekä analyysin johtopäätöksiä on tehty. Tutkimukselliseen osioon on lisätty kuvia työpajoissa syntyneistä materiaaleista analyysivaiheessa. Tarkan kuvailun, tutkijan ajatusten selostaminen tekstiin sekä autenttisten dokumenttien lisääminen lisäävät tutkimuksen luotettavuutta huomattavasti.

Suuri osa opinnäytetyötä oli liikennevakuuttamiseen liittyvä teoria. Liikennevakuuttamisen teoriaosuuden luotettavuutta voidaan arvioida esimerkiksi käytettyjen lähteiden perusteella. Liikennevakuutuslaki muuttui vuosi sitten, joten lähteiden ajankohtaisuus ja uutuus ovat erityisen tärkeitä. Opinnäytetyössä käytetyt lähteet ovat luotettavia, ja opinnäytetyössä pyrittiin käyttämään erityisesti juuri viranomaislähteitä sekä lakeja. Liikennevakuutuskeskus, Liikennevahinkolautakunta sekä finanssialan organisaatio FINE, joka antaa vastikkeetta vakuutus- ja rahoitusneuvontaa, ovat tärkeitä, paljon käytettyjä lähteitä. Tutkimusosuuden teoria pohjautuu Margaret Haganin kirjoituksiin oikeusmuotoilusta. Hagan on oikeusmuotoiluun liittyen erityisen pätevä lähde, ja Hagan onkin aiemmin mainitun Legal Design Labin johtaja ja oikeustieteen tohtori.

Opinnäytetyö todetaan luotettavaksi. Käytetyt lähteet ovat valideja ja olennaisia, ja tutkimuksen eteneminen ja johtopäätöksiin päätyminen on dokumentoitu tarkasti tutkimusselosteessa.

## Lähteet

### Painetut lähteet

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. 18. painos. Porvoo: Bookwell

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2014. Kehittämistyön menetelmät - uudenlaista osaamista liiketoimintaan. 3. uudistettu painos. Helsinki: Sanoma Pro

### Lait ja hallituksen esitykset

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 123/2015 vp.

Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009

Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 461/2016

Liikennevakuutuslaki 460/2016

Liikennevakuutuslaki 279/1959

### Sähköiset lähteet

Aarre, M. 2014. Lunastus auto- ja liikennevakuutuksesta. FINE Vakuutus- ja rahoitusneuvonta. Viitattu 30.1.2018. <https://www.fine.fi/media/julkaisut-2014/lunastus-auto-ja-liikennevakuutuksesta-2014.pdf>

Finanssiala 2017. Vakuutusvuosi 2016. Viitattu 24.1.2018. <http://www.finanssiala.fi/materiaalit/FK-julkaisu-Vakuutusvuosi-2016.pdf>

Finanssivalvonta 2013. Selvitys liikennevakuutuksen kannattavuudesta 2003-2012. Viitattu 25.1.2018. [http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Tiedotteet/Verkkouutiset/Documents/Selvitys\\_liikennevakuutuksen\\_kannattavuudesta\\_2003-2012.pdf](http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Tiedotteet/Verkkouutiset/Documents/Selvitys_liikennevakuutuksen_kannattavuudesta_2003-2012.pdf)

Hagan, M. 2016. What would user-friendly computable contracts look like? Viitattu 8.3.2018. <https://medium.com/legal-design-and-innovation/what-would-user-friendly-computable-contracts-look-like-9dd0b9e47137>

Hagan, M. 2017a. Law by Design. 1. Legal Design. Viitattu 8.3.2018. <http://www.lawbydesign.co/en/legal-design/>

Hagan, M. 2017b. Law by Design. 3. Design Process For Lawyers. Viitattu 8.3.2018. <http://www.lawbydesign.co/en/design-process/>

Järvelä, S. 2015. Perustietoa vapaaehtoisista autovakuutuksista. FINE Vakuutus- ja rahoitusneuvonta. Viitattu 30.1.2018. <https://www.fine.fi/media/julkaisut-2015/perustietoa-vapaaehtoisista-autovakuutuksista-2015.pdf>

Kotisalo, L. 2017. Ai mikä uusi liikennevakuutus? Viitattu 9.2.2018. <https://op.media/alu-eet/Etela-Karjala/Ai-mika-uusi-liikennevakuutus-9190b6a9b93d420498c13348034c6879>



Kronström, S. 2016. Legal Design - miksi tästä puhutaan? Viitattu 19.2.2018. <https://hankinturisti.com/2016/11/24/legal-design-miksi-tasta-puhutaan/>

Liikennevahinkolautakunta 2018a. Seisonta-ajan korvaukset ja linja-autojen siirtokustannukset. Viitattu 29.1.2018. <https://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Guidelines/1138>

Liikennevahinkolautakunta 2018b. Sairaanhoidokustannukset ja muut tarpeelliset kulut (Vahl 5:2 § 1 kohta). Viitattu 30.1.2018. <https://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Guidelines/?id=1021>

Liikennevahinkolautakunta. Korvaamiseen liittyviä vahingonkorvausoikeudellisia yleisiä periaatteita. Viitattu 30.1.2018. <https://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Explanations/?id=1159>

Liikennevakuutuskeskus 2015a. Vihreä kortti. Viitattu 9.3.2018. <http://www.lvk.fi/fi/autolla-ulkomaille/vihrea-kortti/>

Liikennevakuutuskeskus 2015b. Henkilövahingot. Viitattu 30.1.2018. <http://www.lvk.fi/fi/liikennevahingon-korvaukset/henkilovahingot/>

Liikennevakuutuskeskus 2017a. Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus. Viitattu 20.1.2018. <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/ajoneuvon-vakuuttamisvelvollisuus/>

Liikennevakuutuskeskus 2017b. Vakuutuksen ottaminen. Viitattu 23.1.2018. <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/vakuutuksen-ottaminen/>

Liikennevakuutuskeskus 2017c. Liikennevakuutuslaki. Viitattu 29.1.2018. <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/liikennevakuutuslaki/>

Liikennevakuutuskeskus 2017d. Omaisuusvahingot. Viitattu 29.1.2018. <http://www.lvk.fi/fi/liikennevahingon-korvaukset/omaisuusvahingot/>

Liikennevakuutuskeskus 2017e. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus. Viitattu 7.2.2018. <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/lomakkeet/vakuutus--ja-vahinkohistoriatodistus/>

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017. Ajoneuvoluokat. Viitattu 9.3.2018. <https://www.trafi.fi/tieliikenne/ajoneuvoluokat>

Mattila, R. 2016. Liikennevakuutuksen kiinteä bonustaulukko poistuu: Mitä riskaabelimpi kuski, sitä kalliimpi vakuutus. Viitattu 9.2.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-9234174>

Nieminen, P. 2016. Autoliiton lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle aiheesta hallituksen esitys liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 123/2015 vp.) Viitattu 9.2.2018. <https://www.autoliitto.fi/tiedote/liikennevakuutuslaki>

POP Pankki. Liedon Osuuspankki. Viitattu 31.1.2018. <https://www.poppankki.fi/liedon-osuuspankki>

POP Vakuutus. Viitattu 9.2.2018. <https://www.popvakuutus.fi/>

POP Vakuutus. Ajoneuvovakuutus. Viitattu 21.3.2018. <https://www.popvakuutus.fi/autovakuutus/tuoteseloste>

POP Vakuutus. POP Liikennevakuutus vakuutusehdot. Viitattu 21.3.2018. <https://www.popvakuutus.fi/autovakuutus/pop-liikennevakuutus-vakuutusehdot>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006a. KvaliMOTV (Menetelmäopetuksen tietovaranto). 2.3.1 Tutkimusongelmat. Viitattu 24.1.2018. [http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2\\_3\\_1.html](http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_3_1.html)

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006b. KvaliMOTV (Menetelmäopetuksen tietovaranto). 2 Tutkimuksen suunnitteleminen. Viitattu 25.1.2018. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2.html>

Salo, H. 2017. Liikennevakuutusten bonusjärjestelmät. Viitattu 9.2.2018. <https://www.fine.fi/media/julkaisut-2017/liikennevakuutusten-bonusjarjestelmat-2017.pdf>

Suomen Vahinkovakuutus 2017. Vakavaraisuutta ja taloudellista tilaa koskeva kertomus 2016. Viitattu 20.1.2018. [https://www.suomenvahinkovakuutus.fi/wp-content/uploads/2017/01/SVV-Vakavaraisuutta\\_ja\\_taloudellista\\_tilaa\\_koskeva\\_kertomus\\_2016.pdf](https://www.suomenvahinkovakuutus.fi/wp-content/uploads/2017/01/SVV-Vakavaraisuutta_ja_taloudellista_tilaa_koskeva_kertomus_2016.pdf)

Suomen Vahinkovakuutus. Viitattu 20.1.2018. [https://www.suomenvahinkovakuutus.fi/?gclid=EAlaIQobChMlh\\_r7i4bn2AIVEYmyCh1BOwPaEAAAYASAAEgLyVvD\\_BwE](https://www.suomenvahinkovakuutus.fi/?gclid=EAlaIQobChMlh_r7i4bn2AIVEYmyCh1BOwPaEAAAYASAAEgLyVvD_BwE)

Säästöpankin vakuutukset. Viitattu 31.1.2018. <https://www.saastopankinvakuutukset.fi/>

Tulli. EU-, Eta-, Efta- ja Schengen-maat. Viitattu 9.3.2018. <http://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/eu-eta-efta-ja-schengen-maat>

Valtiokonttori 2012. Korvaukset omaisuusvahingoista. Viitattu 30.1.2018. [http://www.valtiokonttori.fi/fi-FI/Kansalaisille\\_ja\\_yhteisöille/Korvaukset\\_ja\\_etuisuudet/Liikennevahingot/Korvaukset\\_omaisuusvahingoista](http://www.valtiokonttori.fi/fi-FI/Kansalaisille_ja_yhteisöille/Korvaukset_ja_etuisuudet/Liikennevahingot/Korvaukset_omaisuusvahingoista)

## Kuviot

Kuvio 1: Liikennevahinkojen korvaustahot vahinkotyypeittäin. Yksinkertaistettu malli. ....	13
Kuvio 2: Oikeusmuotoilun osa-alueet (mukaiillen Hagan 2017a). ....	31
Kuvio 3: Oikeusmuotoiluprosessin vaiheet (vapaasti muotoiltu Haganin 2017b kuvauksesta). ....	32
Kuvio 4: Työpajoissa käytettyjen värien merkitykset. ....	35
Kuvio 5: Laadullisen tutkimuksen malli (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 138). ....	36
Kuvio 6: Tulosten jakautuminen värikoodeittain. ....	41

## Kuvat

Kuva 1: POP Vakuutuksen logo (POP Pankki).....	9
Kuva 2: Säästöpankin vakuutusten logo (Säästöpankin vakuutukset). ....	9
Kuva 3: Sähköisten liikkumisvälineiden vakuuttamisvelvollisuus (Liikennevakuutuskeskus 2017a).....	15
Kuva 4: Mitä vakuutukset korvaavat (Liikennevakuutuskeskus 2017a). ....	17
Kuva 5: Ensimmäisen työpajan tutkimusmateriaalia. ....	35
Kuva 6: Ryhmitelty aineisto. ....	40
Kuva 7: Mallinnus POP Vakuutuksen liikennevakuutusehdoista, joihin on lisätty hyperlinkki. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.) .....	43
Kuva 8: Liikennevakuutuslain kohta, johon hyperlinkki johtaa. (Liikennevakuutuslaki 460/2016 20 § 2.).....	44
Kuva 9: Mallinnus POP Vakuutuksen liikennevakuutusehdoista, joihin on lisätty sanastoon johtavat hyperlinkit. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.).....	45
Kuva 10: Mallinnus POP Vakuutuksen Internet-sivujen vakuutussanasto-osiosta. ....	45
Kuva 11: Mallinnus ponnahdusikkunasta, joka ilmestyy ruudulle käyttäjän viedessä cursorin hyperlinkin päälle. (Mukailtu lähteestä POP Vakuutus, POP Liikennevakuutus vakuutusehdot.) .....	46

## Taulukot

Taulukko 1: Liikennevakuuttamisen lukuja vuodelta 2016 (Finanssiala 2017). .....	11
Taulukko 2: Henkilöautojen seisonta-ajan korvaukset 2018 (Liikennevahinkolautakunta 2018a). .....	19
Taulukko 3: Uuden ja kumotun liikennevakuutuslain määräaikojen vertailu. Pelkistetty taulukko. ....	23
Taulukko 4: Vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät (mukaillen Salo 2017).....	29
Taulukko 5: Liikennevakuutusten bonusjärjestelmien keskeisiä lukuja.....	30
Taulukko 6: Työpajat.....	34
Taulukko 7: Työpajoissa syntyneiden huomioiden jakaantuminen.....	37

## Liitteet

Ajoneuvovakuutusten tuoteselosteen liikennevakuutusta koskeva osuus. POP Vakuutus.....	55
Liikennevakuutuksen ehdot 1.1.2018 alkaen. POP Vakuutus.....	57

Ajoneuvovakuutusten tuoteselosteen liikennevakuutusta koskeva osuus. POP Vakuutus.

## Ajoneuvovakuutus

POP Vakuutuksen ajoneuvovakuutuksella saat kattavan turvan ajoneuvollesi, sillä se sisältää sekä liikenne- että kaskovakuutuksen.

Jos sinulle kertyy vain vähän vuotuisia ajokilometrejä, niin voit vakuuttaa henkilöautosi myös POP Auto Kiisa –vakuutuksella, jossa vuotuinen ajosuoritteesi vaikuttaa sekä liikenne- että kaskovakuutuksen hintaan.

Liikennevakuutuksesta korvataan henkilövahinkoja ja muille aiheutuneita omaisuusvahinkoja. Omien vahinkojesi varalle voit valita haluamasi laajuisen kaskopakettin.

---

### Liikennevakuutus

Liikennevakuutus on oltava jokaisella liikenteessä käytettävällä ja rekisteröidyllä ajoneuvolla, olipa se sitten auto, mopo tai peräkärry.

Liikennevakuutus korvaa liikenteessä aiheuttamasi omaisuus- ja henkilövahingot, myös sinulle itsellesi aiheutuneet vahingot. Omat omaisuusvahinkosi (esimerkiksi oman autosi kolarikorjauksen) korvaa kaskovakuutus.

Liikennevakuutus ja sen korvaukset perustuvat liikennevakuutuslakiin ja -asetukseen. Suomalainen liikennevakuutus on voimassa ETA-maissa ja vihreän kortin järjestelmään kuuluvissa maissa.

Liikennevakuutuksen hinta muodostuu mm. seuraavien ajoneuvon ja vakuutusnottajan tietojen perusteella:

- ajoneuvon laji
- merkki
- sylinteritilavuus
- paino
- teho
- käyttövoima
- ajoneuvon ikä
- vakuutusnottajan ikä
- vakuutusnottajan kotipaikkakunta
- vakuutus- ja vahinkohistoria (= bonus).

Liikennevakuutuksen hintaan lisätään kulloinkin voimassa oleva vakuutusmaksuvero.

#### Vakuuttamaton ajoneuvo

Jos liikennevakuutuksen ottaminen on laiminlyöty määräajassa, Liikennevakuutuskeskus peri ajoneuvon omistajalta tai haltijalta vakuutusmaksun korotettuna.

Vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta ei makseta korvausta vakuuttamattoman ajoneuvon omistajan eikä haltijan henkilövahingoista eikä kuljettajan henkilövahingoista, jos tämä tiesi tai tämän olisi pitänyt tietää ajoneuvon olevan vakuuttamaton.

#### Bonus alentaa vakuutusmaksua

Saat liikennevakuutuksen maksusta alennusta vahingottomien vuosien ja vakuutusajan perusteella. Suurimmillaan alennus voi olla 83 prosenttia.

Liikennevakuutukselle muodostetaan lähtöbonus vakuutusnottajan kaikkien vahinkohistoriatietojen perusteella. Näihin historiatietoihin luetaan mukaan kaikissa vakuutusyhtiöissä olevat tiedot ajoneuvojen vakuutusten voimassaoloajoista ja liikennevahingoista. Tiedot huomioidaan ajoneuvotyypeittäin vakuutusnottajan kaikissa auto- tai moottoripyörävakuutuksissa. Jokaisella vakuutusyhtiöllä on omat säännöt bonuksen muodostumisesta, joten edellisessä vakuutusyhtiössä olleen vakuutuksen bonus voi olla erilainen. Vahinkohistoria on henkilökohtainen eikä sitä voi siirtää ajoneuvolta tai henkilöltä toiselle. Uusi vakuutus, jossa ei ole huomioitu aikaisempaa vahinkohistoriaa, sijoitetaan luokkaan 6, jossa alennus on 40 prosenttia.

Bonusta kertyy, jos ajoneuvo on ollut vakuutuskaudella (yleensä vuoden) käytössä vähintään 120 päivää (moottoripyörä 90 päivää) eikä vakuutuksesta ole sinä aikana maksettu korvauksia. Tarkemmat tiedot bonuksen muodostumisesta näet oheisesta taulukosta.

**Autojen ja moottoripyörien bonustaulukko 1.1.2017 jälkeen alkaneissa vakuutuksissa**

kk	Bonuslk.	Bonus-%	Bonusluokka seuraavana vuonna vahinkolukumäärän mukaan				
			0 vah.	1 vah.	2 vah.	3 vah.	4 vah.
	1	0 %	2	1	1	1	1
	2	0 %	3	1	1	1	1
	3	10 %	4	1	1	1	1
	4	20 %	5	1	1	1	1
	5	30 %	6	2	1	1	1
	6	40 %	7	3	1	1	1
	7	45 %	8	4	1	1	1
	8	50 %	9	5	2	1	1
	9	55 %	10	6	3	1	1
	10	60 %	11	7	4	1	1
	11	65 %	12	8	5	1	1
	12	70 %	13	9	6	2	1
	13	75 %	14	10	7	3	1
	14	80 %	15	11	8	4	1
	15	81 %	16	12	9	5	1
	16	82 %	17	12	9	5	1
	17	83 %	17	12	9	5	1

Edellä mainittuja vahinkohistoria- ja bonustietoja voidaan käyttää vain autojen ja moottoripyörien vakuutuksissa, pois lukien museoajoneuvot. Tiedot vaikuttavat vain kyseisen ajoneuvotyyppin ajoneuvoihin.

**Liikennevakuutuksen korvaukset**

Liikennevakuutus korvaa muille aiheutuneita omaisuus- ja henkilövahinkoja sekä sinulle ja matkustajallesi liikenteessä sattuneita vahinkoja.

Tyypillisiä korvattavia henkilövahinkoja ovat sairaanhoitokulut, ansionmenetys sairauslomien ajalta ja erilaiset kuntoutuskustannukset. Vakavimmissa vammoissa voidaan maksaa myös korvausta pysyvistä haitasta ja työkyvyttömyyseläkettä. Omaisuusvahinkoja taas ovat esimerkiksi törmäys toiseen ajoneuvoon tai esineeseen, jolloin syyttömän osapuolen vahingot korvataan vahinkoon syyllisen liikennevakuutuksesta. Tällaisia korvauksia ovat esimerkiksi ajoneuvon korjaaminen tai lunastaminen käypään hintaan ja mahdolliset sijaisauton kustannukset.

Liikennevakuutus ei korvaa omaa ajoneuvoasi eikä siinä mukana ollutta omaisuutta matkustajien henkilökohtaisia käyttöesineitä lukuun ottamatta.

Korvausta kärsimästäsi vahingosta voidaan pienentää tai se voidaan jättää kokonaan maksamatta, jos olet aiheuttanut vahingon tahallasi, törkeällä huolimattomuudellasi tai päihteiden vaikutuksen alaisena. Tällaisissa tapauksissa POP Vakuutus voi periä muille suoritetut korvaukset takaisin sinulta. Rattijuopon matkustajien korvauksia voidaan niin ikään alentaa.



Liikennevakuutuksen ehdot 1.1.2018 alkaen. POP Vakuutus.

## Sisällysluettelo

<b>1 Vakuutusehtojen soveltamisala</b>	3
<b>2 Vakuutuksen voimassaoloalue</b>	3
<b>3 Liikennevakuutus sopimuksen voimassaoloaika</b>	3
3.1 Vakuutuskausi	
<b>4 Vakuutuksen sisältö</b>	3
<b>5 Vakuutus sopimus</b>	3
5.1 Vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuus ennen vakuutus sopimuksen tekemistä	
5.2 Muuttuneet olosuhteet vakuutuskauden aikana	
<b>6 Suomen Vahinkovakuutus Oy:n vastuun alkaminen</b>	4
<b>7 Vakuutusmaksu</b>	4
7.1 Vakuutusmaksun perusteet	
7.2 Bonusjärjestelmän soveltaminen	
7.3 Bonusluokka	
7.4 Vahinkohistorian huomioiminen	
7.5 Vakuutusmaksuun vaikuttava vahinko	
7.6 Tietojen säilyttäminen ja siirtäminen	
7.7 Vakuutusmaksun suorittaminen	
7.8 Vakuutusmaksun viivästyminen	
7.9 Vakuutusmaksun palauttaminen	
<b>8 Sopimusehtojen muuttaminen vakuutuskauden vaihtuessa</b>	8
8.1 Ehdot ja maksut	
8.2 Vakuutusmaksu	
<b>9 Vakuutus sopimuksen päättyminen</b>	9
9.1 Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus	
9.2 Vakuutuksen päättyminen ilman irtisanomista	
<b>10 Vakuutusyhtiön takautumisoikeus</b>	9
<b>11 Toimenpiteet vahingon satuttua</b>	9

---

## 1 Vakuutusehtojen soveltamisala

Vakuutusehtoja sovelletaan yksityisille henkilöille sekä yrityksille ja yhteisöille liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten myönnettäviin ajoneuvokohtaisiin liikennevakuutuksiin.

---

## 2 Vakuutuksen voimassaoloalue

Moottoriajoneuvoa varten myönnetty liikennevakuutus on voimassa kaikissa Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvissa valtioissa. Vihreän kortin yleissopimukseen liittyneissä ETA-valtioiden ulkopuolisissa valtioissa liikennevakuutus on voimassa vastuuvakuutuksena vakuutuslaitoksen antaman vihreän kortin perusteella tai ilman vihreää korttia, kun sellainen ei ole välttämätön. Näissä valtioissa sattuneen liikennevahingon korvaus määräytyy vahingon sattumismaan lainsäädännön mukaan.

---

## 3 Liikennevakuutus sopimuksen voimassaoloaika

Liikennevakuutus on voimassa vakuutuskausittain, kunnes ajoneuvon omistaja- tai haltijasuhteisiin tehdään vakuuttamisvelvollisuuteen vaikuttava muutos. Vakuutussopimus pysyy voimassa, vaikka vakuutusmaksua ei olisi maksettu. Liikennevakuutusmaksu on ulosottokelpoinen ilman eri ilmoitusta tai päätöstä.

### 3.1 Vakuutuskausi

Vakuutuskausi on vuoden mittainen ajanjakso. Ensimmäinen vakuutuskausi alkaa vakuutuksen alkamispäivästä.

---

## 4 Vakuutuksen sisältö

Liikennevakuutuksesta korvataan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä Suomessa aiheutunut henkilö- ja omaisuusvahinko sen mukaan kuin liikennevakuutuslaissa säädetään.

Vakuutuksesta korvataan myös vakuutetun moottoriajoneuvon muussa ETA-valtiossa aiheuttama liikennevahinko kyseisessä valtiossa voimassa olevien liikennevahingon korvaamista koskevien lakien mukaisesti tai Suomen liikennevakuutuslain mukaan, jos sen edellyttämä vakuutusturva on parempi. Vastaavasti korvataan ETA-valtioon kuulumatolla läpikuljettavalla alueella välittömällä matkalla ETA-valtiosta toiseen ETA-valtioon vakuutetun moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko, milloin osallisena on toisessa ETA-valtiossa pysyvän kotipaikan omaava ajoneuvo.

---

## 5 Vakuutussopimus

### 5.1 Vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuus ennen vakuutussopimuksen tekemistä

Vakuutuksenottajan on ennen vakuutuksen myöntämistä annettava oikeat ja täydelliset vastaukset vakuutusyhtiön tai sen edustajan esittämiin kysymyksiin, joilla voi olla merkitystä vakuutusyhtiön vastuun arvioimisen kannalta. Vakuutuksenottajan on lisäksi vakuutuskauden aikana oikaistava vakuutusyhtiölle antamansa, vääriksi tai puutteellisiksi havaitsemansa tiedot ilman aiheetonta viivytystä.

### 5.2 Muuttuneet olosuhteet vakuutuskauden aikana

Vakuutuksenottajan on viipymättä ilmoitettava vakuutusyhtiölle vakuutussopimusta päätettäessä ilmoitetuissa olosuhteissa tai vakuutuskirjaan merkityssä asiantilassa vakuutuskauden aikana tapahtuneesta muutoksesta. Vakuutuksenottajan on ilmoitettava tällaisesta muutoksesta vakuutusyhtiölle viimeistään kuukauden kuluttua muutosta seuraavan vuositiedotteen saamisesta. Vakuutusyhtiö muistuttaa vakuutuksenottajaa tästä velvollisuudesta vuositiedotteessa.

---

## 6 Suomen Vahinkovakuutus Oy:n vastuun alkaminen

Jollei muusta ajankohdasta ole yksilöllisesti sovittu vakuutuksenottajan kanssa, vakuutusyhtiön vastuu alkaa silloin, kun vakuutusyhtiö tai vakuutuksenottaja antaa tai lähettää hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutusyhtiön vastuun alkamisajankohtaa ei voi sopimuksin siirtää tätä aikaisemmaksi.

Jos vakuutuksenottaja on antanut tai lähettänyt kirjallisen vakuutushakemuksen vakuutusyhtiölle ja jos on ilmeistä, että vakuutusyhtiö olisi hakemuksen hyväksynyt, vakuutusyhtiö vastaa myös hakemuksen antamisen tai lähettämisen jälkeen sattuneesta vakuutustapahtumasta.

Vakuutushakemus tai hyväksyvä vastaus, jonka vakuutuksenottaja on antanut tai lähettänyt vakuutusyhtiön edustajalle, katsotaan vakuutusyhtiölle jätetyksi tai lähetetyksi.

Jollei ole selvitystä siitä, mihin vuorokaudenaikaan vastaus tai hakemus on annettu tai lähetetty, katsotaan tämän tapahtuneen kello 24.00.

Jos kuitenkin on erityisiä syitä, kuten vakuutuksenottajan aikaisempien vakuutusmaksujen laiminlyönti, vakuutusyhtiön vastuu alkaa vasta, kun ensimmäistä vakuutuskautta koskeva maksu on suoritettu.

---

## 7 Vakuutusmaksu

### 7.1 Vakuutusmaksun perusteet

Vakuutusmaksu lasketaan POP Vakuutuksen soveltamien maksuperusteiden ja liikennevakuutuslain 20 § 2 momentin mukaisesti. Vakuutusmaksut voidaan määrätä erilaisiksi ottaen huomioon eri vakuutuksenottajaryhmien erilaiset vahinkoriskit.

Vakuutuskaudelta veloitetaan aina vähimmäismaksu, joka on merkitty erikseen vakuutuskirjalle.

### 7.2 Bonusjärjestelmän soveltaminen

Yksityishenkilöiden liikennevakuutuksissa noudatetaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön antamaa asetusta liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä.

Asetusta noudatetaan kaikissa ennen 1.1.2017 alkaneissa ajoneuvovakuutuksissa.

Bonusjärjestelmää sovelletaan yksityishenkilöiden autojen ja moottoripyörien liikennevakuutuksiin.

Liikennevakuutukseen ei sovelleta bonusjärjestelmää tai vastaavaa säännöstöä, kun

- vakuutettava ajoneuvo on rekisteröimisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo, museoajoneuvo, mopo, maastoajoneuvo, L6- tai L7-luokan ajoneuvo, perävaunu, moottorityökone tai traktori
  - vakuutuksenottajalla on vakuutuskauden alkaessa yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus (y-tunnus) ja vakuutukseen on sovittu sovellettavaksi Suomen Vahinkovakuutus Oy:n liikennevakuutuksen erityisehtoja.

Ajoneuvon on oltava vakuutuksenottajan omistuksessa tai hallinnassa.

### 7.3 Bonusluokka

Liikennevakuutuksen bonusluokka saadaan oheisesta taulukosta vakuutuksesta korvattujen vahinkojen lukumäärän ja vakuutuksen voimassaoloajan perusteella, kun vakuutus on alkanut ennen 1.1.2017.

Vakuutus siirtyy korkeampaan bonusluokkaan oheisen taulukon mukaisesti kunkin sellaisen vakuutuskauden perusteella, jonka aikana vakuutusyhtiö ei ole suorittanut bonusluokkasijoitukseen vaikuttavaa vakuutuskorvausta kyseisen ajoneuvon vakuutukselta.

Vakuutuksen siirtyminen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen korkeampaan bonusluokkaan edellyttää, että ajoneuvo on vakuutuskauden aikana ollut liikenteessä vähintään 120 päivän ajan (moottoripyörät 90 päivän ajan). Vuoden mittaisen ajanjakson kuluessa vakuutus voi kuitenkin siirtyä korkeampaan bonusluokkaan enintään yhden kerran.

Jos vakuutus, joka on alkanut ennen 1.1.2017 ja jonka vahinkohistoria on siirretty toiseen vakuutukseen, jää voimaan, hinnoitellaan se kuin vakuutus ilman vahinkohistoriaa. Bonusluokka on tällöin 5 (20 %:n bonus).

#### Autojen ja moottoripyörien bonustaulukko ennen 1.1.2017 alkaneissa vakuutuksissa

Aloitussluokka	Bonuslk.	Bonus-%	Bonusluokka seuraavana vuonna vahinkolukumäärän mukaan				
			0 vah.	1 vah.	2 vah.	3 vah.	4 vah.
	1	0 %	2	1	1	1	1
	2	5 %	3	1	1	1	1
	3	10 %	4	1	1	1	1
	4	15 %	5	1	1	1	1
	5	20 %	6	1	1	1	1
	6	25 %	7	2	1	1	1
	7	30 %	8	3	1	1	1
	8	35 %	9	4	1	1	1
	9	40 %	10	6	2	1	1
	10	45 %	11	7	3	1	1
	11	50 %	12	8	4	1	1
	12	55 %	13	9	5	1	1
	13	60 %	15	11	7	3	1
	14	65 %	15	12	8	4	1
	15	70 %	16	13	9	5	1
	16	73 %	17	14	10	5	1
	17	77 %	17	15	11	5	1

Vakuutuksen alkaessa 1.1.2017 tai sen jälkeen, liikennevakuutuksen bonus ja vahinkohistoria on henkilökohtainen. Liikennevakuutuksen lähtöbonus ja bonusluokka muodostetaan vakuutuksenottajalle korvattujen liikennevahinkojen lukumäärän ja ajoneuvojen vakuutusten voimassaoloajan perusteella. Uuden vakuutuksen bonusluokan määrytymiseen vaikuttavat vakuutuksenottajan kaikki vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot, missä tahansa vakuutusyhtiössä. Kun bonus on muodostettu auton tai moottoripyörän vakuutukselle, käsitellään sitä jatkossa vakuutuskohtaisena.

Jos vakuutuksenottajalla ei ole aikaisempaa vahinkohistoriaa tai tämä ei anna suostumustaan vahinkohistoriatietojen käyttämiseen, uuden vakuutuksen bonusluokka on 6 (40 %:n bonus).

Vakuutus siirtyy korkeampaan bonusluokkaan oheisen taulukon mukaisesti kunkin sellaisen vakuutuskauden perusteella, jonka aikana vakuutusyhtiö ei ole suorittanut kyseisen ajoneuvon vakuutukselta bonusluokkasijoitukseen vaikuttavaa vahingonkorvausta.

Vakuutuksen siirtyminen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen korkeampaan bonusluokkaan edellyttää, että ajoneuvo on vakuutuskauden aikana ollut liikenteessä vähintään 120 päivän ajan (moottoripyörät 90 päivän ajan). Vuoden mittaisen ajanjakson kuluessa vakuutus voi kuitenkin siirtyä korkeampaan bonusluokkaan enintään yhden kerran.

#### Autojen ja moottoripyörien bonustaulukko 1.1.2017 jälkeen alkaneissa vakuutuksissa

Bonuslik.	Bonus-%	Bonusluokka seuraavana vuonna vahinkolukumäärän mukaan				
		0 vah.	1 vah.	2 vah.	3 vah.	4 vah.
1	0 %	2	1	1	1	1
2	0 %	3	1	1	1	1
3	10 %	4	1	1	1	1
4	20 %	5	1	1	1	1
5	30 %	6	2	1	1	1
6	40 %	7	3	1	1	1
7	45 %	8	4	1	1	1
8	50 %	9	5	2	1	1
9	55 %	10	6	3	1	1
10	60 %	11	7	4	1	1
11	65 %	12	8	5	1	1
12	70 %	13	9	6	2	1
13	75 %	14	10	7	3	1
14	80 %	15	11	8	4	1
15	81 %	16	12	9	5	1
16	82 %	17	12	9	5	1
17	83 %	17	12	9	5	1

Vihreän kortin järjestelmään kuuluvan ulkomaisen vakuutusyhtiön antaman todistuksen perusteella vakuutus voidaan sijoittaa samaan bonusluokkaan kuin, jos vakuutus olisi ollut voimassa Suomessa sen ajan, jonka vakuutuksenottajalla on ollut vakuutus voimassa ulkomailla. Todistuksessa on oltava mainittuna vakuutuksen voimassaoloaika ja mahdollisten vahinkojen sattumisajankohdat.

#### 7.4 Vahinkohistorian huomioiminen

Vakuutuksenottajan kaikki samaan ajoneuvoluokkaan kuuluvien ajoneuvojen vahinkohistoriat voidaan huomioida uudella vakuutuksella. Vahinkohistoriatietoja ei voi huomioida uudella vakuutuksella eri ajoneuvoluokkien välillä.

Ajoneuvoluokat

- auto (M- ja N-luokat)
- moottoripyörä (L3- ja L4-luokat).

Vahinkohistoria eli bonus on henkilökohtainen eikä sitä voi siirtää toiselle ajoneuvolle tai henkilölle. Vakuutuksenottajan lähtöbonuksen laskennassa voidaan kuitenkin huomioida puolison vahinkohistoriatiedot.

Puolisoksi katsotaan myös avopuoliso edellyttäen, että avioliitonomainen suhde on jatkunut vähintään viisi vuotta tai että avopuolisolla on tai on ollut yhteinen tai yhteisessä huollossa oleva lapsi.

Vahinkohistoriatodistuksen antamisella vakuutusyhtiö luovuttaa asiakkaalle tämän vakuutusta koskevan vahinkohistorian. Vakuutusyhtiöllä ei ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, joka on päättynyt yli viisi vuotta sitten.

## 7.5 Vakuutusmaksuun vaikuttava vahinko

Vakuutus siirtyy kunkin vakuutuskauden jälkeen vakuutuskaudella korvattujen vahinkojen lukumäärän perusteella bonusluokasta toiseen oheisen taulukon mukaisesti. Korvattujen vahinkojen lukumäärällä tarkoitetaan sellaisten vahinkojen lukumäärää, joiden perusteella vakuutuksesta on maksettu korvauksia. Korvattu vahinko vaikuttaa kyseisen liikennevakuutuksen bonusluokkaan sekä vahingon korvaamisen jälkeen alkaneiden uusien liikennevakuutusten bonusluokkaan.

Vakuutusmaksuun vaikuttavaksi vahingoksi katsotaan sellainen ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan tuottamuksesta tai ajoneuvon puutteellisuudesta aiheutunut vahinko, josta vakuutusyhtiö on joutunut suorittamaan vahingonkorvausta.

Vakuutusmaksuun vaikuttavaksi vahingoksi ei katsota vahinkoa, josta on maksettu vahingonkorvaus

- jos korvaus on suoritettu lukittuna taikka lukitussa tai vartioidussa säilytysuojassa ollutta ajoneuvoa luvatta käytettäessä sattuneesta vahingosta
- jos korvaus on suoritettu vakuutetun ajoneuvon omistusoikeuden vaihtumista seuranneen seitsemän päivän aikana sattuneesta vahingosta eikä vahinkoa ole aiheuttanut vakuutuksenottaja tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuva perheenjäsen tai
- jos vakuutuksenottaja on viimeistään vahingonkorvausta seuranneen vakuutuskauden kuluessa suorittanut vakuutusyhtiölle korvausta vastaavan rahamäärän.

Jos vakuutuksen alkamispäivän jälkeen korvataan jokin vahinko, jolla olisi ollut vaikutusta vakuutuksen lähtöbonukseen, otetaan tämä vahinko huomioon vakuutuksen lähtöbonuksen uudelleen laskennassa.

## 7.6 Tietojen säilyttäminen ja siirtäminen

Vakuutusyhtiö säilyttää vakuutuksen voimassaoloaikaa ja vahinkoja koskevat tiedot 20 vuotta vakuutuksen päättymisvuoden jälkeen siten, että nämä vahinkohistoriatiedot voidaan tarvittaessa antaa vakuutuksenottajalle ja vakuutuksenottajan suostumuksella välittää toiselle vakuutusyhtiölle, elleivät vakuutuksenottaja ja vakuutusyhtiö toisin sovi.

## 7.7 Vakuutusmaksun suorittaminen

Vakuutusmaksu on maksettava kuukauden kuluessa siitä, kun vakuutusyhtiö on lähettänyt vakuutuksenottajalle vakuutusmaksua koskevan laskun. Ensimmäistä maksua ei kuitenkaan tarvitse maksaa ennen vakuutusyhtiön vastuun alkamista eikä myöhempiä maksuja ennen sovitun vakuutus- tai vakuutusmaksukauden alkamista. Poikkeuksena ovat 6. kohdan viidennen kappaleen tilanteet, joissa vakuutuskautta koskevan maksun suorittaminen on vakuutusyhtiön vastuun alkamisen edellytyksenä. Tästä tehdään merkintä maksuliippuun.

Jos vakuutuksenottajan suoritus ei riitä kaikkien vakuutusyhtiön vakuutusmaksusaatavien maksamiseen, vakuutuksenottajalla on oikeus määrätä, mitä vakuutusmaksusaatavia hänen suorituksillaan lyhennetään.

## 7.8 Vakuutusmaksun viivästyminen

Vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain mukaan. Vakuutusmaksu viivästyskorkoineen peritään ulosottoimien ilman tuomiota tai päätöstä ja noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta on säädetty.

Ennen täytäntöönpanotoimenpiteisiin ryhtymistä vakuutuksenottajalle ilmoitetaan perittävä maksu ja maksun peruste sekä se, että täytäntöönpanotoimenpiteisiin ryhdytään, jos vakuutuksenottaja ei kirjallisesti 14 päivän kuluessa ilmoituksen lähettämisestä kiistä maksuvelvollisuuttaan. Jos maksuvelvollisuus kiistetään, täytäntöönpanon edellytyksenä on tuomioistuimen ratkaisu.

## 7.9 Vakuutusmaksun palauttaminen

### 7.9.1 Ajoneuvon poistaminen liikennekäytöstä

Vakuutuksenottaja on oikeutettu saamaan vakuutusyhtiön soveltamien maksuperusteiden mukaisesti ajoneuvon vakuutusmaksusta palautusta siltä ajalta, jona ajoneuvo ei ole ollut liikenteessä. Tästä liikennekäytöstäpoistosta on ilmoitettava etukäteen ajoneuvorekisteriin siten kuin siitä lainsäädännössä määrätään. Autojen osalta liikennekäytöstäpoiston hyvitys on 1/365 vuosivakuutusmaksusta päivää kohden. Moottoripyörien vuodenaikahinnoitelluissa liikennevakuutuksissa hyvityksen määrä riippuu siitä, mihin ajankohtaan vuodesta liikennekäytöstäpoisto kohdistuu. Vakuutusmaksua hyvitetään liikennekäytöstäpoiston alkamispäivää seuraavasta päivästä alkaen.

Hyvitystä liikennekäytöstäpoiston ajalta annetaan vain seuraavien ajoneuvojen osalta

- autot (M- ja N-luokat)
- moottoripyörät (L3, L4 ja L5-luokat).

Hyvitystä liikennekäytöstäpoiston ajalta ei anneta esimerkiksi seuraavien ajoneuvojen osalta

- perävaunut
- traktorit ja työkoneet
- mopot ja mopopautot
- mönkijät
- moottorikelkat.

Maksunpalautusta ei myöskään anneta, kun kyseessä on

- museojoneuvovakuutus
- vientikilvellinen ajoneuvo
- rekisteröimätön ajoneuvo
- vakuutettu ajoneuvo, joka on ulkomailla.

#### 7.9.2 Ajoneuvon käyttö liikennekäytöstäpoiston aikana

Mikäli ajoneuvoa käytetään liikennekäytöstäpoiston aikana, noudatetaan lainsäädännössä määrättyjä seuraamuksia. Vakuutusmaksu peritään takautuvasti liikennekäytöstäpoiston alkamispäivän ja liikenteeseen käyttöpäivän väliseltä ajalta kolminkertaisena. Tämän jälkeiseltä ajalta vakuutusmaksu peritään normaalisti.

#### 7.9.3 Vakuutusmaksun palauttaminen sopimuksen päättyessä

Jos vakuutus päättyy sovittua ajankohtaa aikaisemmin, vakuutusyhtiöllä on oikeus vakuutusmaksuun vain siltä ajalta, jonka sen vastuu on ollut voimassa. Muu osa jo suoritetusta vakuutusmaksusta palautetaan vakuutusnottajalle. Palautettava vakuutusmaksu on 1/365 vuosivakuutusmaksusta päivää kohden (pois lukien moottoripyörät, mopot ja moottorikelkat).

Vakuutusmaksua ei kuitenkaan erikseen palauteta, jos palautettava maksu on vähemmän kuin liikennevakuutuslain 23 §:ssä mainittu euromäärä.

Kun kyseessä on moottoripyörän, mopon tai moottorikelkan vuodenaikahinnoiteltu vakuutus, maksunpalautuksen määrä riippuu siitä, mihin ajankohtaan vuodesta vakuutuksen päättymisen kohdistuu.

Vakuutusyhtiön on maksettava vakuutusmaksun palautuksen viivästyneelle määrälle vuotuista viivästyskorkoa korkolain mukaan. Viivästyskorkoa maksetaan siitä lukien, kun kuukausi on kulunut maksunpalautukseen oikeuttavan selvityksen saapumisesta yhtiölle.

#### 7.9.4 Vuodenaikahinnoitellut vakuutukset sopimuksen päättyessä

Kun kyseessä on moottoripyörän, mopon tai moottorikelkan vuodenaikahinnoiteltu vakuutus, vakuutusmaksut laskutetaan tasaisesti ympäri vuoden, valittujen maksuerien mukaisesti. Maksunpalautuksen määrä riippuu siitä, mihin ajankohtaan vuodesta liikennekäytöstäpoisto tai vakuutuksen päättymisen kohdistuu. Kts. kohta 7.9.1.

Vakuutukselta voidaan periä maksua myös liikennekäytöstäpoiston tai vakuutuksen päättymisen jälkeen, jos vakuutusmaksua ei ole vielä kokonaisuudessaan laskutettu.

## 8 Sopimusehtojen muuttaminen vakuutuskauden vaihtuessa

Vakuutuskauden vaihtuessa vakuutusyhtiöllä on oikeus muuttaa vakuutusehtoja, -maksua ja muita sopimusehtoja.

### 8.1 Ehdot ja maksut

Vakuutusyhtiöllä on oikeus muuttaa vakuutusehtoja, -maksua ja muita sopimusehtoja, kun perusteena on

- uusi tai muuttunut lainsäädäntö tai viranomaisen määräys
- ennalta arvaamaton olosuhteiden muutos (esim. kansainvälinen kriisi, poikkeuksellinen luonnontapahtuma tai suuronnettomuus).

### 8.2 Vakuutusmaksu

Vakuutusyhtiöllä on oikeus muuttaa vakuutusmaksua vakuutuksia ja vahinkoja koskevan tilastoaineiston perusteella liikennevakuutuslain 20 §:n 2 momentissa mainitun tarkoituksen turvaamiseksi siten, että maksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuviin kustannuksiin. Maksua voidaan lisäksi muuttaa korvaus- ja kustannustason muutosta vastaavasti tai jäljempänä mainitusta syystä.

Vakuutusmaksu voidaan määrittää eri vakuutusnottajaryhmille erilaiseksi käyttäen vahinkoriskiä vastaavia erilaisia maksun määrätymisperusteita. Vakuutuksia ja vahinkoja koskevan tilastoaineiston nojalla määrätymisperusteita ja vakuutusmaksua voidaan muuttaa vahinkoriskiä vastaavaksi.

Jos vakuutusyhtiö tekee vakuutussopimukseen edellä kuvattuja muutoksia, vakuutusyhtiö lähettää vakuutusmaksua koskevan laskun maksuvaatimuksen yhteydessä vakuutusnottajalle ilmoituksen siitä, miten vakuutusmaksu tai muut sopimusehdot muuttuvat. Ilmoituksessa mainitaan, että vakuutusnottajalla on oikeus irtisanoa vakuutus. Muutos tulee voimaan sen vakuutuskauden alusta lukien, joka ensiksi seuraa kuukauden kuluttua ilmoituksen lähettämisestä.

## 9 Vakuutus sopimuksen päättymisen

### 9.1 Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus

1. Vakuutuksenottajalla on oikeus milloin tahansa irtisanoa liikennevakuutus päättymään vakuutuskauden aikana. Jos irtisanottava vakuutus koskee rekisteröintivelvollisuuden alaista ajoneuvoa, vakuutus irtisanotaan ottamalla uusi vakuutus liikennevakuutuslainsäädännön mukaisesti.
2. Vakuutuksenottaja voi kirjallisesti irtisanoa liikennevakuutuksen, kun ajoneuvo, jota ei ole merkittävä rekisteriin, tuhoutuu tai se on otettu pois liikennevakuutuslain mukaisesta liikenteestä.
3. Vakuutuksenottaja voi kirjallisesti irtisanoa liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon liikennevakuutuksen lainsäädännön määräämällä tavalla.

### 9.2 Vakuutuksen päättymisen ilman irtisanomista

Vakuutus päättyy ilman irtisanomista, kun vakuutettu ajoneuvo siirtyy muulle uudelle omistajalle tai haltijalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai tämän kuolinpesälle tai konkurssipesälle.

Kun liikennevakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai, kun rekisteriin merkitty haltija on vakuutuksenottajana, ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palaututtua omistajalle, korvataan päätyneestä vakuutuksesta myös ne vahingot, jotka ovat sattuneet seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä tai ajoneuvon hallinnan vaihtumisesta taikka palautumisesta omistajalle, jollei ajoneuvon uusi omistaja tai haltija ole ottanut vakuutusta mainitun ajan kuluessa. Vakuutusyhtiön vastuuseen liikennevahingosta päätyneen vakuutuksen perusteella sovelletaan määräaikalakia.

Vakuutus päättyy ilman irtisanomista myös, kun ajoneuvo poistetaan rekisteristä. Mikäli ajoneuvoa kuitenkin käytetään edelleen liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä, vakuutuksenottajan on seitsemän päivän kuluessa ajoneuvon rekisteristä poistamisesta ilmoitettava kirjallisesti, ettei vakuutusta päätetä.

Vakuutus päättyy ilman irtisanomista lisäksi, kun ajoneuvo ilmoitetaan lopullisesti liikenteestä poistetuksi.

---

## 10 Vakuutusyhtiön takautumisoikeus

Vahinkoa kärsineen oikeus vaatia kolmannelta henkilöltä korvausmäärä, jonka vakuutusyhtiö on hänelle suorittanut, siirtyy vakuutusyhtiölle. Jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö taikka ajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja, oikeus siirtyy kuitenkin vain, jos hän on aiheuttanut vakuutustapahtuman tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, tai jos kuljettaja on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa liikennevakuutuslain 48 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa olosuhteissa.

---

## 11 Toimenpiteet vahingon satuttua

Vakuutuksenottajan on tehtävä liikennevahingosta, joka voi johtaa korvausvaatimukseen, viipymättä tapahtumasta tiedon saatuaan kirjallinen ilmoitus vakuutusyhtiölle tai sen edustajalle. Jos mahdollista, vahingosta on ilmoitettava asianmukaista vahinkoilmoituslomaketta käyttäen. Vakuutuksenottaja on velvollinen toimittamaan vakuutusyhtiölle kaikki korvauskysymyksen käsittelemistä varten tarvittavat tiedot ja asiakirjat.

Mikäli korvausta vaaditaan vakuutuksenottajalta tai muulta vahinkoon osalliselta, on tämän ohjattava korvausvaatimus vakuutusyhtiölle.