

Kristiina Skiftesvik

## **LIIKENNEVAHINGON KORVAAMINEN**

## **LIIKENNEVAHINGON KORVAAMINEN**

Kristiina Skiftesvik  
Opinnäytetyö  
Kevät 2014  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Oulun ammattikorkeakoulu

## TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu

Liiketalouden koulutusohjelma, oikeuden ja hallinnon suuntautumisvaihtoehto

---

Tekijä: Kristiina Skiftesvik

Opinnäytetyön nimi: Liikennevahingon korvaaminen

Työnohjaaja: Katja Sankala

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Kevät 2014

Sivumäärä: 52 + 9

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia liikennevakuutuslakia ja sen vaikutusta liikennevahinkojen korvauskäsittelyyn. Tutkimuksen kohteena on liikennevahinkoihin liittyvä, voimassa oleva lainsäädäntö ja liikennevakuutusyhtiöissä tapahtuva liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessi. Tutkimuskysymyksiä työssä ovat olleet 1) Mikä on liikennevahinko? 2) Mitkä ovat keskeiset lait liikennevahingon korvaamisen kannalta? ja 3) Kuinka liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi liikennevakuutusyhtiössä etenee? Ensimmäinen tutkimuskysymys käsittelee lähinnä liikennevahinkotapahtumia ja niiden korvattavuutta, toinen liikennevakuutuslakia (26.6.1959/279) ja muuta liikennevahinkojen korvattavuuteen vaikuttavaa, voimassa olevaa lainsäädäntöä. Kolmas tutkimuskysymys käsittelee liikennevahingon korvauskäsittelyprosessia liikennevakuutusyhtiössä. Näin on saatu kokonaisvaltainen käsitys liikennevahinkojen korvaamisesta.

Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyössä on ensisijaisesti lainoppi. Lisäksi työssä on käytetty laadullista tutkimusmenetelmää asiantuntijahaastattelun muodossa. Tähän ratkaisuun päädyttiin, jotta työhön saatiin sisällytettyä myös asiaan liittyvää kirjoittamatonta tietoa. Ensisijaisina lähteinä työssä on voimassa oleva lainsäädäntö: liikennevakuutuslaki, vahingonkorvauslaki (31.5.1974/412), vakuutussopimuslaki (28.6.1994/543) ja tieliikennelaki (3.4.1981/267). Lähteinä on käytetty myös hallituksen esitystä, korkeimman oikeuden päätöksiä, liikennevahinkolautakunnan antamia ratkaisuja sekä oikeuskirjallisuutta. Työhön on sisällytetty myös liikennevahinkoja selventävä tilasto ja korvauskäsittelyprosessia avaavat kaaviot.

Liikennevakuutuslain mukaan moottoriajoneuvo on maata kiskoitta kulkemaan tarkoitettu konevoimainen kulkuväline tai työkone. Suomeen rekisteröidyillä moottoriajoneuvoilla tulee olla lakisääteinen liikennevakuutus. Liikennevahinko on tällaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut omaisuusvahinko, henkilövahinko tai molempia. Liikennevahingot korvataan vahingonkorvauslain mukaisesti täyden korvauksen periaatteella ja ne käsitellään ankaran, objektiivisen vastuun periaatteella. Vahinkojen korvauskäsittely tapahtuu voimassa olevan lainsäädännön ja normien mukaisesti. Suurin osa liikennevahinkojen korvauskäsittelystä tapahtuu liikennevakuutuksia myöntävissä vakuutusyhtiöissä, joiden toimintaa valvoo Finanssivalvonta. Korvauskäsittelyprosessia ohjaa korvausratkaisija. Korvauskäsittelyprosessi käynnistyy vahinkoilmoituksella ja päättyy korvausten maksamiseen.

---

Asiasanat: Liikennevahinko, liikennevakuutus, korvauskäsittely

## ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences  
School of Business and Information Management, Option of Law and Administration

---

Author: Kristiina Skiftesvik

Title of thesis: Claims handling of traffic accidents

Supervisor: Katja Sankala

Term and year when the thesis was submitted: Spring 2014

Number of pages: 52 + 9

---

The objective of this study is to investigate the Finnish act of law and the degrees of motor liability insurance and their impact on the insurance claims handling procedure of traffic accidents at insurance companies. The study focuses on traffic accidents and the current Finnish legislation concerning them as well as on the insurance claims handling process of traffic accidents at insurance companies. The study investigates the following research questions: 1) What is the definition of a traffic accident? 2) What are the current focal acts of law concerning the insurance claims handling of traffic accident? 3) How are the insurance claims handling processes handled in insurance companies? The first research question identifies those factors in the Finnish act of law on motor liability insurance (26.6.1959/279) that influence the insurance claims handling process. The second research question defines a traffic accident and its key elements to be used as a basis in deciding on compensation for damage. The third research question analyzes the current insurance claim handling processes of traffic accidents and their dependencies. In answering the research questions, the study provides a holistic view of insurance claim processing in a case of a traffic accident

The legalistic research method is applied in this study. The research framework of this study is qualitative: the materials consist of interviews with subject-matter experts that provide a valuable source of empirical data, i.e. the practical everyday knowledge of these professionals. Primary legislative sources consist of the following items in the Finnish legislation: Motor Liability Insurance Act, Damages Act (31.5.1974/412), Insurance Contracts Act (28.6.1994/543) and Road Traffic Act (3.4.1981/267). A government proposal, some decisions of the Supreme Court and solution practices of the Traffic Accident Board have been used as secondary data sources. In addition, documentary information such as the insurance company's written documents and relevant literature, statistics of road accidents and process descriptions of insurance claims handling of traffic accidents have been used as further empirical data.

All motor vehicles registered in Finland must have a valid statutory motor liability insurance. The findings of this study show that a traffic accident caused by a motor vehicle with a valid statutory motor liability insurance can be defined as property damage or a personal injury or both. The insurance claim of a traffic accident takes place primarily at insurance companies. The insurance claim handling process starts when the damage report is filled. The insurance claims handler will manage the process according to the law.

---

Keywords: Road traffic accident, motor insurance, claims handling process

# SISÄLLYS

LYHENTEET .....	6
1 JOHDANTO .....	7
2 LIIKENNEVAHINGKO .....	11
2.1 Liikennevahingon kohde.....	12
2.2 Liikennevahingossa vaurioituneen omaisuuden korvaus .....	13
2.3 Liikenteen henkilövahingot .....	18
2.4 Tahallinen ja törkeä huolimattomuus henkilövahingoissa.....	20
2.5 Muualla kuin vakuutusyhtiössä tapahtuva korvauskäsittely.....	23
3 LIIKENNEVAKUUTUS.....	26
3.1 Liikennevakuutuksen lainsäädännöllinen kehitys .....	27
3.2 Liikennevahinkokäsittelyn keskeinen lainsäädäntö .....	28
3.3 Vilpillisin perustein otettu liikennevakuutus .....	29
4 KORVAUSKÄSITTELYPROSESSI .....	31
4.1 Liikennevahingon käsittely vakuutusyhtiössä .....	32
4.2 Korvauskäsittely .....	33
4.3 Vastuunratkaisu, korvausten maksaminen ja regressointi.....	36
5 KORVAUKSEEN OIKEUTETUN OIKEUSTURVA.....	38
5.1 Lausuntopyyntö liikennevahinkolautakunnasta .....	38
5.2 Kanteen nostaminen ja ratkaisusuosituksen pyytäminen .....	39
5.3 Liikennevahingon syyllisyydenjaosta tehtävät valitukset .....	40
6 JOHTOPÄÄTÖKSET .....	42
7 POHDINTA .....	45
LÄHTEET .....	47
LIITTEET .....	51

## LYHENTEET

FINE Finanssivalvonnan vakuutuslautakunta

HE Hallituksen esitys

KKO Korkein oikeus

LIKO Liikennevahinkoasiain korvauslautakunta

LiikVL Liikennevakuutuslaki (279/59)

LV Liikennevahinkolautakunta

LVLTK Liikennevahinkolautakunta

LVK Liikennevakuutuskeskus

VahL Vahingonkorvauslaki (412/74)

VALT Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta

VSL Vakuutussopimuslaki (543/94)

# 1 JOHDANTO

Käsitteellä liikennevahinko tarkoitetaan liikennevakuutetun moottoriajoneuvon aiheuttamaa esi-  
nevahinkoa tai henkilövahinkoa. Liikennevahingon käsittely tapahtuu voimassa olevan lainsäädännön pohjalta liikennevakuutuksia myöntävissä vakuutusyhtiöissä ja korvauskäsittelyprosessia ohjaa liikennevakuutusyhtiössä työskentelevä korvausratkaisija. Liikennevahinkojen korvauskäsittelyssä tulee lainsäädännön lisäksi ottaa huomioon tuomioistuinten ratkaisupäätökset, liikennevahinkolautakunnan lausunnot ja suositukset sekä alalla vakiintunut korvauskäytäntö. Tärkeää liikennevahingon käsittelyssä on ymmärtää korvauskäsittely lain säätämänä prosessina, jonka kulkua ohjaa korvausratkaisija.

Työn tarkoituksena on tutkia liikennevahinkoihin sidoksissa olevaa lainsäädäntöä ja sen vaikutusta liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessiin liikennevakuutusyhtiössä. Tekijä luovuttaa työssä työnantajansa toimivan liikennevakuutusyhtiön käyttöön ja yhtiö voi hyödyntää työtä parhaaksi katsomallaan tavalla. Opinnäytetyö ei kuitenkaan ole varsinaisesti tilaustyö, vaan taustalla on ollut kirjoittajan oma halu koostaa selkeä, tiivis ja johdonmukainen kokonaisuus, joka sisältää läpileikkauksen liikennevahingoista ja niiden korvauskäsittelyyn vaikuttavasta lainsäädännöstä sekä vahinkojen korvauskäsittelyprosessista liikennevakuutusyhtiössä.

Tutkimuskysymyksinä työssä oli selvittää:

1. Mikä on liikennevahinko?
2. Mitkä ovat keskeiset lait liikennevahingon korvaamisen kannalta?
3. Kuinka liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi liikennevakuutusyhtiössä etenee?

Tekijä keksi työn aiheen työskenneltyään itse muutaman vuoden ajan liikennevahinkojen korvausratkaisijana, missä työssä hän toimii edelleenkin. Työnsä kautta tekijä havaitsi tarpeen työkalulle, jossa käsiteltäisiin voimassa olevien lakien vaikutusta korvausratkaisijan työhön sekä itse käsittelyprosessia siihen vaikuttavine tekijöineen.

Työn jäsenitys on tehty tutkimuskysymysten perusteella. Työn alussa tarkastellaan liikennevahinkoja ja voimassa olevan lainsäädännön vaikutusta niistä annettaviin ratkaisupäätöksiin ja maksettaviin korvauksiin. Korvauskäytänteitä työssä selvennetään korkeimman oikeuden ratkaisujen ja liikennevahinkolautakunnan antamien lausuntojen avulla. Liikennevahinkojen jälkeen työssä tarkastellaan liikennevakuutuksen lainsäädännöllistä kehitystä Suomessa ja perehdytään myös muuhun liikennevahingon korvauskäsittelyprosessin kannalta keskeiseen lainsäädäntöön. Työn

kolmas osio käsittelee liikennevakuutusyhtiössä tapahtuvaa liikennevahingon korvauskäsittelyprosessia kronologisena tapahtumana, jota tekijä on pyrkinyt selventämään laatimallaan prosessikaaviolla. Prosessikaavio alkaa vahinkotapahtumasta ja päättyy vahingosta maksettaviin korvauksiin. Ennen johtopäätöksiä ja pohdintaa tekijä käy myös läpi korvaukseen oikeutetun oikeuturvaan muutoksenhakuohjeineen, sekä avaa yleisimpiä muutoksenhakuun johtavia korvauspäätöksiä. Työn lopussa esitetään johtopäätökset.

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä on lainoppi ja sen teoriatausta muodostuu suurelta osin voimassa olevista oikeuslähteistä. Lähteitä käytetään oikeudellisen lähdehierargian mukaisesti etusijalla ja käyttöjärjestyssääntöjen mukaisesti. Lainoppi pyrkii vastaamaan, kuinka kyseessä olevassa tilanteessa tulisi oikeusjärjestyksen mukaan toimia. (Husa, Mutanen & Pohjolainen 2008, 20.) Lainsäädäntö ohjaa niin liikennevakuutusyhtiöiden toimintaa kuin liikennevahinkojen korvauskäsittelyprossia. Opinnäytetyön tärkein lähde on liikennevakuutuslaki (26.6.1959/279). Opinnäytetyö on osin myös laadullinen tutkimus, sillä kirjoittaja suoritti työtä varten yksilöhaastattelun korvausratkaisijana neljätoista vuotta toimineelle henkilölle. Haastattelun avulla on työhön saatu sisällytettyä myös niin kutsuttua hiljaista tietoa. Laadullinen tutkimus on toimiva empirian tutkimiseen, kun lähtökohtana on selvittää kirjoittamatonta faktatietoa. (Airaksinen & Vilkkä 2003, 57-63).

Liikennevakuutuslaissa (26.6.1959/279) käytetty termi liikenne määritellään tieliikennelain 1 luvun 2 §:ssä (3.4.1981/267) alueeksi jolla sovelletaan liikennevakuutuslakia. Vuonna 2012 Suomessa tapahtui 106.456 liikennevahinkoa (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunnan tilasto). Suurin osa näiden vahinkojen korvauskäsittelystä tapahtui liikennevakuutuksia myöntävissä vakuutusyhtiöissä, joiden toimintaa valvoo Finanssivalvonta (Laki finanssivalvonnasta 19.12.2008/878, 1:3 §). Liikennevahinko on moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilö tai omaisuusvahinko, joka korvataan ajoneuvoa varten annetusta liikennevakuutuksesta. (LiikVL 1:1.1 §). Liikennevakuutus on lakisääteinen, lähes kaikille moottoriajoneuvoille pakollinen vakuutus. Liikennevakuutuslain mukaan liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten on ajoneuvon omistajalla oltava liikennevakuutus vakuutusyhtiössä. (LiikVL 4:15 §). Liikennevakuutuksen voi myöntää ainoastaan sellainen vakuutusyhtiölaissa (18.7.2008/ 521) tarkoitettu vakuutusyhtiö, joka on saanut oikeuden harjoittaa tällaista vakuutusliikettä Suomessa (LiikVL 4:19 §). Suomessa liikennevakuutuksia myöntää yhteensä kaksitoista vakuutusyhtiötä tai vakuutusyhdistystä (Finanssialan keskusliitto, hakupäivä 19.3.2014).

Liikennevahinkojen korvaustoimintaa hoitavat Suomessa liikennevakuutusyhtiöt, liikennevakuutuskeskus ja valtiokonttori voimassa olevan lainsäädännön mukaan. Liikennevahinkojen korvaus-



toiminta katsotaan julkisen tehtävän hoitamiseksi ja pääosin korvauskäsittely hoidetaan liikennevakuutuksen myöntäneessä vakuutusyhtiössä, jossa korvausratkaisija ohjaa liikennevahingon korvauskäsittelyprosessia voimassa olevan lainsäädännön ja korvaustoiminnan periaatteiden mukaisesti mukaisesti. (Eskuri, Jumppanen, Nio, Vihermaa 2012, 124.)

Korvaustoiminnan periaatteiden mukaan kaikkia asiakkaita on kohdeltava yhdenvertaisesti ja heidän tietojaan on käsiteltävä henkilötietojen käsittelyä koskevan lainsäädännön mukaisesti. Asiakkaiden tietoja käsitellään luottamuksellisesti, salassapitosäännöksiä ja tietosuojalainsäädäntöä noudattaen. Vahingonkorvausvelvollisuuden ratkaiseminen tapahtuu liikennevakuutuslain ja tieliikennelain mukaisesti ja kaikkien asiassa käytettävissä olevien selvitysten perusteella. Liikennevahingon korvauskäsittely pyritään hoitamaan viivytyksettä. Korvausratkaisija pyrkii aktiivisesti selvittämään vahingon ja huolehtii osaltaan siitä, että korvauksen hakijalle maksetaan kaikki ne perusteeltaan ja määrältään selvitetty korvaukset, joihin hän on lain ja ehtojen mukaan oikeutettu, vaikkei hän olisi osannut kaikkia korvauksia vaatiakkaan. Jos korvauksen maksaminen viivästyy liikennevakuutusyhtiöstä johtuvan syyn vuoksi, maksaa liikennevakuutusyhtiö korvaukselle korkolain (20.8.1982/633) mukaista viivästyskorkoa. (Pellikka, Peilimö, Puntari, Vaitomaa 2011, 373.)

Työn ulkopuolelle on rajattu vapaaehtoisia ajoneuvovakuutuksia eli kaskovakuutuksia, koskevat vahingot. Lisäksi työn ulkopuolelle on rajattu suomalaisille ajoneuvoille ulkomailla tapahtuvat liikennevahingot. Rajaukseen päädyttiin, koska vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusten tuotteet poikkeavat toisistaan rakenteeltaan ja merkitykseltään. Joillakin vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusenantajilla tuotteet ryhmitellään erilaisiksi vakuutuskokonaisuuksiksi. Ehtokirjo on laaja, vaikkakin osin hyvin samankaltainen eri ajoneuvovakuutusyhtiöiden kesken. Ulkomailla tapahtuvat liikennevahingot on rajattu työn ulkopuolelle, sillä vaikka suomalainen liikennevakuutus on voimassa Euroopan alueella, on maiden välillä huomattavia eroja korvauskäsittelyissä ja käytännöissä. Liikennevahingot käsitellään aina vahingon tapahtumamaan lainsäädännön mukaisesti.

Työssä keskitytään siis tarkastelemaan liikennevahinkoja, liikennevakuutusta ja liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessia liikennevakuutusyhtiössä. Kirjoittajan toiveena on, että työhön perehtymällä liikennevahinkojen korvausprosesseja tuntematon vahinkokäsittelijä voisi omaksua itselleen uuden korvauslajin. Alkuperäisenä päämääränä on ollut laatia työ nimenomaan vakuutuslalla jo työskenteleville, vakuutuslainsäädäntöä tunteville henkilöille. Työhön on sisällytetty runsaasti käytännön esimerkkejä selkeyttämään voimassa olevan lainsäädännön vaikutuksia sekä korvauspäätöksiin että itse korvauskäsittelyprosessiin. Voimassa olevaa lainsäädäntöä esi-

merkein avaamalla, tekijä on pyrkinyt selkeyttämään työtä niin, että myös vakuutusalan korvauspuolta ennalta tuntematon henkilö saisi helposti selkeän kuvan liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessista.

## 2 LIIKENNEVAHINKO

Käsitteellä liikennevahinko tarkoitetaan liikennevakuutetun moottoriajoneuvon aiheuttamaa omaisuusvahinkoa, henkilövahinkoa tai molempia. Liikennevakuutuslain 1 luvun 1 §:n mukaan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä sivulliselle aiheutunut henkilö tai omaisuusvahinko korvataan ajoneuvoa varten annetusta liikennevakuutuksesta. Moottoriajoneuvo on lain mukaan maata kiskoitta kulkemaan tarkoitettu konevoimainen kulkuväline tai työkone, kuten myös kulku-neuvo joka on rakennettu liikkumaan vain sellaiseen kulkuvälineeseen tai työkoneeseen kytketty-nä (LiikVL 3.1 §). Liikennevakuutuslaissa käytetään termiä liikenne, jolla tarkoitetaan tieliikenne-lain 1 luvun 2 §:ssä (3.4.1981/267) määriteltyä, liikenteeseen käytettävää aluetta, joka on käsit-teellisesti huomattavasti laajempi kuin niin kutsuttu yleisellä tiellä tapahtuva liikenne. Liikenneva-kuutuslakia sovelletaankin lähes kaikilla sellaisilla alueilla, joissa moottoriajoneuvolla voi liikkua.

Ajoneuvo on liikennevakuutuslain mukaan liikenteessä silloin, kun sitä käytetään henkilön tai tavarantoimen kuljettamiseen tiellä, tai sen ulkopuolella, tai se on muutoin liikenteessä, esimerkiksi py-säköitynä. (Tieliikennelaki 1:2 §.) Liikennealueeksi ei kuitenkaan katsota aivan kaikkia sellaisia paikkoja, joihin ajoneuvolla pääsee. Esimerkiksi autolauttaa ei katsota liikennealueeksi sen irtau-duttua satamasta, mutta lautan kytkeytyessä takaisin laituriin, katsotaan lautasta ulos ajavien ajoneuvojen olevan jälleen moottoriajoneuvoille tarkoitettussa liikenteessä, ja niidet aiheuttamat vahingot käsitellään liikennevahinkoina. (Eskuri ym. 2012, 18.)

### **LIIKO 482/94**

Ajoneuvoa laivalla kuljettaessa se vahingoitti toista ajoneuvoa kovan merenkäynnin vuoksi. Koska vahinko johtui merenkulkuun liittyvistä tekijöistä, eikä liikennevakuutuslakia sovelleta vesiliikenteeseen, ja koska ajoneuvo oli kuljetettavana ja säilytettävänä liikenne-väylistä erillään olevassa paikassa, vahinko ei ollut aiheutunut ajoneuvoa liikenteeseen käytettäessä.

Korkein oikeus ja liikennevahinkolautakunta ovat ratkaisuihissaan määritelleet, ettei ajoneuvo ole liikenteessä myöskään silloin, kun sitä käytetään sille kokonaan vieraassa, esimerkiksi rikollises-sa, tarkoituksessa. (Eskuri ym. 2012, 19).

### **KKO 1991:169**

Ajoneuvo anastetaan autotallista tallin ovien läpi ajaen. Kyseessä ei ole liikennevahinko, koska moottoriajoneuvoa on käytetty pelkästään rikolliseen tarkoitukseen ja siten ajoneu-volle kokonaan vieraassa tarkoituksessa.

## 2.1 Liikennevahingon kohde

Liikennevahingot korvataan täyden korvauksen periaatteella ja ne käsitellään ankaran, objektiivisen vastuun periaatteella. Liikennevahinko korvataan moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka kukaan ei henkilökohtaisesti ole vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella (LiikVL 2:4 §.) Ankaran vastuun periaate antaa siis suojaa liikennevahingossa kärsineelle osapuolelle, sillä vahingossa kärsineen osapuolen vahingot korvataan aina aiheuttajaosapuolen liikennevakuutuksesta. Liikennevahinkona korvataan ainoastaan sellaiset tapahtumat, jotka aiheutuvat välittömästi liikennevahingosta, eli niille voidaan esittää syy-yhteys vahinkoon. Syy-yhteyttä haettaessa tarkastellaan liikennevakuutuslakia ja tieliikennelakia rinnakkain. Tekijä on laatinut syy-yhteyden hakemista selventävän kaavion.



KUVIO 1. Liikennevahingon syy-yhteys

Sellaisia vahinkoja ei siis korvata, joilla ei ole välitöntä syy-yhteyttä liikennevahinkoon, vaan niiden voidaan osoittaa johtuvan jostain muusta syystä. Esimerkiksi tilanne, jossa liikennevahingossa osallisena olleesta ajoneuvosta varastetaan korjaamon pihalta osia tai omaisuutta, ei liity aiempaan liikennevahinkoon. Liikennevahinkona ei myöskään korvata vahinkoa, joka aiheutuu liikennevahingon jälkeen lisävahinkona kuljettajan tai omistajan laiminlyönnin vuoksi. (Eskuri ym. 2012, 24.)

Liikennevakuutuslain 2 luvun 5 §:ssä listataan ne tilanteet, joissa objektiivisesta, ankarasta korvausvastuusta kuitenkin poiketaan. Lain mukaan vahinkoa ei korvata moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, kun se on aiheutunut kuormaukseen, kuorman purkamiseen tai muun työsuorituksen aikana, johon ajoneuvo on osallisena. Vahinkoa ei myöskään korvata liikennevakuutuksesta mikäli vahinko kohdistuu ajoneuvon omistajaan, kuljettajaan tai muuhun henkilöön, joka suorittaa työtä moottoriajoneuvossa sen ollessa liikkumattomana.

#### **KKO 2259/13.9.1986**

A oli nostolava-auton nostokorissa tekemässä hiekkapuhallustyötä. Nostolavan turvakoria siirrettiin työn edetessä, mutta auto oli muutoin paikallaan. Nostolava-auto kaatui, jolloin puomin alle jääneet henkilöautot vaurioituivat ja nostolavakorissa ollut A vammautui. A:n vahinkoja ei korvattu liikennevakuutuksesta. Puomin alle jääneet ajoneuvot sen sijaan korvattiin liikennevakuutuksesta, koska liikennevakuutuslain rajoitusmääräys koskee ainoastaan omistajaa, haltijaa, kuljettajaa, tai muuta työhön osallistuvaa, mutta ei ulkopuolisia.

Vahinkoa ei myöskään korvata liikennevakuutuksesta kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen kestäessä sen kohteena olevaan omaisuuteen taikka tähän toimintaan osalliseen toiseen moottoriajoneuvoon (LiikVL 2:5.2 §).

#### **LIIKO 108/95**

Mönkijää ajettiin kuljetusta varten perävaunuun, joka oli kytkettynä toiseen ajoneuvoon. Mönkijän jarrut eivät pitäneet ja se putosi perävaunun ja vetoauton väliin vaurioittaen vetoauton peräosaa. Kysymyksessä oli liikennevakuutuslain 5.2 §:n tarkoittama tilanne vahingon kohdistuessa kuormauksen aikana tähän toimintaan osallisen toiseen moottoriajoneuvoon.

## **2.2 Liikennevahingossa vaurioituneen omaisuuden korvaus**

Liikenteen omaisuusvahinkona voi liikennevakuutuslain mukaan tulla korvattavaksi mikä tahansa moottoriajoneuvon liikennekäytöstä aiheutunut esinevahinko. Liikennevakuutuslaki viittaa vahingon määrän laskemisessa vahingonkorvauslain periaatteisiin ja säännöksiin. (Liikennevakuutuslaki 1.1 § ; 2:6.1 §.) Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan omaisuusvahinkona on korvattava esineen korjauskustannukset ja vahingosta aiheutuneet muut kulut. Korvattavaksi tulee myös vaurioituneen omaisuuden arvonalennus ja hukatun tai tuhoutuneen esineen arvo.

Liikennevahingossa kärsineen osapuolen ajoneuvon omistajalla on oikeus saada korvaukseksi moottoriajoneuvonsa vahingoittumisesta joko korjauskustannus tai sitä vastaava. Jos moottoriajoneuvo on tuhoutunut kokonaan tai sitä ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata, on ajoneuvon omistajalla oikeus saada korvaukseksi ajoneuvolla välittömästi ennen vahingon tapahtumista ollut

käypä arvo, jolloin vahingoittunut tai tuhoutunut ajoneuvo on luovutettava korvauksen maksajalle (LiikVL 2:6.2 §). Käyvän arvon periaatteella tarkoitetaan sitä, että korvaus määritellään sen suuruiseksi, mikä vaurioituneesta omaisuudesta olisi vapailla markkinoilla ollut saatavissa ennen vahinkoa. Jos vaurioitunut omaisuus on korjattavissa, maksetaan kohtuulliset korjauskulut täysimääräisenä. (Eskuri ym. 2012, 107.) ”Korjauskulut eivät ole kohtuulliset, jos ne ylittävät ajoneuvolla ennen vahinkoa olleen käyvän arvon ja vahingon jälkeisen romuarvon erotuksen” (Eskuri & Mikkonen 2003, 72).

#### **KKO 1978-II-95**

Kohtuullisina moottoriajoneuvon korjauskustannuksina on pidettävä enintään ajoneuvon käyvän arvon ja sen romuarvon erotusta vastaavaa rahamäärää.

Korjaustilanteissa korvaus suoritetaan maksamalla vastapuolelle liikennevahingossa vahingoittuneen ajoneuvon korjaamolasku. Korvaus voidaan suorittaa myös rahallisena kertakorvauksena ajoneuvon omistajalle. Kertakorvauksen suuruuden laskee aina vahinkotarkastaja. Syynä kertakorvaukseen voi olla esimerkiksi se, että omistaja aikoo vaihtaa ajoneuvon tai vahinko on luonteeltaan kosmeettinen ja merkitykseltään niin pieni ajoneuvon arvoon nähden, ettei vakuutuksenottaja katso tarpeelliseksi sitä korjata. (Eskuri ym. 2012, 123.)

Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan omaisuusvahinkona tulee korvattavaksi myös muut vahingosta aiheutuneet kulut sekä tulojen vähentyminen. Näihin kuluihin lukeutuu liikennevahingossa kärsineelle osapuolelle suoritettava lakisääteinen seisontapäiväkorvaus eli normikorvaus. Seisontapäiväkorvausta maksetaan niiltä päiviltä, kun ajoneuvo on korjaamolla korjattavana tai se seisoo ajokelvottomana odottamassa korjausta tai lunastusta. Korvauksen tarkoituksena on kompensoida käyttöhyödyn menetystä siltä ajalta, kun ajoneuvoa ei voida käyttää liikenteeseen. Lunastustapauksissa korvausta maksetaan enintään neljäلتatoista päivältä siitä päivästä lukien, kun ajoneuvon omistaja sai tiedon ajoneuvonsa lunastuksesta. Muissa kuin lunastustapauksissa korvaus maksetaan korjaamon ilmoittaman korjausajan mukaan. Seisonta-ajan ajoittuessa kahdelle kalenterivuodelle, maksetaan korvaus soveltaen niitä normeja, jotka kulloinkin ovat olleet voimassa. Seisontapäiväkorvaus maksetaan Liikennevahinkolautakunnan eri ajoneuvoryhmille vuosittain antamien normitaulukoiden mukaisesti. Seisontapäiväkorvaus jaetaan ansionmenetyskorvausosaan, kulukorvausosaan ja normikorvausosaan. (Eskuri & Mikkonen 2003, 77 ; Liikennevahinkolautakunta, hakupäivä 14.5.2014.)

#### **LVLTK 93/91 § 14**

Taksiautoilijalle korvattiin kirjanpidon tuloslaskelman osoittama todellinen menetys. Menetys oli myyntikatetta vastaava osa, koska yrittäjän oli edelleen kyettävä maksamaan kaikki

kiinteät kulut, sekä saamaan niiden jälkeen se liikevoitto, jonka hän olisi saanut ilman vahinkotapahtumaa.

Joissain tilanteissa on myös mahdollista, että liikenneyrittäjä kykenee järjestelyillään estämään tai vähentämään, ajoneuvon korjausajalta hänelle koituvaa ansionmenetystä. Jokaisella vahinkoa kärsineellä on vahingon rajoittamisvelvollisuus eli niin sanottu torjuntavelvollisuus. Mikäli vahinko on vältettävissä tai sitä voidaan pienentää, on torjuntavelvollisuutta noudatettava. Mikäli vahinkoa kärsinyt laiminlyö oman veloitteensa vahingon rajoittamista kohtaan, vapautuu vahingon aiheuttaja vastaavalta osalta vahingon korvauksesta. (Vakuutuslakia 4:32 §.)

#### **LVLTK 04/2137 (22.4.2005)**

Taksiliikenteessä ollut ajoneuvo vaurioitui liikennevahingossa. Ajoneuvon vaurio oli niin vähäinen, ettei ajoneuvoa tarvinnut viedä heti korjaamolle, vaan sitä voitiin edelleen käyttää liikenteessä. Korjausaika oli vapaasti sovittavissa. Taksiautoilija vei auton korjaamolle kahden kuukauden kuluttua liikennevahingosta. Autoilijalla oli käytössään myös taksiliikenteeseen hankittu vara-auto, jota hän ei kuitenkaan laittanut liikenteeseen, koska sanoi sen olleen ko. aikana yksityiskäytössä. Autoilija vaati korjausajalta ansionmenetykskorvausta. Liikennevahinkolautakunta katsoi, että vakuutusyhtiön tulee maksaa kuluina vain se kustannus, joka olisi tarvittu vara-auton liikenteeseen saattamiseksi.

Liikennevahingon kärsinyt voi myös hakea lupaa sijaisautoon korvausvelvolliselta vakuutusyhtiöltä. Lupaa haetaan täyttämällä sijaisauton käyttötarveselvitys (Liite 3). Liikennevahinkolautakunta on antanut suositukset niistä perusteista, jolloin sijaisauto voidaan myöntää vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Liikennevahinkolautakunnan ohjeistuksen pohjalta vakiintuneen korvauskäytännön mukaan vuokra-auton käytölle tulee olla riittävät perusteet. Pääsääntöisesti sijaisauto myönnetään aina työperusteella. Riittävinä perusteina lautakunta katsoo kuitenkin myös tilanteet, joissa työmatkaan käytetty aika pitenee kohtuuttomasti joukkoliikennettä käytettäessä, tai joukkoliikenteen käyttö on muuten poikkeuksellisen hankalaa. Riittävä peruste on myös ansiotyössä käytettävien työkalujen kuljettaminen tai muutoin sellaiset olosuhteet, jotka edellyttävät sijaisauton käyttöä. (Eskuri ym. 2012, 114 ; Liikennevahinkolautakunta, hakupäivä 30.5.2014.)

#### **LIIKO 473/94**

Nelihenkisen perheen henkilöauto oli vaurioitunut käyttökelvottomaksi koulujen hiihtolomaviikkoa edeltävänä päivänä. Perhe asui Etelä-Suomessa ja oli vuokrannut mökin Lapista hiihtolomaviikoksi. Mökin vuokrausta ei voitu peruuttaa ja julkisissa kulkuneuvoissa ei ollut perheelle tilaa seuraavan päivän lähdöille. Mökki sijaitsi neljäntoista kilometrin päässä las-kettelurinteestä. Koska tässä tapauksessa autottomuus merkitsi perheelle välitöntä taloudellista menetystä, tuli sijaisauton kustannukset korvata vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT) on Liikennevakuutuskeskukseen kuuluva elin, joka tekee liikennevakuutusyhtiöiden kanssa liikenneturvallisuuden kehittämistyötä. VALT laatii vuosittain liikennevahinkotilastoja, jotka perustuvat vakuutusyhtiöiden sille toimittamiin tietoihin. Tiedot kootaan liikennevakuutusyhtiöille toimitetuista vahinkoilmoituksista ja poliisitutkintapöytäkirjoista. ”Keskus vastaa lakisääteisten liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta, koulutuksesta, tutkinnan tulosten käytöstä ja tietopalvelusta” (Eskuri ym. 2012, 166). VALT laatii vuosittain tilastot myös liikennevahingoista maksetuista korvauksista ja sen asettamat tutkijalautakunnat tutkivat kaikki Suomen teillä kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Vuonna 2012 Suomessa tapahtui 106 456 liikenneonnettomuutta. (VALT raportti).



**TAULUKKO 1. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta 2012, Viitattu 12.3.2014)**

Tilastotietoa Suomesta 2012

Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot				
Henkilökorvaukseen johtaneet vahingot				18 479
Muut kuin henkilövahingot				87 977
Kaikki vahingot yhteensä				106 456
Henkilökorvauksiin johtaneet vammautumis- ja kuolleet henkilöt				
	Kuljettajat	Matkustajat	Muut	Yhteensä
Lievästi vammautuneet	16 472	5 265	1 154	22 891
Vaikeasti vammautuneet	255	59	31	345
Kuolleet	131	30	19	180
Uhrin yhteensä	16 858	5 354	1 204	23 416
Korvatut vahingot vahinkotyypeittäin				
	Muut kuin henkilövahingot	Henkilökorvaukseen johtaneet		
Peräajot	13 536	3 195		
Risteävät	8 779	2 604		
Kohtaamiset	1 944	642		
Suistumiset	676	2 872		
Peruutus	33 885	260		
Kevyt liikenne	587	1 656		
Muut	28 570	7 250		
Yhteensä	87 977	18 479		
Muita tilastoja				
Tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa kuolleet <sup>(1)</sup>				274
Liikenneonnettomuuksissa kuolleet, virallinen tilasto <sup>(2)</sup>				254
Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet, virallinen tilasto <sup>(2)</sup>				7 088
Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet <sup>(2)</sup>				33 065
Vakuutusyhtiöille ilmoitetut liikennevahingot <sup>(1)</sup>				139 724
Väkiluku 31.12.2012 <sup>(3)</sup>				5 426 674
Liikennesuorite (milj. autokm) 2012 <sup>(4)</sup>				54 235
Liikenteessä olevat ajoneuvot (pl. perävaunut) 31.12.2012 <sup>(5)</sup>				3 973 682
Voimassa olevat ajokortit 2012 <sup>(5)</sup>				3 636 157
Suhdelukuja: liikennevakuutuksesta korvatut vahingot				
Vahingot 1 000 asukasta kohden				19,62
Vahingot 100 miljoonaa autokilometriä kohden				196,29
Vahingot 1 000 rekisteröityä ajoneuvoa kohden				26,79
Vahingot 1 000 voimassa olevaa ajokorttia kohden				29,28
Lähteet:				
<sup>(1)</sup> Liikennevakuutuskeskus: <a href="http://www.lvk.fi">www.lvk.fi</a>				
<sup>(2)</sup> Tilastokeskus ja Liikenneturva: Tieliikenneonnettomuudet 2012				
<sup>(3)</sup> Tilastokeskus: <a href="http://www.tilastokeskus.fi">www.tilastokeskus.fi</a>				
<sup>(4)</sup> Liikennevirasto: <a href="http://www.liikennevirasto.fi">www.liikennevirasto.fi</a>				
<sup>(5)</sup> TraFi: <a href="http://www.trafi.fi">www.trafi.fi</a>				

## 2.3 Liikenteen henkilövahingot

Omaisuuksivahinkojen tapaan liikennevahinkoon syy-yhteydessä olevat henkilövahingot korvataan liikennevakuutuksesta vahingonkorvauslain periaatteiden mukaisesti. Vahingonkorvauslain yhtenä peruseriaatteenä on täyden korvauksen periaate, jota sovelletaan liikennevahinkojen korvauskäsittelyssä. Suomen liikennevakuutuslaki ei määrittele liikenteen henkilövahinkokorvauksille enimmäismääriä, vaan liikennevakuutuksesta korvataan aina todellista vahinkoa vastaava määrä eli todellinen menetys. Liikenteen henkilövahinkojen korvauskäytäntöä yhdenmukaistavat ja ohjaavat Liikennevahinkolautakunnan normit ja ohjeet. Ne ovat luonteeltaan suosituksia, mutta käytännössä pysyvän vian ja haitan, kivun ja säryn, sekä pysyvän kosmeettisen haitan korvaukset (immateriaaliset korvaukset) määräytyvät niiden perusteella. Liikennevakuutusyhtiöiden lisäksi tuomioistuimet viittaavat päätöksissään lautakunnan normeihin, joista ne poikkeavat vain erityisistä syistä. (Eskuri & Mikkonen 2003, 33.)

Vahingonkorvauslain 5 luvun 2 §:n mukaan henkilövahingon kärsineellä on oikeus korvaukseen sairaanhoitokustannuksista, ansionmenetyksestä, kivusta, särystä, muusta tilapäisestä haitasta sekä pysyvästä haitasta. Korvausta määriteltäessä otetaan huomioon henkilövahingon laatu ja vaikeusaste. Vahingon kärsinyt pyritään näin ollen saattamaan siihen taloudelliseen tilaan, jossa hän olisi ollut ilman liikennevahinkoa. (Vahingonkorvauslaki 5:2 § ; Eskuri & Mikkonen 2003, 34.)

### **KKO1972-II-82**

Henkilön liikkumiskyky oli liikenneonnettomuuden vuoksi heikentynyt siinä määrin, ettei hän kyennyt hoitamaan entistä tointa. Koska hänellä ei ikäänsä nähden ollut enää mahdollisuutta kotipaikkakunnallaan saada työkyvyllään sopivaa työtä, oli hän siten menettänyt mahdollisuutensa ansion hankkimiseen. Hänelle määrättiin lääketieteellisesti määritellystä sataa prosenttia pienemmästä haitta-asteestaan huolimatta maksettavaksi liikennevakuutuksesta täysi työkyvyttömyyseläke.

Ajoneuvoa katsotaan käytettävän liikenteeseen myös silloin, kun kuljettaja tai matkustaja nousee ajoneuvoon tai poistuu sieltä. Henkilövahinkojen osalta näistä tilanteista käytetään termiä ”liikkumattoman moottoriajoneuvon aiheuttamat liikenteen henkilövahingot”. Liikenteeseen käyttämistä on myös ajoneuvon lastaaminen ja purkaminen. (Eskuri ym. 2012, 19.) Tyypillinen tilanne, jossa liikkumaton ajoneuvo aiheuttaa henkilövahingon, on tilanne, jossa henkilöllä jää esimerkiksi sormi moottoriajoneuvon oven väliin tai ajoneuvosta ulos astuva henkilö liukastuu tai kompastuu astinlataan. (Hiljander, 5.5.2014, haastattelu).

**KKO1990:159**

Ajoneuvon sisätilan lämpötila oli kohonnut helteestä johtuen ja korkea lämpötila oli aiheuttanut siinä kuljetettavana olleen aineen räjähtämisen. Ajoneuvossa matkustajina olleet kaksi poikaa olivat vammautuneet räjähdyksessä. Räjähdys oli tapahtunut ajoneuvon seis-  
tessä pysäköitynä siksi ajaksi, kun kuljettaja pistäytyi ostamaan odottamaan jääneille pojille makeisia. Vahingon katsottiin aiheutuneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.

Kaikkia henkilövahinkoon liittyviä kulueriä korvataan niin yksityisellä kuin julkisellakin sektorilla annetusta hoidosta. Liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta maksetaan kaikki tarpeelliset ja välttämättömät sairaanhoitokustannukset. Näihin kuuluvat polikli-  
nikka- ja sairaalamaksut, lääkärinpalkkiot sekä kaikki muut tarpeelliset kulut. Henkilövahinkokor-  
vauksiin luetaan myös liikennevakuutuksesta korvattavaksi tulevat ansionmenetykset, pysyvä  
haitta, tilapäinen haitta, läheiselle maksettavat sairaanhoito- ja muut korvaukset sekä kuntoutus.  
Lisäksi korvataan liikkumista ja toimintaa helpottavien apuvälineiden hankintakuluja ja hoitotukea.  
(Rantala & Pentikäinen 2009, 370.) ”Vaatelisää voidaan maksaa, jos vammaisvälineen, esimer-  
kiksi proteesin, käyttämisestä aiheutuu pitovaatteiden erityistä kulumista” (Rantala ja Pentikäinen  
2009, 370). Vastapuolelle vahingosta aiheutuneet tosiasialliset kulut korvataan aina liikenneva-  
kuutuksesta. Sen sijaan liikennevahingon vuoksi hyödyttömäksi jääneiden esineiden käyttöarvon  
menetystä ei katsota tosialliseksi kuluksi, eikä se näin ollen kuulu korvausten piiriin. (Liikenneva-  
hinkolautakunta 2013, 10.)

Kahden tai useamman ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa, joissa syyllisyys on epäselvä,  
korvataan henkilövahingot ensisijaisesti oman ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Lopullisen vas-  
tuunjaon selvittyä, siirretään henkilövahingon käsittely siihen vakuutusyhtiöön, joka on myöntänyt  
liikennevakuutuksen vahingon aiheuttaneelle moottoriajoneuville. (Eskuri ym. 2012, 125.)

Oikeusministeriön yhteydessä toimii henkilövahinkoasiain neuvottelukunta. Sen toimintaa sääte-  
lee laki henkilövahinkoasiain neuvottelukunnasta (16.6.2004 513/2004). Neuvottelukunta seuraa  
henkilövahinkojen ja kärsimysten korvaamista koskevan oikeus- ja korvauskäytännön kehitystä.  
Valiokunta antaa omia suosituksiaan tilapäisen haitan, pysyvän haitan ja kärsimyksen korvaami-  
sesta. Neuvottelukunnan suositukset perustuvat pääosin oikeuskäytännön seuraamiseen. Neu-  
vottelukunta on julkaissut aineettoman vahingon korvaamista koskevat suosituksensa. (Oikeus-  
ministeriö, hakupäivä 11.5.2014.) Liikennevahinkolautakunnan antamat korvaussuositukset pe-  
rustuvat henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan antamiin suosituksiin ja se soveltaa niitä omissa  
normeissaan, niiltä osin kuin se on mahdollista. (Eskuri ym. 2012, 39.) Normin tai ohjeen puuttu-  
minen ei tarkoita sitä, ettei jotain liikennevahinkoon syy-yhteydessä olevaa kulua korvattaisi lii-  
kennevakuutuksesta. (Liikennevahinkolautakunta 2013, alkusanat).

Hautauskuluja korvattavuus poikkeaa vahingonkorvauslain täyden korvauksen periaatteesta. Liikennevakuutuslain 6 §:n 1 momentin ja vahingonkorvauslain 5 luvun 3 §:n mukaan hautauskuluja korvataan kohtuulliseen määrään saakka. Hautauskuluina korvataan siis vain tarpeelliset ja välttämättömät menot. Tämä tarkoittaa ruumisarkun, hautapaikan, hautakiven, hautajaiskestityksen ja lehti-ilmoitusten korvaamista ottaen huomioon surmansa saaneen elinaikaiset olosuhteet, eli se millä tavoin surmansa saanut olisi todennäköisesti haudattu, jos hän olisi kuollut luonnollisesti vahinkoajankohtana.

#### **KKO4.4.1967,900**

Koska surmansa saaneen haudalle pystytetty hautakivi oli tarkoitettu kahdelle, tuli siitä korvattavaksi ainoastaan puolet. Vaadittavista suruvaatekustannuksista määrättiin niin ikään maksettavaksi puolet, koska asusteilla oli käyttöarvoa hautajaisten jälkeenkin.

Kohtuullisten hautauskuluja lisäksi korvataan lakisääteisestä liikennevakuutuksesta myös elatuksen menettäminen. Korvaukseen elatuksen menetyksestä (perhe-eläke) ovat oikeutettuja leski, lapset ja ottolapset. Myös elatusvelvollisen kuolinhetkellä syntymätön lapsi on oikeutettu korvaukseen elatuksen menetyksestä. Korvattavuus harkitaan tosiasiallisen elatussuhteen perusteella. Elatusvelvollisella tarkoitetaan henkilöä, joka on lain perusteella velvollinen elättämään toista henkilöä. Tosiasiallinen elatussuhde tarkoittaa sitä, että perhe-eläke voidaan tapauskohtaisesti maksaa myös lähiomaiselle tai avopuolisolle. Oikeus korvaukseen elatuksen menetyksestä on kaikilla surmansa saaneen elatuksen varassa tosiasiaa olleilla. (Vahingonkorvauslaki 5:4 §.)

#### **KKO 1967 II 58**

Leskelle ei määrätty maksettavaksi liikenneonnettomuudessa kuolleen miehensä jälkeen perhe-eläkettä, koska hänen saamansa elatus ei ollut miehen kuoleman johdosta vähentynyt.

## **2.4 Tahallinen ja törkeä huolimattomuus henkilövahingoissa**

Liikennevakuutuslain 5 luvun 20 §:n mukaan myös omaa vahingonkorvausta voidaan alentaa tai se voidaan kokonaan hylätä, jos ajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja on myötävaikuttanut vahingon syntyyn. Tällaiseksi myötävaikuttamiseksi katsotaan vahingon aiheuttaminen tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Myötävaikuttamisesta katsotaan olevan kyse esimerkiksi tilanteissa, joissa vahinko aiheutuu ajettaessa luvottomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla, alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena niin, että kyky virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut. Törkeäksi huolimattomuudeksi katsotaan lain mukaan tilanteet, joissa

ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuus ylittää lain määrittämän törkeän rajan 1,2 promillea. Tällaisessa tilanteessa liikennevakuutusyhtiö suorittaa liikennevahingon henkilökorvausta kuljettajalle vain erityisestä syystä. Lähtökohtaisesti törkeän määritelmän täyttyminen johtaa korvauksen epäämiseen. ”Jos vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut henkilövahingon syntyyn törkeällä huolimattomuudella, korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on ollut kohtuullista”. (Eskuri & Mikkonen 2003, 92).

Liikenteen henkilövahinkoja koskevia myötävaikutussäännöksiä muutettiin 24.5.2002 voimaan tulleilla liikennevakuutuslain 7 §:n tehdyillä muutoksilla. Korvausjärjestelmää muutettiin tuolloin siten, että ajoneuvossa olleella matkustajalla on lähtökohtaisesti oikeus saada korvausta henkilövahingostaan, vaikka matkustaja olisikin ollut tietoinen ajoneuvon kuljettajan rattijuopumuksesta. Muutoksella sopeutettiin Liikennevakuutuslain 7 § vastaamaan Euroopan unionin liikennevakuutusta koskevien direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY ja 90/232/ETY säännöksiä. (Liikennevakuutuslaki 7 §.)

Liikennevahinkolautakunnan aikaisemmissa ratkaisuissa oli matkustajan oikeutta korvaukseen alennettu niissä tapauksissa, joissa matkustaja oli ollut tietoinen kuljettajan humalatilasta. Ratkaisukäytäntö muuttui uudistetun lain pohjalta tehdyn ennakkoratkaisun KKO 2005:145 myötä.

#### **KKO 2005:145**

Humalaisen kuljettama auto oli suistunut tieltä. Yksi matkustajista oli kuollut ja muut olivat saaneet vammoja. Matkustajat, joiden joukossa oli ollut auton omistaja, olivat tienneet kuljettajan humalatilasta. Vakuutusyhtiö kieltäytyi suorittamasta liikennevakuutuksesta korvauksia matkustajille. Tutkittaessa liikennevakuutuslakia myötävaikutuksen osalta, oli otettava huomioon liikennevakuutusta koskevien direktiivien määräykset ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen niitä koskeva tulkinta, jonka mukaan korvausta voitiin matkustajan myötävaikutuksen johdosta rajoittaa vain poikkeuksellisesti. Mainittua säännöstä voitiin tulkita ja sitä oli siten myös tulkittava yhteisön oikeuden edellyttämällä tavalla. Säännöstä soveltaessaan korkein oikeus katsoi, ettei ollut perusteita rajoittaa matkustajien oikeutta korvaukseen heille aiheutuneista henkilövahingoista.

Ennakkopäätöksen myötä pelkästään matkustajana oleminen, riippumatta kuljettajan humalatilasta, ei muodostanut perustetta korvauksen alentamiselle. Katsottiin, ettei matkustaja ole passiivisesti matkustaessaan myötävaikuttanut henkilövahinkoonsa sillä tavoin, että henkilövahinkokorvaus voitaisiin evätä, tai sitä voitaisiin alentaa. (Eskuri ym. 2012, 133.) Henkilövahinkokorvauksia voidaan kuitenkin alentaa matkustajan aktiivisen, tahallisen tai törkeän huolimattoman menettelyn seurauksena. Aktiivisena menettelynä voidaan pitää matkustajan kuljettajaan kohdistamaa fyysistä häirintää. Aktiivista menettelyä on myös ajohallintalaitteisiin kajoaminen, taikka kuljettajan

kanssa yhteistuumin muun liikenteen joukossa toteutettu kilpa-ajo tai kilpailu. (Eskuri ym. 2012, 133.)

Liikennevakuutuksesta maksettavaa henkilökorvausta voidaan rajoittaa vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen perusteella. Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin mukaan, jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Tahallisuudella tarkoitetaan sitä, että joku on suunnitelmallisesti päättänyt tehdä jotain ja on mieltänyt tekonsa seuraukset jo etukäteen. Jos joku on tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se voidaan evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista. (LiikVL 2:7.1 §.)

Vakuutusopimuslain 36 §:n mukaan vakuutuksenantaja ei saa liikennevahingon korvausvastuusta vapautuakseen vedota myötävaikutussäännöksiin, jos vahingon aiheuttaja on ollut syyntakeeton, eli alle 12-vuotias tai sellaisessa mielentilassa ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta (VSL 4:36 §). Ennen korvauksen alentamista tai epäystä, on aina selvitettävä onko kyseessä syyntakeettomuus. Erityisesti tämä on otettava huomioon epäiltäessä mahdollista moottoriajoneuvolla tehtyä itsemurhaa. (Eskuri ym. 2012, 132.)

Liikenteessä moottoriajoneuvolla tehdään itsemurhia muun muassa ajamalla kovalla nopeudella päin rekkaa, kallionseinämää taikka junan alle. (Eskuri ym. 2012, 132.) Suomen teillä tehdään vuosittain useita itsemurhia. Itsemurha-ajajat järkyttävät erityisesti raskaan liikenteen ammattilaiskuljettajia. Voidaankin sanoa, että liikenteessä tehdyn itsemurhan uhreiksi voidaan lukea myös ammattikuljettajat, jotka näissä tilanteissa joutuvat kohtaamaan monenlaisia tunteita ja voivat itsekkin loukkaantua pahoin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:stä kerrotaan, että itsemurha onnettomuudet johtavat helposti kuljettajien pitkäaikaiseen työkyvyttömyyteen ja ammatin vaihtoon. (Suomen kuljetus ja Logistiikka ry, hakupäivä 5.4.2014.)

Vakuutusopimuslaissa on säädetty myös korvauksen maksamiseen vaikuttavasta pakkotilasta. Sillä tarkoitetaan sitä, että muutoin evättävä tai vähennettävä korvaus maksetaan täysimääräisenä tilanteissa, joissa vahinkoon johtanut teko on tehty, jotta välttyttäisiin suuremmilta vahingoilta. Rikoslaki (13.6.2003/ 515) määrittelee pakkotilan seuraavasti: pakottavan vaaran torjumiseksi tarpeellinen teko on pakkotilatekona sallittu, jos teko on kokonaisuutena arvioiden puolustettava, kun otetaan huomioon pelastettavan edun ja teolla aiheutetun vahingon ja haitan laatu ja suuruus, vaaran alkuperä sekä muut olosuhteet. (Rikoslaki 2:5 §). Jos vahinko on aiheutettu tilanteessa jossa sitä voidaan pitää puolustettavana, on tämä seikka otettava huomioon myös kor-

vausratkaisua tehtäessä. Henkilön tai omaisuuden vahingoittumisen estämiseksi tehty teko voi näin ollen tulla korvattavaksi täysimääräisenä. (Eskuri ym. 2012, 35.)

#### **Pakkotilaesimerkki**

Henkilöt A ja B ovat olleet viettämässä juhannusta A:n kesämökillä. Illan mittaan he olivat nauttineet alkoholia. A:n veren alkoholipitoisuus oli promillen. B loukkaantui vakavasti horjahdettuaan päin kuumaa saunan kiuasta, polttaen osan vartaloaan ja lyöden kiukaaseen myös päänsä. B oli saatava välittömästi sairaalahoitoon. A:lla ei ollut puhelinta kesämökillä ja lähimpään asumukseen on matkaa viisi kilometriä. A kuljetti B:n omalla autollaan. Eräässä tienkaarteessa A:n auto suistui ajoradalta ja A loukkaantui lievästi. A toimitti B:n sairaalaan ja ilmoittautui sen jälkeen itse poliisille. Tällaisessa tilanteessa kyseessä on pakkotila ja liikennevahingon vahingonkorvaus on suoritetaan A:lle alentamattomana.

## **2.5 Muualla kuin vakuutusyhtiössä tapahtuva korvauskäsittely**

Suurin osa liikennevahinkojen korvauskäsittelystä tapahtuu liikennevakuutusyhtiöissä, osan vahingoista käsittelee kuitenkin Liikennevakuutuskeskus tai Valtiokonttori voimassa olevan lainsäädännön mukaan. Liikennevakuutuskeskus on kaikkien Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden yhteistyöelin. Liikennevakuutuslain 2:10.1 §:ssä määritellään, että jos liikennevahingon sattuessa moottoriajoneuvoa varten ei ollut säädettyä vakuutusta, tai jos ei ole saatu selville, mikä ajoneuvo vahingon on aiheuttanut, vahingosta vastaa Liikennevakuutuskeskus, niin kuin se olisi myöntänyt vahingon aiheuttaneelle ajoneuvolle liikennevakuutuksen. Liikennevakuutuskeskus käsittelee liikennevakuutuslain mukaan kaikki liikenteeseen vakuuttamattomien moottoriajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot. Liikennevakuutuskeskuksen vastuu vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta on periaatteessa samanlainen kuin vakuutusyhtiön vastuu vakuutetun ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta. Korvauspiirin ulkopuolelle jää kuitenkin vakuuttamattoman ajoneuvon omistajaan ja haltijaan kohdistunut henkilövahinko. Korvauspiiriin ei myöskään kuulu kuljettajaan kohdistunut henkilövahinko, kun hän tiesi, tai hänen olisi pitänyt tietää, ettei ajoneuvoa varten ollut otettu liikennevakuutusta (LiikVL 2:10 §.)

Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa valvoo finanssivalvonta ( LiikVL 4:7.2 §). Jokaisen vakuutusyhtiön, jolla on lupa myöntää liikennevakuutuksia, on kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen. Liikennevakuutuskeskus hoitaa kaikkien jäsenyhtiöidensä yhteisiä tehtäviä. Lisäksi se vastaa maksamattomien vakuutusmaksujen perinnästä, tekee kansainvälistä yhteistyötä ja hoitaa rajavakuutustehtäviä. (LiikVL 4:17 § ; Rantala & Pentikäinen 2009, 366-367.)

Liikennevahinkolain mukaan Liikennevakuutuskeskus käsittelee myös tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamat liikenteen henkilövahingot ja siirtovakuutettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahin-

got. Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttaman omaisuusvahingon liikennevakuutuskeskus korvaa vain silloin, kun vahinko on aiheutunut merkittävän henkilövahingon yhteydessä. Myös ulkomalaisen ajoneuvon Suomessa aiheuttamasta vahingosta voi korvausta hakea Liikennevakuutuskeskukselta. Jos vahingon on aiheuttanut toisessa ETA-maassa rekisteröity ajoneuvo, voi korvauskäsittelyn hoitaa myös kotimaisten vakuutusyhtiöiden ulkomaanvahinko-osastot. Nämä Suomalaisten liikennevakuutusyhtiöiden motorclaims-osastot vastaavat pitkälti omien Green-card yhteistyökumppaneidensa asiakkaiden Suomessa aiheuttamien vahinkojen korvauskäsittelystä. Green-card on kansainvälinen todistus siitä, että ajoneuvolla on voimassa oleva liikennevakuutus. Ajoneuvon omistaja voi hakea Green-cardin omasta liikennevakuutusyhtiöstään. (Liikennevakuutuskeskus, hakupäivä 19.3.2014.)

Liikennevakuutuskeskus hoitaa korvauskäsittelyn kaikissa maamme rajojen sisäpuolella tapahtuvissa porovahingoissa, joissa vahingonaiheuttajana on ollut kotimainen tai ulkomainen moottoriajoneuvo. Liikennevakuutuskeskus maksaa korvauksen menetystä omaisuudesta suoraan poron omistajalle. Muun porovahingoissa vaurioituneen omaisuuden osalta vahingot käsitellään vapaaehtoisen vakuutuksen ajoneuvolle myöntäneessä vakuutusyhtiössä. Liikennevakuutuskeskus käsittelee ainoastaan kirjallisia vahinkoilmoituksia. (LiikVL 2:5.3 § Liikennevakuutuskeskus, hakupäivä 11.5.2014.)

Valtiokonttori on perustettu vuonna 1876 ja se toimii valtiovarainministeriön alaisena. Valtiokonttori huolehtii, muiden tehtäviensä ohella, sen vastuulla olevista kansalais- ja yhteisöpalveluista. Sen tehtävänä on huolehtia valtion vahingonkorvausasioista. (Laki valtiokonttorista 15.12.1991/305 ; Valtiokonttori, hakupäivä 9.5.2014.) Liikennevakuutuslain 4 luvun 15 §:n mukaan valtion omistamia ajoneuvoja ei koske liikennevakuuttamisvelvollisuus. Jos Suomessa tapahtuu liikennevahinko, jonka aiheuttajana on sellainen Suomeen rekisteröity moottoriajoneuvo, jolla ei lain mukaan ole velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta, vastaa valtio vahingosta, niin kuin se olisi myöntänyt vahingon aiheuttaneelle ajoneuvolle liikennevakuutuksen (LiikVL 2:10 a.1 §). Liikennevakuutusasetuksen mukaan moottoriajoneuvoiksi ei katsota moottorityökonetta tai traktoria, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Liikennevakuuttamisvelvollisuutta ei myöskään ole sadonkorjuuseen tarkotetuilla moottorityökoneilla, rekisteröinnistä vapautetuilla perävaunuilla ja lapsen kuljetettavaksi tarkotetuilla, moottorilla varustetuilla ajoneuvoilla, jotka eivät rakenteensa ja varusteidensa puolesta ole rekisteröitävissä, ja joiden rakenteellinen nopeus ei ylitä 25 kilometriä tunnissa.



Valtiokonttori vastaa myös valtion omien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen selvittelystä ja korvauksista liikennevakuutuslain mukaisesti. Valtion omistamien yhtiöiden ajoneuvot eivät kuitenkaan ole liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja. Valtion virastot ja laitokset tekevät vahinkoilmoitukset aiheuttamistaan liikennevahingoista Valtiokonttorille. ”Valtion virasto/laitos tekee liikennevahingosta vahinkoilmoituksen Valtiokonttorille. Valtiokonttori tutkii tapauskohtaisesti korvausten hakijan oikeuden saada korvausta valtion varoista. Valtiokonttori myös päättää maksettavan korvauksen suuruuden. (Valtiokonttori, hakupäivä 9.5.2014.)

### 3 LIIKENNEVAKUUTUS

Liikennevakuutus on lakisääteinen ja lähes kaikille moottoriajoneuvoille pakollinen vakuutus. Liikennevakuutuslain (26.6.1959/279) 4 luvun 15 §:n mukaan liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten on ajoneuvon omistajalla, ei kuitenkaan valtiolla, oltava liikennevakuutus 19 §:ssä tarkoitetussa vakuutusyhtiössä. Liikennevakuutuslain mukaan liikennevakuutuksen voi myöntää ainoastaan sellainen vakuutusyhtiölaissa (18.7.2008/521) tarkoitettu vakuutusyhtiö, joka on saanut oikeuden harjoittaa tällaista vakuutusliikettä Suomessa (LiikVL 4:19 §).

Liikennevakuutuksia myöntää Suomessa yhteensä kaksitoista vakuutusyhtiötä tai vakuutusyhdistystä (Finanssialan keskusliitto 2013, hakupäivä 19.3.2014). Vakuutusala valvoo Finanssivalvonta ja sen toimintaa säätelee laki finanssivalvonnasta. Finanssivalvonnan tehtävänä on lain mukaan valvoa kaikkia vakuutusyhtiöiden menettelytapoja, joita ne noudattavat asiakassuhteissaan sekä yhtiöiden keskinäisissä suhteissa (Laki finanssivalvonnasta 1 luvun 3 §). Finanssivalvonta ei puutu yhtiöiden johtamiseen tai strategiaan, eikä se ratkaise osapuolten välille mahdollisesti syntyviä ristiriitoja. Mikäli vakuutusyhtiö syyllistyy hyvän tavan vastaiseen toimintaan, on finanssivalvonnan tehtävänä puuttua epäkohtiin. Finanssivalvonta antaa vakuutusyhtiöille korjausehdotuksia. Se voi myös estää vakuutusyhtiön antaman päätöksen täytäntöönpanon, asettaa uhkasakkoja ja antaa julkisia huomautuksia ja varoituksia. Äärimmäisenä toimenpiteenä finanssivalvonta voi peruuttaa vakuutusyhtiön toimiluvan. (Laki finanssivalvonnasta 4:38§ - 42§ ; Pellikka ym. 2011, 32–33.)

Nykyinen liikennevakuutus on kehittynyt moottoriajoneuvon omistajan vastuuvakuutuksen pohjalta. Vastuuvakuutus luotiin aikanaan niitä tilanteita varten, joissa ajoneuvon kuljettaja tai omistaja aiheutti sivulliselle vahinkoa ajoneuvoa liikenteessä käyttäessään. Liikennevakuutusta on vuosien saatossa asteittain laajennettu niin, että se on henkilövahinkojen osalta muodostunut jonkinlaiseksi ”liikennetapaturmalaiksi”, eli sivulliselle aiheutuneet henkilövahingot korvataan tuottamuksesta riippumatta niin sanotun objektiivisen vastuun perusteella. Omaisuusvahingoissa puolestaan on säilytetty alkuperäinen vastuuperiaate. Siten esimerkiksi moottoriajoneuvojen yhteen törmäyksissä syyllisen osapuolen omaa omaisuusvahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta, vaan se kuuluu vapaaehtoisen kaskovakuutuksen piiriin. (Rantala & Pentikäinen 2009, 366.)

### 3.1 Liikennevakuutuksen lainsäädännöllinen kehitys

Suomi on ollut edelläkävijä lakisääteisissä liikennevakuutuksissa. Lakisääteisen liikennevakuutuksen historia Suomessa alkoi jo 1.9.1925, jolloin laki moottoriajoneuvon liikenteestä johtuvan vahingon vastuusta astui voimaan. Tuolloin säädetty laki kattoi moottoriajoneuvon omistajan tai kuljettajan sivulliselle aiheuttaman vahingon johdosta syntyvän korvausvelvollisuuden. Ennen Suomea vain Tanskassa oli ehditty saattamaan voimaan vastaava vastuuvakuutus-tyyppinen laki. (Eskuri & Mikkonen 2003, 7.)

Ensimmäinen laki koettiin kuitenkin puutteelliseksi ja se jäi lyhytikäiseksi, sillä jo seuraavalla vuosikymmenellä säädettiin autovastuulaki, joka astui voimaan 1.4.1938. Laki oli sellaisenaan voimassa vuoteen 1951 asti, jolloin siihen tehtiin eräitä korvausperusteiden laajennuksia. Autovastuulakia sovelletaan yhä sen voimassaoloaikana sattuneisiin vahinkoihin, joista maksetaan edelleen sairaanhoitokustannuksia tai elinkorkoa. (Eskuri & Mikkonen 2003, 7.)

Vuonna 1951 aloitettiin valmistelu uuden autovastuulain aikaansaamiseksi. Tavoitteena oli pohjoismaisen lainsäädännön yhdenmukaistaminen liikennevahingoissa. Valmistelun pohjalta syntyi nykyinen liikennevakuutuslaki, joka astui voimaan 1.1.1960. Tuolloin liikennevakuutuslaissa otettiin käyttöön ankaran, objektiivisen vastuun periaate. (Eskuri & Mikkonen 2003, 8.) Tuottamukseton eli ankara vastuu poikkeaa tuottamusperiaatteesta. Ankara objektiivinen vastuu on toimintaperusteista, kun taas tuottamusvastuu on tekoperusteista (Hemmo 2005, 149-153.) Ankaran vastuun periaate tarkoittaa käytännössä liikennevahingon käsittelyssä sitä, että moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko korvataan liikennevakuutuksesta, vaikka ajoneuvon omistajan tai kuljettajan ei katsota aiheuttaneen vahinkoa omalla tuottamuksellaan. Korvausvastuun syntymiseen riittää, että vahinko on seurausta ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä. (Eskuri & Mikkonen 2003, 8.)

Liikennevakuutuslakia on muokattu vuosien varrella useita kertoja. Vuonna 1994 liikennevakuutuslakia muutettiin vastaamaan Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen määräyksiä. Tuolloin liikennevakuutus tuli voimaan yhtenäisenä koko ETA-sopimusalueella. Vuonna 2002 liikennevakuutuslakiin tehtiin muutoksia, joilla parannettiin niiden asemaa, jotka olivat joutuneet liikennevahingon uhriksi toisessa ETA-valtiossa. (Eskuri, Jumppanen, Nio ja Vihermaa 2012, 13.)

Parasta aikaa on valmisteilla liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus. Uudistuksen tarkoituksena on selkeyttää ja ajanmukaistaa liikennevakuutuslakia sekä säätää erillislait Liikennevakuutuskeskuksesta ja liikenneturvallisuusmaksusta. Uudessa liikennevakuutuslaissa säädet-

täisiin pääasiassa vakuuttamiseen ja liikennevahingon korvauksiin liittyvistä asioista. Siinä esitettäisiin selkeästi eri osapuolten oikeudet ja velvollisuudet korvauskäytännön yhtenäistämiseksi. Uudistuksen on tarkoitus astua voimaan lähivuosina. (HE 83/2013, 1.)

### **3.2 Liikennevahinkokäsittelyn keskeinen lainsäädäntö**

Liikennevakuutuslaissa säädetään, milloin kyseessä on liikennevahinko, joka korvataan lakisääteisestä liikennevakuutuksesta (Liikennevakuutuslaki 1:1.1 §). Vakuutusopimuslaki (28.6.1994/543) puolestaan on yleinen vahinkovakuutuksia säätelevä laki, jota ei pääsääntöisesti sovelleta lakisääteisiin vakuutuksiin. Vakuutusopimuslakia sovelletaan kuitenkin toissijaisesti liikennevakuutuslain, potilasvahinkolain (585/1986) ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain (81/1998) mukaisiin vakuutuksiin, jollei näissä laeissa toisin säädetä. (VSL 14.5.2010/426 1 §).

Vakuutusopimuslaissa säädetään muun muassa vakuutusyhtiön tiedonantovelvoitteesta vakuutustilanteessa. Vakuutusyhtiöllä on laaja tiedonantovelvollisuus asiakkaitansa kohtaan. Vakuutustilanteessa vakuutettavalle on annettava tieto vakuutuksen sisällöstä ja selvitettävä, mitkä riskit jäävät vakuutuksen korvauspiiriin ulkopuolelle. Liikennevakuutuksen kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että asiakkaalle on aina kerrottava, ettei vakuutettu ajoneuvo itsessään sisälly vakuutuksen piiriin, kuten eivät myöskään ajoneuvossa kuljetettavat tavarat muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Tällaisia poikkeuksia ovat esimerkiksi ajoneuvossa käytettäväksi tarkoitetut paikannuslaitteet. Vakuutuksenottajalle on myös tärkeää kertoa liikennevakuutuksen voimassaoloalue. Liikennevakuutuksessa ei pääsääntöisesti ole omavastuuta toisin kuin vapaaehtoisissa kaskovakuutuksissa, joilla vakuutetaan oma moottoriajoneuvo. (VSL 2:5 § ; Eskuri & Mikkonen 2003, 29.)

Vakuutusyhtiölain (18.7.2008/522) 25 luvun 1 §:n mukaan vakuutusyhtiöiden tulee noudattaa kaikkea vakuutustoimintaa koskevaa lainsäädäntöä ja hyvää vakuutustapaa. Hyvä vakuutustapa on alalla vakiintunut käsite, jonka määrittely on jätetty pitkälti oikeuskäytännöissä tehtäväksi (Pellicka ym. 2011, 34). Hyvä vakuutustapa tarkoittaa sitä, että toiminnan ja päätöksenteon vakuutusalalla tulee olla lainmukaista, eettisesti kestävää, kohtuullista ja oikeudenmukaista. Finanssialan Keskusliiton edeltäjä Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto on laatinut ohjeet lain ja hyvän vakuutustavan asettamista vaatimuksista vakuutusopimuksiin liittyen (Finanssialan Keskusliitto 2014, hakupäivä 19.3.2014.) Käsitteenä hyvä vakuutustapa sisältää vakuutusyhtiöiden käyttämät menettelytavat, joiden tulee kunnioittaa molempia sopimusosapuolia ja johtaa kohtuulliseen lopputulokseen kummankin osapuolen kannalta. Hyvä vakuutustapa koskee myös vakuutuksien

asianmukaista hinnoittelua ja vakuutuksenottajaryhmien välistä, oikeudenmukaista kohtelua. (Pellikka ym. 2011, 34-35.)

### **3.3 Vilpillisin perustein otettu liikennevakuutus**

Bulvaani-termiä käytetään tilanteissa, joissa liikennevakuutuksen ottaa joku muu kuin ajoneuvon todellinen omistaja tai haltija. Bulvaani eli sijaistoimija tai haamuostaja toimii toisen nimissä välttääkseen veroja, velkoja tai saadakseen muuta taloudellista hyötyä. Vilpillisin perustein otetaan Suomessa vuosittain tuhansia liikennevakuutuksia (Turun Sanomat 2012, hakupäivä 23.2.2014.) ”Haamuvakuuttamisella pyritään yleensä tietoiseen huijaamiseen, mutta välillä kysymys voi olla myös tietämättömyydestä” (Yleisradio 2013, hakupäivä 23.2.2014).

Liikennevakuutus tulee aina ottaa omiin nimiin. Vakuutusta ei saa ottaa toisen nimiin, mutta silti haamuostajien käyttö esimerkiksi ajoneuvovakuutuksissa on yleistä. Kauppalehden 2012 haastatteleman vakuutusyhtiö If:n tutkintatoimen päällikön Jarmo Murtomäen mukaan bulvaanien käyttö oli nelinkertaistunut heidän tekemänsä kahden vuoden tehotarkkailun aikana. (Kauppalehti 2012, hakupäivä 23.2.2014.)

Bulvaanit saattavat tavoitella taloudellista hyötyä kuten säästöjä keskitetyissä vakuutusmaksuissa. Kauppalehden mukaan bulvaanin käytön taustalla voi olla myös suurempien vakuutusbonusten saaminen tai paremmat vakuutusehdot. Usein toiminnan taustalla on vakavia maksuhäiriöitä ja joskus omaisuutta halutaan salaten suojata velkojilta ja ulosotolta. (Kauppalehti 2012, hakupäivä 23.2.2014.) Bulvaaneja käytetään myös harmaassa autokaupassa verojen kiertämiseksi. Verojen ja muiden maksujen lisäksi pysäköintivirhemaksut ja automaattisesta nopeusvalvonnasta saadut sakot eivät bulvaanijärjestelyn myötä löydä oikeaan osoitteeseen (Turun Sanomat 2012, hakupäivä 23.2.2014).

Turun Sanomien 2012 haastatteleman Liikennevakuutuskeskuksen liikenneyksikönjohtajan Janne Jumppasen mukaan maksuhäiriöiden lisääntyminen on lisännyt myös vakuutuskeplottelua. Erheellisesti moni luulee, ettei maksuhäiriöinen saa autovakuutusta. Autovakuutus on lakisääteinen ja näin ollen pakko myöntää, vaikkakin ehdot ovat muita tiukemmat. (Turun Sanomat 2012, hakupäivä 23.2.2014.) Maksuhäiriöinen liikennevakuutuksenottaja saattaa esimerkiksi joutua maksamaan liikennevakuutuksensa etukäteen (Hiljander, 5.5.2014, haastattelu).

Kun vilpillisesti vakuutetulle ajoneuvolle tapahtuu liikennevahinko eivät vakuutusyhtiö tai liikennevahinkokeskus korvaa ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai haltijalle sattuneita vahinkoja. Korvaukset evätään myös vapaaehtoisen ajoneuvovakuutuksen osalta. (Kauppalehti 2012, hakupäivä 23.2.2014.) Vakuutusbulvaanin käytön paljastuessa ajoneuvon vakuutus myös raukeaa takautuvasti ja ajoneuvo menee käyttökieltoon. Jos poliisi havaitsee käyttökiellossa olevan ajoneuvon liikenteessä, se poistaa ajoneuvosta rekisterikilvet ja bulvaanina toiminut taho saa tietoihinsa joko merkinnän rekisterimerkintärikkomuksesta tai syytteen rikoksesta. Liikennevakuutuskeskus perii vilpillisesti vakuutetusta ajoneuvosta liikennevakuutusmaksun taannehtivasti hyvikemaksuna. Liikennevakuutuksen bulvaanille myöntäneen vakuutusyhtiön ei tarvitse palauttaa väärin tietojen perusteella maksettuja vakuutusmaksuja ja korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen mukaan katsotaan ettei vakuutusta tällaisessa tilanteessa ole. (Turun Sanomat 2012, hakupäivä 23.2.2014.)

Bulvaanijärjestelyihin on alettu kiinnittämään viime vuosina erityistä huomiota (Hiljander, 5.5.2014, haastattelu). Korkeimmassa oikeudessa käsiteltiin vuonna 2006 vapaaehtoisen ajoneuvovakuutuksen bulvaanitapausta ja Liikennevakuutuskeskuksen johtajan Janne Jumppasen mukaan ennakkotapaus herätti kysymyksen siitä, voisiko samaa soveltaa myös liikennevakuutusten puolella. Lisäksi Jumppasen mukaan aiempien rikostutkintojen yhteydessä oli selvinnyt bulvaanitapauksia ja sitä kautta keskustelu heräsi myös vakuutusyhtiöissä. (Yleisradio 2013, hakupäivä 23.2.2014.)

#### **KKO:2006:79**

P ei luottotietojensa vuoksi voinut tehdä osamaksusopimusta. Ostettaessa P:n käyttöön osamaksulla auto ostajaksi sopimukseen kirjoittautui J. Samoin vakuutushakemukseen merkittiin auton haltijaksi ja vakuutuksenottajaksi J. Koska vakuutusopimuksen tekemiseen liittyvää vakuutusopimuslain 22 §:ssä säädettyä tiedonantovelvollisuutta täytettäessä oli menetelty vilpillisesti, vakuutusopimus ei sitonut vakuutuksenantajaa.

Jos vahinkovakuutusyhtiö Oy:lle on ilmoitettu auton haltijaksi muu kuin sen todellinen haltija, on vakuutusyhtiö erehdytetty myöntämään vakuutus, johon sisältyviä riskejä se ei ole voinut arvioida oikeiden tietojen pohjalta. Koska vakuutusopimuksen tekemiseen liittyvää vakuutusopimuslain 22 §:ssä säädettyä tiedonantovelvollisuutta täytettäessä on kerrotuin tavoin menetelty vilpillisesti, vakuutusopimus ei sido vakuutusyhtiötä. Tämän johtopäätöksen kannalta ei ole merkitystä vakuutusmaksujen mahdollisella maksamisella tai sillä, että väärä tieto auton haltijasta ei ole vaikuttanut vahinkotapahtumaan, taikka sillä, että vakuutettuna on ollut muu kuin vakuutuksenottaja.

## 4 KORVAUSKÄSITTELYPROSESSI

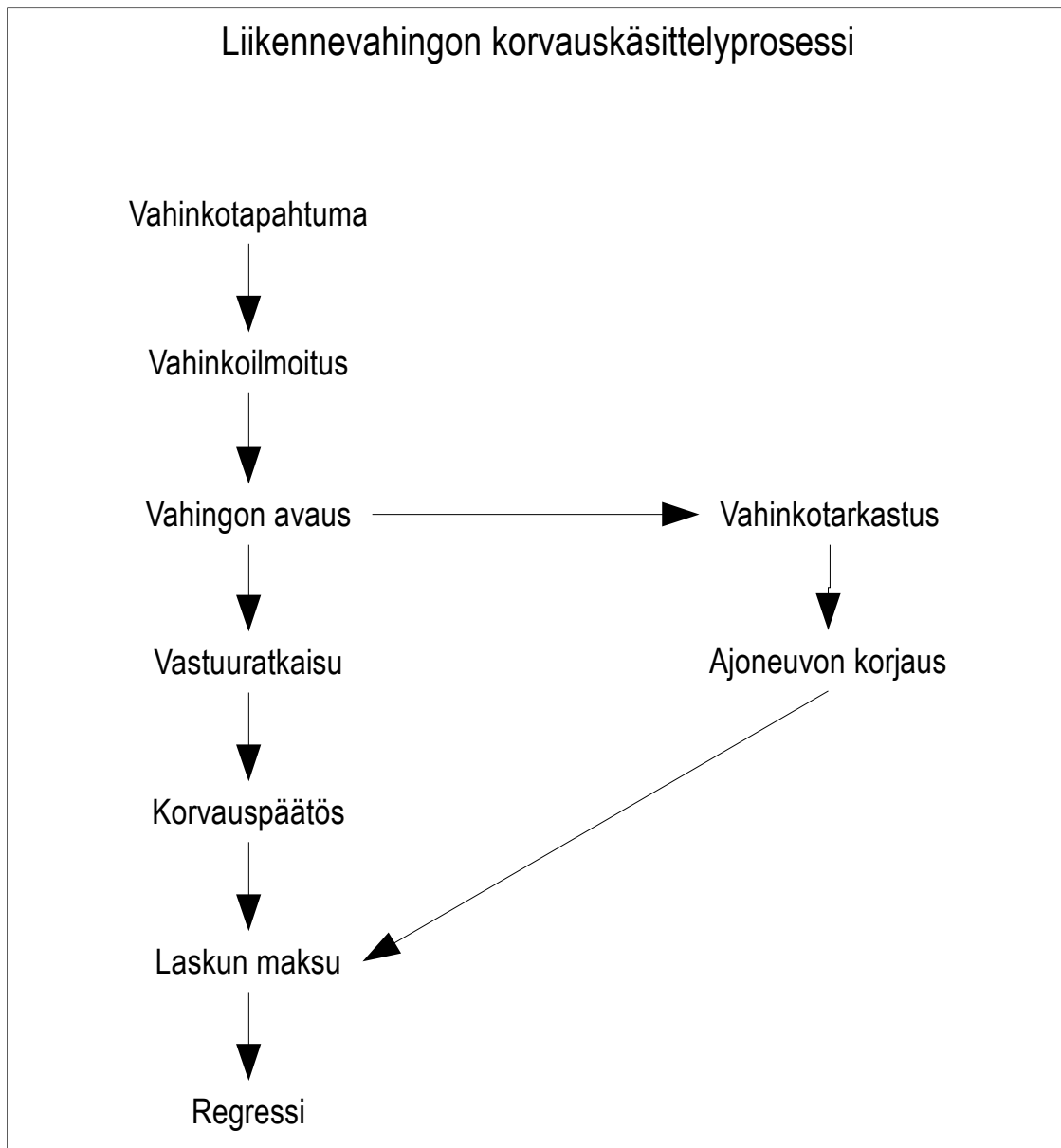
Liikennevakuutuskeskus on kiertokirjeessään 4/2011 määritellyt liikennevahinkojen korvauskäsittelyn yleiset ohjeet, jotka osaltaan muodostavat hyvän vakuutustavan ja toimivat yleisohjeina korvausratkaisijalle. Liikennevahinkojen korvaustoiminta katsotaan julkisen tehtävän hoitamiseksi ja pääosin korvauskäsittely hoidetaan liikennevakuutuksen myöntäneessä vakuutusyhtiössä, jossa korvauskäsittelyprosessia ohjaa korvausratkaisija. Liikennevahingot korvataan lain ja normien mukaisesti ja korvausratkaisijan tulee oma-alotteisesti hankkia korvauspäätöstä varten tarvitsemansa selvitykset. (Eskuri ym. 2012, 124.)

Liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi alkaa vahinkoilmoituksen saavuttua liikennevakuutusyhtiöön. Liikennevakuuslain 3 luvun 11 §:n mukaan liikennevahingossa kärsineen osapuolen on ilmoitettava liikennevakuutusyhtiölle vahingosta kolmen vuoden kuluessa siitä, kun hän sai tiedon vahingosta ja siitä mikä vakuutusyhtiö on vahingon aiheuttajan vakuuttanut. Tiedon saavuttua vakuutusyhtiöön avaa korvauskäsittelijä vahingon uudelle vahinkonumerolleen. Vahinkotapahtuman jälkeen vakuutusyhtiön käyttämä vahinkotarkastaja aloittaa vahingon korvausmäärän arvioinnin. Vahingon tarkastamisen yhteydessä ei oteta kantaa vahingon korvattavuuteen, vaan pelkästään vahingon määrään. (Pellikka ym. 2011, 419-420 ; Hiljander, 5.5.2014, haastattelu.)

Korvausperuste ja syyllisyydenjako selvitetään ensisijaisesti vahinkoilmoituksen perusteella. Liikennevakuutusyhtiö tekee korvauspäätöksen itsenäisesti ja korvausratkaisijan tehtävänä on hankkia mahdolliset lisäselvitykset korvauspäätöksen tueksi. Korvauspäätöksestä tulee ilmetä vahinkotapahtuma, esitetty korvausvaatimus ja liikennevakuutusyhtiön antama korvausratkaisu perusteluineen. Mukaan on aina liitettävä myös muutoksenhakuohjeet. (VSL 2:8 § ; Eskuri ym. 2012, 124-125).

Korvauskäsittelyprosessin tulee olla nopeaa, asiallista ja oikeudenmukaista ja vakuutusyhtiön on aktiivisesti pyrittävä selvittämään vahinko. Korvauksen hakijalle on maksettava kaikki ne korvaukset, joihin hän on lain ja ehtojen mukaan oikeutettu, vaikkei hän olisi osannut kaikkia korvauksia vaatiakaan. Kaikkia asiakkaita on kohdeltava yhdenvertaisesti. Heidän tietojaan on käsiteltävä henkilötietojen käsittelyä koskevien säännösten ja ohjeiden sekä vaitiolovelvollisuutta koskevien määräysten mukaisesti. Vahingonkorvausvelvollisuuden ratkaiseminen tapahtuu liikennevakuutuslain ja vahingonkorvauslain säännösten mukaisesti sekä kaikkien asiassa käytettävissä olevien selvitysten perusteella. Mahdollisella syyllisyyden myöntämisellä taikka poliisin tekemällä

rikosoikeudellisella ratkaisulla ei sinänsä ole merkitystä liikennevahingon vahingonkorvausvelvollisuuden ratkaisemisen kannalta. (Eskuri ym. 2012,124-128.) Korvauskäsittelyprosessia voidaan kuvata tekijän laatimalla prosessikaaviolla:



KUVIO 2. Liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi liikennevakuutusyhtiössä.

#### 4.1 Liikennevahingon käsittely vakuutusyhtiössä

Liikennevahinkojen korvaustoiminta katsotaan julkisen tehtävän hoitamiseksi, johon sovelletaan hallintolain (6.6 2003/434) 2 luvun mukaisia hyvän hallinnon perusteita, joita ovat: hallinnon oi-



keusperiaatteet, palveluperiaate ja palvelun asianmukaisuus, neuvonta, hyvän kielenkäytön vaatimus ja viranomaisten yhteistyö. Liikennevakuutuslain mukaan vakuutusyhtiöllä on itsenäinen asianosaisasema vahinkokäsittelyssä. ”Tämä merkitsee sitä, että yhtiön on ratkaistava asia, vaikkei vakuutuksenottaja tekisi vahinkoilmoitusta tai kuljettaja kiistäisi syyllisyytensä” (Eskuri ym. 2012,124-125). Vaikka itse korvaustoiminta katsotaan julkisen tehtävän hoitamiseksi, ei yksittäistä korvausasiaa kuitenkaan pidetä hallintoasiana, vaan yksityisoikeudellisena vahingonkorvaus- asiana, johon liikennevakuutuslain nimenomaisten säännösten perusteella sovelletaan vahingonkorvauslakia. Korvauspäätöksiin haetaan siis muutosta yksityisoikeudellisella korvauskanteella yleisessä tuomioistuimessa. (Eskuri ym. 2012, 124.)

Vakuutusyhtiöiden korvaustoiminta perustuu lakeihin, vakuutussopimukseen, vakuutusehtoihin ja hyvään vakuutustapaan. Näiden lisäksi liikennevakuutusyhtiöillä on sisäisiä korvausohjeita, jotka perustuvat korvauskäsittelyssä vuosikymmenten aikana kertyneeseen tietoon sekä korvausasioita käsitteleviltä lautakunnilta saatuihin ratkaisusuosituksiin. Kaikin tavoin pyritään varmistamaan, että jokainen asiakas saa vahinkotilanteessa samanarvoisen kohtelun. Yhtiön tulee opastaa osapuolia kaikissa liikennevahinkoon liittyvissä asioissa. (Pellikka ym. 2011, 372.)

Asiakkaiden pitää pystyä turvallisesti mielin luovuttamaan itseään koskevia tietoja vakuutusyhtiölle. Salassapito- ja vaitiolovelvollisuus ovatkin aivan keskeisessä osassa koko vakuutustoimialalla. Tietoja ei ilmaista muulle kuin asiakkaalle itselleen tai hänen valtuuttamalleen henkilölle. Joissain tilanteissa lainsäädäntö velvoittaa vakuutusyhtiön luovuttaman asiakkaan tietoja myös viranomaiskäyttöön. Vakuutusyhtiölain 30 luvussa säädetty tietosuoja koskee voimassaolevien asiakkuuksien lisäksi myös jo päättyneitä asiakkuuksia. Tietojen luvaton ilmaiseminen johtaa rikos-, työ- ja vahingonkorvausoikeudellisiin seuraamuksiin. Tietojen luvattomasta vuotamisesta voidaan langettaa sakkorangaistus tai vankeustuomio enintään yhdeksi vuodeksi. (Vakuutusyhtiölaki 30:1 § ; Pellikka ym. 2011, 26–32.)

## **4.2 Korvauskäsittely**

Korvausratkaisijan on tärkeää tuntea omaisuuden vakuuttamista koskevat keskeiset periaatteet ja käsitteet. Vahingon tapahduttua vakuutuksenottaja ilmoittaa tapahtuneesta siihen vakuutusyhtiöön, joka on myöntänyt hänelle liikennevakuutuksen. Vakuutuksenottajan tekemä vahinkoilmoitus käynnistää korvauskäsittelyprosessin. Liikennevakuutuslain 3 luvun 11a §:n mukaan vahingon-

kärsineellä on oikeus vaatia korvausta suoraan vakuutuksenantajalta. Vakuutusyhtiö käsittelee omatoimisesti kaikki korvaushakemuksesta ilmenevät vahingot (Eskuri ym. 2012, 125).

Vakuutussopimuslain 69 §:n mukaan korvauksenhakijan on annettava vakuutuksenantajalle sel-laiset asiakirjat ja tiedot, jotka ovat tarpeen vakuutuksenantajan vastuun selvittämiseksi ja joita korvauksenhakijalta kohtuudella voidaan vaatia, ottaen huomioon myös vakuutuksenantajan mahdollisuudet hankkia selvitys. Jos riittäviä tietoja tai selvityksiä ei ole käytettävissä vahingon selvittämiseksi, vakuutusyhtiön tulee ilmoittaa korvauksen hakijalle mitä selvityksiä tarvitaan ja sopia toimittaako korvauksen hakija ne vai antaako hän suostumuksensa niiden hankkimiseen. (VSL 10:69 § ; Eskuri ym. 2012, 125.)

Liikennevakuutusyhtiöt saavat vakuutuksenottajien vahinkoilmoituksilla tietoja useammasta ta-pahtuneesta liikennevahingosta kuin mikään muu viranomainen tai organisaatio. Vahinkoilmoi-tuksissa on selvitetty myös vahingon syntymiseen vaikuttaneita tekijöitä, joita voidaan käyttää liikenneturvallisuustyön yhtenä perustana. (Liikennevakuutuskeskus 2012, hakupäivä 11.4.2014.)

Tapahtunut vahinko tulee vakuutusyhtiölle tiedoksi useiden kanavien kautta. Yleisimmät kanavat ovat puhelin, sähköposti ja online-vahinkoilmoitus. Päivittäin vahinkoilmoituksia tulee myös faksil-la, paperisella vahinkoilmoituksella (LIITE1) ja hoitolaitosilmoituksella. Vahinko voidaan avata myös korjauslaskulla, vastinepyynnöllä tai poliisilta saatavalla tutkintailmoituksella. Vakuutusyhtiöt ilmoittavat myös toisilleen asiakkaillensa tapahtuneista liikennevahingoista. (Hiljander, 5.5.2014, haastattelu.)

Vahinkoilmoitus kirjoitetaan määrämuotoiselle lomakkeelle. Kirjallisesta vahinkoilmoituksesta tulee löytyä ilmoittajan nimi ja yhteystiedot, vakuutuksenottajan nimi ja yhteystiedot, vahinkopai-kan osoite ja tapahtuma-aika, kuvaus vahingosta ja sen laajuudesta, todennäköinen vahingonai-heuttaja sekä tieto vahingoittuneesta omaisuudesta. (Pellikka ym. 2011, 415–417.) Vahinkoilmoi-tuslomakkeessa kerätään vauriotietojen lisäksi myös tärkeitä tilastotietoja vahinkotapahtumasta ja sen syistä. Tilastotiedot kootaan eri liikennevakuutusyhtiöiltä keskitetysti, ja niitä käytetään ylei-seen liikenneturvallisuustyöhön. (Eskuri ym. 2012, 122.)

Kun tieto vahingosta saapuu vakuutusyhtiöön avaa korvausratkaisija vahingon uudelle vahinko-numerolleen. Vahinkotapahtuman jälkeen vakuutusyhtiön käyttämä vahinkotarkastaja aloittaa vahingon korvausmäärän arvioinnin. Vahingon molemmat osapuolet ohjataan omaisuuden osalta vauriotarkastukseen. Vauriotarkastus on tärkeä osa vakuutusyhtiön korvauskäsittelyprosessia. Tarkastuksen yhteydessä vahinkotarkastaja laatii korjauskustannuslaskelman josta käy ilmi vau-

rioiden määrä, laatu ja korjaustapa. Tavoitteena on suorittaa tarkastus mahdollisimman nopeasti vahingon jälkeen. Vahinkotarkastaja ei ota kantaa itse vahingon korvattavuuteen, vaan hän laskee omaisuusvahingon euromääräisen suuruuden. (Pellikka ym. 2011, 419-420.)

Vakuutusyhtiöllä on laaja tiedonantovelvollisuus vakuutuksenottajaa kohtaan. Tietoja tulee antaa kuitenkin vain siltä osin kuin se on tarpeen korvauksen hakemiseksi ja yhtiön antaman korvauspäätöksen oikeellisuuden arvioimiseksi. Vakuutuksenottaja kaipaa usein nopeaa tiedonantoa korvauksesta, tietoa kaivataan myös niissä tapauksissa, joissa korvauskäsittely yhtiössä on vielä kesken, eikä sillä välttämättä ole vielä riittävää tietoa päätöksen tekoa varten. Tämän vuoksi vakuutus sopimuslaissa on säädetty, että yhtiötä ei sido vahinkotapahtuman satuttua sen antamat arviot tulevasta korvauksesta. Tosin yhtiö on kuitenkin vahingonkorvausvastuussa, jos sen antamat tiedot ovat aiheuttaneet vahinkoa vakuutuksenottajalle. (Vakuutus sopimuslaki 2:9§ ; Pellikka ym. 2011, 95–96.)

Liikennevahingon selvittely perustuu niihin tietoihin, jotka korvausratkaisijalla on käytettävissään vahinkotapahtumasta. Tapahtumien kulku, erityisesti ajoneuvojen liikkuminen välittömästi ennen vahinkoa, ratkaisee korvauskysymyksessä sen, kuka liikennevahingosta vastaa. Vahingon tapahtuttua on tärkeää selvittää heti, miten se on sattunut. Aina osapuolet eivät heti pääse yksimielisyyteen siitä, kumpi osapuoli on vahingon aiheuttanut. On myös tilanteita, joissa osapuolet ovat päässeet yksimielisyyteen syyllisyydestä, mutta heidän ratkaisunsa on virheellinen. Korvausratkaisijan on tärkeää saada osapuolten yhteinen kertomus ja piirros siitä, mitä vahinkopaikalla on tapahtunut. Mikäli paikalla on ollut todistajia, on heidän yhteystietonsa hyvä kirjata muistiin. Ellei osallisilla ole samaa käsitystä tapahtumien kulusta, kumpikin tekee oman vahinkoilmoituksen omaan liikennevakuutusyhtiöönsä. Syyllisyysselvityksen ratkaiseminen on yleensä vaivatonta, jos vahinkotapahtuma on kirjattu selkeästi ylös ja molemmat osapuolet ovat samaa mieltä tapahtumien kulusta. (Eskuri ym. 2012, 122.)

Vakuutusyhtiöllä on velvollisuus antaa vahingonkärsineelle tietoa hänelle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista. Vakuutusyhtiön korvausratkaisijan on myös annettava selkeät toimintaohjeet lisä- ja jälkivahinkojen torjumiseksi. Lisäksi korvausratkaisijan on vakuutusyhtiön edustajana annettava tietoa siitä, millaisia selvityksiä ja asiakirjoja asiakkaan on toimitettava ja mistä niitä saa. On kerrottava myös miten ja millä aikataululla vahinko käsitellään. (Pellikka ym. 2011, 421.) Joskus liikennevahingon käsittelyaika saattaa pidentyä sen johdosta, että korvausratkaisija tarvitsee lisäselvityksiä tai muuta lisätietoa vahingosta. Näiden lisätietojen odottelu pidentää käsittelyaikaa. Tässä vaiheessa onkin hyvä, että asiakkaalle kerrotaan ymmärrettävästi vahingon käsittelystä

liikennevakuutusyhtiössä ja siitä, että käsittelyaika saattaa pidentyä esimerkiksi tilanteissa, joissa joudutaan odottamaan poliisin tutkintapöytäkirjan valmistumista. (Hiljander, 5.5.2014, haastattelu.)

Korvauskäsittelyssä kerättyjä tietoja käsitellään luottamuksellisesti. Vakuutusyhtiöllä on läpi koko korvausprosessin kattava tiedonantovelvollisuus osapuolia kohtaan. Korvauksen saaja ei saa hyötyä vahinkotapahtumasta eikä korvausta makseta enempää kuin vahingon kattamiseksi tarvitaan. Jos osapuolten välillä ilmenee erimielisyyksiä korvauksen määrästä, yhtiön tulee maksaa riidaton osuus eikä se vaikuta vakuutetun oikeuteen saada mahdollista lisäkorvausta. Korvauskäsittely tulee aloittaa viivytystä ja korvauspäätös on perusteltava selkeästi. (Vakuutusyhtiölaki 8:57 § ; Pellikka ym. 2011, 373.)

#### **4.3 Vastuunratkaisu, korvausten maksaminen ja regressointi**

Korvauskäsittelyn aikana tehtävä tärkein yksittäinen päätös on korvattavuuden ratkaisu. Siinä päätetään, kattaako vakuutus sattuneen vahingon, ja miltä osin vahinko mahdollisesti korvataan. On tärkeää selvittää, onko vakuutus ollut voimassa vahinkohetkellä ja onko vahinko sattunut tieliikennelain moottoriliikenteelle määritellyssä paikassa. Vahinkotapahtumasta tulee olla myös näyttöä ja vahingon tulee kuulua liikennevahinkojen korvauspiiriin. On myös selvitetävä, sulkeeko jokin seikka vahingon korvauspiirin ulkopuolelle. (Pellikka ym. 2011, 373–374.)

Asianosaisille lähetettävästä korvauspäätöksestä tulee käydä ilmi mistä eristä korvaus muodostuu. Kielteinen ja asianosaisen vaatimuksesta poikkeava korvauspäätös on aina perusteltava. Jokaiseen korvauspäätökseen on liitettävä mukaan muutoksenhakuohjeet. (Vakuutuslakimääräys 2:6a §.) Muutoksenhakuohjeita ei kuitenkaan tarvitse liittää päätöksen mukaan, mikäli se katsotaan olosuhteisiin nähden tarpeettomaksi. Tällaisena voidaan esimerkiksi tilannetta, jossa asiakkaalle lähtee ilmoitus, että korjaamon lähettämä lasku on maksettu esitetyn suuruisena. (Eskuri ym. 2012, 34.)

Vahinkoon liittyvät maksut suoritetaan mahdollisimman nopeasti. Ennen korvausmäärän laskemista selvitetään syntyneen vahingon laajuus, jonka perusteella päätetään itse korvauksen suuruus. Vahinko voi olla totaalivahinko, jolloin koko vakuutettu kohde on tuhoutunut tai se voi olla osavahinko. Vahingon määrän arvioimisen pohjana käytetään vahinkotarkastajan tekemää tai hyväksymää korjauskustannuslaskelmaa. Korvauksen hakijalle on maksettava kaikki ne korvauk-

set, joihin hän on oikeutettu, vaikka hän olisikin vaatinut korvausta vähemmän kuin normit edellyttävät. (Eskuri ym. 2012, 124.)

Vahingosta suoritettavalle korvaukselle on aina maksettava korkolain mukaista viivästyskorkoa. Lain mukaan korvauksen koroton käsittelyaika on omaisuusvahingoissa kuukauden mittainen. Vakuutuslainsäädännön 10 luvun 70.1 §:n mukaan korvaus on maksettava joutuisasti, viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun liikennevakuutusyhtiö on saanut haltuunsa tarvittavat asiakirjat korvauspäätöksensä tueksi. Vastaavasti vakuutusyhtiön on myös ilmoitettava joutuisasti, viimeistään kuukauden kuluessa, mikäli korvausta ei tulla suorittamaan tai se suoritetaan vain osittain. Vakuutusyhtiön on siis kuukauden sisällä joko maksettava korvaus, pyydetty lisäselvityksiä tai ilmoitettava, ettei korvausta makseta. Viivästysaika alkaa kulua, mikäli henkilö- tai omaisuusvahingoissa ei ole korottomana käsittelyaikana maksettu korvausta, pyydetty lisäselvitystä tai evätty korvaushakemusta kirjallisesti. (VSL 10:70.1 § ; Eskuri ym. 2011, 128.)

#### **KKO 1990:19**

Vahingon kärsinyt oli tehnyt liikennevahingon johdosta aiheutuneesta omaisuusvahingosta vahinkoilmoituksen vakuutusyhtiölle. Vahinkoa kärsinyt osapuoli oli myös toimittanut vakuutusyhtiölle poliisin esitutkintapöytäkirjan, ja kustannusarvion vahingon määrästä. Lisäksi hän oli vaatinut korvausta liikenteen vaarantamista koskevassa oikeudenkäynnissä auton kuljettajalta. Kun vahinkoa kärsineen oli katsottava jo vahinkoilmoitusta vakuutusyhtiölle tehdessään esittäneen kuljettajan korvausvelvollisuudesta sellaisen selvityksen kuin häneltä voitiin kohtuudella edellyttää, vahingonkorvaukselle tuomittiin korkoa siitä alkaen, kun oli kulunut kuukausi vahinkoilmoituksen jättämisestä.

Korvauksen suorittamisen jälkeen voidaan joissain tilanteissa siirtyä regressi-prosessiin. Regressi tarkoittaa vakuutusyhtiön oikeutta hakea maksamiansa vahingonkorvauksia takaisin. Vakuutusyhtiö regressoi korvaukset vahingon aiheuttajalta tai muulta korvausvelvolliselta taholta. Regressio-oikeus perustuu pääasiasiassa vakuutuslainsäädännön 75 §:ään, liikennevakuutuslainsäädännön 20 §:ään ja vakuutuslainsäädännön takautumisoikeutta koskeviin ehtokohtiin.

Regressio-oikeus syntyy, kun liikennevahingon korvauskäsittelyssä paljastuu tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Tyypillisimpiä regressin synnyttäviä tilanteita ovat alkoholin tai huumaavien aineiden alaisena ajoneuvon kuljettaminen, suojeluohjeiden laiminlyönti ja muut laiminlyöntitilanteet. Hyvin yleisiä ovat myös vakuutusyhtiöiden keskinäiset yhtiöregressit. Yhtiöregressissä vahingossa kärsineen osapuolen vakuutusyhtiö korvaa ensin omalle asiakkaallensa toisen yhtiön asiakkaan aiheuttaman vahingon ja perii maksamansa korvaukset takaisin vahingonaiheuttaja-osapuolen liikennevakuutusyhtiöltä. (Eskuri ym. 2012, 125.)

## 5 KORVAUKSEEN OIKEUTETUN OIKEUSTURVA

Vakuutusopimuslain 2 luvun 8 §:n mukaan korvauksen hakijalle on annettava tieto oikaisu- ja muutoksenhakumahdollisuuksista. Vakuutusyhtiön on informoitava vahingon kärsinyttä mahdollisuudesta saada lisäselvitystä päätöksen perusteista ja muista asiaan vaikuttavista seikoista ja sen on itse oikaistava viipymättä havaitsemansa virheellinen ratkaisu. (Rantala & Pentikäinen 2009, 375).

### 5.1 Lausuntopyyntö liikennevahinkolautakunnasta

Liikennevahinkolautakunta on Liikennevakuutuskeskuksesta riippumaton elin. Se käsittelee sille toimitetut liikennevahinkojen, myös liikenteen henkilövahinkojen, korvausasiat. Liikennevahinkolautakunta toimii korvauskäytännön yhtenäistämiseksi, liikennevahinkojen korvausasioissa lausuntoja ja soveltamissuosituksia antavana toimielimenä. (Laki liikennevahinkolautakunnasta 31.5.2002/ 441 1.1 §.)

Lausuntoa Liikennevahinkolautakunnalta voi pyytää liikennevakuutusyhtiö, Liikennevakuutuskeskus, Valtiokonttori, vahingon kärsinyt, vakuutuksenottaja tai muu vahingonkorvaukseen oikeutettu. Myös tuomioistuimet voivat pyytää Liikennevahinkolautakunnan lausuntoa asiassa, joka on käsittelyssä pyynnön esittävässä tuomioistuimessa. (Laki liikennevahinkolautakunnasta 4 §.) Liikennevahinkolautakunta antaa sekä yleisiä suosituksia korvausasioissa että ottaa kantaa liikennevakuutuslain tulkintaan liittyviin kysymyksiin. Lautakunnan tehtäväkenttään kuuluu myös liikennevahinkoja koskevan tiedonsaannin edistämiseksi toiminnastaan tiedottaminen. (Eskuri ym. 2012, 148)

Korvaukseen oikeutetun tulee esittää lausuntopyyntönsä Liikennevahinkolautakunnalle yhdeksänkymmenen päivän kuluessa siitä päivämäärästä, jona alkuperäinen korvauspäätös on annettu. Lausuntoa voi pyytää vapaamuotoisesti, mutta se on aina esitettävä kirjallisena. Lausuntopyynnön tulee aina sisältää nimi- ja yhteystietojen lisäksi vahingon yksilöintitiedot ja vaatimukset perusteluineen. (Laki liikennevahinkolautakunnasta 6 §.) ”Lausuntopyynnön toimittaminen on lähettäjän vastuulla. Lausuntopyynnön on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Jos lausuntopyyntö myöhästyy, sitä ei tutkita” (Liikennevahinkolautakunta 2014, hakupäivä 14.4.2014).

Kun Liikennevahinkolautakunta on saanut lausuntopyynnön, pyytää se vastavuoroisesti vastineen vahingon osalliselta vakuutusyhtiöltä ja mahdollisilta muilta osallisilta. Vakuutusyhtiö on velvollinen toimittamaan vastineensa lautakunnalle määräajassa. Vastineen liitteenä on aina oltava kaikki asiaan liittyvät dokumentit, jotka vakuutusyhtiöllä on hallussaan. (Laki liikennevahinkolautakunnasta 1:5.5 § ; Liikennevahinkolautakunta 2014, hakupäivä 14.4.2014.)

Liikennevahinkolautakunta antaa lausuntonsa sille toimitettujen asiakirjojen perusteella. Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu, liikennevahinkolautakunta ei ratkaistulta osin saa käsitellä asiaa (Laki liikennevahinkolautakunnasta 1:5 § ). Lautakunnassa toimivat jäsenet ovat virkavastuun alaisena. Liikennevahinkolautakunnan jäseniin, asiantuntijoihin ja muihin lautakunnan tehtäviä hoitaviin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän hoitaessaan lautakunnan tehtäviä. (Laki liikennevahinkolautakunnasta 9 §.)

## **5.2 Kanteen nostaminen ja ratkaisusuosituksen pyytäminen**

Vakuutusopimuslain 74 §:n mukaan korvauskanne liikennevahingon korvauspäätöksestä voidaan panna vireille liikennevakuutusyhtiötä vastaan. Kanne on nostettava kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon vakuutuslaitoksen korvauspäätöksestä, määräajasta ja muutoksenhakuohjeet (Liite 3). Käräjäoikeuden päätöksestä voi valittaa hovioikeuteen ja vahinkoasia voidaan käsitellä aina korkeimmassa oikeudessa saakka, mikäli korkein oikeus myöntää valitusluvan. (VSL 10:74 § ; Rantala & Pentikäinen 2009, 375.)

Finanssivalvonnan alaisuudessa toimii vakuutuslautakunta. Vakuutuslautakunta antaa suositusluonteisen lausunnon asiakkaan vakuutussuhdetta koskevissa erimielisyystapauksissa. Vakuutuslautakunta käsittelee vakuutussuhteeseen perustuvia, lain ja vakuutusehtojen tulkintaa ja soveltamista koskevia erimielisyyksiä. (Finanssivalvonta 2014, hakupäivä 19.3.2014.)

FINE:n vakuutuslautakunta käsittelee lähinnä vapaaehtoiisiin vakuutuksiin liittyviä erimielisyyskysymyksiä, mutta myös joitain liikennevakuutuksiin liittyviä riitakysymyksiä, kuten vakuutusehtoja ja maksuja koskevia erimielisyyksiä. (Eskuri ym. 2012, 152.)

Käsittely- ja lausuntopyyntö tehdään vakuutuslautakuntaan aina kirjallisesti. Pyyntö tekee korvauspäätökseen tyytymätön ja sen pyytäminen on maksutonta. Lautakunta antaa käsittelemistään pyynnöistä oikeuden ja kohtuuden mukaan perustellun lausunnon. Lautakunnan antama

lausunto on luonteeltaan ratkaisusuositus eikä siitä voi valittaa. (Finanssivalvonta 2014, hakupäivä 19.3.2014.)

### **5.3 Liikennevahingon syyllisyydenjaosta tehtävät valitukset**

Vuonna 2012 Liikennevahinkolautakuntaan tehtiin 496 valitusta syyllisyydenjaosta liikennevahingossa (Liikennevahinkolautakunta 2014, hakupäivä 10.6.2014). Suurin osa liikennevahinkoja koskevista valituksista tehdään syyllisyydenjaosta pysäköintialueella tapahtuvista yhtäaikaisista peruutuksista (LIITE 4).

Pysäköintialueilla tapahtuneiden vahinkojen osuus on kasvanut viime vuosina. Vuonna 2012 pysäköintialueilla tapahtui 45.818 vahinkoa, mikä on yli 43 % kaikista liikennevahingoista. Samaan aikaan myös peruutusvahinkojen määrä on lisääntynyt ja viime vuosina se on ollut noin kolmannes kaikista vahingoista (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta 2012, hakupäivä 10.6.2014.)

Tieliikennelain 1 a luvun 14.3 § :n (5.5.2006/343) mukaan kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä. Lain mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä, sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varoivaisuutta, vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tieliikennelain 20 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa peruuttaa eikä kääntää tiellä, ellei se voi tapahtua vaaratta ja muita estämättä. Pysäköintiruudusta peruutaessa on kuljettajalla velvollisuus väistää takanaan olevaa liikennettä ja varmistua, ettei peruuttaminen aiheuta vaaraa mulle liikenteelle.

Liikennevakuutuslain 8 §:n 2 momentissa otetaan kantaa syyllisyydenjakoon tilanteissa, joissa myös vahinkoa kärsineellä osapuolella voidaan katsoa olleen tuottamusta vahinkotapahtumaan. Lain mukaan korvausta vahingosta on suoritettava huomioon ottaen kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat. Vakiintuneen liikennevahinkojen korvauskäytännön mukaan vahingon katsotaan aiheutuneen yhtä suurelta osin molempien osapuolten tuottamuksesta, jos molemmat ovat ennen törmäystä peruuttaneet ainakin osittain samanaikaisesti. Jos toisen osapuolen näytetään lopettaneen peruuttamisen ja pysäyttäneen ajoneuvonsa hyvissä ajoin ennen törmäystä, asiaa voidaan



arvioida toisin. Sillä, kumpi ajoneuvoista on lähtenyt pysäköintiruudusta ensin, ei pääsääntöisesti ole merkitystä syyllisyydenjakoa arvioitaessa.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyössä on syvennytty liikennevahinkoihin ja niiden korvauskäsittelyyn. Työn tavoitteena on ollut selvittää, mitkä vahingot kuuluvat liikennevahinkojen piiriin ja miten voimassa oleva lainsäädäntö vaikuttaa niiden korvauskäsittelyyn. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikennevakuutusyhtiöissä tapahtuvaa liikennevahinkojen korvaamista. Opinnäytetyössä on haettu vastausta seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- 1) Mikä on liikennevahinko?
- 2) Mitkä ovat keskeiset lait liikennevahingon korvaamisen kannalta?
- 3) Kuinka liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi liikennevakuutusyhtiössä etenee?

Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyössä on käytetty ensisijaisesti lainoppia ja sen rinnalla on lisäksi käytetty laadullista tutkimusmenetelmää. Laadullista tutkimusta hyödynnettiin, jotta työhön saatiin sisällytettyä myös korvausratkaisijan toimeen liittyvää kirjoittamatonta tietoa. Keskeisimmät työssä viitatu lait ovat liikennevakuutuslaki, vahingonkorvauslaki, vakuutuslakia ja tieliikennelaki. Tutkimuskysymyksiin on vastattu myös korkeimman oikeuden ja liikennevahinkolautakunnan liikennevahingoista antamalla ratkaisulla ja suosituksilla. Vastauksia tutkimuskysymyksiin on tietoperustan lisäksi haettu myös haastattelusta. Haastateltavana tutkimukseen oli liikennevahinkojen korvausratkaisijana 14 vuotta työskennellyt Sinikka Hiljander. Vaikka tutkimuksessa oli mukana myös tilastoja, ei kuitenkaan voida puhua tilastollisesta tutkimuksesta, sillä tilastoja ei työssä vertailtu keskenään eikä niistä tehty päätelmiä.

Työn jäsenitys on tehty tutkimuskysymysten perusteella. Ensin käsitellään liikennevahinkoja ja niiden korvattavuutta voimassa olevan lainsäädännön pohjalta, jonka jälkeen käydään läpi korvauskäsittelyyn sidoksissa olevaa lainsäädäntöä. Työn kolmannessa osassa tutkitaan liikennevakuutusyhtiössä tapahtuvaa korvauskäsittelyä kronologisena tapahtumana. Tutkimuskysymyksiin on kaikkiin vastattu omina kappaleinaan. Lisäksi työhön on omaksi kappaleekseen sisällytetty korvaukseen oikeutetun oikeusturva muutoksenhakuohjeineen. Tämä siksi, että asiakkaalle lähtevän korvauspäätöksen mukaan on aina liitettävä asianmukainen muutoksenhakuohje.

Liikennevahinkoa käsittelevään tutkimuskysymykseen on vastattu liikennevakuutuslain avulla. Liikennevakuutuslakia sovelletaan kaikilla sellaisilla alueilla, jossa moottoriajoneuvolla voi liikkua ja liikennevahinkona korvattavaksi voi tulla mikä tahansa moottoriajoneuvon liikennekäytöstä sivulliselle aiheutunut omaisuus- tai henkilövahinko. Suomessa lähes kaikilla maahan rekiste-

röidyillä moottoriajoneuvoilla tulee olla lakisääteinen liikennevakuutus. Liikennevahinko on tällaisen ajoneuvon aiheuttama omaisuusvahinko, esinevahinko tai molempia. Liikennevahingot käsitellään ankaran, objektiivisen vastuun periaatteella. Tämä tarkoittaa, että moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko korvataan liikennevakuutuksesta, vaikka kukaan ei henkilökohtaisesti olisi vahingonkorvausvelvollinen liikenteeseen käyttämisen perusteella. Korvausperusteeksi riittää, että aiheutunut vahinko on syy-yhteydessä ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen. Ankaran vastuun periaate antaa suojaa liikennevahingossa kärsineelle osapuolelle, sillä vahingot korvataan aina vahingon aiheuttaneen osapuolen liikennevakuutuksesta..

Suomi on ollut edelläkävijä lakisääteisissä liikennevakuutuksissa ja liikennevakuutuslakia on muokattu vuosien varrella useita kertoja. Toiseen tutkimuskysymykseen on vastattu tarkastelemalla lakisääteisen liikennevakuutuksen ja liikennevakuutuslain kehitystä nykyiseen muotonsa. Lisäksi tekijä perehtyi muuhun liikennevahinkokäsittelyyn vaikuttavaan voimassa olevaan lainsäädäntöön, kuten vakuutuslakia ja vahingonkorvauslakiin. Tekijä avasi myös vilpillisesti liikennevakuutetun ajoneuvon poikkeavaa vahingonkorvauskäsittelyä.

Työn kolmannessa osassa vastattiin liikennevahingon korvauskäsittelyprosessia koskevaan tutkimuskysymykseen. Vakuutusyhtiöiden korvaustoiminta on julkisen tehtävän hoitamista joka perustuu lakeihin, vakuutuslakia, vakuutusehtoihin ja hyvään vakuutustapaan. Korvaustoimintaan sovelletaan hallintolain mukaisia hyvän hallinnon perusteita. Liikennevahingon korvauskäsittely tapahtuu liikennevakuutuksia myöntävissä vakuutusyhtiöissä ja korvauskäsittelyprosessia ohjaa vakuutusyhtiössä työskentelevä korvausratkaisija. Korvausprosessin eteneminen on hyvin looginen kokonaisuus jota tekijä selvensi laatimansa kaavion avulla.

Liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi käynnistyy vahinkoilmoituksen saavuttua liikennevakuutusyhtiöön. Liikennevahingoissa vahinkoilmoitus tehdään pääsääntöisesti vahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vakuuttaneelle yhtiölle. Vahinkoilmoituksen voi tehdä joko kirjallisesti, sähköisesti tai suullisesti ja sen voi tehdä myös liikennevahingossa kärsinyt osapuoli. Vastuutkaisuja ei kuitenkaan voida antaa pelkän vastapuolen tekemän ilmoituksen perusteella, sillä vakuutusyhtiöllä on lain säätämä kuulemisvelvollisuus omaa asiakastaan kohtaan. Ennen syyllisyyskysymyksen ratkaisua korvausratkaisijan on pyydettävä selvitys vahingosta myös toiselta osapuolelta, ellei sitä ole pidettävä ilmeisen tarpeettomana. Ensisijaisen tärkeää on selvittää vahingon syy-yhteys tarkastelemalla liikennevakuutuslakia ja tieliikennelakia.

Kun tieto liikennevahingosta saapuu vakuutusyhtiöön, avaa korvausratkaisija vahingon uudelle vahinkonumerolle. Vahingon avauksen jälkeen ohjaa korvausratkaisija vahingossa kärsineen

osapuole vauriotarkastukseen. Vauriotarkastus on tärkeä osa liikennevakuutusyhtiön korvauskäsittelyprosessia. Vauriotarkastuksessa vakuutusyhtiön käyttämä vahinkotarkastaja arvioi vahingon korvausmäärän. Vahingon tarkastamisen yhteydessä ei oteta kantaa itse vahingon korvattavuuteen, vaan ainoastaan vahingon laajuuteen ja rahalliseen korvausmäärään.

Korvauskäsittelyn aikana tehtävä tärkein yksittäinen päätös on korvattavuuden ratkaisu. Liikennevahingot korvataan lain ja normien mukaisesti. Korvausperuste ja syyllisyydenjako selvitetään ensisijaisesti vahinkoilmoituksen perusteella. Liikennevakuutusyhtiö tekee korvauspäätöksen itsenäisesti, eikä se ole sidottu osapulten mahdollisesti keskenään tekemään sopimukseen. Viranomaisten antamalla rikosoikeudellisella ratkaisulla ei myöskään sinänsä ole merkitystä liikennevahingon korvauspäätöksen kannalta, sillä korvauspäätös perustuu liikennevakuutuslain, tieliikennelain ja vahingonkorvauslain säädöksiin. Korvausratkaisijan tulee oma-aloitteisesti hankkia korvauspäätöstä varten mahdollisesti tarvitsemansa lisäselvitykset.

Korvauskäsittelyprosessissa kerättyjä tietoja käsitellään luottamuksellisesti ja liikennevakuutusyhtiöllä on kattava tiedonantovelvollisuus osapuolia kohtaan koko käsittelyprosessin ajan. Korvauspäätöksestä tulee ilmetä vahinkotapahtuma, esitetty korvausvaatimus ja liikennevakuutusyhtiön antama korvausratkaisu perusteluineen. Korvaukset on suoritettava mahdollisimman nopeasti ilman turhaa viivytystä. Korvauspäätöksen mukaan on aina liitettävä myös muutoksenhakuohjeet.

## 7 POHDINTA

Opinnäytetyön idea lähti kehittymään, kun tekijä huomasi omassa työssään, liikennevahinkojen korvausratkaisijana, kaipaavansa tiivistettyä lakiperusteista työkalua, josta liikennevahinko ja sen korvauskäsittelyyn liittyvät keskeiset lait löytyisivät tiivistettynä. Työn tekijä oli myös itse päässyt osallistumaan uusien korvausratkaisijoiden koulutukseen ja kaivannut tuekseen lakiperusteista, mutta helpposelkoista materiaalia.

Työn rakenne muotoutui pääosin jo kirjoitustyön alussa, mutta työn edetessä kaksi tutkimuskysymystä muuttui kolmeksi, kun itse liikennevahinko haluttiin eriyttää omaksi kokonaisuudekseen lainsäädännöstä ja korvauskäsittelyprosessista. Näin työlle saatiin syntymään selkeä runko, jossa selkeiksi kokonaisuuksiksi rakentuivat liikennevahinko, liikennevahinkoihin sidoksissa oleva lainsäädäntö ja liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi.

Työn tavoitteena oli tutkia liikennevahinkoihin sidoksissa olevaa lainsäädäntöä ja sen vaikutusta liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessiin liikennevakuutusyhtiössä. Menetelmänä työssä käytettiin lainoppia sekä laadullista tutkimusta yksilöhaastattelun osalta. Työn tuloksena syntyi johdonmukainen kokonaisuus, joka sisältää läpileikkauksen liikennevahingoista, voimassa olevasta, liikennevahinkoihin sidoksissa olevasta lainsäädännöstä ja liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessista liikennevakuutusyhtiössä.

Työn alkuperäinen muoto oli puhtaasti lainopillinen ja lainoppillisuus onkin tärkein menetelmä työssä, koska koko liikennevahingon korvauskäsittelyprosessi perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön. Lopputulemana työstä tuli myös osin laadullinen tutkimus, sillä työn edetessä syntyi tarve lisätä työhön empiriaa ja tämän lisäyksen tekijä sai suorittamansa yksilöhaastattelun kautta.

Opinnäytetyön aihe on mielenkiintoisuutensa lisäksi ajankohtainen, sillä parasta aikaa Suomessa on valmisteilla liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus. Tätä työtä voivat ensisijaisesti käyttää vakuutuslalla jo työskentelevät henkilöt, jotka ovat laajentamassa korvausratkaisija-osaamistaan vapaaehtoisten vakuutusten korvauskäsittelystä lakiperusteisten vahinkojen käsitteilyyn. Työ on pyritty tekemään niin selkeäksi, että sitä voi käyttää myös vakuutusalan korvauspuolalta ennalta tuntematon henkilö, joka haluaa tietoa liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessista.

Aikataulu työlle oli tiukka, sillä tekijä laati työn harkinnanvaraisella jatkoajalla, oltuaan jo useamman vuoden täysipäiväisesti työelämässä. Aikataulussa pysyttiin kuitenkin hyvin. Työn tekemistä

helpotti huomattavasti se, että tekijä oli itse toiminut jo muutaman vuoden liikennevahinkojen korvausratkaisijana, jolloin hänelle oli tuttua liikennevahinkoihin liittyvä lainsäädäntö ja liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessi. Toisaalta tuttuus loi myös omat haasteensa työn tekemiseksi, sillä opinnäytetyön ollessa kyseessä ei tekijä voinutkaan kirjoittaa ylös omaa empiriaa alalta, vaan kaikelle tiedolle tuli osoittaa selkeä lähde. Oikeiden lakien, lainkohtien ja lähteiden löytäminen teki kirjoitusprosessista todella haastavan ja paikoin jopa työlään.

Jatkokehittämisideana voisi olla tutkia jonkun ajan päästä, onko työnantaja pystynyt hyödyntämään työtä tekijän haluamalla tavalla ja toimiiko työ apuvälineenä uusille liikennevahinkokäsittelijöille. Tekijästä olisi myös mielenkiintoista tutkia kokonaisuudistetun liikennevakuutuslainsäädännön vaikutuksia liikennevahinkojen korvauskäsittelyprosessiin.

## LÄHTEET

Eskuri, S., Jumppanen, J., Nio, A. & Vihermaa, K. 2012. Liikennevakuutus. Helsinki: Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy.

Finanssialan Keskusliitto 2014. Hyvä pankki- ja vakuutustapa. Hakupäivä 19.3.2014, [http://www.fkl.fi/tietoa\\_meista/vastuullisuus/taloudellinen\\_vastuu/hyva\\_pankki\\_ja\\_vakuutustapa/Sivut/default.aspx](http://www.fkl.fi/tietoa_meista/vastuullisuus/taloudellinen_vastuu/hyva_pankki_ja_vakuutustapa/Sivut/default.aspx).

Finanssialan Keskusliitto 2013. Vakuutusyhtiöt Suomessa 2012. Hakupäivä 5.2.2014, [https://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiöt\\_Suomessa\\_2012.pdf](https://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiöt_Suomessa_2012.pdf).

Hallintolaki 6.6.2003/434

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi vakuutusyhtiölain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta HE 83/2013.

Hemmo, M. 2005. Vahingonkorvausoikeus. Helsinki: WSOY

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2013. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Husa, J., Mutanen, A. & Pohjalainen, T. 2008. Kirjoitetaan juridiikkaa. Helsinki: Talentum.

Kauppalehti 2012. Bulvaanit häääävät autovakuutuksissa. Hakupäivä 23.2.2014, <http://www.kauppalehti.fi/auto/uutiset/bulvaanit+haaraavat+autovakuutuksissa/201210271989>.

KKO 1967 II 58. Finlex.

KKO 1972-II-82. Finlex.

KKO 1978-II-95 T 3520. Finlex.

KKO 1990:19 T 232. Finlex.

KKO 1990:159 T 3459. Finlex.

KKO 1991:169 T 3689. Finlex.

KKO 2005:145 T 3273. Finlex.

KKO 2006:79 T 2257. Finlex.

Korkolaki 20.8.1982/633

Laki finanssivalvonnasta 19.12.2008/878

Laki henkilövahinkoasiain neuvottelukunnasta 16.6.2004/513

Laki liikennevahinkolautakunnasta 31.5.2002/441

Laki valtiokonttorista 15.12.1991/305

Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita 2013. Helsinki: Liikennevahinkolautakunta.

Liikennevahinkolautakunta 2013. Sijaisauton vuokrakustannukset. Hakupäivä 30.5.2014,

<http://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Document.aspx?id=871>.

Liikennevahinkolautakunta. Tilasto käsitellyistä vahingoista vuodelta 2012. Hakupäivä 19.3.2014,

<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314323>.

Liikennevakuutuskeskus 2012. Liikennevakuutuskeskuksen käsittelemät vahingot. Hakupäivä 11.5.2014,

<http://www.lvk.fi/fi/Liikennevakuutuskeskuksen-Suomen-tietokeskus/Liikennevakuutuskeskuksen-kasittelemat-vahingot/>.

Liikennevakuutuskeskus 2012. Liikennevahinko ulkomailla. Hakupäivä 19.3.2014,

<http://www.lvk.fi/fi/Vakuuttaminen/Autolla-ulkomaille/Liikennevahinko-ulkomailla/>.

Liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279

LIKO 40/90. Liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan päätöskokoelma 1981-1991. 1991. Helsinki: Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus.

Liikennevahinkolautakunta 2013. Seisonta-ajan korvaukset 2014. Hakupäivä 4.6.2014,

<http://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Document.aspx?id=1094>

LIKO 482/94. Liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan päätöskokoelma 1981-1991. 1991. Helsinki: Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus.

LIKO 108/95. Liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan päätöskokoelma 1981-1991. 1991. Helsinki: Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus.



LIIKO 716/95. Liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan päätöskokoelma 1981-1991. 1991. Helsinki: Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus.

LVLTK 93/91 Eskuri, S., Jumppanen, J., Nio, A. & Vihermaa, K. 2012. Liikennevakuutus. Helsinki: Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy.

LVLTK 04/2137 Eskuri, S., Jumppanen, J., Nio, A. & Vihermaa, K. 2012. Liikennevakuutus. Helsinki: Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy.

Mika Hemmo, vahingonkorvausoikeuden luennot, Helsingin yliopisto, syyslukukausi 2000.

Pellikka, T., Peilimö, P., Puntari, P & Vaitomaa, M. 2011. Omaisuuden vakuuttaminen. Saarijärvi: Finva.

Rantala, J. & Pentikäinen, T. 2009. Vakuutusoppi. Sastamala: Finva.

Rikoslaki 13.6.2003/515

Suomen kuljetus ja Logistiikka ry 2012. Liikenteen itsemurhat. Hakupäivä 5.4.2014,

[http://www.skali.fi/ajankohtaista/skali\\_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet\\_2012/liikenteen\\_itsemurhat\\_osuvat\\_raskaasti\\_kuorma-autoalaan.7388.news?8639\\_o=30](http://www.skali.fi/ajankohtaista/skali_tiedottaa/tiedotearkisto/tiedotteet_2012/liikenteen_itsemurhat_osuvat_raskaasti_kuorma-autoalaan.7388.news?8639_o=30).

Tieliikennelaki 3.4.1981/267

Tolvanen, M. 2013. Tieliikenteen käsikirja. Helsinki: Edita.

Turun Sanomat 2012. Autovakuutuspetokset yleistyvät. Hkypäivä 23.2.2014,

<http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/404736/Autovakuutuspetokset+yleistyvat>.

Turun Sanomat 2012. Älä ryhdy bulvaaniksi. Hakupäivä 23.2.2014,

<http://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/404770/Ala+ryhdy+bulvaaniksi>.

Vakuutussopimuslaki 28.6.1994/543

Vakuutusyhtiölaki 18.7.2008/521

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2012.

Hakupäivä 12.3.2014,

[www.lvki.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314323](http://www.lvki.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314323).

Valtiokonttori 2014. Kuinka toimin liikennevahingon tapahduttua. Hakupäivä 6.4.2014,  
<http://www.valtiokonttori.fi/fi->

[FI/Kansalaisille\\_ja\\_yhteisoiille/Korvaukset\\_ja\\_etuisuudet/Liikennevahingot/Kuinka\\_toimin\\_liikenne\\_vahingon\\_tapahduttua](http://www.valtiokonttori.fi/fi-FI/Kansalaisille_ja_yhteisoiille/Korvaukset_ja_etuisuudet/Liikennevahingot/Kuinka_toimin_liikenne_vahingon_tapahduttua).

Yleisradio 2013. Autovakuutuskikkailu voi poikia jättilaskun. Hakupäivä 23.2.2014,  
[http://yle.fi/uutiset/autovakuutuskikkailu\\_voi\\_poikia\\_jattilaskun/6565593](http://yle.fi/uutiset/autovakuutuskikkailu_voi_poikia_jattilaskun/6565593).

Yleisradio 2012. Itsemurha-ajajat järkyttävät raskaan liikenteen ammattilaisia. Hakupäivä 5.4.2014,  
[http://yle.fi/uutiset/itsemurha-ajajat\\_jarkyttavat\\_raskaan\\_liikenteen\\_ammattilaisia/6072548](http://yle.fi/uutiset/itsemurha-ajajat_jarkyttavat_raskaan_liikenteen_ammattilaisia/6072548).

## LIITTEET

LIITE 1 Vahinkoilmoitus

LIITE 2 Käyttötarveselvitys


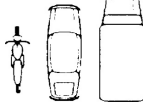
LIITE 3 Muutoksenhakuohje

LIITE 4 Liikennevahinkolautakunnan tilasto 2012

LIITE 5 Haastattelukysymykset liikennevahinkojen korvausratkaisijalle

LIITE 6 Liikennevahinkolautakunnan vahvistamat seisonpäiväkorvaukset 2014

VAHINKOILMOITUS  
 Liikenne- ja autovahinko

<b>Kul-jet-taja</b>	<b>Oma ajoneuvo (nro 1)</b>		Vakuutustunnus	<b>Vieras ajoneuvo (nro 1)</b>	Osallisten ajoneuvojen lukumäärä
	Nimi			Nimi	
	Henkilötunnus	Puhelinnumero päivisin		Puhelinnumero päivisin	
	Osoite/sähköpostiosoite			Osoite/sähköpostiosoite	
	Postinumero	Postitoimipaikka		Postinumero	Postitoimipaikka
<b>Ajo-kortti</b>	Ajokortti <input type="checkbox"/> On 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Ens. ajokortin myöntämisvuosi	Ajokortin luokka	Ajokortti <input type="checkbox"/> On 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	
<b>Ajo-neu-von haltija</b>	Nimi			Nimi	
	Henkilö-/Y-tunnus	Puhelinnumero päivisin		Puhelinnumero päivisin	
	Osoite/sähköpostiosoite			Osoite/sähköpostiosoite	
	Postinumero	Postitoimipaikka		Postinumero	Postitoimipaikka
<b>Ajo-neu-von omis-taja</b>	Nimi			Nimi	
	Henkilö-/Y-tunnus	Puhelinnumero päivisin			
<b>Ajo-neuvo</b>	Rekisterinumero	Laji (henkilöauto tms.)	Rekisterinumero	Laji (henkilöauto tms.)	
	Merkki ja malli	Ensimmäinen käyttöönottovuosi	Merkki ja malli		
	Liikennevakuutusyhtiö	Autovakuutusyhtiö	Liikennevakuutusyhtiö	Autovakuutusyhtiö	
	Leasing-ajoneuvo <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Työsuhdeajoneuvo <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Leasing-ajoneuvo <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Työsuhdeajoneuvo <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	
<b>Perä-vaunu</b>	Käytettiinkö perävaunua? <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Rekisterinumero	Käytettiinkö perävaunua? <input type="checkbox"/> Kyllä 1 <input type="checkbox"/> Ei 2	Rekisterinumero	
	Liikennevakuutusyhtiö	Autovakuutusyhtiö	Liikennevakuutusyhtiö	Autovakuutusyhtiö	
<b>Ajo-neu-vo vau-riot</b>	Merkitse tummentaan vauriokohdat kuvaan Vaurioiden tarkastuksesta on sovittava vakuutusyhtiön kanssa ennen korjausta. Tarkastusasemalla käynti nopeuttaa asian hoitoa.			Merkitse tummentaan vauriokohdat kuvaan Vaurioiden tarkastuksesta on sovittava vakuutusyhtiön kanssa ennen korjausta. Tarkastusasemalla käynti nopeuttaa asian hoitoa.	
					
<b>Pank-kiyh-teys</b>	Tilinomistajan nimi	Tilinumero	Tilinomistajan nimi	Tilinumero	
<b>Hen-kilö-vahin-got</b>	<b>Oma ajoneuvo</b>		<b>Muut ajoneuvot</b>		<b>Ajoneuvon ulkopuolella</b>
	Vammutuneet kuolleet, kpl		Vammutuneet kuolleet, kpl		Vammutuneet kuolleet, kpl
	Nimi		Nimi		
	Henkilö-/Y-tunnus	Puhelinnumero päivisin	Henkilö-/Y-tunnus	Puhelinnumero päivisin	
	Osoite		Osoite		
	Postinumero	Postitoimipaikka	Postinumero	Postitoimipaikka	
	Vammutunut oli ajoneuvossa nro	Olosuhde	Vammutunut oli ajoneuvossa nro	Olosuhde	
	<input type="checkbox"/> 1 Kuljettaja <input type="checkbox"/> 2 Matkustaja etuistuimella <input type="checkbox"/> 3 Matkustaja muualla <input type="checkbox"/> 4 Ei ajoneuvossa	<input type="checkbox"/> 1 Työ <input type="checkbox"/> 2 Työmatka <input type="checkbox"/> 3 Kouluamatka <input type="checkbox"/> 4 Vapaa-aika <input type="checkbox"/> 1 Lievä <input type="checkbox"/> 2 Vaikea <input type="checkbox"/> 3 Kuollut	<input type="checkbox"/> 1 Kuljettaja <input type="checkbox"/> 2 Matkustaja etuistuimella <input type="checkbox"/> 3 Matkustaja muualla <input type="checkbox"/> 4 Ei ajoneuvossa	<input type="checkbox"/> 1 Työ <input type="checkbox"/> 2 Työmatka <input type="checkbox"/> 3 Kouluamatka <input type="checkbox"/> 4 Vapaa-aika <input type="checkbox"/> 1 Lievä <input type="checkbox"/> 2 Vaikea <input type="checkbox"/> 3 Kuollut	

Piirros vahin- kopai- kalta	<b>Piirrä ja merkitse</b> - kadut ja tiet nimineen - ajoneuvon sijainti vahinkohetkellä - tulosuunnat nuolella - liikennemerkit <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <b>Oma ajoneuvo 1</b>  </div> <div style="text-align: center;"> <b>Vieras ajoneuvo 2</b>  </div> </div>																							
Miten va- hinko- tapah- tui																								
	<input type="checkbox"/> Jatkuu erillisellä liitteellä																							
Aika, paik- ka ja olo- suh- teet	Vahinkopäivämäärä ja kellonaika				Viikonpäivä				Vahingon sattumisaika															
	Tarkka vahinkopaikka (risteys, katuosoite, paikan nimi jne.)																							
	<b>Tapahtumapaikka</b> <input type="checkbox"/> 1 Rautatien tasoristeys <input type="checkbox"/> 2 Yksitystien tai -alueen liittymä <input type="checkbox"/> 3 Etuajo-oikeutettu risteys <input type="checkbox"/> 4 Tasa-arvoinen risteys <input type="checkbox"/> 5 Silta <input type="checkbox"/> 6 Kaarre <input type="checkbox"/> 7 Suora tie <input type="checkbox"/> 8 Pysäköintialue, tori, piha, huoltoasema tai vastaava <input type="checkbox"/> 9 Muu alue						<b>Liikennevalot</b> <input type="checkbox"/> 1 Ei valoja <input type="checkbox"/> 2 Valot ohjasivat <input type="checkbox"/> 3 Valot eivät ohjanneet  Nopeusrajoitus vahinkoalueella km / t Oma ajoneuvo   Vieras ajoneuvo  Nopeus ennen vaaratilannetta km / t Oma ajoneuvo   Vieras ajoneuvo						Tien numero Oma ajoneuvo   Vieras ajoneuvo  Tien laji 1 Katu tai vastaava 2 Moottoritie 3 Valtatie 4 Muu yleinen tie 5 Yksitystie 6 Muu tie tai alue				Tapahtuiko vahinko taajama-alueella? <input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei Tien pinta <input type="checkbox"/> 1 Paljas, kuiva <input type="checkbox"/> 2 Paljas, märkä <input type="checkbox"/> 3 Luminen tai jäinen Valaistus <input type="checkbox"/> 1 Päivänvalo <input type="checkbox"/> 2 Hämärä <input type="checkbox"/> 3 Pimeä, valaistu tie <input type="checkbox"/> 4 Pimeä, valaisematon tie							
Syylli- syy	Kuka on mielestänne syyllinen vahinkoon?								Myöntääkö hän syyllisyytensä? <input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei															
Alko- holi	Oliko joku vahinkotapahtuman osallistuneista kuljettajista alkoholin vaikutuksen alaisena?								Oma ajoneuvo <input type="checkbox"/> Ei <input type="checkbox"/> Kyllä				Vieras ajoneuvo <input type="checkbox"/> Ei <input type="checkbox"/> Kyllä				Onko verikoe otettu? <input type="checkbox"/> Ei <input type="checkbox"/> Kyllä							
Polii- situt- kinta	Kävikö poliisi paikalla? <input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei								Onko poliisitutkinta suoritettu? <input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei															
Todi- sijat	Nimi				Puhelin päivisin				Nimi				Puhelin päivisin											
	Osoite								Osoite															
	Postinumero				Postitoimipaikka				Postinumero				Postitoimipaikka											
Alle- kirjoit- ukset	Paikka, aika, vakuutuksenottajan allekirjoitus ja nimen selvennys								Paikka, aika, vakuutuksenottajan allekirjoitus ja nimen selvennys															
Vakuutusyhtiöllä on yhteinen vahinkovakuutuksia koskeva tietojärjestelmä, josta voidaan korvauskäsittelyn yhteydessä tarkistaa eri yhtiöille ilmoitettuja vahinkojanne. (Tietosuojalautakunnan päätös Nro 1/5.3.2001).																								

## AUTON KÄYTTÖTARVESELVITYS

VAHINGON AIHEUTTAJA	Kuljettajan nimi		Vakuutuksenottajan nimi	
	Rek.nro	Vahinkopäivä	Vakuutusyhtiö	
VUOKRALLE- OTTAJA	Nimi			Puh.nro päivisin (8.00 – 16.00)
	Ammatti	Osoite		
VAURIOITUNUT AJONEUVO	Rek.nro	Merkki ja malli		Vuosimalli
LEASING	Onko kyseessä leasingauto?			
	<input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei			
	Mikäli auto on leasingajoneuvo, onko kyseessä		Huoltoleasingyhtiön nimi	
	<input type="checkbox"/> rahoitusleasing	<input type="checkbox"/> huoltoleasing		
KÄYTTÖTARVE	Työn laatu			
	<input type="checkbox"/> Työssä			
	Vuokralleottaja ajaa työajaja (ei koske asunnon ja työpaikan välisiä matkoja)			
	<input type="checkbox"/> viikossa km		<input type="checkbox"/> kuukaudessa km	
	<input type="checkbox"/> Asunnon ja työpaikan väliin työmatkoihin		Työaika klo	Työmatkan pituus, km
	Selvitys julkisen liikenteen käyttömahdollisuuksista työmatkoilla			
	Muu erityinen syy, perustelu			
	<input type="checkbox"/>			
VUOKRAAMO (jos tiedossa)	Nimi			Puh.nro
	Osoite			
TYÖNANTAJA/ YRITYS	Nimi			Puh.nro
	Osoite			
ALLEKIRJOITUS	Paikka ja aika		Vuokralleottajan allekirjoitus	
SIIJAISAUTON KÄYTÖN PERUSTE	Vakuutusyhtiö suorittaa sijaisauton käytöstä aiheutuneet kustannukset jäljempänä kerrotulla tavalla, mikäli auton käyttö on riittävän perusteltu ja tarpeellinen työssä tai elinkeinotoiminnassa tai autottomuudesta aiheutuu muutoin kohtuutonta haittaa. Käyttötarveselvitys on annettava tällä lomakkeella tai vastaavat tiedot sisältävällä muulla selvityksellä.			
VAKUUTUS KORVAA	94 % päivä- ja kilometrimaksuista tai viikkohinnasta ilman kilometrirajoitusta, kun kyseessä on oma auto tai rahoitus-leasing. 100 % päivä- ja kilometrimaksuista tai viikkohinnasta ilman kilometrirajoitusta, kun kyseessä on huoltoleasing. Lajennos huoltoleasingsopimuksesta toimitettava pyydetessä vakuutusyhtiölle.			
VAKUUTUS EI KORVAA	Korvaamatta jäävä osuus eli 6 % vuokrauskustannuksista vastaa keskimäärin auton käyttökustannusten säästöä auton seisonta-aikana. Sijaisauton käytön aikana säästävät eräät oman auton kustannukset, kuten rengas-, korjaus- ja huoltokulut. Muita sijaisauton liittyviä kuluja, kuten polttoaine, omavastuunpoisto yms. Erillistä seisonta-ajan korvausta vuokrausajalta. Vuokratukustannuksia loma- tai muulta vapaa-ajalta.			
HUOMIOON OTETTAVAA AUTOA VUOKRATTA- ESSA	Sijaisauton tulee olla kooltaan ja hinnaltaan enintään omaa ajoneuvoa vastaava. Vuokralleottaja vastaa vuokrauskustannusten suorittamisesta, ellei vakuutusyhtiö ilmoita olevansa niistä vastuussa. Selvitä korvattavuus vakuutusyhtiön kanssa.			

## MUUTOKSENHAKUOHJE

### Itseoikaisu

Jos vakuutuslaitoksen antama päätös mielestänne perustuu puutteelliseen tai virheelliseen selvitykseen, ottakaa ensin yhteyttä asianomaiseen vahinkokäsittelijään.

### Käsittely liikennevahinkolautakunnassa

Valtioneuvoston asettaman liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on antaa lausuntoja liikennevahinkojen korvaamisesta. Vakuutuslaitoksen korvauspäätökseen tyytymätön vahingonkärsinyt, vakuutuksenottaja tai muu korvaukseen oikeutettu voi saattaa asian liikennevahinkolautakunnan käsiteltäväksi osoitteella: Liikennevahinkolautakunta, PL 300, 00121 HELSINKI, telekopio: 010 2868 288. Käyntiosoite: BULEVARDI 54 a, 00120 HELSINKI.

Lausuntopyyntö on tehtävä kirjallisesti ja siinä on mainittava

- lausunnonpyytäjän nimi ja yhteystiedot,
- päätös, josta lausuntoa pyydetään,
- miltä osin päätökseen haetaan muutosta,
- mitä muutoksia annettuun päätökseen vaaditaan tehtäväksi ja
- perusteet, joilla muutoksia vaaditaan.

Lausuntopyyntö on tehtävä yhdeksänkymmenen (90) päivän kuluessa siitä päivästä, jona vakuutuslaitoksen päätös on merkitty annetuksi, tätä päivää määräaikaan lukematta. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, lauantai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, määräaika lausunnon pyytämiseksi päättyy seuraavana arkipäivänä.

Lausuntopyynnön voi toimittaa liikennevahinkolautakunnalle henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse tai telekopiona. Lausuntopyynnön toimittaminen on lähettäjän vastuulla. Lausuntopyynnön on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä. Jos lausuntopyyntö myöhästyy, sitä ei tutkita. Käsittely liikennevahinkolautakunnassa on maksuton.

### Vakuutus- ja rahoitusneuvonta

Vakuutus- ja rahoitusneuvonnasta saatte maksutta neuvoja ja opastusta korvausasioissa sekä vakuutus sopimusten ja -ehtojen soveltamisessa.

Vakuutus- ja rahoitusneuvonta: Porkkalankatu 1, 00180 HELSINKI. Puhelin (09) 6850 120, [www.finc.fi](http://www.finc.fi)

### Valitusaika

Valituksen on oltava Pohjantähdessä ennen sen aukioloajan päättymistä viimeistään kolmantenakymmenentenä (30.) päivänä sen jälkeen, kun saatte päätöksestä tiedon. Teidän katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä (7.) päivänä päätöksen postituspäivän jälkeen, jollei muuta näytetä.

### Muutoksenhaku tuomioistuimessa

Korvauksen hakija, joka on tyytymätön vakuutuslaitoksen antamaan korvauspäätökseen voi saattaa korvausasian käräjäoikeuden käsiteltäväksi kahta eri menettelytapaa noudattaen:

Vakuutus sopimuslain 74 §:n mukaan korvauskanne voidaan panna vireille vakuutuslaitosta

vastaan riita-asioissa voimassa olevassa järjestyksessä kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon vakuutuslaitoksen korvauspäätöksestä ja tästä määräajasta. Vakuutuslaitoksen antama kieltäytymistodistus ei tällöin ole tarpeen. Liikennevahinkoa koskevan rikosjutun yhteydessä korvausasia voidaan liikennevakuutuslain 12 §:n mukaan ottaa tuomioistuimen tutkittavaksi edellyttäen, että vakuutuslaitos on kieltäytynyt maksamasta siltä vaaditun korvauksen. Tuomioistuimelle on tällöin esitettävä vakuutuslaitoksen antama kieltäytymistodistus ja vakuutuslaitos on liikennevakuutuslain 13 §:n mukaisesti kutsuttava kuultavaksi oikeudenkäyntiin.



LAUSUNNOT KORVAUSLAJEITTAIN 2012

12.3.2013

1.1.2012 - 31.12.2012

FENNIA	Yhteensä	Ei muutunut		Muutunut		Ei asiaratkaisua	
Korvauseleji		KPL	%	KPL	%	KPL	%
<b>ESINE</b>							
AJONEUVON KÄYPÄ ARVO	6	6	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	37	37	100,00	0	0,00	0	0,00
<b>BONUSMENETYS</b>	8	5	62,50	3	37,50	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	88	72	81,82	16	18,18	0	0,00
<b>ERINÄISET KORVAUKSET/ESINE</b>	1	1	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	19	17	89,47	1	5,26	1	5,26
<b>KORJAUSKUSTANNUKSET</b>	3	3	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	16	13	81,25	2	12,50	1	6,25
<b>KORVATTAVUUS/ESINE</b>	5	4	80,00	1	20,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	33	26	78,79	6	18,18	1	3,03
<b>SILAISAUTON VUOKRAUSKUSTANNUKSET</b>	1	1	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	18	15	83,75	1	6,25	0	0,00
<b>SYYLISYYDEN JAKO</b>	45	32	71,11	13	28,89	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	496	377	76,01	119	23,99	0	0,00
<b>VASTUPERUSTE</b>	2	1	50,00	1	50,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	22	17	77,27	5	22,73	0	0,00
<b>HENKILÖ</b>							
<b>ANSION MENETYS</b>	19	17	89,47	2	10,53	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	119	97	81,51	22	18,49	0	0,00
<b>ERINÄISET KORVAUKSET/HENKILÖ</b>	2	1	50,00	1	50,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	26	15	57,69	10	38,46	1	3,85
<b>HAUTAUSKUSTANNUKSET</b>	1	1	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	2	1	50,00	1	50,00	0	0,00
<b>KIPU JA SÄRKY/TILAPÄINEN HAITTA</b>	84	62	73,81	22	26,19	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	724	463	63,95	257	35,50	4	0,55
<b>KOHONNEET KODINHOITOKULUT</b>	13	11	84,62	2	15,38	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	55	48	87,27	7	12,73	0	0,00
<b>KORVATTAVUUS/HENKILÖ</b>	1	1	100,00	0	0,00	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	24	16	66,67	8	33,33	0	0,00
<b>LIIKENNEVAKUUTUKSEN HOITOTUOKI</b>	14	11	78,57	3	21,43	0	0,00
Kaikki yhtiöt yht.	112	92	82,14	20	17,86	0	0,00

Korvausratkaisija Hiljander 5.5.2014, Kirkkokatu 8a, Oulu, Klo 16.30

Kuka olet ja mitä teet?

Kauanko olet toiminut liikennevahinkojen korvausratkaisijana?

Kertoisitko hieman työstäsi?

Mitkä lait ja periaatteet ovat keskeisessä osassa työssäsi?

Millaisten tapausten kanssa työskentelet?

Mitä käytännössä tarkoittaa se että että maksuhäiriöisen asiakkaan vakuutusehdot ovat muita tiukemmat? -Eivätkö ehdot ole kuitenkin kaikille samat?

Miten vakuutusbulvaanien toiminta näkyy työssäsi? Kuinka bulvaanin paljastumisen jälkeen toimitaan?

Kuka vahingosta yleensä ilmoittaa ja miten se tapahtuu?

Mitä tapahtuu kun vahinkoilmoitus saapuu sinulle?

Kuinka nopealla aikataululla vahingot käsitellään?

Mikä on liikkumattoman ajoneuvon aiheuttama henkilövahinko ja tapahtuuko niitä paljon?

Kuinka paljon korvauspäätöksistä valitetaan?

Mitä valitukset yleisimmin koskevat?

Kuinka paljon korvauspäätökset muuttuvat lautakunnassa?

# LIITE 6

SEISONTA-AIKAKORVAUKSET 2014 Ajoneuvotaji	Ajoneuvon hinta-luokitus t €	Normikorvaus euro/päivä
Muu ajoneuvo	alle 1,0	0,53
Muu ajoneuvo	1,0 - 2,0	1,05
Muu ajoneuvo	2,0 - 5,0	2,63
Muu ajoneuvo	5,0 - 10,0	5,25
Muu ajoneuvo	10,0 - 14,0	7,35
Henkilöauto	0,0 - 19,0	9,98
Henkilöauto	19,0 - 23,0	12,03
Henkilöauto	23,0 - 28,0	14,79
Henkilöauto	28,0 - 34,0	17,99
Henkilöauto	34,0 - 45,0	23,22
Henkilöauto	45,0 -	29,56
Taksi yhdessä vuorossa		29,09
Taksi kahdessa vuorossa		49,50
Pakettiauto		16,60
Moottoripyörä	0,0 - 5,0	5,98
Moottoripyörä	5,0 - 15,0	12,80
Moottoripyörä	15,0 -	21,36
Traktori	0,00 - 35,0	15,61
Traktori	35,0 -	31,03
Kuorma-auto	0,0 - 25,0	18,67
Kuorma-auto	25,0 - 50,0	33,49
Kuorma-auto	50,0 - 75,0	55,04
Kuorma-auto	75,0 - 100,0	71,91
Kuorma-auto	100,0 - 150,0	96,49
Kuorma-auto	150,0 - 200,0	121,24
Kuorma-auto	200,0 - 250,0	135,20
Kuorma-auto	250 -	158,30
Perävaunu (kuorma-auton)	0,0 - 25,0	11,92
Perävaunu (kuorma-auton)	25,0 - 50,0	22,43
Perävaunu (kuorma-auton)	50,0 - 75,0	33,22
Perävaunu (kuorma-auton)	75,0 - 100,0	43,73
Perävaunu (kuorma-auton)	100,0 - 125,0	54,25
Perävaunu (kuorma-auton)	125,0	64,76
Linja-auto	0,0 - 50,0	29,76
Linja-auto	50,0 - 100,0	56,17
Linja-auto	100,0 - 150,0	83,75
Linja-auto	150,0 - 200,0	109,41
Linja-auto	200,0 - 250,0	133,44
Linja-auto	250,0 - 300,0	156,68
Linja-auto	300,0 - 350,0	178,30
Linja-auto	350,0 -	199,92
Polttiauto 1		19,45
Polttiauto 2		13,08
Sairasauto		42,61
Kouluauto, henkilöauto alue 1*)	0,0 - 30,0	20,85
Kouluauto, henkilöauto alue 3,5,7*)		20,24
Kouluauto, kuorma-auto alue 1*)	0,0 - 100,0	43,51
Kouluauto, kuorma-auto alue 3,5,7*)		41,91
Vuokra-auto, henkilöauto	0,0 - 20,0	21,92
Vuokra-auto, henkilöauto	20,0 -	35,72
Hautausauto		23,69

\*) Alue 1 Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa. Alue 3, 5, 7 muu maa