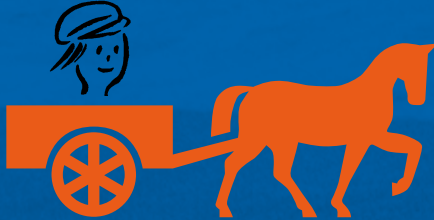


Mikko Laakso
Antti Parpola



IHMISIÄ LIIKENTEESSÄ



*Liikenne-
vakuuttamisen
sata vuotta*



Liikenne
Vakuutus
keskus

Mikko Laakso & Antti Parpola

IHMISIÄ LIIKENTEESSÄ

*Liikennevakuuttamisen
sata vuotta*



Julkaisija: Liikennevakuutuskeskus
Teksti: © Mikko Laakso, Antti Parpola ja
Liikennevakuutuskeskus 2023
Ulkoasu: Camilla Pentti
Kuvatoimitus: Antti Parpola
Painopaikka: Meediazone, 2023
ISBN 978-952-7335-16-1

Etukannen kuva: Kanerva, Teuvo, 1960-1979,
Historian kuvakokoelma, Museovirasto
Takakannen kuva: Voutilainen, Erkki, 1960,
JOKA Journalistinen kuva-arkisto & Maa-
seudun Tulevaisuus, Museovirasto
Esilehdet: Kanerva, Teuvo, 1966 & 1957-1961,
Historian kuvakokoelma, Museovirasto
Sisällysluettelon kuva: Pietinen, 1939, Histo-
rian kuvakokoelma & Valokuvaamo Pietisen
kokoelma, Museovirasto
Kuva s. 150-151: Sauri, Eero, 1956, JOKA
Journalistinen kuva-arkisto & Eero Saurin
kokoelma, Museovirasto

SAATESANAT 6 • ESIPUHE 8

1 ”HEVOSLIIKENTEELLE
HAITALLISTA JA IHMISILLE
HENGENVAARALLISTA” 10

2 JOKAMIEHEN AUTOISTUMISOIKEUS 30

3 YHTEISTÄ TURVAA LUOMASSA 52

4 KANSAINVÄLISTYMISTÄ JA
LISÄÄNTYVÄÄ KILPAILUA 86

5 VÄHEMMÄN VAMMOJA,
NOPEAMPIA KORVAUKSIA 114

TAULUKKO 152

VIITTEET 157

LYHENNELUETTELO 167

LÄHDE- JA KIRJALLISUUSLUETTELO 168



SAATESANAT

AIKA RIENTÄÄ. Muutama vuosi sitten Liikennevakuutuskeskuksen johdossa havahduimme siihen, että pian edessä on meille merkittävä vuosi. Vuonna 2023 suomalainen liikennevakuutusjärjestelmä ja Liikennevakuutuskeskus täyttävät sata vuotta.

Liikennevakuutuksesta on kirjoitettu edellinen historiateos vuonna 1975, jonka jälkeen alalla on tapahtunut paljon mielenkiintoisia asioita. Totesimme, että mennyt on tärkeä saada dokumentoitua kirjoihin ja kansiin niin kauan, kuin se on aikalaishavaintojen avulla mahdollista. Budjettikokouksessaan syksyllä 2021 Liikennevakuutuskeskuksen hallitus myönsi kirjoitushankkeelle rahoituksen, ja niin sai alkunsa tämän kirjan kirjoitusprosessi.

Valitsimme kirjoittajiksi Oy Spiritus Historiae Ab:n Mikko Laakson ja Antti Parpolan. Jo kirjoitusprosessin aikana havaitsimme, että valintamme oli osunut oikeaan. Kirjoittajien ammattitaitoa on ollut ilo ihailta. Teksti on laadukasta, sisällöltään mielenkiintoista ja taitavasti kytketty ajankuvaan. Historiatoimikunta on tehnyt työtään kevein mielin, sillä olemme voineet keskittyä itse pääasiaan eli kirjoitustyön kommentointiin ja lisätietojen antamiseen. Kiitos Mikolle, Antille ja taustajoukoille työstänne.

Kiitämme historiatoimikunnan jäseniä siitä, että olette uhranneet runsaasti arvokasta aikaanne. Teidän ansiostanne jälkipolville jää tieto siitä, miten yksi maamme merkittävimmistä lakisääteisistä vahinkovakuutusjärjestelmistä on kehittynyt.

Liikennevakuutuksen historia sisältää monia vaiheita ja käännteitä, onpa koko järjestelmä ollut vaakalaudallakin. Tänä päivänä liikennevakuutusjärjestelmä voi hyvin ja kehittyy. Venäjän aloittama sota Ukrainassa, liikenteen automaatio ja uudet liikkumisvälineet ovat muun muassa asioita, joiden johdosta järjestelmän on koko ajan uudistuttava.

Liikennevakuutuskeskuksen asiantuntijat tekevät työtä sen eteen, että vakuutusyhtiöt järjestelmän toimeenpanijoina pystyvät mahdollisimman hyvin toteuttamaan tärkeää yhteiskunnallista tehtäväänsä. Historian tunteminen luo satavuotisen liikennevakuutusjärjestelmän kehittämiseksi hyvän pohjan. Toimikoon tämä kirja innoittajana kaikille liikennevakuutuksen parissa työskenteleville ja siitä kiinnostuneille.

Helsingissä 11.5.2023

JUHA-P HALMEENMÄKI

*toimitusjohtaja, Liikennevakuutuskeskus,
historiatoimikunnan puheenjohtaja*

JANNE JUMPPANEN

*johtaja, Liikennevakuutuskeskus,
historiatoimikunnan jäsen*

ESIPUHE

SATA VUOTTA ON KULUNUT SIITÄ, kun vakuutusyhtiöt perustivat syksyllä 1923 Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen sopimaan liikenne- ja autovakuutusten ehdoista ja hinnoista. Suomalaisen liikennevakuutusjärjestelmän perusta, vuonna 1925 voimaan tullut liikennevastoulaki eli laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta, oli tuolloin suunnitteluvaiheessa. Vakuutusyhtiöt halusivat hyvissä ajoin varautua lain voimaantumiseen, sillä moottoriajoneuvojen liikennevakuuttamisesta oli tulos-pakollista.

Liikennevakuutuskeskuksen historia ulottuu sitä edeltäneiden organisaatioiden ansiosta myös jo sadan vuoden taakse. Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen tehtävät siirrettiin vuonna 1930 vähän aikaisemmin perustetulle Autovakuutuslaitosten liitolle, joka muutti seuraavana vuonna nimensä Suomen Autovakuutusliitoksi. Nykyisen Liikennevakuutuskeskuksen välitön edeltäjä Liikennevakuutusyhdistys näki päivänvalon vuonna 1938 uuden autovastoulain myötä. Sen rinnalla vapaaehtoisen autovakuutustoiminnan kehittämistä jatkoi Suomen Autovakuutusliitto uudella nimellään Autovakuutusliitto ry aina vuoteen 1983.

Näistä pioneeriajoista on kuljettu kauas. Ennen sotavuotia autot ja muutkin moottoriajoneuvot olivat harvojen ulottuvilla olevaa ylellisyyttä, ja liikennevakuuttaminen kosketti vain pientä osaa kansasta. Kun Suomi alkoi 1960-luvulla rivakkaan tahtiin autoistua, tuli liikenne- ja autovakuuttamisesta likipitään kaikkien tuntema, arkinen vakuutuslaji. Yhteiskunnan muutenkin muuttuessa oli vakuutusalan tarkistettava kankeita toimintatapojaan, mikä paransi ja nopeutti liikennevakuutuksen ottajan palvelua.

Viime vuosikymmenten tietotekninen kehitys ja vakuutusyhtiöiden Liikennevakuutuskeskuksen puitteissa tekemä yhteistyö on tehnyt liikennevakuutuksen hankkimisesta ja korvauskäsittelystä yhä vaivattomampaa. Yhteistoiminta on myös parantanut suomalaisten teiden turvallisuutta, sillä liikenneturvallisuustyö on 1960-luvun lopulta lähtien ollut osa Liikennevakuutuskeskuksen työsarkaa. Tämän satavuotisteoksen julkaisemisen aikaan autonominen ajaminen sekä sähkön ja vedyn kaltaiset moottoriajoneuvojen uudet käyttövoimat puhuttavat niin vakuutusala kuin tavallista autoilijaakin.

Ihmisiä liikenteessä – liikennevakuuttamisen sata vuotta kertoo yleistajuisesti suomalaisen liikennevakuutuksen ja -vakuuttamisen tarinan. Antti Parpola on kirjoittanut kirjan kaksi ensimmäistä päälukua, minkä ohessa hän vastaa teoksen kuvatoimituksesta. Mikko Laakson käsialaa ovat puolestaan kolme muuta päälukua. Ilman Liikennevakuutuskeskukselta sekä sen työhön osallistuneilta saamaamme tukea ei työstämme olisi kuitenkaan tullut mitään: käsissänne oleva teos on usean kymmenen ihmisen yhteistyön tulos. Kirjoittajien apuna on ollut Liikennevakuutuskeskuksen historiatoimikunta, johon kuuluivat Juha-Pekka Halmeenmäki puheenjohtajana, Miia Forss sihteerinä, Janne Jumppanen, Sari-Leena Lund, Asko Nio ja Riikka Patala. Tämän asiantuntevan ryhmän kommentit ovat merkittävästi kohentaneet lopputulosta. Teosta varten haastattelimme kuuttatoista liikennevakuuttamisen veteraania, joita niin ikään kiitämme lämpimästi. Heidän nimensä löytyvät kirjan lähde- ja kirjallisuusluettelosta.

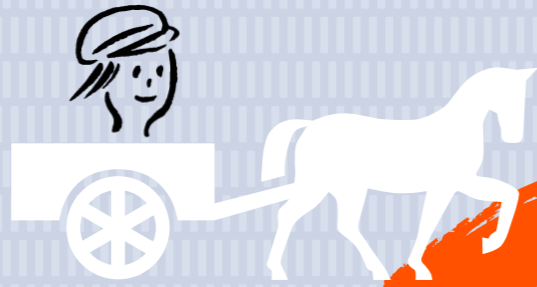
Työtämme helpottivat myös tutkimusapulaistemme Lene Laitinen ja Seppo Tamminen, joista Lene kävi läpi Liikennevakuutuskeskuksen arkistomateriaaleja ja Seppo toimi korvaamattomana apuna kuvatoimitustyössä. Kiitokset, Lene ja Seppo! Työyhteisömme Spiritus Historiaen tutkimuspäällikkö Laura Puro kävi huolella läpi käsikirjoituksen ja antoi arvokasta palautetta, mistä lämpimät kiitokset. Kirjan tyylikkäästä ulkoasusta vastaa graafinen suunnittelija Camilla Pentti, jota niin ikään kiitämme miellyttävästä yhteistyöstä.

Toivomme, että *Ihmisiä liikenteessä* antaa suomalaiselle liikennevakuuttamiselle tietopohjaa, jonka avulla alaa voidaan menestyksekkäästi luotsata eteenpäin.

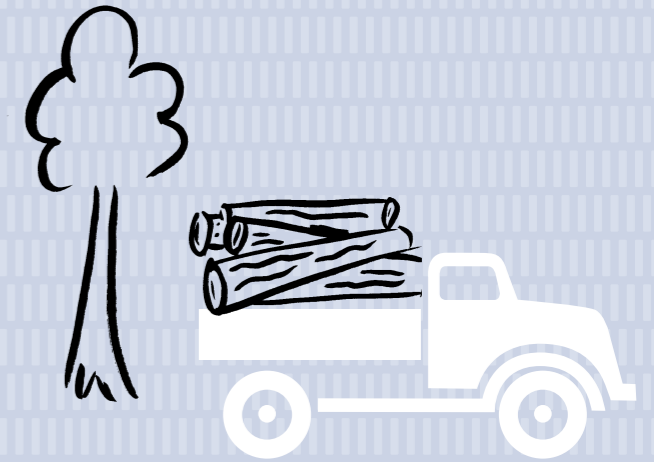
Helsingissä 13.4.2023

MIKKO LAAKSO

ANTTI PAPPOLA

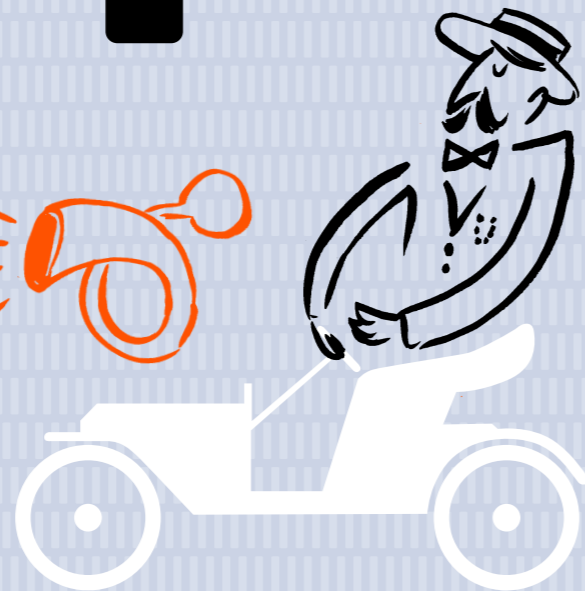


1900
-
1939



"HEVOSLIIKENTEELLE HAITALLISTA JA IHMISILLE HENGENVAARALLISTA"

1



20 km





VALLANKUMOUS 13

UUSI TUNTEMATON 15

LAILLISEEN TILAAN 17

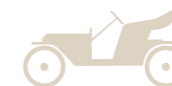
15 000 UUTTA VAKUUTETTAVAA 20

TARIFFITYYTÄMÄTTÖMYTTÄ 22

KARTELLIN LOPPU 26



TÖRMÄYSKURSSILLA 28



VALLANKUMOUS

Vallankumous alkoi kirkkaassa päivänvalossa, peittelemättä mutta viipyillen. Tapahtumat alkoivat Turussa vuonna 1900, kun kauppaneuvos Viktor Forselius toi kaupunkiin henkilöauton, Suomen ensimmäisen. Uusiin kumouksen airueisiin suhtauduttiin ihmetellen, kuin kuriositeettiin, mutta ajan mittaan suhtautuminen muuttui. Seuraavien kolmen vuosikymmenen aikana autot levittäytyivät maan jokaiseen kolkkaan, ja 1920-luvun päättyessä Suomessa oli lähes 35 000 moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Näiden vuosien aikana Suomen kaupungit, kylät ja maantiet muuttuivat peruuttamattomasti. Autot valtasivat Suomen.¹

Vallankumouksesta puhuminen autoistumisen yhteydessä ei ole liioittelua, niin syvällisesti moottorikäyttöiset ajoneuvot muuttivat suomalaisen yhteiskunnan rakenteita. Sanaa käytettiin myös aikalaiskeskustelussa: muiden muassa Suomen Kuvalehden pakinoitsija Bagheera kirjoitti vuonna 1926 ”automobiilin aikaansaamasta maailmanvallankumouksesta”.² Autoistumisen rakenteellisten vaikutusten sijaan autoissa keskustelutti tuoreeltaan niiden mukanaan tuoma melu, turvattomuus ja kiire. Samat ongelmat olivat läsnä niin maaseudulla kuin kaupungeissa, joiden ahtailla kaduilla turvattomuus kertautui.

1900-luvun alun liikennekulttuurista kertovat uutiset ovat lohdutonta luettavaa. Esimerkistä käy turkulainen hammaslääkäri ja sivutoiminen autokauppias William Widenäs, joka kylvi autoillaan kaaosta Turun ympäristössä 1900-luvun ensimmäisinä vuosina. Holtittomasti kaahailut Widenäs säikäytti lukemattomat tiellä kulkijat edestään metsään ja kivikoihin.³



HKM/ SIGNE BRANDER

Ennen autojen vallankumousta kadut kuuluivat kävelijöille, pyöräilijöille ja hevoskärryille. Suurimmissa kaupungeissa kaduilla kulki myös hevosvetoisia tai sähkökäyttöisiä raitiovaunuja. Helsingin Eteläsatama vuonna 1908.

Onnettomuudet eivät vähentyneet autojen yleistyessä, päinvastoin. Kokeuttomien kuljettajien, vikaherkän ajokaluston ja huonokuntoisten teiden yhdistelmä oli petollinen. Tilannetta pahensi Suomessa vuodesta 1919 voimassa ollut kieltolaki, joka liikenteen historiaa tutkineen Tapani Maurasen mukaan muutti tiet ”trokareiden ja poliisin taistelutantereeksi”. 1920-luvun puolivälissä tapahtuneet reilut 20 vuosittaista liikennekuolemaa vastaisivat nykyiseen autokantaan suhteutettuna 6 000 vuosittaista kuolemaa.⁴

Kieltolain päättyminenään vuonna 1931 ei rauhoittanut onnettomuustahtia. 1930-luvun lopulle tultaessa liikenteessä kuoli vuosittain yli 250 henkeä, mikä nykyisillä automäärillä vastaisi peräti 14 000 vuosittaista liikennekuolemaa.⁵

UUSI TUNTEMATON

Julkisen vallan vastaus autoistumiseen oli haparoiva. Autot olivat uusi tuntematon, eikä autoja koskevia erillislakeja tai -sääntöjä ollut. Toki autojen kuljettajia koski rikoslaissa oleva yleinen vahingonkorvauspykälä, jonka mukaan piti korvata ”rikoksen kautta toiselle saatettu vahinko”. Näytön kerääminen rikoksen toteennäyttämiseksi oli kuitenkin vaikeaa.⁶

Rikoslain 44 luvussa oli myös ylinopeuksia käsittelevä 16 §, joka oli laadittu hevosliikenteen lainalaisuuksien mukaan. Hevoset ovat luonteeltaan rauhallisia, joten laki asetti kuskin vastuuseen ”hurjasta ajosta”, ja tämä pykälä otettiin käyttöön myös Turun ympäristöä terrorisoineen hammaslääkäri



HKM/ERIC SUNDBLÖM

Autojen varhaisvaiheessa sähkövoima oli vaihtoehto polttomoottorille. Suomeenkin tuotiin muutama sähköauto ensimmäisen maailmansodan mukanaan tuoman polttoainepulan kynnyksellä. Amerikkalaisia Rauch & Lang -merkkisiä sähköautoja myytiin Helsingissä vuonna 1920.

Widenäsin kohdalla. Vuonna 1903 oikeudessa todettiin, että hevosmiehille rikoslaissa asetettu rangaistus koski myös autoilijoita, ja Widenäs tuomittiin 15 markan (nykyrahassa noin 79 euroa) sakkorangaistukseen.⁷

Rikoslaista ei kuitenkaan ollut apua, jos onnettomuuden syynä oli auton tekniikan pettäminen. Tällöin vastuun olisi tullut kuulua kuljettajan sijaan auton omistajalle, mutta hevosliikenteelle suunnitellun lain mukaan ei ollut mahdollista asettaa auton omistajaa vastuuseen.⁸

Lainsäädännön uudistamista odoteltaessa ongelmaan haettiin paikallisia ratkaisuja. Monessa maaseutukunnassa haluttiin kieltää autoilu kokonaan. Pornaisten kuntakokouksessa 1900-luvun alkupuolella tehtyä kieltöesitystä perusteltiin sillä, että autoilu oli ”hevosliikenteelle haitallista ja ihmisille hengenvaarallista”. Hauholla puolestaan esitettiin, että autossa tulisi aina olla mukana jäävitön todistaja onnettomuuksien varalta.⁹

Vastaavia näkemyksiä tuotiin julki myös maan suurissa kaupungeissa, joissa etupäässä hevosvetoinen ammattiliikenne vaati autoliikenteelle sääntöjä, siirtymäaika ja vastuukysymysten selvittämistä. Vuonna 1907 Helsinki sai-

kin oman automobiiliohjesääntönsä, joka rajasi autojen katonopeudeksi 20 kilometriä tunnissa. Muut Uudenmaan kaupungit seurasivat perässä omine ohjesääntöineen pari vuotta myöhemmin. Samalla Uudenmaan ja Hämeen lääneissä otettiin käyttöön ensimmäiset laajemmat säännöt autoliikenteelle – ajoneuvon pakollinen rekisteröinti, kuljettajalta vaadittu ajokortti sekä katsastusjärjestelmä teknisine vaatimuksineen. Ammattimaisen autoliikenteen harjoittaminen tehtiin myös luvanvaraiseksi.¹⁰

Valtakunnallisia sääntöjä alettiin valmistella vuonna 1911, kun kenraalikuvernööri F. A. Seyn kehotti senaattia ryhtymään toimenpiteisiin kaikkia kaupunkeja ja yleisiä teitä koskevien automobiilisääntösten laatimiseksi. Tehtävä annettiin senaatin lainvalmistelukunnalle, jonka asetusehdotus automobiililiikenteestä johtuvan vahingon vastuusta valmistui vuoden 1914 lopussa.¹¹

Lainvalmistelukunnan ohjenuorana toimi vanha tuomarinohje, jonka mukaan ”vaaran kärsijä saakoon hyödyn ja hyödyn saaja kärsiköön vaaran”. Niinpä asetusehdotuksessa vastuu oli vanhasta rikoslaista poiketen auton kuljettajan sijaan sen omistajalla, ja tätä vastuuta rajoitti vain toisen osapuolen tahallisuus tai tuottamuksellisuus vahingon aiheuttamisessa.

Tätä auton omistajan vastuuta oli mahdollista vähentää vakuutuksen turvin. Tähän viitattiin myös asetusehdotuksen perusteluissa: ”*Sitä pait-si ei liene vaikeata saada käytäntöön sopivaa vakuutusmuotoa, jolla automobiilin omistaja voisi lieventää korvausvelvollisuuttaan.*” Näitä sanoja voi pitää suomalaisen liikennevakuutuksen syntyisanoina. Tähän asti autoille oli myönnetty vain autoa ulkoiselta vahingolta suojaavia vakuutuksia, erityisesti palovakuutuksia, joille Suomen Vakuutus-Tariffiyhdistys oli määritellyt palovakuutustariffin vuonna 1906.¹²

Lainvalmistelukunnan asetusehdotusta ei kuitenkaan koskaan saatu voimaan, sillä kesällä 1914 syttynyt ensimmäinen maailmansota satoi hallinnon rajalliset resurssit pitkäksi aikaa. Liikennelainsäädännön laatiminen pysähtyi lähes vuosikymmeneksi.¹³

LAILLISEEN TILAAN

Suomi itsenäistyi maailmansodan vielä kestäessä vuoden 1917 joulukuussa, mutta yhteiskunnallinen kuohunta jatkui vielä pitkään tämän jälkeen. Verinen sisällissota vei keväällä 1918 lähes 40 000 suomalaisen hengen, ja vaikka maailmansota vuoden lopulla päättyikin, jatkuivat

pienimuotoisemmat taistelut vielä tämän jälkeenkin Itä-Karjalassa. Rauhan aikaan Suomi siirtyi vasta Tarton rauhan myötä lokakuussa 1920.

Suomessa oli 1920-luvun alussa runsaat 1 100 henkilöautoa, mutta maasta puuttui vielä varsinainen tieliikennelainsäädäntö. Oikeanpuoleisen liikenteen ja vasemmalta ohittamisen periaatteet sisältänyt asetus annettiin vasta marraskuussa 1921. Seuraavana vuonna annettiin asetukset valtakunnallisesta autojen ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta sekä ajoluvan myöntämisen perusteista. Näiden askelten myötä autoliikenteen säätelyä käsittelevä lainsäädäntö alkoi olla valmis – liikennevahinkojen vastuukysymystä lukuun ottamatta.¹⁴

Vuonna 1921 valtioneuvosto asetti komitean laatimaan lakia auton omistajan ja kuljettajan vahingonkorvausvastuusta liikennevahingoissa syntyneistä henkilö- ja omaisuusvahingoista. Lain myötä nämä vahingot olisi mahdollista ottaa täysimääräisesti vakuutusjärjestelmän piiriin. Näin oli toimittu jo muissa Pohjoismaissa, joissa vastaava laki oli annettu Ruotsissa vuonna 1906, Norjassa 1913 ja Tanskassa 1918. Liikennevastuukomitean työssä keskeisessä roolissa oli Sammon toimitusjohtaja Jon Hartman, jota oli ennenkin käytetty vakuutusosalalla vastaavissa selvitysmiehen tehtävissä.¹⁵

Vakuutusyhtiöt eivät malttaneet odottaa komitean työn valmistumista, vaan aloittivat nopeasti kasvavan autokannan liikennevakuuttamisen pienssä mitassa jo komitean työskennellessä. Elokuussa 1921 Yleinen Suomalainen Vakuutus Oy alkoi myöntää autoille aiempaa laajempia vakuutuksia, jotka sisälsivät varkaus- ja palovakuutuksen lisäksi myös vakuutuksen liikennevahinkojen varalta. Kaikista vakuutuksista tarjottiin kahta eri vaihtoehtoa: kattavaa (”täydellistä”) sekä rajoitettua vakuutussuojaa. Muut vakuutusyhtiöt seurasivat pian perässä.¹⁶

Lokakuun ensimmäisenä päivänä 1923 vakuutusyhtiöt Auto, Fennia, Imatra, Karjala, Pohjola, Sampo, Turva ja Varma perustivat Suomen Autobiilitariffiyhdistyksen. Tämän autovakuuttajien yhteiselimen ulkopuolelle jäi autovakuutustoimintaa harjoittavista yhtiöistä vain kaksi, Aura sekä Teollisuudenharjoittajain Keskinäinen Autobiilivakuutusyhtiö. Yhdistys muodosti vakuutusalan kartellin, joka sopi keskenään liikenne- ja autovakuutusten ehdoista ja hinnoista. Kartellitehtävistä vastasi yhdistyksen luottamusneuvosto, joka käsittelee tariffirikkomuksia ja ”epälojaalia kilpailua” koskevia asioita.¹⁷

Liikennevahinkoja koskevan datan puuttuessa vakuutusten hintatasosta ja vakuutusehdoista päätettiin käytännössä sokkona, joskin yhtiöillä oli käytössään myös tiedot Ruotsin ja Tanskan tariffeista. Tariffiyhdistyksen

luottamusneuvoston vahtiessa hintasopimuksen pitävyyttä ei ole ihme, että hintataso muodostui varsin korkeaksi. Niinpä autojen vakuutukset pysyivät vielä harvinaisina: vuoden 1924 päättyessä niitä oli solmittu vain 184.¹⁸

Liikennevastuukomitea sai työnsä valmiiksi alkuvuodesta 1924, ja lakiesitys vietiin eduskuntaan saman vuoden huhtikuussa. Lakiesitys oli sukua kymmenen vuoden takaiselle lainvalmistelukunnan ehdotukselle sikäli, että se sälytti täyden vastuun vahingoista ajoneuvon omistajalle. Esityksen mukaan auton omistaja oli velvollinen korvaamaan auton käytöstä aiheutuneet vahingot. Lain perustelujen mukaan ”oikeus ja kohtuus vaativat, että moottoriajoneuvon omistaja, jolle liikenteestä on hyötyä, myös joutuu vastuunalaiseksi liikenteestä johtuvista haitallisista seuraamuksista”. Tästä periaatteesta oli poikettava vain, mikäli vahingot olivat aiheutuneet ajoneuvon puutteellisuudesta tai kuljettajan tuottamuksesta.¹⁹

Lakiehdotus myös velvoitti autonomistajaa ottamaan vakuutuksen kattamaan lain mukaisen korvausvastuun. Eduskuntakäsittelyssä lakiin tehtiin korvausvastuuseen liittyvä muutos: pakollisen liikennevakuutuksen korvauspiiri rajattiin suppeammaksi kuin omistajan ja kuljettajan vahingonkorvausvelvollisuus. Muutosesityksen takana oli kansanedustaja Kyösti Järvinen (kok.), joka vaikutti myös vakuutusyhtiö Pohjolan hallintoneuvos-



Katujen päällystäminen eteni tasatahtia autoistumisen kanssa. Asfalttia kuumennetaan kadunrakennustöissä 1910-luvulla Helsingin Korkeavuorenkadulla.

tossa. Järvisen mukaan muutos kannustaisi autoilijoita suurempaan huolellisuuteen liikenteessä. Eduskuntakeskustelussa muutoksen epäiltiin johtavan pikemminkin siihen, että vakuutuksesta maksetut korvaussummat pienenisivät, mutta äänestyksessä Järvisen esitys voitti.²⁰

Liikennevastuulaki eli laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta annettiin 28.4.1925 ja siihen liittyvä toimeenpanoasetus 5.5.1925. Pakollisen liikennevakuutuksen perusteella korvattiin kaikki omaisuusvahingot, mutta henkilövahinkojen osalta vain kuolemaan tai pysyvään ansionmenetykseen johtaneet vahingot. Karrikoiden: jos autoilija ajoi jalan yli, oli housunpunti vakuutettu, mutta jalka ei.²¹

Näin ollen monen henkilövahinkoihin johtaneen onnettomuuden kuluista suuri osa jäi lakisääteisen liikennevakuutuksen ulkopuolelle. Lääkärinhoito, lääkkeet, sidetarpeet ja ansionmenetykset jäivät kaikki ajoneuvon omistajan tai kuljettajan itsensä maksettaviksi. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa myös hautauskulut jäivät lakisääteisen vakuutusturvan ulkopuolelle.²²

15 000 UUTTA VAKUUTETTAVAA

Varsinaisen liikennevakuutustoiminnan voi katsoa alkaneen Suomessa liikennevastuulain astuessa voimaan syyskuun alussa 1925.²³ Vakuutusyhtiöille laki oli kullanarvoinen. Suomessa oli lain voimaan tullessa noin 15 000 rekisteröityä moottoriajoneuvoa, ja niiden pakollinen liikennevakuuttaminen muodosti vakuutusyhtiöille houkuttelevan uuden vakuutuskohteen. Lakisääteisen liikennevakuutuksen korvauspiirin rajaaminen omistajan ja kuljettajan korvausvelvollisuutta pienemmäksi antoi vakuutusyhtiöille mahdollisuuden tarjota vapaaehtoisia lisävakuutuksia kattamaan lakisääteisen vakuutusturvan jättämiä aukkoja.²⁴

Vakuutusyhtiöt alkoivatkin tarjota suppean lakisääteisen turvan rinnalla yleiseksi vastuuvakuutukseksi kutsumaansa lisävakuutusta, joka kattoi koko lakisääteisen vahingonkorvausvastuun. Tämä lisävakuutus sai kansan suussa lisänimen ”akkavakuutus”, mutta sen muodostama vakuutustulo muodosti pitkään valtaosan liikennevakuutuksen tuotoista.²⁵

Harvalukuiset autot herättivät huomiota, niin hyvässä kuin pahassa. Helsingin Fleminginkadulla lokakuussa 1925 sattunut auto-onnettomuus keräsi runsaasti katselijoita.

MUSEOVIRASTO / JOURNALISTINEN KUVA-ARKISTO



Liikennevakuutusmaksun suuruutta ei myöskään vahvistettu ministeriössä, vaan yhtiöt saivat itse hinnoitella tuotteensa. Vakuutusyhtiöt olivat kaavailleet henkilöauton lakisääteiseksi liikennevakuutusmaksuksi 900 markkaa vuodessa (nykyrahassa 305 euroa). Autoilijoiden äänitorvena esiintynyt autoalan moniottelija J. E. Tuokkola laski Helsingin Sanomissa, että jos liikennekuolemia sattuisi vuodessa 20 (edellisenä vuonna niitä oli tapahtunut 12), jäisi vakuutusyhtiöille 7,6 mmk:n maksutulosta 6 mmk bruttovoittoa. Tuokkolan artikkelin synnyttämän kohun seurauksena henkilöauton pakollisen liikennevakuutuksen vakuutustariffi alennettiin liikennevakuutamisen alkaessa 500 markkaan (170 euroa).²⁶

Lain toimeenpanoasetuksen mukaan liikennevakuutus oli otettava ennen uuden lain voimaantuloa, ja tästä kertova todistus tuli toimittaa lääninhallituksille viimeistään elokuun puoliväliin 1925 mennessä. Tämä räjäytti yhtiöiden välisen kilpailun liekkeihin, yhdessä laaditusta tariffista ja hintakartellista huolimatta. Kilpailu vakuutusyhtiöiden välillä oli epäsuoraa, ja sitä käytiin asiamiesten kautta. Keskeisen tärkeitä asiamiehiä olivat autoliikkeet, joiden myyjät saattoivat toimia usean vakuutuslaitoksen asiamiehinä. Autojärjestöillä oli hyvin läheiset suhteet vakuutusyhtiöihin: esimerkiksi Aura toimi läheisessä yhteistyössä Suomen Autoklubin ja Maaseudun Autoliiton kanssa, Pohjola puolestaan Yleisen Autoliiton kanssa. Imatra puolestaan teki yhteistyötä suurten kaupunkien ammattiautoilijoiden kanssa.²⁷

Noin 90 prosenttia rekisterissä olevista 15 000 moottoriajoneuvosta liikennevakuutettiin lain voimaantulopäivään mennessä. Voiton kisassa vei Pohjola, joka sai itselleen 4 400 auton vakuutukset. Seuraavat sijat veivät Sampo (3 400 vakuutusta), Aura (1 400), Vakuutus Oy Auto (1 300) sekä Imatra ja Fennia (1 000 kumpikin). Muut yhtiöt joutuivat tyytymään pienempiin vakuutusmääriin.²⁸

TARIFFITYYTÄMÄTTÖMYTTÄ

Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen laatimaa hintatariffia kohtaan tunnettiin laajaa tyytymättömyyttä. Monimutkainen tariffi oli peräti 50-sivuinen, mutta maallikon oli silti vaikea saada selville hintojen määräytymisen perusteita. Tariffin salamyhkäisyyttä korosti se, että tariffia ei saanut luovuttaa ulkopuolisille; tariffi oli tarkoitettu vain asiamiesten käyttöön, ja varmuuden vuoksi kappaleet oli numeroitu.²⁹



Suomen Tapaturmavakuutuslaitosten liiton valistusmateriaali vuodelta 1929 varoitti liikenteen vaaroista varsin suorasukaiseen tyyliin.

Erityisen suurin varauksin tarffiin suhtautuivat maan ammattiautoilijat, joille tariffi määräsi huomattavasti korkeammat liikennevakuutusmaksut kuin yksityisautoilijoille. Myös vaunuvahinko-, palo- ja varkausvakuutuksen maksut olivat ammattiautoilijoille kaksinkertaiset, kuten omavastuukin. Historioitsija Tapani Maurasen mukaan pirssitolpilla ja kuorma-automiesten keskuudessa virisi ”synkkä epäluulo” vakuutusyhtiöitä kohtaan. Autoilijat perustivat vuonna 1926 oman vakuutusyhtiön, Autoilijain Vakuutus Oy:n, tavoitteenaan laskea liikennevakuutuksen hintoja.³⁰

Autoilijoiden oma vakuutusyhtiö ei kuitenkaan myöntänyt ensimmäistäkään vakuutusta, sillä jo yhtiön perustaminen sai Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen rivit horjumaan. Ammattiautoilijoiden lukumäärä oli niin suuri, ettei heidän oman yhtiönsä tuloa markkinoille voinut sallia. Ensimmäisenä tariffista poikkesi maaseudun autoja vakuuttanut Aura, joka laski hintojaan, ja pian myös tariffia laskettiin. Kaikkiaan vakuutusmaksut ale-

nivat 30–50 prosenttia, minkä jälkeen perusteita Autoilijain Vakuutuksen toiminnan aloittamiselle ei enää ollut.³¹

Raastava kilpailu ja vuotava kartelli herättivät Automobiilitariffiyhdistyksen jäsenet tarpeeseen kehittää liikennevakuutusta ”terveeseen ja tasa-puoliseen suuntaan”. Yhdistyksen piirissä esitettiin jo vuonna 1926 ajatus perustaa uusi ja laajapohjaisempi yhdistys, jonka jäseniksi olisi otettu vakuutusyhtiöiden lisäksi myös autonomistajajärjestöjen edustajat.³²

Yksimielisyyttä alan toimijoiden kesken oli kuitenkin vaikea saavuttaa, ja kun uusi Autovakuutuslaitosten Liitto (AVL) perustettiin 3.12.1929, sen jäseniksi tuli yksinomaan auto- ja liikennevakuutuksia myöntäviä vakuutuslaitoksia. Kaikki vakuutuslaitoksetkaan eivät kuuluneet liittoon, joten sen mahdollisuudet vaikuttaa alan kehitykseen olivat huomattavasti rajatut kuin alun perin oli ajateltu.³³

Liitto peri Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen roolin vakuutusyhtiöiden välisenä erotuomarina. Liitolle perustettiin myös tariffitoimikunta, jolle Automobiilitariffiyhdistyksen tehtävät siirrettiin, ja siirron myötä Automobiilitariffiyhdistyksen toiminta päättyi elokuussa 1930.³⁴

Määräämiensä sanktioiden avulla Autovakuutusliitto onnistui suitsimaan kilpailua, kunnes 1930-luvun laman myötä vakuutusten hintoihin kohdistuvat paineet kasvoivat entisestään.³⁵ Samat paineet näkyivät muutenkin autoilun kustannuksissa. Bensiinikauppaa hämmensi vuonna 1931 perustettu Bensiinin Kuluttajain Oy (BK), joka venäläistä öljyä jälleenmyymällä onnistui hajottamaan bensiinikauppaa hallinneiden ylikansallisten Nobel Standardin ja Shellin trustin. BK sai bensiinin hinnan putoamaan peräti 28 prosenttia ja valtasi nopeasti kuudesosan maan bensiinikaupasta.

BK:n taustalla toimineet ammattiautoilijat pyrkivät toistamaan tempun vakuutuslalla ja perustamaan oman vakuutusyhtiön. Autovakuutusliitto ei katsonut näitä aikeita hyvällä, ja liitto onnistuikin syksyllä 1932 torppaamaan kilpailijan perustamisen vetoamalla asiassa valtioneuvostoon. Liiton lobbauksen seurauksena uudelle vakuutusyhtiölle ei myönnetty toimilupaa. Tämän jälkeen BK hankki omistukseensa vanhan pöytälaatikkoon jääneen Autoilijain Vakuutuksen, jolle oli myönnetty laillinen toimilupa jo vuosia aikaisemmin.³⁶

Uuden tulokkaan myötä kilpailu vakuutusyhtiöiden välillä kiihtyi. Kilpailu painottui loppuvuoteen, sillä vuoden 1925 liikennevastuulain toimeenpanoasetuksen 9 § määräsi kaikki liikennevakuutukset päättymään vuoden loppussa. Vakuutusten uusimisruuhkasta käytettiin alalla ilmaisua ”lokakuun mellakka”. Vuonna 1935 ”lokakuun mellakka” oli niin paha, että se ajoi liiton

MUSEOVIRASTO / HISTORIAN KUVAKOKELMA / VALOKUVAAMO PIETISEN KOKELMA



Varhaisten autojen turvarakenteet olivat heikkoja, ja onnettomuuden sattuessa henkilövahingot olivat yleisiä. Helsingissä vuonna 1936 sattuneessa onnettomuudessa auto vaurioitui pahoin.

hajoamisen partaalle. AVL:n jäsenyhtiöt päätyivät solmimaan sopimuksen, jolla ne sitoutuivat välttämään toisten vakuutuskantaan kohdistuvaa hankintaa. Sopimus tunnettiin hyökkäämättömyyssopimuksena.³⁷

Oli vain ajan kysymys, milloin tätä sopimusta rikottaisiin – tässä mielessä se oli kuten Hitlerin ja Stalinin neljä vuotta myöhemmin solmima vastaava sopimus – ja AVL taipui lopulta siihen, että lainsäädännön uudistaminen oli ainoa keino rauhoittaa tilanne. Liiton yleiskokous päätti 12.11.1935 pyytää valtioneuvostoa asettamaan komitean lainsäädäntöä uudistamaan.³⁸

Valtioneuvosto asettikin vielä ennen vuodenvaihdetta komitean, jonka puheenjohtajaksi tuli sosiaaliministeriön vakuutusylitarkastaja Yrjö Lein-

berg. Autovakuutusliittoa komiteassa edusti sen asiamies Arvo Sipilä, joka siviilissä toimi vakuutusosakeyhtiö Liikenteen toimitusjohtajana.

Komitean tehtävänanto oli yksinkertainen: korvata vuoden 1925 liikennevakuutuslain valuviat. Lain ongelmakohdista oli kymmenen vuoden kuluessa kertynyt niin paljon käytännön kokemusta, että komitea sai ehdotuksen valmiiksi jo kesäkuussa 1936. Autovastuulaki ja sen toimeenpanoasetus hyväksyttiin eduskunnassa lopullisesti joulukuussa 1937, ja ne tulivat voimaan huhtikuun ensimmäisenä päivänä 1938.³⁹

KARTELLIN LOPPU

Uuden lain myötä vajaan vakuutusturvan tarjonnut pakollinen liikennevakuutus ja sitä täydentäneiden lisävakuutusten sekava vyyhti korvautui yhdellä lakisääteisellä liikennevakuutuksella. Autovastuulain voimaantulo myös erotti liikenne- ja autovakuutuksen toisistaan lopullisesti. Vakuutuksista oli jo jonkin aikaa myönnetty omat vakuutuskirjat, mutta yhtiöiden kirjanpidossa ne olivat edelleen saattaneet kulkea yhdessä. Yhtiöiden kirjanpidosta oli vastedes käytävä ilmi liikenne- ja autovakuutusten kannattavuus erikseen. Selkeyttä lisäsi myös se, että liikennevakuutukset muuttuivat toistaiseksi jatkuviksi. Tämä lopetti raastavat ”lokakuun melakat”.⁴⁰

Autovastuulaki myös efektiivisesti päätti vakuutusyhtiöiden kartellin. Hintakartelli ei ollut enää mahdollinen, sillä liikennevakuutustariffit ja niiden laskuperusteet vahvasti vastedes sosiaaliministeriö. Tosin yhtiöillä oli edelleen suuri valta hintatason määrittelyssä, sillä ministeriö päätti tariffista yhtiöiden esittelystä.⁴¹

Tariffin ja vakuutusehtojen valmistelun lisäksi laki edellytti vakuutusyhtiöiltä uudenlaista yhteistoimintaa. Vakuutusyhtiöiden tuli muun muassa vastata yhdessä henkilövahingosta, jonka aiheuttajaa ei saatu selvitettyä. Yhteisvastuullisesti tuli kattaa myös ulkomaalaisten ajoneuvojen Suomessa aiheuttamat vahingot. Niinpä laki velvoitti vakuutusyhtiöt muodostamaan liikennevakuutusyhdistyksen, jonka säännöt sosiaaliministeriö vahvistaisi.⁴²

Yhdistys oli perustettava ennen autovastuulain voimaantuloa, joten asiassa edettiin nopeasti. Liikennevakuutusyhdistys (LVY) perustettiin 10.2.1938 ja sen puheenjohtajaksi valittiin Fennian toimitusjohtaja Oskar Lindberg. Yhdistyksen asiamiehenä aloitti varatuomari Lauri Borenus. Yhdistyksen

jäseniksi tulivat kaikki liikennevakuutuksia tarjoavat yhtiöt. Liikennevakuutusyhdistyksen rinnalla vapaaehtoisen autovakuutustoiminnan kehittämistä jatkoi Suomen Autovakuutusliitto, tosin uudella nimellä Autovakuutusliitto ry.⁴³

Uusi yhdistys ei kuitenkaan kyennyt aiempaa yksimielisempiin ratkaisuihin. Vastakkain yhdistyksessä olivat edelleen asemansa jo vakiinnuttaneet vakuutusyhtiöt ja uudet tulokkaat. Tulokkaiden intresseissä oli helpottaa vakuutusten siirtymistä yhtiöstä toiseen, mutta asemansa jo vakiinnuttaneet taas halusivat pysyttää tilanteen ennallaan.

Liikennevakuutusyhdistyksen ensimmäisiä toimia oli laatia ehdotus liikennevakuutusmaksuista, ja tässä yhdistys löysi yksimielisyyden varsin nopeasti. Sosiaaliministeriö vahvisti yhdistyksen ehdottaman tariffin maaliskuussa 1938. Sen sijaan liikennevakuutuksen siirtoon liittyvistä kysymyksistä yhdistyksen jäsenet eivät päässeet yksimielisyyteen.⁴⁴

Suurten yhtiöiden kannan mukaan vakuutuksen siirtyessä toiseen yhtiöön ei vahingottomista vuosista kertyvä bonus voisi siirtyä vakuutuksen mukana. Näin oli toimittu aiemminkin: Automobiilitariffiyhdistys ja AVL olivat rankaisseet vaihtajaa bonuksen menettämällä ja vastaanottavaa yhtiötä vieläpä sakoilla. Pienemmät yhtiöt puolestaan vaativat, että bonus saisi siirtyä sellaisenaan vakuutuksen mukana. Asiasta äänestettiin, ja äänet jakautuivat 8–7 suurten yhtiöiden eduksi.⁴⁵

Siirtymävaihe ennen uuden autovastuulain voimaantumista tarjosi mahdollisuuden markkinoiden uusjakoon, koska lain voimaantulon yhteydessä ajoneuvon omistaja saattoi vaihtaa yhtiötä ja ottaa vakuutuksen uudesta yhtiöstä. Jos näin ei tehty, vanhan lain mukainen liikennevakuutus jatkui uuden lain mukaisena vakuutuksena vanhassa yhtiössä. Tässä vaiheessa sosiaaliministeriö puuttui peliin ja määräsi kompromissina, että vakuutuksen mukana saisi siirtyä puolet bonuksesta.⁴⁶

Siirtymävaiheen päätyttyä ja autovastuulain astuttua voimaan huhtikuun alussa 1938 oli modernin liikennevakuutusjärjestelmän pohja valettu. Seuraavan kerran lainsäädäntöä uudistettiin 1950-luvun alussa. Tulevina vuosikymmeninä Liikennevakuutusyhdistys toimi keskeisen tärkeänä linkkinä valtiovalan ja liikennevakuutusyhtiöiden välillä. Yhdistyksen kautta valtiolta saattoi valvoa liikennevakuutusyhtiöiden toimintaa ja halutesaan puuttua alan toimintatapoihin. Samalla yhdistys vähensi suoran viranomaisvalvonnan tarvetta, sillä yhdistys otti hoitaakseen korvausasioiden valvontaa valtiovalan puolesta.⁴⁷



HKM/ JARL NYBERG

Törmäyskurssilla

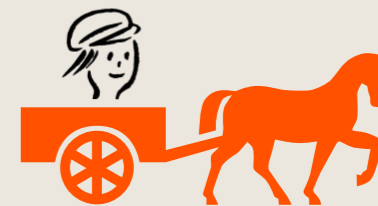
HEVOSET OLIVAT AINA OLLEET maanteiden kuninkaita, ja kun autot tulivat niiden reviiirille, ei yhteentörmäyksiltä vältytty. Autot olivat hevoscäryihin verrattuna nopeita ja meluisia, ja ne herättivät hevosissa pelkoa. Vuonna 1908 Englannissa julkaistu *Kaislikossa suhisee* -lastenkirja käsittelee Myyrän ja Vesirotan seikkailujen ohella myös autoistumisen teemaa. Kirjassa on kohta, joka osuvasti kuvaa auton ja hevosvankkurin ensikohtaamisen:

”Vanha harmaa hevonen, joka tietä laahustaessaan oli uneksinut rauhallisesta hakamaastaan, jättäytyi [auton kohdatesaan] vaistoimensa varaan. Se nousi takajaloilleen, peräännyti itsepintaisesti, ja työnsi vaunuja taaksepäin tietä reunustavaa ojaa kohti. Ne hoippuivat hetkisen –

sitten kuului kauhistuttava räjähdys – ja kirkaankeltaiset vaunut makasivat kyljellään ojassa auttamattomasti murskaantuneina.”⁴⁸

Suomessa raportoitiin lähes identtisiä tapauksia vielä kaksi vuosikymmentä myöhemmin. Vuonna 1926 hevonen säikähti pysäköityä autoa niin, että se juoksi kärkyineen rantaan ja särki rantaan vedetyn veneen. Näissä hevosen ja auton kohtaamisissa vastuukysymykset olivat usein vaikeasti selvitettäviä, ja tapauksia jouduttiin vakuutusyhtiöissä tulkitsemaan vallinneiden olosuhteiden mukaan. Harvaanastuilla seuduilla auton kuljettajalta edellytettiin tavallista suurempaa varovaisuutta, sen sijaan asutuskeskuksissa ja niiden läheisyydessä hevosmiehen piti olla valmis kohtaamaan auto.⁴⁹

Hevoset olivat olleet maanteiden kuninkaita ikiaikaisista ajoista alkaen, ja hevosten oli vaikea sopeutua autojen tuloon. Tämä kohtaaminen Helsingin Linnunlunttiellä 1930 sujui kuitenkin sopuisasti.



Usein törmäyskurssille ajoi myös liikennesääntöjen sekavuus. Suomessa oli vuodesta 1858 noudatettu oikeanpuoleista liikennettä, mutta aina vuoteen 1921 asti ohitettavan ajoneuvon tuli väistää tiellä vasemmalle ja pysähtyä, kunnes ohittava ajoneuvo oli päässyt ohitse. Vastaantulevien puolelle väistäminen lisäsi yhteentörmäyksien mahdollisuutta, ja liikenteen volyymien kasvaessa sääntö muuttui turvallisuusriskiksi. Asetusta muutettiin tältä osin vuonna 1921 (256/21), minkä jälkeen ohitus tapahtui vasemmalta.

Säännösten muuttamisen jälkeenkin autojen ja hevosten sekä muun kevyen liikenteen kohtaamiset pysyivät ongelmallisina, mutta vuosisadan alkuvuosilta tuttuja vaatimuksia autoilun rajoittamiseksi ei enää kuultu, vaan autoistumiseen suhtauduttiin väistämättömänä kehityskulkuna. Näin yhteentörmäysten estämistä alettiin torjua etupäässä valistuksen keinoin. Helsingin poliisilaitoksen tiedetään pitäneen liikennevalistusta kouluissa jo 1920-luvun alussa.⁵⁰

Säännöllisemmän muotonsa orastava liikenneturvallisuustyö sai vuonna 1929, jolloin Liikennekulttuurikomitea perustettiin. Komitea keräsi autoalan eri toimijat yhteen, ja Suomen Automobiilitariffiyhdistyksellä oli komiteassa kaksi edustajaa. Kevyen liikenteen edustajia komiteassa ei kuitenkaan ollut. Komitea näkyvin toimintamuoto oli vuodesta 1930 alkaen järjestetty liikennepäivä, joka laajeni valtakunnalliseksi liikenneviikoksi vuonna 1934. Komitean kokoonpanoa heijastellen liikennevalistus keskittyi jalankulkijoiden ja kevyen liikenteen valistamiseen autoliikenteen vaaroista.⁵¹

Valistustyön kohdentamista haittasi kuitenkin tiedon puute. Teillä tapahtuneista yhteentörmäyksistä ja onnettomuuksista ei sen paremmin vakuutusyhtiöillä kuin julkisella vallallakaan ollut kattavaa tilastotietoa, ja ilman tilastoja ei ollut mahdollista kohdentaa orastavaa liikenneturvallisuustyötä oikein. AVL:n yleiskokous päätti tammikuussa 1930, että liiton jäsenten tuli viikoittain raportoida liitolle kaikki tietoonsa tulleet liikennevahingot. Myöhemmin samana keväänä eduskunta lausui toivomuksen, että maan hallitus selvittäisi liikennevahinkojen syyt ja erityisesti alkoholin osuuden niihin. Valtioneuvosto antoi tutkimuksen suorittamisen sosiaaliministeriön sosiaalisen tutkimus- ja tilastotoimiston tehtäväksi, ja niin Suomessa on tilastoitu poliisin tietoon tulleet liikennevahingot vuodesta 1931 lähtien. Tilaston aloitusvuonna Suomessa tapahtui 3 267 liikenneonnettomuutta, joissa kuoli 119 henkilöä ja yli tuhat vammautui.⁵²

1930-luvun kuluessa autojen määrä kasvoi puolitoistakertaiseksi (34 000 autoa -> 52 000), mutta onnettomuuksien määrä nousi vielä nopeammin, 2,3-kertaiseksi (3 000 onnettomuutta -> 7 000). Huolestuttavan trendin kääntämisessä ei ollut onnistunut myöskään vuonna 1935 perustettu Tapaturmantorjuntayhdistys. Niinpä Liikennekulttuurikomitea yhdistyi Tapaturmantorjuntayhdistykseen sen liikennejaosto Taljaksi vuonna 1939. Liikenneturvallisuustyön tehostaminen keskeytyi kuitenkin talvisodan syttymisen myötä marraskuussa 1939.⁵³

1939
-
1970

2

JOKAMIEHEN AUTOISTUMISOIKEUS





SOTILASKULJETUKSIA JA SEISONTAKUUKAUSIA 33

”TARPEETTOMAN KORKEAT HINTA- JA HALLINTOKUSTANNUKSET” 37

MENETETTY MAHDOLLISUUS 41

HUONO VITSI 43

”VAKUUTUSASIA ON SYDÄMENASIA” 46



ETEENPÄIN JA LUJAA 50




SOTILASKULJETUKSIA JA SEISONTAKUUKAUSIA

Natsi-Saksa ja Neuvostoliitto hyökkäsivät Puolaan syyskuussa 1939, ja pian koko Eurooppa oli sodassa. Suurvallat olivat jakaneet Euroopan omiin etupiireihinsä, ja lokakuun alussa Neuvostoliitto käänsi katseensa Suomeen. Suomen hallitus torjui Neuvostoliiton esittämät aluevaatimukset ja maassa alkoi varautuminen itäisen suurvallan hyökkäykseen. Armeijan liikekannallepano naamioitiin ylimääräisiksi kertausharjoituksiksi, ja suomalaisjoukot ryhmitettiin puolustusasemiin lokakuun aikana. Talvisodan sytyttyä rintamalle joutuivat asekelpoisten miesten lisäksi myös sotilaskäyttöön soveltuvat ajoneuvot sekä hevoset.⁵⁴

Sota kesti Suomessa lopulta viisi pitkää vuotta, joiden kuluessa maan liikenneolot otettiin yhä tarkemman sääntelyn piiriin. Talvisodan päättymistä maaliskuussa 1940 seuranneen välirauhan aikana siviililiikenteen reunaehdot tilapäisesti helpottuivat, mutta jatkosodan alkaminen kesällä 1941 kriisiytti kuljetukset uudelleen. Tämän jälkeen kuljetukset keskitettiin ”kuljetusdiktaattorina” tunnetun Päämajan huoltopäällikkö Harald Roosin alaisuuteen, ja kaikki moottori- ja hevosajoneuvojen omistajat veloitettiin osallistumaan kuljetuksiin. Armeijan käyttöön siirtyneitä siviiliajoneuvoja asetettiin esimerkiksi strategisen tärkeään Rovaniemen ja Petsamon väliin liikenteeseen.⁵⁵

Sodan myötä polttoaineista, varaosista ja jopa autonrenkaista oli jatkuva puute, ja nämä kallisarvoiset hyödykkeet varattiin ensi sijassa armeijan käyttöön. Niinpä siviiliin jääneitä autoja ei kyetty pitämään liikenteessä, vaan seisontakuukausia kertyi. Suurin osa siviiliautoista poistettiin sodan ajaksi ajoneuvorekisteristä, jossa oli alimmillaan vuonna 1942 vain 12 438 autoa – ennen sotaa vastaava luku oli ollut yli 51 000.⁵⁶



**SOTAVUOSINA
SUOMEN MAANTEILLÄ
SIIRRYTTIIN AJASSA
TAAKSEPÄIN.**

SA-KUVA/ HEIKKI ROVAINEN

Kun rekisteristä tilapäisesti poistettu auto otettiin jälleen käyttöön, jäi liikennevakuutusmaksu usein epähuomiossa maksamatta. Niinpä Liikennevakuutusyhdistys teki keväällä 1941 ministeriölle esityksen, jonka mukaan ajoneuvoa käyttöön otettaessa olisi esitettävä kuitti tai todistus maksetusta liikennevakuutusmaksusta. Tätä tarkoitettava muutos tehtiin moottoriajoneuvoliikenteestä annettuun asetukseen kesäkuussa 1942. Kuitti maksetusta vakuutusmaksusta oli väriltään oranssi, joten todistusta alettiin kutsua ”oranssiksi kortiksi”. Sotavuosien todellisuudesta syntynyt kortti jäi elämään myös rauhan koitettua. Kortin ulkomuoto yhtenäistettiin vuonna 1948, ja vaikka kortin väri muuttui vuosittain vuodesta 1967 alkaen, säilyi ”oranssin kortin” vakiintunut nimi tämänkin jälkeen.⁵⁷

Sotavuosina Suomen maanteillä siirryttiin ajassa taaksepäin. Moottoriajoneuvojen harvinaistuessa teillä oli vähemmän liikennettä, ja harvat liikenteessä olevat autot liikkuvat aiempaa hitaammin. Hiljaa ajamiseen pakotti teiden huonontunut kunto sekä renkaiden säästäminen, mutta myös se, että bensinipulan takia käyttöön otetuilla puu- ja hiilikaasutinautoilla eli ”häkäpöntöillä” ei yksinkertaisesti voinut ajaa kovaa. Hallitusneuvos Klaus Häkkänen sanoi: ”Laiskansitkeällä häkäkaasulla on se suuri etu, että auton pyörien alle jää vähemmän ihmisiä.” Liikennevahinkojen määrä putosi sotavuosina 15 prosenttiin rauhan ajan tasosta, mutta kuolemaan johdaneet vahingot pysyttelivät sotaa edeltäneellä tasolla.⁵⁸

Sotilaskäyttöön pakko-otettujen ajoneuvojen liikennevahingoista vastasi Valtion tapaturmatoimisto. Liikennevakuutusyhdistys sen sijaan sai vastatakseen kokonaan uudesta tehtäväkentästä: Pohjois-Suomessa olevien saksalaisjoukkojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamisesta. Saksalaisjoukot olivat saapuneet Lappiin jatkosodan alla, ja enimmillään saksalaissotilaita oli Suomessa yli 220 000. Valtioneuvosto myönsi määrärahan saksalaisten aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamiseen, ja vahingot hoidettiin kuin saksalaisautoilla olisi ollut liikennevakuutus.⁵⁹

Saksalaisten sotilasviranomaisten ehdotuksesta Liikennevakuutusyhdistys alkoi vastata myös niistä liikennevahingoista, joissa saksalaisajoneuvo oli ollut osallisena, mutta joihin syylliseksi todettiin suomalainen siviiliajoneuvo. Korvaus maksettiin tällöin saksalaisille sotilasviranomaisille

Toinen maailmansota merkitsi taukoa autoistumisen tarinassa. Pula polttoaineista ja varaosista teki siviiliautoilusta lähes mahdotonta. Kuvassa sotasaaliiksi saatu henkilöauto jatkosodan alkuhetkiltä.



Talvisodan sytyttyä sotilaskäyttöön soveltuvat siviilijoneuvot otettiin puolustusvoimien käyttöön. Autoon asennetaan SA-numerolaattaa Helsingissä kesäkuussa 1941.

asianomaisen vakuutusyhtiön toimesta. Elokuussa 1942 käytäntö laajennettiin suomalaisarmeijan käytössä olleisiin siviiliautoihin.

Saksalaisvahinkoja hoiti Liikennevakuutusyhdistykseen maaliskuussa 1942 palkattu vahinkotarkastaja, jonka työpöydälle päättyi vuosittain noin 200–350 tapausta. Kun aselepo Neuvostoliiton kanssa solmittiin ja Lapin sota saksalaisia vastaan alkoi syksyllä 1944, oli kesken vielä 500 saksalais-tapauksen selvittely. Aseveljeyden katkeamisesta huolimatta tapaukset selvitettiin loppuun, ja tämän selvitystyön vielä kestäessä alettiin hoitaa myös maahan syyskuussa 1944 saapuneen Liittoutuneiden valvontakomission vahinkotapauksia. Näiden vahinkojen määrä oli kuitenkin vähäinen saksalaisiin verrattuna.⁶⁰

”TARPEETTOMAN KORKEAT HINTA- JA HALLINTOKUSTANNUKSET”

Liikennevakuutuksen kannattavuudelle sotavuodet merkitsivät kriisiä. Sotavuosina inflaatio kiihtyi pahimmillaan 18 prosenttiin, mutta liikennevakuutusmaksut pidettiin sotaa edeltäneellä tasolla. Vuosina 1941–1942 tariffia jopa laskettiin viidenneksellä, kunnes vuonna 1943 maksutaso palautettiin aiemmalle tasolle. Keväällä 1944 liikennevakuutusmaksuja nostettiin lähes kolmanneksella (28 %), mutta rauhan koitettua ja inflaation kiihtyessä yli 40 prosenttiin tämäkin korotus ei riittänyt vastaamaan rahan arvon alentumista.⁶¹

Samaan aikaan autovastuulain mukaisia enimmäiskorvauksia korotettiin. Tilapäiseksi tarkoitettu laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta annettiin 23.3.1944, ja se oli lopulta voimassa vuoden 1951 loppuun. Lain myötä enimmäiskorvauksia korotettiin selvästi liikennevakuutusmaksuja enemmän. Vuonna 1947 liikennevakuutusmaksut olivat 1,4-kertaiset vuoden 1938 tasoon nähden, mutta autovastuulain mukaiset korvauskustannukset ja yhtiöiden liikekulut olivat sen sijaan nousseet kymmenkertaisiksi.⁶²

Vuoden 1948 alussa liikennevakuutusmaksut korotettiin kertaheitolla kolminkertaisiksi. Samalla liikennevakuutusmaksut sidottiin indeksiin. Jos elinkustannusindeksi nousi vakuutuskauden aikana, perittiin vakuutetuilta lisämaksu, kun taas indeksin laskiessa vastaava osa vakuutusmaksua palautettiin asiakkaille. Nämä muutokset olivat voimassa vuoteen 1951 asti. Korotus ei kuitenkaan riittänyt kompensoimaan liikennevakuutusmaksujen kumuloitunutta jälkeenjääneisyyttä, ja liikennevakuutuksen kannattavuus pysyi edelleen heikkona.⁶³

Vakuutustoiminnan säätely kiristyi sodan aikana muutenkin. Säätelyn kohteena olivat ennen muuta palo- ja henkivakuutuksia tarjonneet yhtiöt. Uusien henkivakuutusyhtiöiden perustaminen kiellettiin hetkellisesti kokonaan, ja samalla kiellettiin henkivakuutusyhtiöiden voitonjako. Joulukuussa 1941 palovakuutuksia tarjonneilta yhtiöiltä alettiin puolestaan periä niin sanottua palosuojelumaksua.⁶⁴

Vakuutusalan mielestä sitä ei kuultu näitä päätöksiä valmisteltaessa, mikä sai alan terävöittämään edunvalvontaansa. Suomen Vakuutusyhdistyksen ns. vanhinten jaostossa joulun alla 1941 puhunut Kansa-yhtiöiden toimitusjohtaja Paavo Raittinen totesi alan toimineen sotaan asti ”idyllisissä olosuhteissa”, mutta nyt reunaehdot olivat muuttuneet.⁶⁵ Seuraavana vuonna perustet-

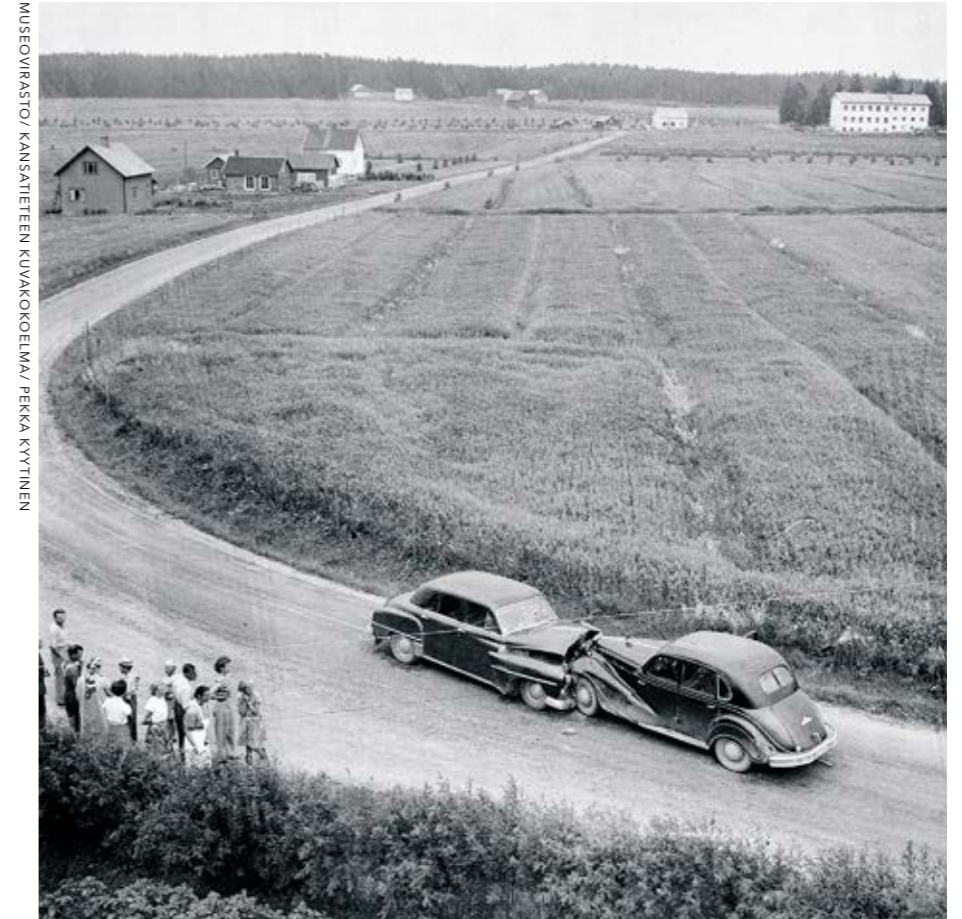
tu Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto (SVK) oli nimenomaan etujärjestö, ei tariffiyhdistys, mutta toimitusjohtajansa Tauno Angervon sanoin ”keskusliiton hallituksen muodostama veljespiiri [tarjosi] kuitenkin mainion keskustelufoorumin myöskin näille kysymyksille”.⁶⁶

Uusi etujärjestö joutui testiin sodan päätyttyä. Eduskuntavaaleissa 1945 vasemmistopuolueet lisäsivät kannatustaan, ja SKDL:n, SDP:n ja Maalaisliiton muodostama hallitus alkoi määrätietoisesti kasvattaa valtion otetta yhteiskunnasta. Yhtenä tavoitteena hallituksella oli elinkeinoelämän sosialisointi, jota varten hallitus asetti ns. sosialisointikomitean. Sosialisointisuunnitelmat koskivat myös vakuutusala.⁶⁷ SKDL:n kansanedustaja Toivo Lång teki vuoden 1946 valtiopäivillä toivomusaloitteen pakollisen liikennevakuutuksen ottamisesta valtion hoidettavaksi. Långin kritiikin kohteena olivat pakollisen liikennevakuutuksen ”tarpeettoman korkeat hinta- ja hallintokustannukset”, erityisesti hankintakustannukset, joita Lång piti ”aivan asiattomina”. Långin mukaan ”lain säättämä pakollinen sosiaalinen huolto on muodostunut monien likeyritysten keskeiseksi voitontavoittelun kohteeksi”.⁶⁸

Långin esitys ei ollut ennenkuulumaton. SAK oli jo syksyllä 1944 ilmoittanut pyrkivänsä vakuutustoiminnan sosialisointiin.⁶⁹ Myös valtiovarainministeriön virastoasiain valtuutettuna – eli valtionhallinnon tehostamista ajaneena virkamiehenä – toiminut Urho Kekkonen oli jo aiemmin katsonut, että pakollisten vakuutusten keskittäminen valtion hoidettavaksi olisi valtion edun mukaista. Tähän suuntaan oli kehitystä vienyt myös vuoden 1938 autovastuulaki, joka oli korostanut valtion roolia esimerkiksi tariffin vahvistajana.⁷⁰

Sosialisointikomitea puolsi Långin toivomusaloitetta, ja valtioneuvosto asetti elokuussa 1946 komitean suunnittelemaan pakollisen liikennevakuutuksen saattamista valtion haltuun. Vakuutusalan edustajia ei komiteaan valittu, vaan se miehitettiin valtion tapaturmatoimiston virkamiehillä. Joulukuussa 1946 julkaistussa mietinnössään komitea esitti pakollisen liikennevakuutuksen ottamista valtion haltuun.⁷¹

Liikennevakuutusyhdistys vastusti esitystä kokonaisuudessaan. Sosiaaliministeriö oli erikseen pyytänyt yhdistystä keskittymään lausunnossaan vain esityksen teknisiin yksityiskohtiin, mutta lausunnosta muodostui vapaan markkinatalouden kiihkeä puolustuspuhe. Yhdistyksen mukaan liikennevakuutuksenottajat ”olivat panneet suuren arvon vapaalle harkintaoikeudelleen siihen nähden, missä yhtiössä he halusivat vakuutuksensa ottaa”, ja ”tämä [vakuutusten] valinnan vapaus taloudellisissa asioissa oli vapaan kansalaisen kalleimpia oikeuksia”.⁷²



MUSEOVIRASTO / KANSANTIEDEEN KUVAKOKOELMA / PEKKA KYTTINEN

Kolari on mahdollinen pienilläkin liikennemäärillä. Kahden auton nokkakolari Artjärvellä 1953.

Taustatukea yhdistykselle antoi SVK, joka tilasi kansantaloustieteen professori Leo Harmajalta ja Suomi-yhtiöiden vakuutusmatematiikko Arvo Junnilalta tutkimuksen vakuutusturvan hintatasosta muihin maihin verrattuna. Lisäksi SVK tilasi asiantuntijalausunnon professori Paavo Kastarilta. Keskusliiton käyttämät asiantuntijat olivat alojensa ehdotonta eliittiä: esimerkiksi Kastari oli valtiosääntöoikeuden ylin asiantuntija Suomessa. Lausunnossaan Kastari tyrmäsi liikennevakuutuksen suunnitellun valtiolistamisen; hänen mukaansa asia olisi kuulunut hoitaa perustuslain säätämisyhteistyössä.⁷³

Autonomistajia edustavat järjestöt asettuivat nekin yhtenä rintamana vastustamaan suunnitelmaa. Myös ammattiautoilijoita edustavan Ammatiautoliiton lausunto ehdotettuun valtiollistamiseen oli kielteinen. Helsingissä Nordenskiöldinkadun taksitolpalla komiteanmietinnön julkistamisen jälkeen haastateltu autoilija tiivistä yleisesti tunnetun epäluulon valtion hoitamia liikennevakuutuksia kohtaan: ”Meille on elinkysymys, että kolarin tapahtuessa saamme vakuutusrahat nopeasti, koska muuten emme pysty maksamaan korjausmaksuja, ja kun korjaamo ei anna autoa ulos ennen kuin lasku on selvä, niin millä silloin ansaitsemme elatuksemme.”⁷⁴

Sosialisointihanke ei lopulta toteutunut. Puheet sosialisoinnista loppuivat viimeistään eduskunnan saatua porvarienemmistön vuoden 1948 vaaleissa, minkä jälkeen asetelma kääntyi päinvastaiseksi. Tariffien alentamisvaatimuksesta siirryttiin sujuvasti korotuksiin, ja vuonna 1951 toteutetun autovastuulain päivityksen yhteydessä liikennevakuutusmaksut nousivat 54 prosenttia.⁷⁵

Autovastuulain uudistus valmisteltiin sosiaaliministeriön ja Liikennevakuutusyhdistyksen yhteistyönä. Liikennevakuutusyhdistyksen puolesta valmistelutyötä johti yhdistyksen ex-puheenjohtaja Kaarlo Kalliala. Ministeriön korjauslistan kärjessä oli vuoden 1938 lain pykälä, jonka mukaan linja-autossa tai muussa ”yleisön käytettävänä olevassa moottoriajoneuvossa” matkustajaa kohdanneen vahingon korvaamisen ehtona oli, että kuljetus oli tapahtunut maksua vastaan. Lain vaatimuksen toteennäyttäminen oli usein vaikeaa. Sotavuodet olivat kärjistäneet säädöksen ongelmallisuutta, sillä ajokelpoisten autojen puutteessa matkaa tehtiin vaikka linja-autojen ja kuorma-autojen katoilla ja puskureilla – ja usein ilman lippua. Vakuutusyhtiöt myönsivät myös lipputta matkustavien vahingot korvaavia lisävakuutuksia ammattiliikenteessä oleville autoille. Ministeriö halusi vakuutusturvan kattavan kaikki matkustajat, oli heillä lippua tai ei.⁷⁶

Tämän lisäksi ministeriöllä oli pitkä lista muitakin toivomuksia, joista keskeinen oli lain säätämien enimmäiskorvausmäärien korottaminen vastaamaan rahan arvon alentumista. Tämän laajempia muutoksia lakiin ei kuitenkaan haluttu tehdä, sillä samaan aikaan käynnissä oli yhteispohjoismainen vahingonkorvausoikeuden harmonisointihanke.⁷⁷

Vuonna 1951 voimaan tulleen uuden autovastuulain myötä myös maksutta matkustavat sisällytettiin korvausten piiriin. Ammatiautoilijan kannalta uutta oli seisonta-ajalta maksettava korvaus ansionmenetyksestä. Liikennevakuutusyhdistykselle mieluisaa oli, että uusia liikennevakuutustoimilupia sai lain mukaan myöntää vain, jos uusi yhtiö olisi ”tarpeellinen ja omiaan edistämään tervettä kehitystä alalla”.⁷⁸

MENETETTY MAHDOLLISUUS

ennen sotaa Suomessa oli ollut yli 51 000 rekisteröityä moottoriajoneuvoa, sodan jälkeen enää 15 500. Lähes kaikki tuolloin liikenteessä olleet autot olivat kuorma- ja linja-autoja, sillä yksityisten henkilöautojen käyttökielto sekä pula varaosista ja bensiinistä pitivät henkilöautot vielä poissa teiltä.⁷⁹

Sota pakotti suomalaiset hylkäämään yksityisautot ja turvautumaan jälleen juna-, hevos- ja polkupyöräkytteihin. Rahtiliikenne kulki kiskoilla, kuten se oli tehnyt ennen sotaakin. Sotavuodet merkitsivät taukoa autoistumisen tarinassa, ja mikäli jälleenrakennuksen vuosina olisi päädytty tekemään investointeja raide- ja joukkoliikenteeseen, olisi tällä voinut olla pitkäaikaisia vaikutuksia Suomen liikennejärjestelmän kehitykseen.⁸⁰

Raideverkon sijaan investoinnit kuitenkin kohdistettiin tieverkkoon. Päätös oli jatkumoa jo 1920- ja 1930-luvuilla tehdyille linjauksille, joilla rautateiden investoinnit oli jäädytetty ja monet suunnitellut ratahankkeet oli korvattu teiden rakentamisohjelmalla. Teknisesti vanhentunut junakalusto ja harva rataverkko eivät olleet kilpailuvaltteja joustavampaa kuorma-autotai linja-autoliikennettä vastaan, ja jälleenrakennuksen vuosina niin rautati- kuin henkilöliikenne alkoivat vääjäämättömästi siirtyä kumipyörille.⁸¹

Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen käyttökielto poistui helmikuussa 1948. Tämän jälkeen henkilöautot alkoivat palata teille, ja sotaa edeltäneen tason henkilöautomäärä saavutti jo kolmen vuoden kuluttua.⁸² Teille palaavista autoista moni oli sodan jäljiltä huonossa kunnossa, ja niin olivat tietkin. Myös liikennekuri oli pitkän ajotauon aikana höltynyt. Yhdessä nämä tekijät johtivat liikenneonnettomuuksien määrän nopeaan kasvuun.⁸³

Onnettomuuksia yritettiin vähentää asettamalla maanteille nopeusrajoituksia. Kesäkuussa 1945 annetulla asetuksella henkilöautoille säädettiin 60 km/h nopeusrajoitus (paketti- ja kuorma-autoille rajoitus oli vielä tiukempi, 45 km/h), mutta rajoituksista ei juurikaan piitattu. Tieliikennettä valvova Liikkuva poliisi oli kylläkin perustettu jo vuonna 1930, mutta sen resurssit eivät riittäneet laajamittaiseen valvontaan. Taljan puheenjohtaja Harri Parmalan sanoin: ”Niitä [rajoituksia] ei kukaan noudata, eikä mikään viranomainen edes yritäkään valvoa niiden noudattamista.” 1940-luvun päättyessä tieliikenteessä kuoli vuosittain 330 henkeä, lähes yksi vuoden jokaisena päivänä.⁸⁴

Valtioneuvosto asetti keväällä 1949 komitean uudistamaan liikenneturvallisuustyön perusteita. Komitean kaksi vuotta myöhemmin valmistunut



Keväinen kelirikko teki autoilusta paikoin mahdotonta.

mietintö viitoitti liikenneturvallisuustyön periaatteet seuraavaksi vuosikymmeneksi. Komitean mukaan liikenneturvallisuus oli perustaltaan psykologinen kysymys: liikennemäärien, liikenneinfrastruktuurin tai autojen turvavarusteiden sijaan liikenneturvallisuudessa oli kyse lähinnä kuljettajan vastuuntunnosta. Komitean sanoin liikenneturvallisuuden avainsanat olivat valistus ja propaganda.⁸⁵

Liikenneturvallisuuskomitean näkemykset olivat läheistä sukua liikenneturvallisuusjaosto Taljan aiemmille linjauksille, mikä oli ymmärrettävää, sillä komitea koostui pääasiassa Taljan jäsenistä. Talja oli alusta alkaen korostanut inhimillistä tekijää onnettomuuksien takana sekä liikennevalistuksen merkitystä onnettomuuksien vähentäjänä.⁸⁶

Liikenneturvallisuustyön järjestäminen oli komitean mukaan ensi sijassa valtiovallan tehtävä, mutta erillisen valtion liikenneturvallisuusviraston perustaminen ei sen mielestä ollut taloudellisista syistä mahdollista.

Vapaaehtoistyön heikkoutena puolestaan oli toiminnan keskittymättömyys. Niinpä komitea päätyi kompromissiin: työn ylin johto kuuluisi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön autoasiainosastolle, ja sitä avustaisi asian tuntijoista, järjestöistä ja muista viranomaisista muodostettu neuvottelukunta.

Komitean näkemykset siirtyivät vuonna 1952 annettuun asetukseen valtion liikenneturvallisuusviranomaisesta, ja asetuksen mukaiseksi liikenneturvallisuudesta vastaavaksi neuvottelukunnaksi ministeriö valtuutti Taljan. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että julkisoikeudellisia liikenneturvallisuustehtäviä hoiti yksityisoikeudellisen yhdistyksen jaosto. Eriskummallisuuksistaan huolimatta asetelma säilyi aina vuoteen 1971 saakka.⁸⁷

Samassa rytäkässä uusittiin myös Taljan rahoitus. Kesäkuussa 1951 sosiaaliministeriö päätti varata liikenneturvallisuustyöhön kaksi prosenttia liikennevakuutusmaksusta. Varat kerättiin Liikennevakuutusyhdistyksen välityksellä Tapaturmantorjuntayhdistykselle.⁸⁸

Parantuneesta rahoitustilanteesta huolimatta Taljan liikenneturvallisuustyö ei onnistunut vähentämään liikenneonnettomuuksien määrää. Autokannan kasvaessa myös liikenneonnettomuudet lisääntyivät väijäämättä, ja 1950-luvun kuluessa vahinkomäärät viisinkertaistuivat (1950: 3 509 -> 1959: 17 057). Samaan aikaan liikenteessä kuolleiden määrä nousi vuositasolla lähes kaksinkertaiseksi (1950: 375 -> 1959: 649). Sama surullinen trendi jatkui myös seuraavan vuosikymmenen puolella, ja tuhannen vuosittaisen liikennekuoleman rajapyykki ylitettiin vuonna 1966.

HUONO VITSI

Pitkään valmisteltu autovastuulain kokonaisuudistus nytkähti eteenpäin syksyllä 1957, kun vahingonkorvausoikeuden yhteispohjoisista harmonisointia kuuden vuoden ajan valmistellut autovastuulakikomitea antoi mietintönsä. Professori Arvo Sipilän johtaman komitean ehdotus siirtyi lähes sellaisenaan hallituksen esitykseksi, ja se vahvistettiin eduskunnassa kesäkuussa 1959. Uusi liikennevakuutuslaki astui voimaan seuraavan vuoden alussa.⁸⁹

Liikennevakuutuslain suurin muutos löytyi lain neljännessä pykälästä, jonka mukaan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko oli korvattava riippumatta siitä, oliko vahinko johtunut ajoneuvon kuljettajasta tai ajoneuvon puutteellisuudesta. Jos auton rengas sinkosi kiven

tien vieressä olleen talon ikkunaan ja rikkoi sen, korvasi vakuutus vahingon. Vastaava ankanan vastuun periaate oli jo aiemmin ollut käytössä rautatie- ja ilmailuliikenteessä, ja nyt se laajennettiin myös ajoneuvoliikenteeseen.⁹⁰

Uudessa laissa oli myös mahdollisuus sisällyttää ajoneuvon omistaja ja kuljettaja korvaukseen oikeutettujen joukkoon, mutta pakollista ”kuljettajan paikan” vakuuttaminen ei edelleenkään ollut. Käytännössä näin kuitenkin toimittiin, ellei ajoneuvon omistaja varta vasten vaatinut vakuutusta rajoitettuna; henkilöautojen liikennevakuutuksista reilu viisi prosenttia oli rajoitettuja. Pakolliseksi kuljettajan paikankin vakuuttaminen tuli lakimuutoksen myötä vuonna 1968.⁹¹

Uusi laki laajensi merkittävästi myös korvausvastuuta, vakuutusalan vastustuksesta huolimatta. Pohjoismaisten esikuvien mukaan liikennevakuutus laajennettiin kattamaan myös kivusta ja särystä sekä ”viasta ja muusta pysyvästä haitasta” johtuvat korvaukset. Myös matkustajien yllä tai mukana olleet vaatteet ja muut käyttöesineet sisällytettiin vakuutuksen korvauspiiriin.⁹²

Myös moottoripolkupyörät eli mopot tulivat pakollisen liikennevakuutuksen piiriin. Tämä laajensi liikennevakuutettavien ajoneuvojen määrää, ja lain voimaantulovuonna 1960 liikennevakuutettujen ajoneuvojen määrä kasvoi kerralla yli kolmanneksen (1959: 360 989 -> 1960: 483 781).⁹³

Liikennevakuutuksia tarjoavat yhtiöt toivoivat uuden lain korjaavan alan vakavan kannattavuusongelman. Edellisen, vuonna 1951 toteutetun laintarkistuksen jälkeen vakuutustariffeja oli nostettu puolella, mutta samalla vakuutuksen kattavuutta ja sitä kautta kuluja oli nostettu vielä enemmän. Sosiaaliministeriön tekemät tariffikorotukset eivät pysyneet inflaation ja kasvavien korvaussummien perässä, minkä seurauksena liikennevakuuttaminen oli tappiollista vuosina 1950–1957.⁹⁴

Liikennevakuutusyhdistyksen alustavan arvion mukaan vuonna 1960 voimaantullut uusi liikennevakuutuslaki aiheutti lähes viidenkymmenen prosentin korotustarpeen liikennevakuutusmaksuihin. Korotuspainetta kasvatti erityisesti ankanan vastuun periaatteen myötä kasvanut korvattavien tapauksien lukumäärä. Samaan aikaan myös keskivahinko kasvoi.

Tariffia tarkistettiinkin ylöspäin yhdistyksen toiveiden mukaan, mutta jo vuodesta 1961 alkaen tariffiin alettiin myöntää uudenlaisia alennuksia. Tuolloin täysraittiiksi ilmoittautuneelle autoilijalle myönnettiin kahdenkymmenen prosentin maksualennus liikennevakuutusmaksuihin.⁹⁵

Raittiusalennus oli ruotsalaista juurta. Ruotsissa oli toiminut raittiiden oma vakuutusyhtiö jo kolmen vuosikymmenen ajan, ja Ruotsissa oli raittiil-



Autosta tuli liikkumisen perusratkaisu 1960-luvulla. Liikenneonnettomuuden sattuessa oli kuitenkin usein pakko turvautua jalkapattikkaan.

le myönnetty alennusta vakuutusmaksuihin vuodesta 1957 alkaen. Ruotsin kokemusten perusteella Suomessa arvioitiin, että kuljettajista täysraittiita olisi noin viisi prosenttia. Yllätys oli melkoinen, kun henkilöautojen kuljettajista peräti joka neljäs vakuutti olevansa täysraittis. Kaikki ajoneuvotyyppit huomioiden raittiusalennus myönnettiin joka viidenteen liikennevakuutukseen (21 prosenttia).

Autoilijoiden alttius raittiusilmoituksen tekoon selittyy pitkälti liikennevakuutuslain myötä kasvaneilla vakuutusmaksuilla. Autoilijan maksama vakuutusmaksu oli noussut parissa vuodessa noin puolella, joten mahdollisuus keventää maksukuormaa osoittautui monelle vaikeaksi vastustaa. Liikennevakuutusmiesten mielestä alennus oli ”humpuukia” ja ”huonoa pilaa”,

ja lopulta sosiaaliministeriö luopui alennuksista vuoden 1968 alussa.⁹⁶

Tasapainoilu mahdollisimman kattavan vakuutusturvan ja mahdollisimman alhaisten vakuutusmaksujen välillä oli tariffista päättävälle sosiaaliministeriölle vaikea pala. Valtioneuvostossa tariffikorotuksiin ei suhtauduttu suopeasti, ja kun tariffia seuraavan kerran vuonna 1965 korotettiin (+28%), päätyi valtioneuvosto samanaikaisesti asettamaan komitean tutkimaan mahdollisuuksia alentaa liikennevakuutusmaksuja. Sosiaaliministeri Kaarle Sorkion johtama komitea päätyi ehdottamaan vakuutuksen korvauspiirin supistamista, ja tätä ehdotusta Liikennevakuutusyhdistyskin kannatti. Komitean työ ei kuitenkaan johtanut tuloksiin, sillä se hautautui suurempien myllerrysten alle.⁹⁷

”VAKUUTUSASIA ON SYDÄMENASIA”

■ duskuntavaaleissa 1966 vasemmistopuolueet saivat eduskuntaan
■ enemmistön, ja Rafael Paasion (sd.) johtama kansanrintamahallitus
■ aloitti yhteiskunnan kunnianhimoisen uudistusohjelman. Hallituksella riitti intoa myös liikennevakuutuksen uudistamiseen ja vakuutusmaksujen alentamiseen. Edellisen kerran vasemmiston vaalimenestys oli johtanut laajoihin sosialisointisuunnitelmiin kaksi vuosikymmentä aiemmin, ja nyt vanhat ajatukset otettiin uudestaan esiin.

SKDL:n Kaino Haapasen johtama valtiovarainvaliokunnan tarkastusjaosto esitti liikennevakuutuksen ottamista valtion tehtäväksi. Esitystä perusteltiin vakuutusyhtiöiden kohtuuttomilla voitoilla. Tosiasiassa liikennevakuuttaminen oli ollut viimeiset kaksi vuosikymmentä huonosti kannattavaa – pitkiä aikoja suorastaan tappiollista – ja esitys perustui väärinymmärrykseen yhtiöiden taseessa olevan vastuuvelan luonteesta. Vastuuvelka ei ollut vapaasti käytettävää voittoa, vaan tuleviin korvauksiin – kuten elin-korkojen ja huoltoeläkkeiden maksamiseen – korvamerkittyjä varoja.⁹⁸

Valtiovarainvaliokunta kuitenkin vei jaoston esityksen eteenpäin, ja hallituspuolueiden äänillä eduskunta edellytti valtioneuvoston tutkivan asian. Valtioneuvosto asetti lokakuun 1966 lopulla professori Antti Suvirannan johtaman 17-jäsenisen komitean, jossa oli myös vakuutusyhtiöiden edustus. Evästykseksi komitealle pääministeri Paasio ilmoitti haluavansa ”mahdollisimman perusteellisen tutkimuksen”, ja sellaisen hän myös sai: komitea työskenteli viisi vuotta ja tuotti yli 2 500 sivua tutkimusraportteja. Aikanaan komiteaa tituleerattiin Suomen kalleimmaksi komiteaksi.⁹⁹



Moottoripolkupyörät eli mopot yleistyivät 1960-luvulla. Mopoilla ajettiin niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Nuori hyvinkääläismies mopon ohjaimissa.

Asia ei kuitenkaan hautautunut komiteatyöhön. Vuoden 1966 lopulla televisiossa nimittäin esitettiin toimittaja Reino Paasilinnan juontama ”Vakuutusasia on sydämenasia” -ohjelma, joka sai yli miljoona katsojaa. Näillä katsojaluvuilla ohjelma oli Yleisradion siihenastisen historian suurimpia yleisömenestyksiä. Ohjelmassa verrattiin varsin ronskilla tavalla vakuutusyhtiöitä keskiaikaisiin linnanherroihin, jotka valtiolta saamansa läänityksen nojalla vakuuttavat kansaa. Erään aikalaiskommentaattorin mukaan vakuutustoiminta näytti ohjelmassa gangsterisyndikaatilta. Paasilinna kertoi juonnossaan, kuinka ”alalla vallitsevan kilpailun ankaruus ilmenee rengastumisesta, yhteistoimintasopimuksista, yhteisistä hinnoista, yhteisistä johtajista ja yhteisistä juhlista”. Ohjelma puolsi lakisääteisten vakuutusten, niin liikennevakuutuksen kuin tapaturmavakuutuksenkin, keskittämistä valtion hoidettavaksi.¹⁰⁰

Ohjelman lopussa esitettiin vielä suorana lähetyksenä keskusteluohjelma, jossa vakuutusala edustaneet Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton toimitusjohtaja Tauno Suontausta ja Pohjolan toimitusjohtaja Tauno Angervo onnistuivat tahtomattaan vahvistamaan Paasilinnan sanomaa. Ylimielisen oloiset ja vakuutussslangia puheessaan viljelleet johtajat saivat kotikatsomoiden vihat päälleen. Syntyneen kohun seurauksena Yleisradioon



HSM/JUHA JERNVALL

Autojen yleistyessä ne veivät yhä enemmän tilaa. Helsingin Kasarmitorista tehtiin parkkipaikka 1960-luvun alussa.

virtasi vihaista palautetta, ja yleisön reaktiosta pelästyneiden vanhojen vakuutusjohtajien sanottiin luulleen vallankumouksen alkaneen Suomessa.¹⁰¹

Ohjelman herättämän julkisen keskustelun seurauksena sosiaaliministeriö asetti tammikuussa 1967 oman vakuutuskomiteansa professori Heikki Wariksen johdolla. Näin vakuutusalan uudistamista käsitteli samanaikaisesti kaksi arvovaltaista komiteaa.¹⁰²

Vakuutusosalalle kysymys oli koko järjestelmän tulevaisuudesta. Autojen nopean yleistymisen myötä ajoneuvojen vakuuttamisesta oli 1960-luvun kuussa kasvanut maan suurin vakuutussektori. Yhtiöiden välillä oli tässä suhteessa eroja, mutta esimerkiksi Sammossa liikenne- ja autovakuutus muodostivat 1960-luvun puolivälissä yli puolet yhtiön maksutulosta.¹⁰³

Niinpä vakuutusala ei halunnut jäädä odottamaan komiteoiden työn valmistumista, vaan alkoi uudistua sisältä käsin jo komiteoiden työskennellessä. Tähän asti ala oli muodostanut tiiviin ja vitkaan vaihtuneen kollektiivin, jonka sisäiset reviiirikiistat oli käyty jo vuosikymmeniä aikaisemmin. Fenian Olof Hernbergin lausuman mukaan ”asiakkaita ei yritetty ostaa hinnalla – mutta ei myöskään palveluilla”. Pohjolan tulevan toimitusjohtajan Jaakko Lassilan mukaan koko vakuutusala oli ”yllättävän umpioitunut, ei-kontaktihakuinen”.¹⁰⁴

Uudistuksen merkkeinä vakuutusyhtiöt alkoivat kehittää asiakaspalveluaan ja selkiyttää vakuutusehtojaan. Myös hintakilpailu lisääntyi. Liikennevakuutuksen hintaan yhtiöt eivät voineet vaikuttaa, mutta koska auto- ja liikennevakuutukset otettiin useimmiten samasta yhtiöstä, oli autovakuutuksen hinnanalennuksilla vaikutuksensa myös liikennevakuutusyhtiön valintaan. Esimerkiksi Kansa alkoi vuonna 1969 antaa maksupalautuksia vapaaehtoisissa autovakuutuksissa.¹⁰⁵

Valtioneuvoston vuonna 1966 asettama tapaturma- ja liikennevakuutuskomitea sai työnsä vihdoon valmiiksi vuoden 1971 viimeisenä päivänä. Komitean loppupäätelmä oli vakuutusosalalle huojentava: komitea ei nähnyt syytä ottaa kumpaakaan toimialaa valtion huomaan. Myös sosiaaliministeriön asettama Wariksen komitea päättyi hieman myöhemmin samaan lopputulokseen. Vallitsevan järjestelmän todettiin olevan vakuutuksenottajalle paitsi edullisempi, myös helpompi.¹⁰⁶

Liikennevakuutusyhdistyksen oli helppo yhtyä komiteoiden päätelmiin. 1960-luvun kuohuvien vuosien lopputulos oli vakuutusosalalle selkeä torjuntavoitto. Silti liikennevakuutusjärjestelmässä riitti korjattavaa. Liikennevakuutusalan kokonaistulos vuodelta 1970 oli vakuutustilaston mukaan ”katastrofaalisen huono”. Sitä se olikin: vuosi oli tappiollinen kaikilla liikennevakuutuksia tarjoavilla yhtiöillä.¹⁰⁷



Ruuhkaa Helsingin Mannerheimintiellä vuonna 1957.

HKM/ARVO KAJANTIE

Eteenpäin ja lujaa

HENKILÖAUTOILLA LIIKUTETTIIN

1960-luvun alussa jo enemmän ihmisiä kuin millään muilla kulkuvälineillä – huolimatta siitä, että henkilöautojen maahantuontia säännöstelltiin edelleen. Henkilöautojen ostarajoitus oli sota- ja jälleenrakennuskauden sitkein ilmentymä, ja kun rajoitus vihdoinkin poistettiin ja henkilöautojen tuonti vapautettiin vuonna 1962, autoistui Suomi nopeasti ja peruuttamattomasti. Tähän asti auton hankinta oli ollut mahdollista lähinnä hyvin toimeentulevalle väestösosalle, mutta nyt siitä tuli todellisuutta myös vähävaraisemmalle kansalle. 1960-luvulla Suomen teille ilmaantui puoli miljoonaa uutta henkilöautoa – eli 50 000 uutta autoa vuodessa.¹⁰⁸

Suuri osa näistä autoista oli itäeurooppalaista alkuperää, ja suosituim-

pien merkkien joukkoon kuuluivat neuvostoliittolainen Moskvitsh, tšekkiläinen Skoda ja itäsaksalainen Wartburg. Näistä ”Mosse” oli peräti Suomen myydyin auto 1960-luvun alussa, ja sen suosio säilyi seuraavalle vuosikymmenelle asti. Länsieurooppalaisista autoistakin suosituimpia olivat edullisimmat mallit, kuten Volkswagenin ”Kupla” ja Citroënin kangaskattoinen ”rättisitikka”. Suurempiin ja kalliimpiin amerikanrautoihin oli varaa vain harvalla.¹⁰⁹

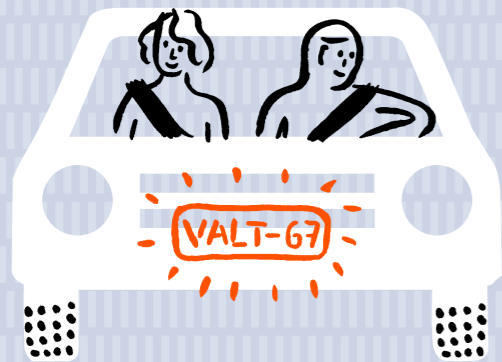
Autojen määrän kasvulla oli välittömiä yhteiskunnallisia vaikutuksia. Henkilöautosta tuli liikkumisen perusratkaisu, ja autoiluun alettiin suhtautua eräänlaisena jokamiehen oikeutena. Historioitsija Tapani Mauranen kuvaa tätä ”autoistumisoikeutta” näin: ”Kun kerran auto oli hankittu, ei sillä liikkumista, ei ainakaan

nopeutta, saanut ryhtyä rajoittamaan.” Auto oli samalla symboli uudelle modernille ja vauraalle Suomelle, samalla tavalla kuin ensimmäiset betonilähiöt suurten kaupunkien liepeillä. Historioitsija Ilkka Seppisen mukaan 1960-luvulla ”revittiin vanha ja kelvoton, pystytettiin selväläinen betoniseinä ja ammuttiin suoraviivainen kalliioleikkaus. Meno oli eteenpäin ja lujaa.”¹¹⁰

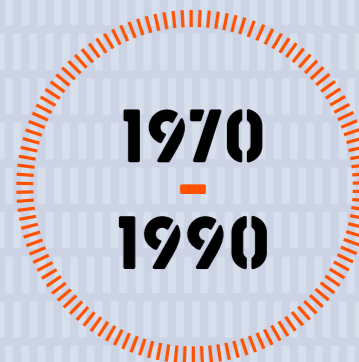
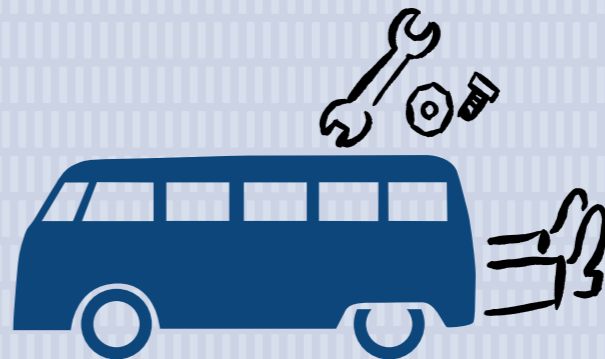
Autokaupan korkeasuhdanne lisäsi autoliikkeiden merkitystä liikenne- ja autovakuutusten myyntikanavana. Vakuutusyhtiö Sammon historiassa kerrotaan, kuinka yhtiö houkutteli autoliikkeet puolelleen erilaisilla palkkioilla ja palkinnoilla, kuten matkoilla ja kestätyksillä. Autoliikkeiden ja vakuutusyhtiöiden välistä symbioosia syvensi myös osamaksukaupan yleistymisen, sillä osamaksukaupan

rahoittamiseksi autoliikkeet tarvitsivat luottoa, jota ne saivat vakuutuslaitoksilta. Vastapalvelukseksi autoliikkeet välittivät luotottajiensa auto- ja liikennevakuutuksia. Erityisesti autovakuutusten myynti kasvoi, sillä osamaksukaupan yleistyessä autoliikkeet alkoivat vaatia velaksi ostetulle autolle vaunuvahinkovakuutuksen ottamista.¹¹¹

Vuonna 1964 valtiovalta joutui jo painostamaan vakuutuslaitoksia vähentämään luotonantoaan autokauppiaille, sillä kaksi vuotta aiemmin vapautetun autokaupan ylikuumentuminen uhkasi jo maan ulkomaankaupan tasapainoa. Valtiovallan ukaasi ei kuitenkaan riittänyt hillintämään autokaupan tahtia, ja 1960-luvun päättyessä maassa oli jo yli miljoona moottoriajoneuvoa.¹¹²



3



YHTEISTÄ TURVAA LUOMASSA





PRESIDENTIN TAHDONILMAUS 55

"TURVATON KAIKILLA NOPEUKSILLA" 58

PAKKOJA JA RAJOITUKSIA – JA VÄHEMMÄN LIIKENNEKUOLEMIA 61

TARIFFI, SALDOVASTUU JA BONUSJÄRJESTELMÄ 66

KANNATTAVUUS JA KILPAILU 70

VAKUUTUSALA KESKITTYY – LVY:N ASEMA UHATTUNA 72

AUTOVAKUUTUKSESTA LISÄTURVAA 73

VAHINGONKÄRSINEEN EDUKSI 75

MUUTOKSENHAKUUN HELPOTUSTA 79

YHTEISTYÖTÄ AUTOKORJAAMOJEN KANSSA 81

VIHREÄ KORTTI: TURVAA ULKOMAILLA AUTOILEVILLE 82



ONNETTOMUUDEN JÄLKEEN KUNTOUTUS 84



PRESIDENTIN TAHDONILMAUS

"Tieliikenneonnettomuudet ovat yhä vaikeammaksi muodostuva yhteiskunnallinen ongelma. [...] [V]ertailu lähinnä vastaavien olosuhteiden maiden Ruotsin ja Norjan kanssa vääjäämättömästi osoittaa, että juuri meidän liikenneoloissamme on jotakin erityisesti vialla. Miten voi muuten selittää esimerkiksi sellaisen tosiasian, että vuonna 1968 Suomessa tapahtui 13,7 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta 10 000 autoa kohti, kun vastaava luku Ruotsissa oli 5,7?" Tasavallan presidentti Urho Kekkonen uudenvuodenpuheessaan 1.1.1973¹¹³

Suomen nopealla autoistumisella oli varjopuolensa, mikä tiedostettiin 1970-luvun alkuvuosina tasavallan korkeinta johtoa myöten. Vuonna 1972 vakavissa liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä saavutti huippunsa. Surmansa saaneista 1 156 hengestä puolet oli kevyen liikenteen käyttäjiä. Tien päällä loukkaantuneita oli lähes 16 000. Vuonna 1960 liikenteessä oli kuollut 765 ihmistä ja loukkaantunut runsaat 9 700.¹¹⁴

Autojen määrän huima kasvu yhdistettynä liikenneturvallisuuden puutteisiin oli johtanut liikennekuolemien selvään lisääntymiseen. Vielä vuonna 1960 Suomessa oli vajaat 255 000 liikennekäytössä olevaa autoa, joista henkilöautoja oli runsaat 183 000. Vastaavat luvut olivat vuonna 1972 jo yli 936 000 ja runsaat 812 000.¹¹⁵ Autokanta oli siis 12 vuodessa lähes nelinkertaistunut, ja henkilöautojen määrä oli kasvanut vielä tätäkin nopeammin. Vaikka liikennekuolemat eivät olleetkaan nelinkertaistuneet autokannan tavoin, oli yksittäisen tienkäyttäjän riski kuolla liikenneonnettomuudessa kuitenkin kaksinkertaistunut 1950- ja 1960-lukujen mittaan, jos surmansa saaneiden määrän kehitystä tarkasteltiin väkilukuun suhteutettuna. Koska maanteillä ei tunnettu kattonopeuksia eikä autoissa edellytetty olevan tehokkaita turvalaitteita, eivät liikenteen korkeat uhriluvut sinänsä olleet ihme.¹¹⁶



MOBILIILITEHALLINNON KUVAT



VALTIONEUVOSTO

Ylh. Presidentti Urho Kekkosen uuden vuodenpuhe vuonna 1973 kiinnitti huomiota liikenneturvallisuuden parantamiseen. Puheen seurauksena Suomessa kokeiltiin jo seuraavan kesän aikana nopeusrajoitusten vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Vas. Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaosto Taljan heijastinkampanja vuodelta 1963.

Presidentti Urho Kekkosen uuden vuodenpuhe vuonna 1973 nosti liikenneturvallisuuden parantamisen poliittisten päättäjien työlistan kärkipäähän. Kekkonen esitti yleisten nopeusrajoitusten säätämistä Ruotsin ja Norjan tapaan, koska kansainväliset tutkimukset olivat osoittaneet niiden parantavan merkittävästi liikenneturvallisuutta. Presidentin mielestä myös yleisen asennoitumisen liikenneonnettomuuksiin oli muututtava, jotta kaikkia keinoja liikennevahinkojen vähentämiseksi voitaisiin ennakkoluulottomasti harkita.¹¹⁷

Ehdotus käynnisti Suomessa laajan keskustelun, ja toimeen tartuttiin nopeasti. Elettiin aikaa, jolloin presidentin ehdotuksilla oli tapana toteutua – ja olihan tavoite kaikin puolin kannatettava. Liikenneministeriö lähestyi vain muutama päivä Kekkosen puheen jälkeen vähän aiemmin perustettua parlamentaarista liikennekomiteaa toivoen komitean lausuntoa nopeusrajoitusten määrittämisestä. Presidentin tahdonilmauksen seurauksena liikenneministeriöön myös perustettiin vuonna 1973 Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta, joka parlamentaarisen liikennekomitean tavoin asetti tavoitteeksi liikennekuolemien puolittamisen vuoteen 1980 mennessä.¹¹⁸

Liikenneturvallisuustyötä oli tehty pienimuotoisesti ja laihoihin tuloksiin (ks. s. 41–43) jo liikennevakuutuksen alkuajoista lähtien. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli ulkoistanut vastuun liikenneturvallisuuden kehittämisestä Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaosto Taljalle. Tie- ja vesirakennushallitus oli aloittanut liikenneturvallisuustyön vuonna 1966 lähettämällä nuoria insinöörejä opintomatalle Sveitsiin, Länsi-Saksaan ja Itävaltaan. Liikenneympäristön parantamistoimista puhuttiin julkisuudessa kuitenkin vain vähän ennen 1970-lukua.¹¹⁹

Valtiovalta oli jo ennen Kekkosen puhetta havahtunut huomaamaan liikenneturvallisuustyön puutteellisuudet, mutta tulokset olivat antaneet vielä odottaa itseään. Valtioneuvosto asetti helmikuussa 1968 komitean selvittämään, ”millä tavoin liikenneturvallisuustyön korkein johto maassamme olisi järjestettävä”. Keväällä 1971 tämä ns. Autereen komitea esitti Taljan muodostamista itsenäiseksi, liikenneturvallisuutta edistäväksi julkisoikeudelliseksi yhdistykseksi. Taljan seuraajaksi syntyi lokakuussa 1971 Liikenneturva ry, ja Tapaturmantorjuntayhdistyksen toiminta päättyi. Koska Liikenneturvaa perustamassa olivat Liikennevakuutusyhdistys ja yksityisautoilijoiden etujärjestö Autoliitto, olivat uuden järjestön taustavoimat koko lailla samat kuin Taljan. Julkisoikeudellisen yhteisön aseman Liikenneturva sai vuonna 1974, jolloin siitä oli jo tullut Liikennevakuutusyhdistykselle merkittävä yhteistyökumppani.¹²⁰

”TURVATON KAIKILLA NOPEUKSILLA”

Liikenneturvallisuustyön kansainvälinen vilkastuminen herätti suomalaiset vakuutusyhtiöt mukaan toimintaan. Yhdysvalloissa ilmestyi vuonna 1965 kuluttaja- ja kansalaisaktiivi Ralph Naderin teos *Unsafe At Any Speed*, joka herätti vilkkaan keskustelun autoilun turvallisuudesta. Kohu johti liikenneturvallisuutta kohentamaan pyrkivän asetuksen hyväksymiseen Yhdysvaltain kongressissa vuonna 1966.¹²¹ Seuraavana vuonna kongressi virallisti Yhdysvaltain kansallisen liikenneturvallisuuslautakunnan NTSB:n aseman liikenneturvallisuutta tutkivana organisaationa.¹²² Vastaavantyyppinen toimikuntatyö oli alkamassa myös Ruotsissa ja Tanskassa, ja ainakin ruotsalaisten aikaansaannoksiin käytiin Suomesta tutustumassa.¹²³

Liikennevakuutusyhdistyksen alaisuuteen perustettiin vuonna 1967 ulkomaisten esimerkkien innoittamana Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (LTT, myöhemmin VALT). Toimikunnan perustamisen ideoijia olivat vakuutusyhtiö Auran johtaja Ingolf Rotkirch, Pohjolan varatoimitusjohtaja Seppo Soratie sekä kummankin yhtiön johtotehtävissä toiminut Eino Karppinen.¹²⁴ VALT:n tehtäväksi annettiin liikennevahinkojen ”torjunta ja tutkiminen”. Sen toiminta rahoitettiin samaan tapaan kuin Taljan eli sisällyttämällä liikennevakuutusmaksuihin vuosittain 1–2 prosenttiyksikön suuruinen, liikenneturvallisuustyöhön tarkoitettu erä.¹²⁵ Suomesta tuli näin yksi harvoista maista, jossa vakuutusyhtiöt olivat laajasti mukana liikenneturvallisuustyössä.

Liikennevakuutusyhdistys ilmoitti vuonna 1968 käynnistävänsä VALT:n johdolla alueellisen tutkijalautakuntatyön, johon se pyysi muita alan toimijoita mukaan. VALT:n operoimien läänikohtaisten lautakuntien tehtävä oli tutkia perusteellisesti vakavien liikenneonnettomuuksien – lähinnä liikennekuolemiin johtaneiden – syitä tapahtumapaikalla välittömästi onnettomuuden jälkeen.¹²⁶

Ensimmäinen tutkijalautakunnista perustettiin Uudellemaalle vuonna 1969, ja vuoden 1971 loppuun mennessä lautakuntaverkosto kattoi jo koko Suomen Helsinkiä lukuun ottamatta, joka sai oman lautakuntansa vuonna 1976. Aluksi lautakunnat olivat kolmihenkiisiä: niiden jäseninä olivat katsastusmies sekä tie- ja vesirakennuspiirin liikenneturvallisuusinsinööri, ja puheenjohtajana toimi poliisikomisario. Lääkärijäsenet tulivat lautakuntien toimintaan mukaan vuonna 1974. Tarpeen mukaan lautakunnat saattoivat kutsua avukseen muitakin asiantuntijoita, kuten psykologeja.¹²⁷ Tutkijalau-

MIETÄMUSEO LUSTO



Metsähallituksen Saab onnettomuuden jälkeen Saarijärvellä 1970.

takuntien kokoonpanoa täydennettiin vielä rautatieliikenteen asiantuntijoilla vuodesta 1982 lähtien.¹²⁸

VALT:n tutkijalautakuntien vuosittain tutkimien liikenneonnettomuuksien määrä vakiintui pian noin 400–500 liikennevahinkoon.¹²⁹ Tutkimustiedon keräämiseksi muistakin kuin liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista laadittiin Liikennevakuutusyhdistyksessä vakuutusyhtiöiden yhteinen vahinkoilmoituslomake, jolla kaikki yhtiöt alkoivat vuodesta 1967 alkaen toimittaa tietoja Vahinkovakuutuksen Tilastokeskukselle liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.¹³⁰

Tutkijalautakuntien työ sai paljon julkisuutta, ja niiden toiminta oli alkuvuosina jopa räväkkää ajan mittapuulla. Lautakuntien jäsenet kertoivat viikoittain työn tuloksista muun muassa Yleisradion *Liikenne*-ohjelmassa raportoiden joskus jopa suoraan onnettomuuspaikalta. VALT:n sihteerinä

vuonna 1969 aloittanut Lasse Hantula on muistellut kertoneensa ohjelmassa esimerkiksi onnettomuusauton sileistä renkaista syksyn liukkailla ajokeleillä, auton käyttäytymisestä ennen onnettomuutta ja miten kuljettaja oli renkaan- ja muista jäljistä päätellen onnettomuustilanteessa toiminut.¹³¹

Tutkijalautakunnissa edustettuina olleiden ammattikuntien esimiesten sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön osoittautui tarpeelliseksi. Näin sai vuonna 1973 alkunsa VALT-neuvottelukunta, jonka yhdeksi tehtäväksi tuli lautakuntatyön tutkimusmenetelmien kehittäminen. Tehtävän laajuuden vuoksi tämä työ kuitenkin delegoitiin VALT:n henkilövahinkotutkimuksen johtoryhmälle, johon kuului edustajia avainministeriöistä ja Tie- ja vesirakennuslaitoksesta.¹³²

Akateemiset liikennetutkijat kritisoivat VALT:n työtä alkuvuosina todeten, etteivät tutkijalautakuntien tutkimukset täyttäneet kaikkia tieteel-



ONNETTOMUUSTIETOINSTITUUTI

Ensimmäiset onnettomuustutkinnot tehtiin 1960-luvun lopulla. Läänikohtaiset tutkijalautakunnat selvittivät vakavien liikenneonnettomuuksien syitä tapahtumapaikalla välittömästi onnettomuuden jälkeen.

lisen tutkimustyön kriteerejä.¹³³ Tutkimusmenetelmää kehitettiin yhdessä lautakuntien ja mukanaolevien organisaatioiden edustajien kanssa, jotta tutkimukset tuottaisivat hyödyllistä tietoa liikenneturvallisuustyöhön.¹³⁴ Palaute antoi myös herätteen perustaa VALT:n tieteellinen ryhmä, joka nimettiin vuonna 1978 ohjaamaan tutkimustoiminnan suunnittelua ja kehittämistä. Liikennevakuutusalan vaikuttajan, VALT:n puheenjohtajan Eino Karppisen aloitteesta syntyneeseen ryhmään saatiin liikenneturvallisuuden parhaat akateemiset asiantuntijat, kuten Teknillisen korkeakoulun työpsykologian ja työnjohto-opin professori Sauli Häkkinen ja Turun yliopiston psykologian apulaisprofessori Valde Mikkonen.¹³⁵ VALT:n ehdotuksesta Liikennevakuutusyhdistys myös myönsi vuonna 1982 varat liikennepsykologian professuurin perustamiseen Helsingin yliopistoon. Professuurin ensimmäiseksi haltijaksi nimitettiin Mikkonen.¹³⁶

VALT rahoitti alusta lähtien myös ulkopuolisten tutkijoiden tekemiä liikenneturvallisuustutkimuksia, joissa VALT:n keräämää aineistoa hyödynnettiin. Vuositasolla näitä tutkimuksia tehtiin keskimäärin puolenkymmentä, ja niistä monen aihe liittyi tutkijalautakuntatyön tutkimusmenetelmän kehittämiseen.¹³⁷

PAKKOJA JA RAJOITUKSIA – JA VÄHEMMÄN LIIKENNEKUOLEMIA

VALT:n tutkijalautakuntien tutkimusten pohjalta pystyttiin koostamaan tietoa liikennekäyttäytymisestä sekä liikenneonnettomuuksien riskeistä. Turvavöiden käytön vaikutusta vuosina 1970–1973 sattuneissa liikennevahingoissa selvittänyt tutkimus osoitti kiistatta, että turvavyöt suojasivat merkittävästi henkilö- ja pakettiautoissa matkustavia. Turvavyön onkin sanottu olleen viime vuosisadan merkittävin liikenneturvallisuutta parantanut passiivinen turvavaruste.¹³⁸

Turvavyöt eivät 1970-luvun alkuvuosina enää olleet suomalaisille autoilijoille mikään uusi asia. Niitä oli markkinoitu Suomessa 1960-luvun alusta lähtien, ja 1970-luvun alussa turvavöiden kansalliset laatustandardit saatiin valmiiksi.¹³⁹ Niiden hyödyistä oli jo olemassa muutakin tutkimustietoa, sillä Talja oli selvittänyt turvavyön käyttöä seurannoilla vuodesta 1966 alkaen. Turvavyön asennuspakko uusien rekisteröitävien henkilö- ja pakettiautojen etuistuimille oli tullut voimaan 1.1.1971.¹⁴⁰ Liikenteessä oli kuitenkin vielä runsaasti vuonna 1970 ja sitä ennen rekisteröityjä autoja, joihin turva-

vöitä ei ollut pakko asentaa, ja 1970-luvun alkuvuosina turvavyön käyttö oli yhä vapaaehtoista.¹⁴¹

Kun Liikenneturva, Liikennevakuutusyhdistys ja Autoliitto laativat vuonna 1973 esityksen liikenneturvallisuustyön vähimmäistavoitteista, kuului sen keskeisiin ehdotuksiin turvavyön käyttöpakko henkilö- ja pakettiautojen etuistuimilla.¹⁴² Esitys synnytti Suomessa varsin vilkkaan keskustelun, jossa ylilyönneiltäkään ei välttytty. Vaikka tutkimukset osoittivat turvavöiden säästävän ihmishenkiä ja vähentävän vakavia loukkaantumisia, yltyi julkinen debatti tunnepitoiseksi. Keskustelussa oli etuistuinten täydellisen turvavyöpakon ohella esillä myös ns. rajoitettu pakko, jonka mukaan turvavöitä olisi tullut käyttää taajamien ja aluenoepsurajoitusten ulkopuolella olevilla tieosuuksilla.¹⁴³

Käyttöpakkoa kannatettiin selväsanaisesti Yleisradion liikenneohjelmassa, joissa kansalle tutut toimittaja Hannu Karpo ja liikenneopettaja Ensio Itkonen havainnollistivat karun arkisella tavalla turvavyön käytön etuja. Lakonisia kuolonkolareiden raportteja ryyditettiin kuvilla onnettomuuksissa murskaantuneista autoista, ja piirroksin tehtiin katsojille tiettäväksi, että 50 kilometrin tuntinopeudesta tapahtuva äkkipysähdys merkitsi samaa kuin putoaminen kolmikerroksisen talon katolta – auton keula edellä. Ohjelmat osoittivat myös vakuuttavasti turvavyön käyttämättömyydestä yhteiskunnalle aiheutuvat taloudelliset kustannukset. Vakavaa viestiä yritettiin saattaa perille huumoriinkin turvautuen. Liikenneopettaja Itkonen kehotti turvavyötä käyttämättömiä sonnustautumaan leveälieriseen hattuun, sillä näin autosta tuulilasien läpi sinkouduttaessa säilyisivät sentään korvat päässä.¹⁴⁴

Murheelliset onnettomuustilastot, tuore tutkimustieto ja tasavallan päämiehen vahva kannanotto saivat poliittiset päättäjät valmistelemaan turvavyöpakon sisältävää tieliikennelain muutosta. Eduskunnan liikennevaliokunnan 17 jäsenestä seitsemän kannatti syksyllä 1974 hallituksen esitystä täydelliseksi turvavyöpakoksi, kuusi oli rajoitetun pakon kannalla ja kolme Keskustapuolueen edustajaa vastusti pakkoa – muuten mielipiteet hajaantuivat yli puoluerajojen.¹⁴⁵ Väittely sai kiihkeitä sävyjä vielä eduskunnan lähetekeskustelussakin. Liikenneministeri Pekka Tarjanne nimitti sanasodan keskellä uudistuksen vastustajia tappajiksi ja kehotti sarkastisesti heitä harkitsemaan kaikkia lain sallimien keinojen käyttöä tämän kunnianloukkauksen hyvittämiseksi.¹⁴⁶ Lakimuutos hyväksyttiin eduskunnassa 13. toukokuuta 1975 selvin numeroin 105–55.¹⁴⁷

Turvavöiden käyttöpakko astui Suomessa näin voimaan henkilöauton kuljettajille ja etuistuimella matkustaville heinäkuun alussa 1975.¹⁴⁸ Pak-



Liikennepoliisi Hakaniementorin laidalla 1960-luvun lopulla.

ko ei ollut alkuun kovin ehdoton, sillä käytön laiminlyönnistä ei rangaisttu. Vasta vuodesta 1983 alkaen turvavyöttä ajamisesta kiinni jäänyt sai sakot.¹⁴⁹

Turvavyöpakko aiheutti monissa autoilijoissa alkuun vahvaa tunneperäistä ja periaatteellista vastustusta. Vastustajat katsoivat käyttöpakon olevan vastoin perustuslakia, minkä lisäksi vyöt rajoittivat heidän mielestään autossa matkustavien vapautta. He hakivat myös ”lääketieteellisiin syihin” vedoten lääkirintodistuksia, jotta turvavyötä ei olisi tarvinnut käyttää. Vyöhön kuristuminen tai siihen juuttuminen auton upotessa veteen olivat nekin vastustajien argumentteina. Väitteistä viimeinen oli VALT:n tutkimusten valossa kestämaton, sillä vuosina 1970–1973 tutkituissa liikennevahingoissa osallisina olleista noin 3 500 henkilöstä vain yhden osalta turvavyö mahdollisesti myötävaikutti kyseisen henkilön kuolemaan – ja hänkin olisi todennäköisesti kuollut joka tapauksessa törmäyksen rajuuden vuoksi.¹⁵⁰

Presidentti Kekkonen vuonna 1973 esille nostamaa, kaikilla julkisilla teillä voimassa olevaa yleistä katonopeutta kokeiltiin ensi kertaa 1960-luvulla. Kattonopeuden arvioitiin sekä vähentävän onnettomuuksia että säästävän kallista tuontienergiaa eli bensiniä. Jälkimmäinen peruste muuttui entistä painavammaksi vuonna 1973 puhjenneen öljykriisin myötä. Liikennevaikutusyhdistys ja Liikenneturva puolsivat ehdotusta, mutta Autoliitto piti katonopeuden käyttöön ottamista autoilijoiden oikeuksia loukkaavana.¹⁵¹

Ajatusta kannatti kuitenkin parlamentaarinen liikennekomitea, jonka ehdotuksesta liikenneministeriö aloitti vaiheittain vuosien 1973–1976 aikana toteutetun nopeusrajoituskokeilun kesällä 1973.¹⁵² Vuosien 1973–1974 katonopeuskokeilujen yhteydessä otettiin käyttöön myös pysyviksi tarkoitettuja ajoneuvoikohtaiset rajoitukset. Näistä merkittävimmät olivat linja-, kuorma-, paketti- ja erikoisautoille sekä perävaunuyhdistelmille asetettu 80 km/h rajoitus sekä moottoripyörien katonopeus 120 km/h.¹⁵³

Poliisit siirtävät kolarissa vaurioitunutta henkilöautoa elokuussa 1970 Liisankadun ja Meritullinkadun risteyksessä Helsingissä.



HKM/ SIMO RISTA

Kattonopeudet tulivat lopullisesti voimaan heinäkuun 1978 alussa. Henkilöautojen ja moottoripyörien suurin sallittu ajonopeus yleisillä teillä koko maassa rajoitettiin 80 kilometriksi tunnissa, ellei tiellä tai sen osalla ollut liikennemerkkein osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Korkein nopeusrajoitus maantiellä oli 100 km/h ja moottoritillä 120 km/h.¹⁵⁴

Kattonopeuksien käyttöönotto osoittautui pian liikennekuolemia vähentäväksi ratkaisuksi. Suurten nopeuksien aleneminen tasoitti liikennevirtaa, koska nopeudet poikkesivat vähemmän toisistaan, ja myös riskitilanteita aiheuttavat ohitukset vähenivät.¹⁵⁵ Uudistus puhutti kuitenkin poliittisia päättäjiä vielä pitkään. Kun Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa tehtiin säännöllisin väliajoin viiden vuoden mittaisia liikenneturvallisuuksuunnitelmia, käytiin niitä hyväksyttäessä valtioneuvostossa vuosikymmenten ajan kovaa kädenvääntöä siitä, mikä oli ”oikea” katonopeus.¹⁵⁶

Tutkijalautakuntien tutkimukset kykenivät osoittamaan vakaviin onnettomuuksiin johtaneita onnettomuustekijöitä, kuten uusien autoilijoiden vahinkoalttiuden. Ensimmäisen ajovuoden aikana kuljettajan riski joutua onnettomuuteen oli nelin-, jopa viisinkertainen kokeneempiin ajokortin haltijoihin verrattuna.¹⁵⁷ Tietojen pohjalta VALT teki liikenneministeriölle esityksen uusille kuljettajille vuodeksi myönnettävästä koeajokortista. Tällaisen kortin haltijan enimmäisnopeudeksi esitettiin 80 km/h, minkä lisäksi auto varustettaisiin erityisellä harjoittelumerkillä. Koeajokortin haltijan piti myös koeaikana suorittaa ajoneuvon hallintakoe.¹⁵⁸ Tämä VALT:n ensimmäinen liikenneministeriölle tekemä esitys loi samalla mallin koko sen tulevalle toiminnalle, jossa liikenneturvallisuuksuutta pyrittiin parantamaan tuottamalla tutkittua tietoa ja laatimalla sen pohjalta esityksiä viranomaisille.¹⁵⁹

VALT:n esitys toteutui osittain. Vuonna 1972 säädettiin, että moottoripyörän tai auton kuljettaja sai ajaa enintään 80 kilometrin tuntinopeudella, jos hänellä oli ollut ajokortti alle vuoden ajan. Uuden kuljettajan tuli asettaa ajoneuvoonsa näkyvästi esille mustavalkoinen, 80 kilometrin nopeusrajoitusta osoittava tunnus. Tämä ”taukinlätkä” varoitti muita tienkäyttäjiä kokemattomasta autoilijasta. Jos tuore ajokortin omistaja jäi ensimmäisen vuotensa aikana kiinni tämän nopeusrajoituksen rikkomisesta, lähti ajokortti saman tien kuivumaan.¹⁶⁰

VALT:n tutkimustyö antoi virikkeitä monille muillekin liikenneturvallisuuksuutta parantaville uudistuksille. Niistä keskeisimpiä olivat moottoripyöräilijöiden suojakypärään, talvinopeusrajoituksiin, jalankulkijan heijastimen käyttöön, rattijuopumusta koskevaan promillerajaan sekä ajoneuvon sekarengastuskieltoon¹⁶¹ ja nastarenkasiin liittyvät säännösmuutokset.¹⁶²

VALT laati myös 1970-luvulla yhdessä Suomen Standardisoimisliiton ja viranomaisten kanssa ajoneuvojen tuulilaseille turvallisuusstandardit, jotka Suomen Standardisoimisliitto hyväksyi.¹⁶³

Liikennekuolemien määrää alkoivat laskea myös autojen uudet varusteet, kuten heijastavat rekisterikilvet ja kerrostuulilasit. Merkitystä oli myös presidentti Kekkonen uudenvuodenpuheen jälkeen aloitetulla kevyen liikenteen väylien rakentamisella maanteiden varsille, vaarallisten risteysten ja kaarteiden parantamisella ja näköesteiden poistamisella.¹⁶⁴

Kaikkien näiden toimien ansiosta vuosittain liikenteessä kuolleiden määrä suunnilleen puolittui 1980-luvulle tultaessa noin 550 henkeen, eli vuonna 1973 kovana pidetty tavoite toteutui. Liikenneonnettomuudet ja -kuolemat lisääntyivät 1980-luvulla jälleen automäärän kasvaessa, mihin reagoitiin vuonna 1987 talvirajoituskokeiluilla sekä laajentamalla turvavöiden käyttöpakkoa henkilöautojen takaistuimille. Onnettomuusluvut kääntyivät uudeelleen laskuun 1990-luvun alussa, koska vaikea talouslama vähensi liikennesuoritteita.¹⁶⁵

TARIFFI, SALDOVASTUU JA BONUSJÄRJESTELMÄ

Liikennevakuutus oli vuoden 1960 liikennevakuutuslain tarkoin sääntelemä vakuutuslaji. Sen vakuutusmaksuista Liikennevakuutusyhdistys teki vuosittain esityksen, jonka sosiaali- ja terveysministeriö (STM) vahvisti. STM halusi maksujen olevan lähtökohtaisesti samat kaikilla LVY:n jäsenyhtiöillä, vaikka liikennevakuutuslaissa ei sitä vaadittukaan. Maksut oli lain mukaan määrättävä siten, että ne yhdessä vakuutusrahaston korkotuottojen kanssa riittivät sekä vakuutusyhtiön toiminnasta aiheutuviin menoihin että yhtiön vastuukyvyyn vahvistamiseen. Jos vakuutuksesta oli jouduttu suorittamaan korvausta, tuli sen maksun olla suurempi kuin sellaisen vakuutuksen, josta korvauksia ei ollut tarvinnut maksaa.¹⁶⁶ LVY:n vuonna 1959 vahvistetut säännöt määräisivät lisäksi, että yhdistyksen jäsenyhtiöiden tuli välttää ”sellaista keskinäistä kilpailua, joka on omansa korottamaan vakuutuksen hoitokustannuksia tai johtamaan hyvän vakuutustavan vastaiseen menettelyyn”.¹⁶⁷

Liikennevakuutusosalalla oli näin edelleen voimassa yhteistariffi. Maksut pohjautuivat Liikennevakuutusyhdistyksen vuosittaisiin maksututkimuksiin, joilla selvitettiin, miten vahinkotilanne oli eri ajoneuvolajeissa kehity-

tynyt.¹⁶⁸ Myös yhtiöiden vakuutusehdot, joiden lainmukaisuutta STM valvoi, olivat ennen 1990-lukua varsin samanlaisia. ”Liikenne- ja autovakuutusala la menttiin aika lailla yhteisillä säännöillä”, on useassa vakuutusyhtiössä 1970-luvun lopulta lähtien työskennellyt Taisto Hujala todennut tuosta ajankaudesta.¹⁶⁹

Liikennevahinkojen määrän ja korvaussummien kasvaessa 1960- ja 1970-luvuilla liikennevakuutusmaksujärjestelmää oli muutettava entistä yksilöivämmäksi. STM:n päätöksellä henkilöautot siirtyivät vuonna 1975 merkin ja mallin mukaiseen, yhdeksän maksuluokkaa sisältäneeseen merkkitariffiin, joka perustui pitkän ajan merkkikohtaisiin vahinkotilastoihin. Maksuluokan määräytymiseen vaikuttivat myös ajoneuvon käyttö ja laatu, kotipaikka, bonus sekä harvinaisempien ja uusien merkkien osalta myös sylinteritilavuus. Kalleimman maksuluokan maksu oli 50 prosenttia halvinta korkeampi.¹⁷⁰

Yli- ja alijäämän seurantaan pohjautuva, niin sanottu saldovastuu oli liikennevakuutusmaksujärjestelmän olennainen osa. Koska liikennevakuutus ei saanut tuottaa vakuutusyhtiöille sen paremmin voittoa kuin tappiotakaan, siirrettiin maksuista mahdollisesti kertyvä ylijäämä saldovastuuseen, jota hyödynnettiin alijäämäisinä vuosina. Tällä tavoin tasoitettiin liikennevakuutuksen hinnoittelua ajan mittaan.¹⁷¹ Koko liikennevakuutusalan sekä yhtiökohtaisen saldovastuun seurannan ohella yli- ja alijäämäseurantaa tehtiin eri ajoneuvoluokkien suhteen, ja seuranta ulottui myös luokkien sisällä oleviin alaryhmiin. Jokaisella saldovastuun osa-alueella oli omat sääntönsä siitä, miten yli- ja alijäämän suhteen meneteltiin. Jos esimerkiksi jossaakin ajoneuvoluokassa oli kertynyt maksuylijäämää, alennettiin sen luokan maksuja seuraavaksi vuodeksi.¹⁷²

Yksittäisen ajoneuvon liikennevakuutuksen hinta koostui näin varsin monista tekijöistä, ja bonusjärjestelmä toi keitokseen vielä oman mausteen. Bonusjärjestelmä vaikutti merkittävästi liikennevakuutuksen maksutsoon, sillä sen ansiosta eri tariffiluokkien todelliset keskimääräiset vakuutusmaksut olivat selvästi alhaisemmat kuin mitä tariffiluokan perusmaksu antoi ymmärtää.¹⁷³

Liikennevakuutusyhdistyksen esityksestä bonusoikeuden siirtoa alettiin säädellä tarkemmin ottamalla vuonna 1968 käyttöön ajoneuvoryhmäkohtainen kolmiluokkainen ryhmittely. Järjestelmässä autot ja moottoripyörät olivat omina ryhminään, ja traktorit ja moottorityökoneet niputettiin samaan ryhmään. Bonuksia sai siirtää vain näiden ryhmien sisällä. Liikennevakuutuksen kannattavuusongelmien vähetessä ryhmittelyjä muutettiin 1980-luvulla pariin otteeseen.¹⁷⁴

Bonustietojen siirtäminen yhtiöstä toiseen helpottui merkittävästi 1980-luvun lopulla, jolloin vakuutusalan suuret toimijat Sampo, Pohjola, Kansa, Tapiola ja Y-Fennia päättivät kehittää yhteisen tietojärjestelmän vakuutusnottajan bonustietojen välittämiseksi sähköisesti. Tätä ennen vahinkohistoriatietoja oli siirretty yhtiöiden ja Liikennevakuutusyhdistyksen välillä paperilla.¹⁷⁵

Bonusjärjestelmään lisättiin Liikennevakuutusyhdistyksen toiveesta myös uusia luokkia. Vuoden 1970 alusta lukien luokittelun huippuna oli uusi 60 prosentin ”superbonus”, mihin bonusluokkaan pääseminen edellytti kymmentä liikennevahingotonta vuotta. Vastapainoksi taulukon alapäähän syntyi kaksi muuta uutta luokkaa, 120 ja 140 prosentin lisämaksuluokat entisen yhden lisämaksuluokan sijaan. Tätä järjestelmää muutettiin jo vuoden 1972 alusta siten, että lisämaksuluokkien määrä kasvoi kahdella neljään ja suurimpiin lisämaksuluokkiin kuuluvien vakuutusnottajien vakuutusmaksujen suuruudeksi tuli 130 ja 150 prosenttia perusmaksusta.¹⁷⁶

Bonusluokitus oli näin vuoden 1972 alusta lukien seuraavanlainen¹⁷⁷:

Bonusluokka	Vakuutusmaksu prosentteina perusmaksusta	Lisämaksu- tai alennusprosentit
M	150 %	+50 %
K	130 %	+30 %
U	120 %	+20 %
0	110 %	+10 %
1 (perusmaksu)	100 %	0 %
2	80 %	-20 %
3	70 %	-30 %
4 ja 5	60 %	-40 %
6, 7, 8 ja 9	50 %	-50 %
S	40 %	-60 %

Eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta uusi liikennevakuutus sijoitettiin U-luokkaan, jonka vakuutusmaksu oli 120 prosenttia perusmaksusta. Uusien vakuutusten maksuja korotettiin näin suhteellisesti enemmän kuin vanhojen.

Autot matelevat ruuhkassa kohti keskustaa Helsingin Itäväylällä 1969.

HKM





Liikennevalvontaa poliisiautossa 1970-luvulla.

Näin tehtiin siksi, että liikennevakuutusmaksujen korotustarve oli suuri vakuutusalan tappiollisuuden vuoksi – ja erityisen tappiollisia olivat vakuutusyhtiöille olleet 1960-luvun loppuvuosina juuri uudet liikennevakuutukset.¹⁷⁸

Pitkällä aikavälillä bonusjärjestelmän kehitys oli johtanut yhä uusien bonusluokkien syntyyn. Kun luokkia oli ollut ensimmäisessä, vuonna 1938 käyttöön otetussa järjestelmässä neljä, oli niitä vuonna 1972 kaikkiaan jo neljätoista. Tällaisena bonusjärjestelmä oli käytössä 1990-luvun alkuvuosiin saakka.¹⁷⁹

KANNATTAVUUS JA KILPAILU

Liikennevakuutusalan kannattavuus oli 1970-luvun alussa koetuksella. Hintojen säätely, vakuutusmaksutason jäädyttäminen sekä liikenneonnettomuuksien voimakas lisääntyminen olivat synnyttäneet kannattavuuskuopan, josta ylös kiipeäminen otti aikansa. Vakuutuksenottajille palautettiin 1970-luvun alussa se ylijäämä, joka oli 1960-luvulla kertynyt. Tilanne sai Sampo-yhtiön markkinointijohtaja Kalevi Suvannon toteamaan,

että ”(L)iikennevakuutus on koko vahinkovakuutustoiminnan kannattavuuden vaarantaja”.¹⁸⁰

Heikko kannattavuus yhdistettynä liikennevakuutuskannan nopeaan kasvuun pakotti viranomaiset toimiin. Vuonna 1960 liikennevakuutettuja ajoneuvoja oli noin 484 000, josta kiivettiin vuonna 1970 lähes 1,3 miljoonaan vakuutukseen. Liikennevakuutusmaksujen voimakasta korottamista kuitenkin emmittiin, koska vielä 1970-luvun alkaessa alan sosialisointi oli edelleen uhka (ks. s. 46–49). Kun tämä vaara oli ohitse, korotettiin tariffeja vuosina 1971–1973 yhteensä neljä kertaa korotusten vaihdelta 12–28 prosentin välillä. 1970-luvun vuosien toisinaan kaksinumeroiset inflaatioprosentit selittävät myös osaltaan näitä suuria korotuksia.¹⁸¹

Liikenneturvallisuuden parantuessa 1970-luvun jälkipuoliskolla liikennevakuutusmaksujen taso jäädytettiin uudelleen, mikä johti useimpien yhtiöiden maksutulojen selvään alenemiseen. Koska vakaviin henkilövahinkoihin johtaneet tieliikenneonnettomuudet vähenivät turvavyöpakon ja nopeusrajoitusten ansiosta, tuli liikennevakuutuksesta maksutulojen supistumisesta huolimatta uudelleen kannattavaa. Vakuutusyhtiöt alkoivat kerätä takaisin vuosikymmenen alkupuolella syntyneitä noin sadan miljoonan markan tappiota.¹⁸² Tämä vakuutusyhtiöiden kannalta myönteinen kehitys jatkui myös 1980-luvulla, joskaan mitään rahasampoa liikennevakuutuksesta ei vakuutusosalalle edelleenkään tullut – eikä alan säätelyn vuoksi voinutkaan tulla.¹⁸³ 1980-luvun päättyessä Suomessa oli lähes 2,8 miljoonaa voimassa olevaa liikennevakuutusta, eli vakuutuskanta oli 20 vuodessa yli kaksinkertaistunut.¹⁸⁴

Vaikka 1970- ja 1980-lukujen liikennevakuutusmaksujärjestelmä näyttikin alan ulkopuolisten silmissä tarkkaan säädellyltä eikä vakuutusyhtiöiden keskinäiselle kilpailulle tuntunut juuri tilaa jäävän, tarjosi tariffointi siihen kuitenkin mahdollisuuksia. Koska Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenenä olleet vakuutusyhtiöt tiesivät varsin tarkkaan toistensa liikennevakuutuskannat, voitiin yhdistyksen hallituksen enemmistön päätöksellä ohjata markkinatilannetta alentamalla tai kiristämällä tietyn ajoneuvotyyppin tai -lajin hinnoittelua. Vakuutusyhtiöiden aktuaarit lobbasivat näinä vuosina tarmokkaasti oman yhtiönsä etuja ajaen, jolloin LVY:n oma aktuaari huomasi monesti jäävänsä ristitulen keskelle.¹⁸⁵ Yhtiöt myös seurasivat toistensa toimintaa tarkasti varsinkin silloin, kun liikennevakuutusmaksuihin tehtiin suuria korotuksia. Markkinatilanteen kehitys vaikutti siihen, kannattiko yhtiön korottaa hintojaan yhdessä sovittua määrää. Maksujen alentaminen yleisen tason alle edellytti kuitenkin, että viranomaiset antoivat yhtiölle siihen oikeuden.¹⁸⁶

Hintakilpailu oli ajoittain myös näkyvää. Kun liikennevakuutuksen kannattavuus alkoi vuonna 1974 kohota, aloitti vakuutusyhtiö Pohjola hintakilpailun kymmenen prosentin maksualennuksellaan. Pohjola perusteli toimenpidettään liikenneturvallisuuden parantumisella, minkä se oletti pienentävän tulevaisuudessa liikennevakuutuksen vuosittaista korvaussummaa. Teko sai muut yhtiöt alentamaan maksujaan parin prosentin verran, mutta sen kovemaksi hintakilpailu ei yltenyt.¹⁸⁷

VAKUUTUSALA KESKITTYY – LVY:N ASEMA UHATTUNA

Suomen finanssiala oli 1970- ja 1980-lukujen taitteessa murroksessa, mikä johti vakuutusyhtiöiden ja pankkien fuusioihin. Sen seurauksena vakuutusala oli 1980-luvun puoliväliin tultaessa viiden suuren konsernin – Sammon, Pohjolan, Fennian, Tapiolan ja Kansan – hallitsema.¹⁸⁸ Vahinkovakuutusyhtiöiden johto halusi yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa myös koko vakuutusalan organisaatiokenttää. 1980-luvun alkuvuosina päätettiin säästösyistä yhdistää vahinkovakuutuksen organisaatiot Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton (SVK) alaisuuteen. Ensimmäisenä askeleena lakkautettiin keskusorganisaationa ja tariffiyhdistyksenä palo- ja vastuuvakuutuksia sekä muita vapaaehtoisia vakuutuksia hallinnoinut Vahinkovakuutusyhdistys, joka oli toiminut Liikennevakuutusyhdistyksen alaisuudessa. Yhdistyksen toiminnot hinnoittelusta sopimista lukuun ottamatta siirrettiin Keskusliiton alaiseksi toimikunnaksi.¹⁸⁹

Muutoksen laineet huuhtelivat myös Liikennevakuutusyhdistystä, joka joutui 1980-luvun alussa puolustamaan asemaansa vakuutusalan toimijoiden kentässä. Liikennevakuutusyhdistys yritettiin fuusioda SVK:hon esitämällä sen siirtämistä keskusliiton alaiseksi osastoksi tai toimikunnaksi. LVY:n toimitusjohtaja Pentti Ajo tiedusteli tällöin sosiaali- ja terveysministeriön (STM) kantaa siihen, voisiko Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton kaltainen edunvalvontaorganisaatio hoitaa liikennevakuutuksen lakisääteisen keskusorganisaation tehtäviä. Fuusiohanke kariutui, kun sosiaali- ja terveysministeri Jacob Söderman ilmoitti vuonna 1982 Keskusliiton puheenjohtaja Jaakko Lassilalle, ettei LVY:n fuusioiminen Keskusliittoon käynyt päinsä.¹⁹⁰

Toteutumatta jäänyt fuusioajatus pikemminkin vahvisti Liikennevakuutusyhdistyksen asemaa liikennevakuutuksen keskusorganisaationa kuin

heikensi sitä. Sen sijaan LVY:n kanssa kiinteässä yhteistyössä toiminut Autovakuutusliitto lakkautettiin vuonna 1983 itsenäisenä toimijana, ja siitä tuli Keskusliiton alainen Autovakuutusvaliokunta. Autovakuutusliiton toimitusjohtajana oman toimensa ohella työskennellyt Pentti Ajo jatkoi kuitenkin alan asioiden hoitamista valiokunnan sihteerinä ja asiamiehenä.¹⁹¹ Lisäksi Autovakuutuskeskus Oy:n toimitusjohtajan tehtävät uskottiin Pentti Ajolle.¹⁹²

AUTOVAKUUTUKSESTA LISÄTURVAA

Koska pakollinen liikennevakuutus ei korvannut liikennevahingoissa syyllisen kuljettajan ajoneuvon vahinkoja, alkoi vapaaehtoinen autovakuutus eli kasko¹⁹³ yleistyä merkittävästi Suomen autoistuksessa 1960-luvulla. Noin puolet autokannasta oli vuonna 1970 autovakuutusjärjestelmän piirissä, mikä merkitsi noin 406 000 autovakuutusta. 1980-luvun päättyessä Suomessa oli lähes 1,8 miljoonaa autovakuutusta, eli moottoriajoneuvoista oli autovakuutettu runsaat 82 prosenttia.¹⁹⁴ Autokannan uusiutuessa yhä harvempi uusi ajoneuvo oli siis liikenteessä ilman autovakuutusta.

Vakuutusyhtiöt laativat 1970- ja 1980-luvuilla yhdessä autovakuutuksen vakuutusehdot Autovakuutusliiton hallituksen nimittämässä ehtotyöryhmässä, joka toimi vuoteen 1983 Autovakuutusliiton alaisuudessa. Ehtojen selventämiseksi työryhmässä koostettiin säännöllisin väliajoin myös niin sanottuja kommentaarikirjoja, jotka esimerkitapausten avulla helpottivat ehtojen tulkintaa ja auttoivat näin myös uusia tulokkaita perehtymään alaan.¹⁹⁵ Yhteistyön ansiosta yhtiöiden vakuutusehdoissa ei juuri ollut eroja, vaan autovakuutukset erosivat toisistaan lähinnä asiakashyvitysten suuruudella sekä korvauspalveluiden saavutettavuudella ja nopeudella.¹⁹⁶

Autovakuutuksen ehtoja uudistettiin vuoden 1970 alusta lukien. Auto- ja traktorivakuutusehdot yhdistettiin yhdeksi kokonaisuudeksi. Vakuutusmuodot ryhmiteltiin perusvakuutuksiin ja lisäturvavakuutuksiin: edellisiin kuuluivat vaunuvahinko-, palo- ja varkausvakuutukset ja jälkimmäisiin autopalvelu-, oikeusturva-, osamaksu- ja perävaunun käyttöä koskeva vakuutus. Vastedes voitiin kaikille moottoriajoneuvoille, työkoneille ja moottorikäyttöisille laitteille myöntää kaikki autovakuutuksen muodot.¹⁹⁷

Autovakuutuksen tuotekehittely pääsi vauhtiin 1970-luvun jälkipuoliskolla yhteistyössä viranomaisten ja autoalan järjestöjen kanssa. Vuosikym-

menen päättyessä asiakkaille oli tarjolla viisi perusvakuutusta ja kuusi lisäturvavakuutusta¹⁹⁸:

Perusvakuutukset	Lisäturvavakuutukset
Vaunuvahinkovakuutus (B)	Lasivakuutus (D)
Kolarivakuutus (S)	Autopalveluvakuutus (F)
Hirvivahinkovakuutus (K)	Oikeusturvavakuutus (G)
Palovakuutus (C)	Osamaksu- ja autokiinnitys vakuutus (H)
Varkausvakuutus (E)	Perävaunun käyttöä koskeva vakuutus (I)
	Lisälaitte vakuutus (L)

Tätä autovakuutusten valikoimaa selkeytettiin vuonna 1980 siten, että autovakuutuksen saattoi ottaa kaikissa ajoneuvoryhmissä neljänä erilaisena yhdistelmänä. Niistä laaja-alaisin oli vaunuvahinkoyhdistelmä, minkä ohella valittavissa olivat hirvivahinko- sekä palo- ja varkausvakuutusyhdistelmät. Kaikissa yhdistelmissä olivat mukana oikeusturvavakuutus sekä henkilö- ja pakettiautojen osalta autopalveluvakuutus.¹⁹⁹ 1980-luvun alkuvuosina autovakuutus alalla kehitettiin myös keskeytysvakuutusta²⁰⁰, ja vuosikymmenen mittaan ammattiliikenteen vielä puutteellinen autovakuutus turva pyrittiin uusien vakuutus tuotteiden avulla saamaan mahdollisimman aukottomaksi.²⁰¹

Vapaaehtoisen autovakuutuksen tariffipolitiikka seurasi korvausten määrän ja näin suoraan myös liikenneturvallisuuden kehitystä: liikennevahinkojen lisääntyminen nosti maksuja ja väheneminen alensi niitä. Autovakuutusmaksujen suuruutta ei päätetty Liikennevakuutusyhdistyksessä, mutta niitä määriteltessään vakuutusyhtiöt nojautuivat LVY:n tilastotietoihin samaan tapaan kuin liikennevakuutusmaksuista päätettäessä. Osaa auto- ja moottoripyörä vakuutuksien maksuista korotettiin Autovakuutusliiton päätöksellä 20–40 prosentilla kesällä 1975, jolloin turvavyöpakko oli vasta astumassa voimaan ja onnettomuustilastot olivat perin surullisia. Jo parin vuoden kuluttua niitä alennettiin liikenneonnettomuuksien määrän laskiessa, mikä mahdollisti myös hintakilpailun. Uusi nousu maksuissa nähtiin jo 1980-luvun alussa, kun liikennevahingot lisääntyivät ja korvausmenot kasvoivat. Yhtiöiden välinen hintakilpailu ja itsenäinen tuotekehittäminen eivät kuitenkaan olleet ennen 1980-luvun loppuvuosien kilpailulainsäädäntöä ja EU-aikaa kovin merkittäviä.²⁰²

HKM/ UNTO SÄILÄ



Sokkeloiset kaupunkipihatkin täyttyivät autoista 1970-luvulla.

VAHINGONKÄRSINEEN EDUKSI

Vuonna 1960 voimaan tullut liikennevakuutuslaki oli laajentanut liikennevahingossa loukkaantuneen saaman korvauksen piiriä merkittävästi (ks. s. 43–44). Kivun ja säryn korvaamista varten laadittiin kuusiportainen vammaluokittelu, ja 1970-luvun alkuvuosina tehtiin lisäksi kosmeettisesta haitasta maksettavaa korvausta varten erillinen ”arpitaulukko”, joka otettiin käyttöön vuoden 1975 alussa. Vahingoittuneelle korvattiin myös häneltä julkisessa terveydenhuollossa peritty asiakasmaksu.²⁰³

Vahingonkärsineen etua palveli myös lain määräys uuden toimielimen, liikennevahinkolautakunnan, perustamisesta Liikennevakuutusyhdistyksen yhteyteen. Lautakunnan tehtävänä oli ”korvaustoimen yhtenäisyyden edistäminen”, sillä vakuutusyhtiöiden ja tuomioistuimien korvausasioissa tekemät ratkaisut eivät aina olleet olleet linjassa keskenään. Sen vuoksi LVY:n säännöissä määrättiin, että yhdistyksen jäsenyhtiöiden oli ennen korvausasian ratkaisua pyydettävä lautakunnan lausunto vakavien henkilövahinkojen²⁰⁴ korvaamisesta, ellei asiaa ollut jo ratkaistu tuomioistuimen lainvoimaisella päätöksellä. Valtioneuvosto nimitti viisijäsenisen lautakunnan jäsenet kolmeksi vuodeksi kerrallaan, kaksi Liikennevakuutusyhdistyksen, yhden moottoriliikenteen keskusjärjestön ja yhden edustavimman liikenneturvallisuusjärjestön ehdotuksesta.²⁰⁵ Liikennevahinkolautakunta antoi 1970- ja 1980-luvuilla keskimäärin noin 1 500 lausuntoa vuodessa.²⁰⁶

Korvausmäärät ampaisivat moottoriajoneuvojen määrän kasvaessa ja liikenteen jatkuvasti vilkastuessa ripeään nousuun. Liikennevakuutuksia myöntävät vakuutusyhtiöt maksoivat vuonna 1970 liikennevahinkoihin liittyviä korvauksia²⁰⁷ yhteensä noin 139 miljoonaa markkaa (nykyrahassa noin 212 miljoonaa euroa). Vaikka liikenneturvallisuus 1970- ja 1980-luvun mitaan kohenikin, korvausten reaaliarvo kuitenkin lähes kolminkertaistui kahdessa vuosikymmenessä siten, että vuonna 1989 niitä maksettiin lähes 2,1 miljardia markkaa (noin 606 miljoonaa euroa).²⁰⁸

Liikennevahinkojen lisääntyminen ei ollut korvauskulujen kasvun ainoa selitys. Liikennevakuutuksen korvausperiaatteet ja -käytännöt uudistuivat 1960-luvun lopun ja 1970-luvun kuluessa, monessa suhteessa vahingonkärsineen eduksi. Näiden merkittävien muutosten taustalla olivat vakuutusalaan 1960-luvun jälkipuoliskolla vaikuttaneet uudistusaineet (ks. s. 47–49), jotka saivat vakuutusyhtiöt selkeyttämään sopimusehtojaan, tiedottamaan avoimemmin toiminnastaan sekä perustamaan 1970-luvun alussa Vakuutusalan kuluttajaneuvottelukunnan ja Kuluttajien vakuustoitimiston.²⁰⁹ Tämä kehitys oli osa yleistä suomalaisessa yhteiskunnassa tapahtuvaa asenneilmapiirin muutosta, jonka ansiosta sosiaalivakuutuksen kaikille kansalaisille tarjoama turva laajeni 1960-luvulla merkittävästi: työeläkelaki astui voimaan vuonna 1962 ja sairausvakuutuslaki vuonna 1964.²¹⁰

Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus hyväksyi vuonna 1967 käänteentekevät uudet yleisohjeet. Yhtiöiden tuli jatkossa maksaa kaikki lain ja vakuutusalan normien mukaiset korvaukset riippumatta hakemuksen sisällystä. Aikaisemmin asiakkaan hakemuksessaan vaatima korvaus määrätti



Liikennekasvatuksen avulla on pyritty opettamaan suomalaisille liikenteen pelisääntöjä. Helsinkiin vuonna 1958 rakennettu lasten liikennekaupunki kuvattuna kesällä 1974.

annetun korvauksen määrän, vaikka lain mukaan asiakkaalla olisi ollut oikeus suurempiin korvauksiin. Uudet ohjeet korostivat vahingonkärsineen asemaa ja edellyttivät tämän tarkkaa opastamista korvausprosessin aikana.²¹¹

Vahingonkärsineen oikeusturvaa parannettiin entisestään vuonna 1972. Siitä lähtien liikennevakuutusyhtiön oli otettava vahinkoasia hoitaakseen ilman vahingonkärsineen hakemustakin, kun tapaturmavakuutusyhtiö esitti sille regressivaatimuksen²¹². Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenyhtiön tuli opastaa vahingonkärsijää riippumatta siitä, minkä yhtiön asiakas hän oli, sekä ottaa vastaan vahinkoasiakirjat ja toimittaa ne oikealle yhtiölle.²¹³ Korvaustoimintaa kehitettiin LVY:n johdolla myös ryhtymällä maksamaan henkilövahingoissa ennakkokorvauksia.²¹⁴



HMM/LKKA PÖYHÖNEN

Pimeys lisää onnettomuuden riskiä liikenteessäkin. Marraskuinen yökuva Pihlajamäen kallioilta Helsingin keskustaan päin vuodelta 1975.

1970-luvun loppupuolella heräsi myös keskustelu siitä, että liikennevakuutuksen pitäisi korvata vahingonkärsineen kulujen lisäksi täysimääräisesti myös julkiselle terveydenhuoltojärjestelmälle aiheutuvat kulut. Liikennevakuutusalan vastustuksen vuoksi tämän tavoitteen toteutuminen siirtyi kuitenkin 2010-luvulle saakka.²¹⁵

Liikennevakuutusyhdistys oli 1960-luvulle tultaessa jo vakiinnuttanut asemansa alan korvauskäytäntöjen ohjeistajana, mikä oli LVY:n vuonna 1962 perustetun vahinkojaoston tärkeä tehtävä. Etupäässä juristeista koostunut jaosto oli hyvin asiantunteva: sen jäseninä toimivat 1990-luvun muutoksiin saakka LVY:n suurimpien jäsenyhtiöiden liikennevakuutusasioista vastavien osastojen johtajat tai jopa heidän esimiehensä.²¹⁶

Vahinkojaoston rooli hankalien liikennevahinkojen korvauskysymysten ratkaisemisessa kasvoi 1980-luvulle tultaessa. Tätä ennen syyllisyyskysymyksen ratkominen oli raskas prosessi, ellei kukaan liikenneonnettomuuden osapuolista myöntänyt syyllisyyttään. Erimielisyystilanteissa kutsuttiin poliisi kolaripaikalle, ja tapaus eteni esitutkinnan jälkeen syyttäjälle ja tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Tämä käytäntö muuttui vähitellen 1980-luvulta lähtien siten, että vain henkilövahinkoja aiheuttaneet liikennevahingot jäivät oikeuslaitoksen huoletuksi. Jos vahingon osapuolet eivät päässeet sopuun, teki heistä jokainen omalle vahinkovakuutusyhtiölleen ilmoituksen, ja yhtiöt ratkaisivat syyllisyyden. Elleivät yhtiöt olleet samaa mieltä, ne saattoivat kysyä Liikennevakuutusyhdistyksen vahinkojaostolta suositusta siitä, kuka vahinkotilanteessa oli syyllinen.²¹⁷

Vaikka liikennevakuutuksen korvauskäytännöt muuttuivat melko lailla 1960-luvulta 1980-luvun loppupuolelle tultaessa, ei liikennevakuutuslakiin tehty 1970- ja 1980-luvuilla kovin merkittäviä muutoksia. Lain myötävaikutussäännöksestä käyty keskustelu johti kuitenkin vahingonkärsineen asemaa parantaviin käytännön toimiin. Säännöksen mukaan korvattavaa määrää saatettiin alentaa, jos liikenneonnettomuuden vahingonkärsijä oli itse toiminnallaan myötävaikuttanut vahingon syntymiseen.²¹⁸

Liikennevakuutuslakia muutettiin vuoden 1980 alusta Liikennevakuutusyhdistyksen esityksestä lieventämällä vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen merkitystä korvaukseen. Tämän jälkeen voitiin henkilövahingoissa korvausta alentaa tai evätä se kokonaan ainoastaan poikkeustapauksissa.²¹⁹ Vahingonkärsineen kannalta suotuisa oli myös huhtikuusta 1985 alkaen voimaan tullut lakimuutos, jonka mukaan henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön oli maksettava korvaus viivästysajalta korotettuna.²²⁰

MUUTOKSENHAUKUN HELPOTUSTA

Liikennevakuutuksen muutoksenhakujärjestelmä sai 1970-luvulla osakseen yhä enemmän kritiikkiä. Koska korvauksen hakijalla ei ollut mahdollisuutta saattaa asiaansa liikennevahinkolautakunnan käsiteltäväksi ja Liikennevakuutusyhdistyksen vahinkojaosto käsitteli vain vakuutusyhtiöiden välisiä korvauserimielisyyksiä, jäi liikennevakuutusyhtiön korvauspäätökseen tyytymättömälle ainoaksi mahdollisuudeksi asian saattaminen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Tuomioistuinlaitos ei kuitenkaan tarjonnut riittävän nopeita ja joustavia mahdollisuuksia tällaisten erimielisyyksien ratkaisemiseen.²²¹

Epäkohtaa ratkottiin perustamalla muutoksenhakuelimeksi Liikennevahinkoasiain korvauslautakunta (LIIKO), joka aloitti toimintansa huhti-

kuussa 1981.²²² Ratkaisulla haluttiin lisätä oikeusvarmuutta ja oikeusturvaa, mutta samalla myös rajoittaa kanteiden nostamista vakuutusyhtiöitä vastaan. Toisaalta yksityishenkilö vältti LIIKOn valittaessaan riskin joutua hävitessään maksamaan kalliita oikeudenkäyntikuluja.²²³ Normeja antaneen LIIKOn perustamisen taustalla oli myös halu ohjata ja yhtenäistää Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenyhtiöiden vahingonkorvauskäytäntöjä.²²⁴

Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus asetti korvauslautakunnan enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Puheenjohtajan ja viiden varsinaisen jäsenen lisäksi LIIKOssa oli henkilövahinkoasioiden käsittelyyn osallistuva lääkärijäsen. Lautakunnan puheenjohtajalla tuli olla ”taitoa ja kokemusta tuomarin toimessa”. Yksi jäsen edusti moottoriajoneuvon käyttäjiä ja yksi muita korvauksensaajia. Kahden jäsenen tuli omata asiantuntemusta moottoriajoneuvojen tekniikasta, korjaustoiminnasta tai kaupasta ja yhden jäsenen piti hallita liikennevakuutuksen korvauskysymykset.²²⁵

Vakuutusyhtiön korvausratkaisuun tyytymätön korvauksenhakija saattoi nyt jättää kirjallisen muutoksenhakuilmoituksen LIIKOn käsiteltäväksi 60 päivän kuluessa korvauspäätöksen antamisesta. Vakuutusyhtiö ei sen sijaan voinut saattaa asiaa korvauslautakunnan käsiteltäväksi. LIIKO ei ottanut asiaa tutkittavakseen myöskään silloin, kun vakuutuslaitoksen korvauspäätökseen tyytymätön oli saattanut asian vireille tuomioistuimessa tai jos asia oli jo tuomioistuimessa ratkaistu.²²⁶ Vuoden 1981 aikana LIIKO sai käsiteltäväkseen 247 muutoksenhakemusta, joista ratkaistiin 179.²²⁷ Korvauslautakunnan työmäärä kasvoi vuosien saatossa siten, että vuosittuhannen vaihteen tienoilla se käsitteli vuosittain noin 900 lausuntopyyntöä.²²⁸

LIIKOn perustaminen paransi korvausjärjestelmää niin vahingonkärsineen, vakuutusyhtiön kuin tuomioistuinlaitoksenkin kannalta. Jos ajoneuvo vaurioitui liikennevahingossa lunastuskuntoon, syntyi helposti erimielisyyttä ajoneuvon hinnasta. LIIKO loi eri toimijoiden tekemiin hinnastoihin ja autoliikkeistä kerättyihin myyntihintoihin pohjautuvan laskukaavan, jonka avulla se määritteli auton arvon. Uusi käytäntö vähensi oleellisesti auton ”arvoriitoja” tuomioistuimissa.²²⁹

YHTEISTYÖTÄ AUTOKORJAAMOJEN KANSSA

Liikennevakuutusyhdistys ryhtyi 1960-luvulla kehittämään Autovakuutusliiton (AVL) kanssa autoalan korjaustoimintaa, mihin sitä kannustivat arkiset käytännön syyt. Suomen ajoneuvokannan kasvaessa ja liikenneonnettomuuksien lisääntyessä syntyi tarve varastoida vakuutusyhtiöiden omistukseen päätyneet lunastetut autot. Autovakuutusalan yritykset perustivat vuonna 1966 Yhteisvarasto Oy:n hoitamaan näiden ajoneuvojen säilytystä ja myyntiä. Sille rakennettiin toimitilat Espoon Juvanmalmille, ja vuonna 1968 valmistuneisiin tiloihin majoittui myös koulutuskorjaamo ja hajottamo. Purkuosien puhdistamisesta ja myynnistä tuli keskeinen osa uuden yrityksen arkea.²³⁰

Samalla liikennevakuutusosalalle syntyi uusi toimintamuoto, jota hallinnoimaan Liikennevakuutusyhdistys ja AVL perustivat 1968 Vakuutusyhtiöiden Autokorjaustoimikunnan (VAT). Sen tehtäväksi määriteltiin korjauskustannusten seuraaminen ja korjausmenetelmien kehittäminen, jotta kustannukset pysyisivät kurissa. Juvanmalmilla ryhdyttiin purkuosien kaupan ohella tekemään työvälineisiin, työaikaan ja työmenetelmiin sekä peltiosien vaihtoaikoihin liittyvää tutkimusta. Yhtenä VAT:n synnyn innoittajana oli ruotsalaisten alan yhtiöiden vuonna 1965 perustama Bilreparationskommitté.²³¹ 1980-luvun alkaessa Yhteisvaraston nimeksi vaihdettiin yhtiön toimintaa paremmin kuvaava Autovahinkokeskus Oy (AVK).²³² Liikennevakuutusyhdistyksen ja AVK:n autovakuutusasioissa tekemää yhteistyötä tehostettiin ja niiden hallinto yhdistettiin vuonna 1983 osana vakuutusalan suurta organisaatiouudistusta. Näin LVY:n toimitusjohtajasta tuli myös Autovahinkokeskuksen toimitusjohtaja.²³³

Liikennevakuutusyhdistys pyrki selkeyttämään liikennevahingoissa vaurioituneiden ajoneuvojen korjauskäytäntöjä. VAT laati vuonna 1971 yhdessä Autoalan Keskusliiton kanssa maalaushinnaston, jota päivitettiin säännöllisesti. Järjestöt sopivat muutenkin keskenään korjausperiaatteista: peltien oikaisuille ja muille korjaustoimille sovittiin oikaisuajat sekä kriteerit sille, milloin osia piti vaihtaa. Tämä järjestelmä tuli tiensä päähän 1980- ja 1990-luvun taitteen vuosina, kun kilpailulainsäädäntö kehittyi.²³⁴ Tuohon aikaan vakuutusyhtiöiden lunastamien ajoneuvojen määrä oli vuositasolla noin 15 000.²³⁵

VIHREÄ KORTTI: TURVAA ULKOMAILLA AUTOILEVILLE

Liikennevakuutusalan kansainvälistymisessä Suomi ja muut Pohjoismaat kuuluvat edelläkävijöiden joukkoon. Pohjoismaiden välille luotiin jo 1930-luvulla järjestelmä, jonka turvin autoilijat kykenivät liikennevakuutettuina matkustamaan kaikkien Pohjoismaiden välillä. Suomen ja Ruotsin liikennevakuutusalan järjestöt²³⁶ sopivat vuonna 1932 siitä, että ne antoivat maksua vastaan maasta toiseen lähteille automatkailijoille toisensa vakuutustodistuksia ja tilittivät maksut. Vastaavanlainen järjestelmä saatiin pian aikaan myös Norjan ja Tanskan alan järjestöjen kanssa.²³⁷

Tämä pohjoismainen käytäntö oli aikanaan ainutlaatuinen maailmassa. Ei siis ollut ihme, että järjestelmä toimi sotavuosien jälkeen pohjana, jolle laajempaa kansainvälistä liikennevakuutusjärjestelmää ryhdyttiin autoilun vilkastuessa kehittämään. Yhdistyneiden kansakuntien YK:n alaisen ECE:n (Euroopan talouskomission) tieliikennekomitea hyväksyi Lontoossa marraskuussa 1949 suunnitelman, jonka mukaan valtiot saattoivat tehdä kahdenkeskisiä sopimuksia liikennevakuutusten voimassaolon laajentamisesta vastavuoroisesti maittensa välillä. Liikennevakuutusyhdistys hyväksyi nämä päätökset joulukuussa 1951, ja helmikuussa 1952 Suomi ilmoitti virallisesti hyväksyvänsä Lontoon sopimuksen nimen saaneen päätösasiakirjan.²³⁸

Vakuutustodistuksen muodosta ja sisällöstä käytiin kuitenkin pitkä kädenväistö, ennen kuin kansainvälinen vakuutuskortti oli valmis. Pohjavärinsä mukaan nimensä saanut, vakuutustiedot sisältävä vihreä kortti otettiin käyttöön vuoden 1953 alussa, ja järjestelmää valvomaan perustettiin Council of Bureaux -niminen, Liikennevakuutusyhdistyksen kaltaisista kansallisten liikennevakuutusyhtiöiden muodostamista yhteenliittymistä muodostuva toimielin. Vihreä kortti -järjestelmän piirissä oli vuonna 1953 seitsemäntoista Euroopan maata.²³⁹

Suomi oli alusta lähtien vihreä kortti -järjestelmän näkyvä ja kokoaan suurempi jäsen, joka osallistui aktiivisesti Council of Bureaux'n toimintaan olemalla mukana sen hallituksessa ja toimielimissä.²⁴⁰ Vuoden 1953 loppuun mennessä kahdenkeskisiä sopimuksia oli tehty kolmentoista länsieurooppalaisen valtion kanssa, ja vuonna 1974 näiden sopimusten määrä oli noussut jo 25:een.²⁴¹

Pohjoismaissa ja Länsi-Euroopassa alkunsa saanut vihreä kortti -järjestelmä laajeni 1950- ja 1960-luvuilla asteittain rautaesiripun itäpuolelle, kun moni Itä-Euroopan kansandemokratia liittyi sen jäseneksi.²⁴² Vihreän kor-

HKM / JALMARI AARNIO



Vapaa-ajan lisääntyminen lisäsi myös autoilua. Telttoja Rastilan leirintäalueella 1970-luvulla.

tin käyttöalue laajeni 1970- ja 1980-lukujen kuluessa myös eräisiin Lähi-idän ja Pohjois-Afrikan valtioihin. Muihin maanosiin ja tietyille maantieteellisille alueille on syntynyt vastaavia ylikansallisia liikennevakuutusjärjestelmiä eli oranssin, sinisen, vaaleanpunaisen, ruskean, keltaisen ja valkoisen kortin järjestelmät.²⁴³

Vihreä kortti -järjestelmää täydensi Pohjoismaissa vuodesta 1963 lähtien pohjoismainen rajavakuutuspooli, joka myönsi vakuutuksia poolin ulkopuolisten maiden moottoriajoneuvojen kuljettajille, kun nämä tulivat pohjoismaiselle poolialueelle. Näin syntyi Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan alueilla liikkumaan oikeuttava vakuutuskortti. Tämä sopimus purkautui Tanskan liittyessä Euroopan talousyhteisö EEC:hen vuoden 1973 alussa, minkä jälkeen muut kolme Pohjoismaata perustivat vuonna 1974 uuden rajavakuutuspoolin.²⁴⁴

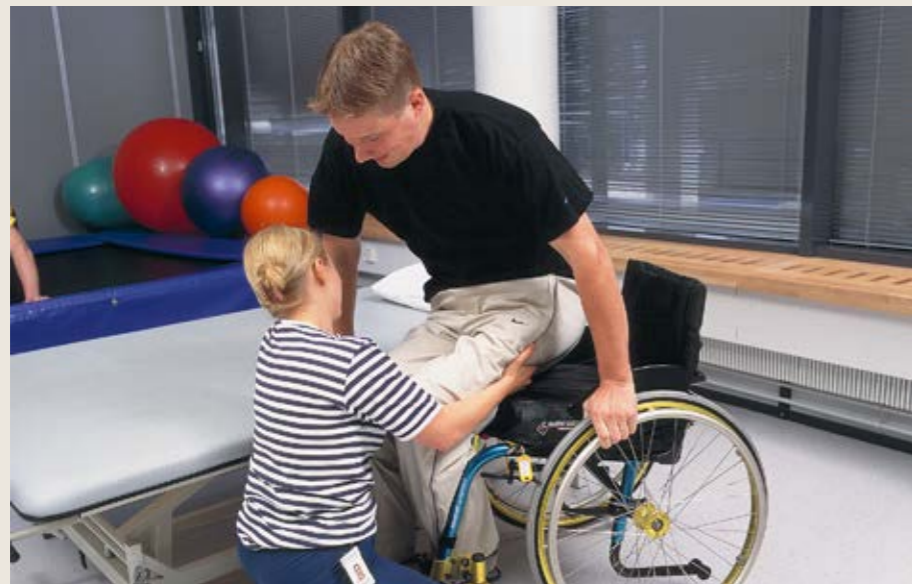
Onnettomuuden jälkeen kuntoutus

LISÄÄNTYVIEN liikenneonnettomuuksien ja niiden aiheuttamien vammautumisten olisi voinut olettaa sysäävän laajamittaisen kuntoutustoiminnan liikkeelle vauriassa maissa jo autoilun alkuvuosikymmeninä. Kuitenkin vasta toinen maailmansota uhreineen sai päättäjät eri puolilla maailmaa kiinnittämään huomiota kuntoutuksen tarpeellisuuteen.

Suomessa vuonna 1946 annettu invalidihuoltolaki ja Kansainvälisen työjärjestö ILO:n 1950-luvun puolimaissa antama suositus ”invalidien työhuollosta” olivat merkittäviä virstanpylväitä suomalaisen kuntoutuksen historiassa. Vakuutusalan kannalta merkittävä oli vuoden 1948 uusi tapaturmavakuutuslaki, johon

sisällytettiin myös vahingonkärseen oikeus ammatilliseen kuntoutukseen.²⁴⁵

Liikennevahingoissa vuosittain loukkaantuneiden ja sairaalahoitoa²⁴⁶ tarvitsevien määrä nousi 1950-luvun alusta 1960-luvun puoliväliin tultaessa reilusta kolmesta tuhannesta yli 14 000 henkeen.²⁴⁷ Kuntoutustoiminnan aloittaminen oli näin tarpeen tapaturmavakuutuksen piiriin kuuluneiden vahingonkärseiden ohella myös liikennevakuutuksen saralla. Eduskunta sääti joulukuussa 1963 lain tapaturmakorvausta saavien invalidihuollosta, ja liikennevakuutuskorvausta saavien invalidihuollosta annettiin laki heinäkuussa 1965.²⁴⁸



Liikennevahingoissa loppuikäseen vammautuneille on Suomessa maksettu korvauksia liikennevakuuttamisen alkumetreistä alkaen. Yksittäinen vakuutusyhtiö ei pysty vastaamaan näin mittavien ja pitkäkestoisten korvausten maksamisesta, joten näitä maksuja tasoittaa erillinen jakojärjestelmä.

Voittoa tavoittelematon Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus (VKK) aloitti vakuutusalan esityksestä toimintansa vuonna 1964 perustajinaan Tapaturmavakuutuslaitosten liitto ja Liikennevakuutusyhdistys. Seuraavana vuonna VKK:n toimintaan liittyi mukaan Työeläkevakuuttajat Tela.²⁴⁹

VKK:n toiminnan periaatteeksi tuli, ettei se suoranaisesti vastannut kuntoutuspalveluista, vaan välitti palveluja ja antoi kuntoutusneuvontaa. Alkuvuosina keskuksen toiminnan painopiste oli vammautuneiden kouluttamisessa uuteen ammattiin, mutta 1970-luvulle tultaessa ryhtyi edistämään heidän pikaista paluutaan työelämään työpaikkojen tukitoimien ja Kuntoutus työpaikalla -menetelmän avulla.²⁵⁰

Kun kuntoutusala alkoi 1970- ja 1980-luvuilla voimakkaasti laajentua, sai VKK kasvusta osansa.²⁵¹ VKK:n liikennevakuutuksen perusteella saamien uusien kuntoutustoimeksiantojen määrä seuraili liikennevahingoissa loukkaantuneiden määrän kehitystä. VKK:n uusien liikennevakuutuksen perusteella kuntoutettavien asiakkaiden määrä vaihteli vuosittain 200–400 hengen välillä.²⁵²

VKK:n kuntoutustoimintaa ohjasi liikennevahingoissa loukkaantuneiden osalta liikennevakuutuksen pohjautuminen täyden korvauksen periaatteeseen. Vahingonkärseen katsottiin saaneen korvauksensa vasta sitten, kun tämä oli kuntoutuksella autettu mahdollisimman hyvään työ- ja toimintakykyyn.²⁵³ Lainsäädäntöä uudistettiin vuonna 1991, jolloin kuntoutuslainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä annettiin laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta.²⁵⁴ 1990-luvun alkuvuosien kokonaisuudistus korosti kuntoutujan omaa aktiivisuutta kuntoutusprosessissa sekä lisäsi palveluntuottajien määrää.²⁵⁵ Uuteen, vuoden 2017 liikennevakuutuslakiin sisällytettiin kuntoutuksen täysimääräistä korvaamista koskevat säännökset.²⁵⁶

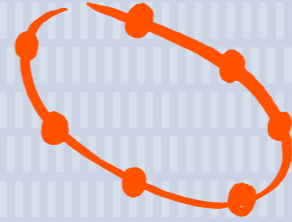
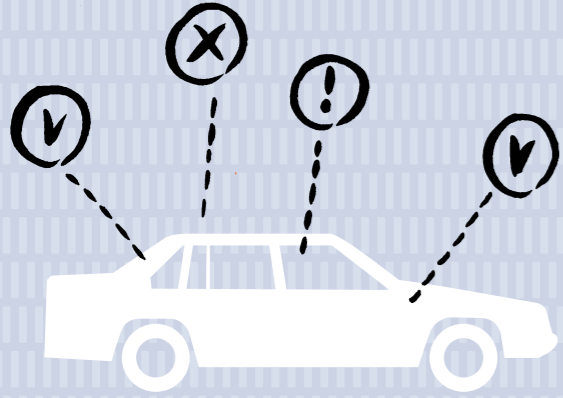
VKK:lla oli pitkään lähes monopoli-asema liikenne-, tapaturma- ja työeläkevakuutuksen perusteella annettavan kuntoutuspalvelun suunnittelussa ja ohjauksessa. Se alkoi kuitenkin menettää asemaansa kilpailun kiristymisen ja toimintaympäristön muutoksen vuoksi. VKK huolehti kaikkein vaikeimmin vammautuneiden kuntouttamisesta, ja lievemmat tapaukset jäivät muiden kuntoutustoimijoiden hoidettaviksi, minkä vuoksi VKK:n palvelut olivat vakuutusyhtiöiden mielestä liian kalliita ja potilaiden kuntoutuminen liian hidasta.²⁵⁷ Vakuutusyhtiöiden mukaan VKK:n toimiminen samanaikaisesti sekä yhdistysmuotoisena palveluntuottajana että laajemminkin vakuutuskuntoutusalan tilaaja-tuottajayhteistyön kehittäjänä synnytti myös rooliristiriidan.²⁵⁸

VKK:n kuntoutustoimeksiantojen määrä kääntyi laskuun 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla, kun vakuutusyhtiöt alkoivat lähettää asiakkaitaan suoraan kuntoutusalan palveluntuottajille ja palkata omia kuntoutusasiantuntijoitaan.²⁵⁹ Samaan suuntaan vaikutti myös vuonna 2005 voimaan tullut täkyuudistus (ks. s. 128–131), jonka seurauksena vakuutusyhtiöt ryhtyivät siirtämään sekä sairaanhoitopotilaitaan että kuntoutusasiakkaitaan omien yhteistyökumppaniensa vastuulle.²⁶⁰ VKK yritti parantaa asemaansa markkinoilla ryhtymällä itse tarjoamaan ammatillisen kuntoutuksen palveluita ja osallistumalla kuntoutujien lähiohjaukseen, mitä varten luotiin aluetoimistojen verkosto.²⁶¹

Asiakasmäärän voimakas supistuminen heikensi 2010-luvulla jo VKK:n kannattavuutta ja toimintaedellytyksiä. Toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi Vakuutuskuntoutus VKK ry:n kuntoutustoiminta siirtyi KK-Verve Oy:lle toukuussa 2018.²⁶²

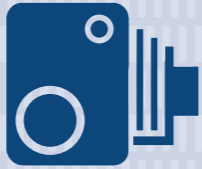
4

KANSAINVÄLISTYMISTÄ JA LISÄÄNTYVÄÄ KILPAILUA



BONUS!

5%



1990
-
2000





AJONEUVOVARKAUKSIA JA AJONESTOLAITTEITA 89

"PERINTÄÄ OVISTA JA IKKUNOISTA" 91

LAASTARIVERO 92

OSAKSI SISÄMARKKINOITA 95

KILPAILUN VOIMA 98

LIIKENNEVAKUUTUS YHDENTYVÄSSÄ EUROOPASSA 100

UUSI BONUSJÄRJESTELMÄ 101

YHDISTYKSESTÄ KESKUS 103

LIIKENNEVAHINKOLAUTAKUNTA KORVAUSKÄYTÄNTÖJÄ LUOMASSA 105

AUTOMALLITUTKIMUKSESTA MAAILMANMAINETTA 107

VAKUUTUKSET SÄHKÖISTYVÄT 110



VAKUUTUKSENOTTAJAN MARKKINOILLA 112



AJONEUVOVARKAUKSIA JA AJONESTOLAITTEITA

Suomalainen liikenne vilkastui ja moottoriajoneuvojen määrä kasvoi 1980-luvun loppuun asti, mikä käänsi liikennevahingoissa loukkaantuneiden ja kuolleiden tilastokäyrät uuteen nousuun. Kasinotalouden vuosina vapaaehtoiset autovakuutukset tekivät hyvin kauppansa, ja liikennevakuutusten määrä seuraili tarkkaan ajoneuvokannan kehitystä.

1990-luvun ankara talouslama pudotti kuitenkin pian monet autoilijat syvään rotkoon. Liikenteen kasvu pysähtyi, ja uusien autojen kauppa hiljeni vuonna 1991 kolmanneksella edellisvuodesta.²⁶³ Talouslaman aiheuttama ennätystyöttömyys vähensi liikennesuoritteita merkittävästi. Lisäksi Neuvostoliiton ja Itä-Euroopan sosialistihallintojen romahtaminen sekoittivat liikenneoloja entisestään, kun Venäjältä ja itsenäistyneistä Baltian maista pääsi nyt vapaasti matkustamaan Suomeen. Autovarkauksien määrä kasvoi ja toiminta ammattimaistui. Varastetut autot päätyivät yhä useammin ulkomaille.²⁶⁴

Autovarkauksien torjuntatyölle oli kipeästi tarvetta. Suomessa anastettiin vuonna 1993 yhteensä 23 780 autoa, ja 34 580 autosta varastettiin radio tai muita varusteita. Autovarkaat aiheuttivat tuona vuonna myös pari tuhatta liikenneonnettomuutta. Autovarkaan elämä oli vielä tuolloin verrattain helppoa: suurin osa autokannasta oli peräisin 1980-luvulta, jolloin autojen lukot olivat heppoisia eikä ajonestolaitteista ollut tietoaakaan. Auto saatettiin varastaa hetken mielijohteesta huviajelua varten tai muiden rikosten tekovälineeksi.²⁶⁵ Pientä lohtua varastetun auton omistajalle toi tieto, ettei ajoneuvoa luvatta käytettäessä sattuneesta liikennevahingosta maksettu korvaus vaikuttanut vakuutuksenottajan bonuksiin.²⁶⁶



Huoltoasema 1980-luvulla. Punainen auto on eksoottinen Ford Galaxie, taksi turvallisempi ja tylsempi Volvo 244.

Liikennevakuutuskeskukseen kuulunut Vakuutusyhtiöiden Autokorjaus-toimikunta VAT pyrki estämään autovarkauksia parantamalla yhteistyötä poliisin, tullin ja rajaviranomaisten kanssa sekä kehittämällä varastettujen autojen palautustoimintaa. Venäjän vastaisella rajalla tehostettiin valvontaa: Suomen itärajalta pysäytettiin yksistään vuonna 1994 noin 50 ulkomailla rekisteröityä varastettua autoa sekä useita kymmeniä Suomessa varastettuja autoja.²⁶⁷

Vakuutusyhtiöt, autoalan järjestöt ja viranomaiset esittivät jo 1990-luvun alussa ajonestolaitteita autojen vakiovarusteiksi. Koska ajonestojärjestelmä nosti auton hintaa, oli sellainen vielä 1990-luvun alkupuolella vakiovarusteena vain muutamissa kalleimmissa Suomeen tuotavissa malleissa.²⁶⁸ VAT käynnisti vuosikymmenen alussa autovarkauksien estolaitteiden tutkimustyön ja osallistui siihen 1990-luvun jälkipuoliskolla myös eurooppalaisten vakuutusyhtiöiden yhteiselimen CEA:n (nykyinen Insurance Europe) kautta.²⁶⁹

Ajoneuvovarkauksien vastainen työ alkoi tuottaa toivottuja tuloksia pienellä viiveellä. Kansainvälisen yhteistyön tuloksena autotehtaat ryhtyivät vuosina 1995–1996 varustamaan uudet autot CEA:n vaatimukset täyttävillä ajonestolaitteilla.²⁷⁰ Elektroninen ajonestolaite tuli Suomessa pakolliseksi varusteeksi uusiin autoihin vuonna 1998.²⁷¹

Autovarkauksien tilastot kääntyivät nopeasti laskuun. Vuosi 1999 jäi Euroopan autovarkauksien huippuvuodeksi, jolloin varkauksia tehtiin peräti 1,2 miljoonaa. Suomessa trendi oli jo laskeva, sillä kyseisenä vuonna ilmoitettiin varastetuksi 15 346 autoa tai moottoripyörää. Lasku kiihtyi uudella vuosittain alle viisi tuhatta. Autovarkauksien sijaan rikollisia kiinnostavatkin nykyään enemmän autojen arvokkaat osat ja autoissa säilytettävät tavarat.²⁷²

”PERINTÄÄ OVISTA JA IKKUNOISTA”

Liikennevakuutus ja muu kansalaiselle taloudellista perusturva antava pakollinen vakuuttaminen loivat vuosikymmenten mittaan suomalaisille vakuutusmarkkinoille kannustimen kehittyä lisäturvan tarjoajiksi. Kun perusturva oli varmistettu ja keskimääräinen ansiotasoa nousi 1990-luvun alkuvuosiin saakka, saattoi yhä useampi parantaa yksilöllistä vakuutusturvaansa.²⁷³ Vapaaehtoinen autovakuutus oli jo 1980-luvulla ollut tällainen varsin monen suomalaisen valitsema lisäturva (ks. s. 73–74).

Tähän kehitykseen tuli pian monivuotinen katkos. Vakuutusala ajautui 1980-luvun lopulla talousvaikeuksiin, jotka johtivat 1990-luvun alun lama-vuosina yritysfuusioihin ja omistuspohjien muutoksiin. Keskinäinen Vakuutusyhtiö Varma fuusioitiin Pohjolaan vuoden 1993 lopussa ja Teollisuusvakuutus Sampoon. Kansa-yhtiöt ajautuivat konkurssiin lukuun ottamatta Vahinko-Kansaa, joka siirtyi vuonna 1994 Sammon omistukseen. Fuusiot johtivat alan keskittymiseen sekä kilpailun kiristymiseen jäljelle jääneiden yhtiöiden kesken. Erityisesti vahinkovakuutusyhtiöiden tulos heikkeni, koska korvausmenot kasvoivat maksutuloa enemmän eikä sijoitustuotoistakaan ollut apua pörssien sukeltaessa.²⁷⁴

Syvä taantuma vaikutti voimakkaasti myös liikennevakuutukseen. Autoilun väheneminen pienensi liikenneonnettomuuksien määrää, mutta samalla myös liikennevakuutusten määrät supistuivat.²⁷⁵

Lamavuodet ajoivat monet kotitaloudet ahtaalle, ja toisinaan liikennevakuutuksen maksamisestakin piti tinkiä. Liikennevakuutusyhdistyksen

lakisääteisiin tehtäviin kuului laiminlyötyjen liikennevakuutusmaksujen karhuaminen eli hyvikeperintä. Autorekisterikeskus ilmoitti yhdistykselle vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntitapaukset, joita oli normaalioloissa vuosittain kymmeniä tuhansia, ja Liikennevakuutusyhdistys huolehti perinnästä. Pitkän työuran Liikennevakuutuskeskuksessa tehnyt Janne Jumppanen työskenteli 1990-luvun alkuvuosina yhden työtöverin kanssa vakuuttamattomien ajoneuvojen maksujen perinnän parissa. Kesällä 1992 perintäpuoli oli hukkumassa työhön: ”Kaikki alkoi räjähtää käsiin, perintää tuli ovista ja ikkunoista”, on Jumppanen muistellut. Henkilökuntaa ryhdyttiin lisäämään perintätyöhön siten, että laman viimeisinä vuosina tehtävästä huolehti jo neljätoista työntekijää. Työn paljouden ohella urakkaan antoivat oman sävynsä vakavassa talousahdingossa olleiden asiakkaiden yhteydenotot.²⁷⁶

Talouslama väistyi vähitellen 1990-luvun jälkipuoliskolla, kun Suomen vienti alkoi kasvaa ja kotimarkkinat seurasivat muutaman vuoden viiveellä perässä.²⁷⁷ Uuden talouskasvun aikana yksilölliseen vakuuttamiseen – kaskovakuutus mukaan lukien – kannustivat lamavuosina tehdyt sosiaaliturvan leikkaukset ja sopeutustoimet sekä lisäleikkausten uhka.²⁷⁸ Laman jälkeen moottoriajoneuvokanta alkoi uudelleen kasvaa, ja kahden miljoonan henkilöauton raja rikkoutui vuonna 1998. Näin vapaaehtoinen ajoneuvovakuutus jatkoi yleistymistään. Samalla myös liikennevakuutusten määrä kääntyi hitaaseen nousuun ylittäen kolmen miljoonan vakuutuksen rajapyykin vuonna 1997.²⁷⁹

LAASTARIVERO

Vakuutusala joutui maksajaksi, kun 1990-luvun alkuvuosien lama ajoi valtion pahoihin talousvaikeuksiin. Säästösyistä valtio ryhtyi siirtämään tehtäviä kuntien vastuulle. Kuntien valtionosuusjärjestelmää muutettiin radikaalisti vuonna 1993 lisäämällä kuntien tehtäviä ja päätösvaltaa, millä haluttiin lisätä toimintojen taloudellisuutta ja tehokkuutta.²⁸⁰ Kunnat saivat järjestää keskeiset palvelut haluamallaan tavalla ja oikeuden päättää valtionosuuksien kohdentamisesta.²⁸¹ Tällainen järjestelmä oli aiempaa alttiimpi valtionapuleikkauksille, ja kuntien yleisiin valtionosuuksiin tehtiinkin asiakasmaksuihin liittyviä vähennyksiä.²⁸²

Vakuutusyhtiöt joutuivat paikkaamaan terveydenhuollon rahoitukseen syntyntä aukkoa. Vuodesta 1993 lähtien vakuutuslaitokset maksoivat vuosittain Kansaneläkelaitokselle sairaanhoitomaksua korvauksena siitä hoi-



Vantaalla järjestetty liikenneturvallisuustempaus keräsi runsaasti yleisöä vuonna 1992.



Autot täyttävät Huopalahdentien vuonna 1999.

dosta, jota julkinen terveydenhuolto antoi työtapaturomissa ja liikenneonnettomuuksissa vammautuneille potilaille lakisääteisen tapaturma- ja liikennevakuutuksen perusteella.²⁸³ Sairaanhoidomaksun perimisestä päätettiin aina vuodeksi kerrallaan. Vakuutusosalalla lempinimen laastariverosaaneen maksun suuruus oli ensimmäisenä vuonna liikennevakuutuksen osalta 177 miljoonaa markkaa (nykyrahassa noin 44,1 miljoonaa euroa), ja myöhemmin 1990-luvulla se vaihteli noin 130–160 miljoonan markan välillä (nykyrahassa noin 32–42 miljoonaa euroa).²⁸⁴

Sosiaali- ja terveysministeriössä oli halua siirtää kunnallisen terveydenhuollon kustannuksia suoremmin liikennevakuutukseen siten, että vakuutusyhtiöt korvaisivat asiakasmaksun lisäksi täysimääräisesti kaikki sairaanhoidon tuottamisesta aiheutuvat kustannukset. Vakuutusala kritisoi ajatusta voimakkaasti. Sen mukaan tällainen täyskustannusvastuu lisäisi eriarvoisuutta ja sairaanhoidon eriytymistä, koska vakuutusmaksut nousisivat merkittävästi ja vakuutusyhtiöt ryhtyisivät perustamaan omia sairaaloitaan. Liikennevakuutusyhdistyksen toimitusjohtaja Pentti Ajo puolusti vuonna 1992 silloista järjestelmää kansalaisten tasa-arvolla: ”Liikennevahinko- ja tapaturmapotilaille tulee olla jatkossakin oikeus saada tasavertaiset sairaanhoitoon liittyvät palvelut – ja yhteiskunnan velvollisuus on antaa ne.”²⁸⁵

Vakuutusyhtiöt olivat myös joutua välikädeksi, kun valtiolta esitti vuonna 1993 osana autoveron alennusta autoilijoilta perittävän käyttömaksun käyttöönottoa. Ajatus ei ollut uusi, sillä valtio oli vuonna 1976 rahapulassaan kerännyt kertaluonteisesti kaikista liikenteessä yksityiskäytössä olleista henkilöautoista kokonaispainoon perustuvan käyttömaksun. Uusi maksu olisi karhuttu liikennevakuutusmaksujen yhteydessä. Vakuutusala onnistui kuitenkin perustelemaan päättäjille, että menettely aiheuttaisi ongelmia ja ettei liikennevakuutusmaksuihin kannattanut kohdistaa varsinaiseen maksuun kuulumatonta rasiitusta. Vuosittaiseksi ajoneuvoveroksi jalostunut uusi maksu päätettiin vuodesta 1994 lähtien periä suoraan autoilijoilta.²⁸⁶ Autoliiton kiivaasti vastustaman veron suorittaminen osoitettiin aluksi 1970-luvun tapaan liimaamalla veromerkki auton tuulilasiin, mutta tavasta luovuttiin vuoden 1996 jälkeen.²⁸⁷

OSAKSI SISÄMARKKINOITA

■ uroopan poliittisen kartan mullistuminen 1980- ja 1990-lukujen taitteessa toimi taustavoimana suomalaisen liikennevakuuttamisen muutoksille. Neuvostoliitto ja Itä-Euroopan sosialistihallinnot romahtivat, ja läntisen Euroopan maat alkoivat suunnitella yhteismarkkina-alueita, jolla tavarat, palvelut, pääomat ja työvoima liikkuisivat vapaasti. Vanhoista ulkopoliittisista rasitteistaan vapautunut Suomi oli halukas osallistumaan tähän hankkeeseen. Vuonna 1992 Euroopan yhteisön (EY) kaksitoista jäsenvaltiota ja Sveitsiä lukuun ottamatta kaikki Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) jäsenet – siis myös Suomi – neuvottelivat sopimuksen Euroopan talousalueesta (ETA), joka astui voimaan vuoden 1994 alussa.²⁸⁸

Samanaikaisesti ETA-neuvottelujen kanssa eteni myös Euroopan yhteisön hanke tiivistää yhteistyötään perustamalla talous- ja rahaliiton muodostamiseen tähtäävä Euroopan unioni (EU). Suomi aloitti jäsenyysneuvottelut Euroopan yhteisöjen kanssa helmikuussa 1993 samaan aikaan kuin Ruotsi ja Itävalta.²⁸⁹ Unionin perustava Maastrichtin sopimus astui voimaan marraskuussa 1993, ja Suomesta, Ruotsista ja Itävallasta tuli EU:n jäseniä vuoden 1995 alussa.²⁹⁰



LEHTIKUVA/ SOLE KALLIO

Vuoden ruuhkahuippu osuu juhannukselle. Ruuhkaa nelostiellä Mäntsälän kohdalla juhannuksena 1999.

Kilpailun ja kaupankäynnin rajoituksia purkava sekä kaikenlaista vapautta liikkuvuutta edistämään pyrkivä Euroopan integraatio johti väistämättä muutoksiin suomalaisessa, puhtaan kansallisella pohjalla ja vakuutusyhtiöiden kiinteän yhteistyön voimin toimineessa liikennevakuutusjärjestelmässä. ETA-sopimuksen voimaantumisen seurauksena liikennevakuutuslaki ja -asetus saatettiin vuonna 1993 vastaamaan sopimuksen määräyksiä.²⁹¹

Uudistettu liikennevakuutuslaki paransi jossakin määrin suomalaisten liikennevakuutusturvaa. Omaisuusvahingosta maksettava enimmäismäärä nousi 1,8 miljoonasta markasta 20 miljoonaan markkaan (nykyrahassa noin 5 miljoonaa euroa) ja tuottamusrajoitus kivun ja säryn korvaamisessa poistettiin. Lakimuutos mahdollisti lisäksi vakuutusmaksun korottamisen niiden ajoneuvojen osalta, joita oli käytetty liikenteessä seisonta-aikana.²⁹² Liikennevakuutus tuli voimaan koko ETA-sopimusalueella; näin Suomen liikennevakuutus muuttui voimassaoloalueensa osalta kansainväliseksi muiden ETA-alueen maiden liikennevakuutusten tavoin.²⁹³ Lakimuutosten yhteydessä Liikennevakuutusyhdistyksen nimi muutettiin vuonna 1994 Liikennevakuutuskeskukseksi (LVK).²⁹⁴

Suomen tultua osaksi EU:n sisämarkkinoita saattoivat ulkomaiset vakuutusyhtiöt aloittaa toimintansa Suomessa ja myöntää vakuutuksia perustamatta tänne sivuliikettä.²⁹⁵ Ensimmäiset ulkomaiset vakuutusyhtiöt liittyivät vuoden 1995 aikana Liikennevakuutuskeskuksen jäseniksi, koska liikennevakuutuslaki velvoitti ne osallistumaan keskuksen harjoittamaan yhteistyöhön ja sen kustannuksiin.²⁹⁶ Muutos herätti vakuutusosalalla ja LVK:ssa pohdintoja siitä, kiinnostuisivatko kansainväliset liikennevakuuttajat Suomen markkinoista. Mitään suurta ulkomaalaisten vakuutusyhtiöiden mairinnousua ei kuitenkaan tapahtunut markkinoiden pienuuden ja erikoislaatuisuuden vuoksi.²⁹⁷

Euroopan unionin jäsenyys merkitsi lisätyötä suomalaisille vakuutusjuristeille, sillä EU:n liikennevakuutusdirektiivit tuli sovittaa yhteen eli implementoida kansallisen lainsäädännön kanssa. Direktiivit asettavat vähimmäisvaatimukset EU-maissa toimiville lakisääteisille liikennevakuutusjärjestelmille. Ne juontavat juurensa viidentoista eurooppalaisen maan vuonna 1959 Strasbourgissa tekemään sopimukseen liikennevakuutukselle asetettavista tavoitteista. Sopimuksen mukaisesti silloisen Euroopan talousyhteisön (EEC) piirissä ryhdyttiin seuraavina vuosikymmeninä yhtenäistämään kansallisia liikennevakuutuksia.²⁹⁸

EU-direktiivien implementointi tuotti lähinnä lakitekniisiä ongelmia, koska suomalainen liikennevakuutuslainsäädäntö oli jo valmiiksi varsin kattava.

”Meillä oli aika lailla valmis pöytä, asiat piti vain harmonisoida käsitteellisesti ja näyttää, että Suomi on aika lailla valmis maa,” on LVK:n pitkäaikainen toimitusjohtaja Pentti Ajo todennut.²⁹⁹ Tavallinen liikenteenkäyttäjä ei siis juuri huomannut EU-jäsenyyden liikennevakuutukseen tuomia muutoksia.

Liikennevakuutuskeskus sai myös uusia kansainvälisiä velvoitteita, ja eräät sen perinteisistä tehtävistä määriteltiin ETA- ja EU-jäsenyyksien seurauksena direktiivien termein. Keskus alkoi toimia Suomessa EU-direktiivien mukaisena kansallisena toimistona ja takuurahastona, jollaisia tehtäviä LVK oli tosiasiaassa hoitanut jo vuosikymmeniä. Takuurahastona LVK hoiti vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaukset.³⁰⁰

EU:n neljännen, vuonna 2002 voimaan tulleen liikennevakuutusdirektiivin myötä Liikennevakuutuskeskuksesta tuli lisäksi tietokeskus sekä osa direktiivin mukaan luotua korvaukselinjärjestelmää. Ulkomailta onnettomuuteen joutunut saattoi vastedes LVK:n tietopalvelusta selvittää, mikä taho edusti direktiivin mukaisena korvausestajana onnettomuuden korvaavaa vakuutusyhtiötä Suomessa. Jos korvausestajaa ei ollut tai jos ulkomalainen vakuutusyhtiö ei vastannut yhteydenottoihin, toimi LVK direktiivin mukaisena korvaukselimenä. Keskus maksoi tällöin korvaukset ja perine takaisin Euroopassa toimivilta sisarjärjestöiltään, jotka vuorostaan yrittivät periä korvauskustannukset kyseiseltä vakuutusyhtiöltä.³⁰¹

Liikennevakuutuksen pakollisen luonteen vuoksi vahingonkärsineelle kuuluvat korvaukset eivät voi jäädä maksamatta siksi, että vakuutuksen myynyt yhtiö tekee konkurssin.³⁰² Sen vuoksi työeläkevakuutukseen lakisääteisesti kuulunut yhteistakuun periaate tuli Euroopan unioniin liittymisen myötä käyttöön myös suomalaisessa liikennevakuutusjärjestelmässä. Periaatteen mukaan yksittäisen suomalaisen vakuutusyhtiön joutuessa maksuvaikeuksiin ja selvitystilaan muut yhtiöt sitoutuvat huolehtimaan pulaan joutuneen yhtiön taloudellisista vastuista. Liikennevakuutuskeskus huolehtii vakuutusyhtiön selvitystilasta ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle. Selvitys- tai konkurssipesä jatkaa toimintaansa ja tekee LVK:n kanssa yhteistyötä.³⁰³

EU-jäsenyys muutti myös vakuutusalan asiakkaiden kuluttajansuojaa. Vakuutuslainsäädäntöä uudistettiin 1990-luvun puolivälissä EU-direktiivit huomioon ottaen, mikä sälytti vakuutusyhtiöille entistä ehdottomamman ja laajemman vastuun kuluttajille annettavista tiedoista. Vakuutusyhtiöi-

den tiedonantovelvollisuus korostui muutenkin uudistuksen myötä, ja yhtiöiden oli korjattava vakuutusehtojaan, esitteitään ja työtapojaan sen mukaisesti.³⁰⁴

KILPAILUN VOIMA

Suomalainen liikennevakuutusjärjestelmä koki muitakin merkittäviä muutoksia, kun Suomen taloudellinen integroituminen Eurooppaan ja markkinatalouden globaali voittokulku päättivät talouselämän tiukan sääntelyn aikakauden. 1980-luvun jälkipuoliskolle saakka Suomen taloudelle olivat olleet leimaa-antavia kartellit, monopolit ja yleinen hintasääntely.³⁰⁵ Niiden tilalle tuli usko taloudellisen kilpailun voimaan: kilpailu haluttiin ulottaa kaikkeen taloudelliseen toimintaan niin kansantalouden yksityisellä kuin julkisellakin sektorilla. Laki kilpailun rajoituksista tuli Suomessa voimaan vuonna 1988.³⁰⁶

Kilpailulainsäädännön uudistamisen yhteydessä perustettiin Kilpailuvirasto. Se käynnisti välittömästi kartelliprojektin, jonka tarkoituksena oli poistaa kilpailijoiden hintayhteistyö toimialajärjestöissä. Saman alan yritysten tariffiyhteistyö oli kilpailulainsäädännön mukaan kilpailua rajoittavaa kartellitoimintaa, jolla sovittiin yhteisistä hinnoista ja maksuista. Kartelliprojektin tuloksena yli sata toimialajärjestöä luopui vuoteen 1993 mennessä hintasuosituksistaan.³⁰⁷

Myös liikennevakuutuksen yhtenäisen tariffi- ja bonusjärjestelmän ylle alkoi kasautua mustia pilviä järjestelmän kartellimaisen luonteen vuoksi. Monet vakuutusalan lajiyhdistysten toimintatavoista katsottiin kartellimaisiksi, ja näitä yhdistyksiä ryhdyttiin lakkauttamaan.³⁰⁸ Liikennevakuutuksen tariffijärjestelmää suojeli kuitenkin pitkään sen lakisäätely, jonka mukaan sosiaali- ja terveysministeriö vahvisti vuosittain vakuutusmaksujen perusteet Liikennevakuutusyhdistyksen esityksestä.³⁰⁹

Liikennevakuutuskeskuksen vuonna 1994 voimaan astunut, ETA-sopimuksen huomioon ottanut sääntöasetus antoi alkutahdit liikennevakuutuksen kartellimaisen yhteistariffin purkamiselle. Asetuksessa ei enää kehoitettu jäsenyhtiöitä välttämään ”sellaista keskinäistä kilpailua, joka oli omiaan korottamaan vakuutuksen hoitokustannuksia”.³¹⁰ Suomen liittyminen Euroopan unionin jäseneksi vuoden 1995 alussa kumosi lopullisesti liikennevakuutusyhtiöitä sitoneet yhteistariffit ja vapautti kilpailun, kun vakuutusmaksuperusteiden ennakkovahvistuksesta luovuttiin. Samalla lakkautettiin

LEHTIKUVA / SANTERI VIINAMÄKI



Mopootot hyväksyttiin Suomessa tieliikenteeseen vuonna 1998, ja niitä saa ajaa kevytmootoripyörän A1-ajokortilla. Liikenteessä mopootot rinnastetaan kuitenkin henkilöautoihin, joten kevyen liikenteen väylille on lisätty täsmäntäviä lisäkilpiä.

myös LVK:n jo ennen vuoden 1960 liikennevakuutuslakia perustettu tariffijaosto.³¹¹ Liikennevakuutuslakiin tehdyn samanaikaisen muutoksen seurauksena myös liikennevakuutusalan yhteisten sitovien vakuutusehtojen laatiminen päättyi.³¹²

Liikennevakuutuslalla siirryttiin viitetariffiin, jonka sosiaali- ja terveysministeriö edelleen vahvisti. Siitä myönnettiin yhtiökohtaisesti alennusta riippuen kunkin yhtiön hoitokuluista ja sijoitustuloista. Maksut määräytyivät siis tästä lähtien yhtiökohtaisesti, mikä merkitsi kilpailun kiristymistä.³¹³ Samalla liikennevakuutusmaksujen laskentaperiaatteet hajaantuivat kilpailun vaikutuksesta. Aikaisemmin maksut oli laskettu Liikennevakuutusyhdistyksessä, ja kaikilla vakuutusyhtiöillä olivat olleet käytössä samat laskentaperiaatteet.³¹⁴

Kokonaan ennakkovahvistuskäytännöstä ei kuitenkaan luovuttu, sillä sosiaali- ja terveysministeriön tehtävänä oli edelleen valvoa, että kunkin vakuutusyhtiön tarjoaman liikennevakuutuksen ehdot olivat lain mukaiset. Siksi liikennevakuutuksen yhtiökohtaiset vakuutusehdot oli yhä ennen niiden käyttöönottoa toimitettava ministeriölle tiedoksi. Ministeriö saattoi myös vaatia, että vakuutusyhtiö toimitti sille selvityksen niistä vakuutusmaksujen perusteista, lomakkeista sekä muista asiakirjoista, joita yhtiö käytti

asioidessaan vakuutuksenottajien kanssa.³¹⁵ Sosiaali- ja terveysministeriö saattoi edelleen antaa vakuutusmaksujen alennuksiin ja korotuksiin liittyviä määräyksiä, eli ministeriöllä oli yhä halutessaan sanansa sanottavana bonusjärjestelmää kehitettäessä.³¹⁶

LIIKENNEVAKUUTUS YHDENTYVÄSSÄ EUROOPASSA

Neuvostoliiton hajottua 1990-luvun alussa uudelleen itsenäistyneet Baltian maat sekä Ukraina ja Valko-Venäjä ryhtyivät rakentamaan omia liikennevakuutusjärjestelmiään. Suomalaiset autoilijat kiinnostuivat tuolloin automatkailusta Via Balticaa eli Baltian maiden läpi avautunutta uutta reittiä pitkin Keski-Eurooppaan. Turvattomuuden tunne vähensi kuitenkin innostusta, koska monet vakuutusyhtiöt rajoittivat kaskovakuutuksien voimassaoloa entisten itäblokin maiden alueella.³¹⁷

Liikennevakuutusyhdistys tarjosi Baltian maille, Ukrainalle ja Valko-Venäjälle konsulttiapua, kun ne olivat 1990-luvun alkuvuosina liittymässä vihreä kortti -järjestelmään.³¹⁸ Avun turvin kohdemaille rakennettiin sellaiset lakisäateiset liikennevakuutusjärjestelmät, että ne soveltuivat yhteen Pohjoismaiden ja muun Euroopan järjestelmien kanssa.³¹⁹ Suomelle läheisimmässä Virossa liikennevakuutuslaki tuli voimaan heinäkuussa 1993, ja samalla Viro tuli eurooppalaisen liikennevakuutusjärjestelmän piiriin. Viron liikennevakuutus oli siitä lähtien voimassa niin Suomessa kuin muissakin vihreä kortti -järjestelmään kuuluvissa maissa.³²⁰ Muut Baltian maat sekä Ukraina ja Valko-Venäjä liittyivät vihreä kortti -järjestelmään yksi kerrallaan vuoteen 2003 mennessä, mutta Venäjä tuli siihen mukaan vasta vuonna 2009.³²¹

Euroopan yhdentyminen toi tullessaan muitakin etuja suomalaisille Euroopassa matkustaville autoilijoille. Pohjoismainen rajavakuutuskortti (ks. s. 83) yhdistettiin vuonna 1992 vihreään korttiin siten, että kortti oli voimassa koko ETA-sopimusalueella sopimuksen tultua voimaan. Tanska palasi rajavakuutusyhteistyöhön vuonna 1994, jolloin perustettiin uusi rajavakuutuspooli neljän Pohjoismaan kesken.³²² Suomen liikennevakuutuslakiin vuonna 1993 tehdyn muutoksen seurauksena suomalaisessa ajoneuvossa olleiden liikennevakuutusturva parani Euroopan talousalueen maissa sattuneissa liikennevahingoissa. Suomalainen liikennevakuutus kattoi siitä lähtien Suomessa pysyvän kotipaikan omaavan moottoriajoneuvon kuljettajan, matkustajan, omistajan ja haltijan henkilövahinkosuojan koko ETA-alueella.³²³

HKM/KARI HAKU



Huollettu auto on turvallisempi auto. Helsinkiläishuoltamo vuonna 2001.

UUSI BONUSJÄRJESTELMÄ

Liikennevakuutuksen 1970-luvun alkuvuosina vakiintunut bonusjärjestelmä (ks. s. 68) tarjosi vakuutuksenottajalle mahdollisuuden pienentää vakuutusmaksujaan tavalla, joka soti järjestelmän perusajatusta vastaan. Autoilija, joka oli vahinkohistoriansa perusteella sijoitettu kahteen ylimpään lisämaksuluokkaan, siirtyi vakuutusyhtiötä vaihtamalla halvempaan, uuden vakuutuksenottajan U-luokkaan.³²⁴ Bonusjärjestelmän kaikenlaisia väärinkäyttöä oli jo vuodesta 1967 lähtien yritetty estää niin sanotun mustan listan avulla. Vakuutusyhtiöt lähettivät Vahinkovakuutuksen tilastokeskukselle luettelot niistä vakuutuksenottajista, jotka oli sijoitettu korkeimpaan 50 %:n malusluokkaan. Liikennevakuutusyhdistys kokosi tiedoista listan, joka lähetettiin kaikkiin vakuutusyhtiöihin.³²⁵

Porsaanreiän tukkimiseksi liikennevakuutuksen bonusjärjestelmää muutettiin vuonna 1991 Liikennevakuutusyhdistyksen esityksestä. Uudistuksessa luovuttiin malusluokista ja otettiin käyttöön kokonaan uusi järjestelmä, jossa uudelle vakuutukselle annettiin lähtötilanteessa 0 % bonus. Bonus nousi ensimmäisenä vuonna kymmenen prosenttiyksikköä ja sen jälkeen viisi prosenttiyksikköä jokaisen vahingottoman vuoden perusteella siten, että korkein bonus oli 70 %.³²⁶

Uusi 17 luokkaa sisältänyt bonusjärjestelmä rakentui näin seuraavanlaiseksi³²⁷:

Bonusluokka	Vakuutusmaksu prosentteina perusmaksusta	Alennusprosentti (bonus)
M	100	0
K	100	0
U (uusi vakuutus)	100	0
0	95	5
1	90	10
2	85	15
3	80	20
4	75	25
5	70	30
6	65	35
7	60	40
8	55	45
9	50	50
10	45	55
11	40	60
12	35	65
S	30	70

Suomen lakisääteinen, kaikille vakuutusyhtiöille yhteinen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä alkoi vapautuvan kilpailun ja yhdentyvän Euroopan oloissa saada osakseen yhä enemmän kritiikkiä. Euroopan komissio kiinnostui suomalaisesta järjestelmästä 1990-luvun puolivälissä, ja samoihin aikoihin myös Kilpailuvirasto esitti pakollisen bonusjärjestelmän poistamista liikennevakuutusjärjestelmästä.³²⁸

Kilpailuviraston mielestä bonusjärjestelmä oli keskeinen liikennevakuutusmaksuun vaikuttava tekijä, ja sosiaali- ja terveysministeriön bonusjärjestelmää koskevat ehdottomat määräykset estivät kilpailun yksityistalouksille myönnettävien liikennevakuutusten bonuksilla. Pakollinen bonusjärjestelmä yhtenäisti liikennevakuutuksen hintoja ja vähensi näin kilpailua liikennevakuutusmarkkinoilla. Kilpailuviraston STM:lle tekemä aloite ei kuitenkaan aiheuttanut ministeriössä toimenpiteitä.³²⁹

Liikennevakuutuskeskus asettui vuonna 1996 toimitusjohtajansa Pentti Ajon johdolla puolustamaan suomalaista bonusjärjestelmää. Ajon mukaan järjestelmä paransi kuluttajansuojaa, sillä se mahdollisti ja helpotti hintavertailuja yhtiöiden välillä. Toimitusjohtajan mielestä jonkinlainen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä oli muutenkin asiakkaan näkökulmasta tarpeen, koska ilman sitä yksilöllisen vahinkokehityksen huomioon ottamisesta ei vakuutusmaksua määrättäessä olisi ollut takeita.³³⁰

YHDISTYKSESTÄ KESKUS

Liikennevakuutusyhdistyksen nimenmuutos Liikennevakuutuskeskukseksi vuonna 1994 tapahtui toimitusjohtaja Pentti Ajon esityksestä. Vanha nimi oli hänen mielestään harhaanjohtava ja loi mielikuvan aatteellisesta yhdistyksestä, jolla ei ollut viranomaistehtäviä. Uusi nimi kertoi, että kyseessä oli julkinen ja julkisoikeudellinen organisaatio. ”Kyse oli paljolti LVK:n julkisuuskuvan selkiyttämisestä ja asemoimisesta”, on Ajo myöhemmin todennut. Potilasvakuutusyhdistys muutettiin samasta syystä Potilasvakuutuskeskukseksi, ja muitakin vastaavia nimenmuutoksia tehtiin vakuutusalan kentässä.³³¹

Nimenmuutos oli perusteltu senkin vuoksi, että ETA- ja EU-jäsenyydet sekä niitä seurannut liikennevakuutuslain uudistaminen muuttivat merkittävällä tavalla Liikennevakuutuskeskuksen roolia liikennevakuutusjärjestelmässä. Vielä 1980-luvulla Liikennevakuutusyhdistys oli toiminut vakuutusyhtiöiden edunvalvojana ja ”alan nyrkkinä”, joka hoiti suhteet muihin alan kansallisiin toimijoihin. Vakuutusyhtiöiden LVK:n kautta harjoittama yhteistyö muutti nyt luonnettaan, sillä keskuksen tekemät päätökset eivät enää 1990-luvun puolivälissä lähtien yhtä ehdottomasti sitoneet jäsenyhtiöitä. Myös yhteinen päätöksenteko hankaloitui, kun yhtiöiden välinen kilpailu korostui yhteistyön sijaan.³³²



2000-luvulle siirryttäessä Suomessa oli yli 2,1 miljoonaa henkilöautoa, eli 0,4 autoa jokaista suomalaista kohti. Itäkeskuksen kauppakeskuksen laaja parkkipaikka kesällä 2000.

Roolin muuttuminen alkoi vähitellen näkyä Liikennevakuutuskeskuksen jäsenyhtiöiden suhtautumisessa keskuksen toimintaan. Vielä 1970- ja 1980-luvuilla silloisen Liikennevakuutusyhdistyksen hallitukseen kuului lähinnä jäsenyhtiöiden toimitusjohtajia tai heidän varamiehiään, mutta vuosituhannen taitteen lähestyessä yhtiöitä edustivat toimielimessä jo yhtiöiden alemman tasoiset johtohenkilöt, kuten auto-osastojen johtajat. ”Vaikuttisiltä, että yhtiöissä oli tehty päätös madaltaa LVK:n profiilia”, on vakuutusyhtiö Pohjolassa pitkään työskennellyt Kyösti Vihermaa todennut.³³³

Näistä muutoksista ja yhteistariffin päättymisestä huolimatta vakuutusyhtiöt tekivät 1990-luvulla liikennevakuutuksen saralla edelleen paljon yhteistyötä, sillä ETA-säädökset sallivat kansallisen lajiyhteistyön jatkuvan muun muassa liikenneturvallisuuksissa sekä tilastojen laadinnassa.³³⁴ Tilastoyhteistyö oli myös välttämätöntä, koska Liikennevakuutuskeskuksen sääntömääräisenä tehtävänä oli laatia tutkimuksia ja laskelmia, kuten vuosittaisia ajoneuvoryhmäkohtaisia riskitutkimuksia ja liikennevahinkotilas-

toja.³³⁵ Yhteistyö ei kuitenkaan ollut enää yhtä pakottavaa ja virallisuudesta kuin aikaisemmin. ”LVK:n kannalta tariffiyhteistyön päättyminen merkitsi sitä, ettei keskuksessa enää tehty pitkälle meneviä maksututkimuksia. Tilastoaineistoa kerättiin edelleen ja niistä tehtiin tilastokokoelmia eri vuosilta vakuutusyhtiöiden käyttöön. Tariffijaoston sijaan perustettiin aktuaarijaosto, jossa tilastoja tehtiin sitten yhteisvoimin”, muistelee Liikennevakuutusyhdistyksessä vuonna 1974 aktuaarina aloittanut Jyrki Särkämö.³³⁶

Liikenne- ja autovakuutusalan yhtiöiden lisääntyvää keskinäistä kilpailua kuvasti useimpien vapaaehtoiseen autovakuutukseen liittyvien tehtävien siirtäminen pois Liikennevakuutuskeskuksesta. Vuoden 1997 organisaatiouudistuksessa autovakuutuksen hallintotehtävät eriytettiin LVK:sta, ja keskuksen yhteydessä toimineen Autovakuutusvaliokunnan toiminta päättyi. Autovahinkokeskus Oy:lle (AVK) valittiin oma toimitusjohtaja tehtävää siihen asti hoitaneen LVK:n toimitusjohtajan sijaan.³³⁷ LVK:n ja AVK:n yhteisen Vakuutusyhtiöiden Autokorjaustoimikunta VAT:n toimintaa päätettiin jatkaa osakeyhtiömuodossa. Osapuolet perustivat vuonna 1998 Vakuutusyhtiöiden autovahinkojen torjuntapalvelu Oy:n (VAT-palvelu) vanhan VAT:n tilalle. Sen tehtäviin kuuluivat vahinkotarkastustoiminta, palaneiden ja varastettujen autojen tutkimukset, varastettujen autojen palautus sekä ajonestolaitteiden tarkastukset.³³⁸

LIIKENNEVAHINKOLAUTAKUNTA KORVAUSKÄYTÄNTÖJÄ LUOMASSA

Liikennevahinkolautakunnan asema liikennevakuutusjärjestelmän korvauskäytäntöjen kehittäjänä ja linjanvetäjänä oli 1990-luvulla edelleen merkittävä, monessa mielessä jopa keskeinen. Vuonna 1960 perustettu lautakunta normitti lääketieteellisesti, erityisesti traumatologisesti, liikennevakuutuksen perusteella korvattavien henkilövahinkojen korvaustasot, minkä ohessa se julkaisi vuosittain suosituksensa korvausperiaatteiksi korvausmäärät mukaan lukien. Erilaiset henkilövahingot luokiteltiin vakavuuden mukaan.³³⁹ Liikennevakuutuksen perusteella korvattavien henkilövahinkojen vuosittainen korvaussumma kasvoi 1990-luvun mittaan puoltokertaiseksi ollen vuonna 1999 noin 1,07 miljardia markkaa (nykyrassaan noin 267,2 miljoonaa euroa).³⁴⁰

Kasvu johtui osin liikennevakuutuslain muutoksesta. Kivusta ja särystä ei vielä 1980-luvulla saanut liikennevakuutuksen perusteella korvausta kuin



Liikenneturvallisuu­ta on parannettu 2000-luvulla mm. rakentamalla lisää kevyen liikenteen väyliä. Kuvassa maantie 5550 ja sitä myötäilevä ”kevli” Kuopion lähellä kesällä 2005.

siinä tapauksessa, että vahinko oli toisen aiheuttama. Tästä tuottamusvaatimuksesta luovuttiin vuonna 1993 (ks. s. 96), ja liikennevahinkoon syyllinen kuljettaja alkoi saada korvauksia kivusta ja särystä matkustajan tavoin. Osa juristeista kritisoi ratkaisua, koska preventiivisyys eli vahinkojen ennalta ehkäisevyys jäi heidän mielestään nyt puuttumaan järjestelmästä.³⁴³

Vaikka liikennevahinkolautakunta oli 1990-luvulla yhä osa Liikennevakuutuskeskuksen organisaatiota, oli se kuitenkin substanssiasioissa itsenäinen päätöksentekijä. Lautakunnan toiminnalle antoi linjakkuutta ja jatkuvuutta se, että sillä ehti yli 40 vuoden aikana olla vain kaksi puheenjohtajaa, sosiaaliministeriön vanhempi hallitussihteeri Erkki Mäkelä (1960–1975) sekä sosiaali- ja terveysministeriön hallitusneuvos Jorma Heikkilä (1975–2002). Kun henkilövahinkojen parissa Pohjolassa pitkään työskennellyt Kyösti Vihermaa toimi 1990-luvulla kaksi kolmivuotiskautta liikennevahinkolautakunnan jäsenenä, piti lautakunnan puheenjohtajisto työn ohjat käsissään. Asiantuntevan ja puheenjohtajan työhönsä huolella perehtyvän Jorma Heikkilän ohella lautakunnan vahvoihin persooniin lukeutui 1990-luvulla myös varapuheenjohtaja, liikenneministeriön hallitusneuvos Jarmo Hirsto, joka oli ollut päävastuussa vuoden 1982 tieliikennelain sisällöstä.³⁴²

Puheenjohtajiston ohella liikennevahinkolautakuntaan kuului 1990-luvulla kaksi vakuutusyhtiöiden edustajaa sekä jonkin autoalan järjestön edus-

taja. Tuohon aikaan virisi keskustelu siitä, oliko vakuutusalan osallistuminen lautakunnan toimintaan jääviyssiystä soveliasta siitä huolimatta, etteivät yhtiöiden edustajat käsitelleet lautakunnassa omien työnantajiensä korvaustapauksia.³⁴³

Liikennevahinkolautakunnan kokouskäytännöt olivat 1990-luvulla jo varsin vakiintuneet. Lautakunta kokoontui kerran viikossa lukuun ottamatta kesäkauden noin puolentoista kuukauden taukoa. Kunkin korvaustapauksen kaikki asiakirjat kierrätettiin lautakunnan jäsenillä: ”Paperit tulivat nipussa luettavaksi, kaikki se aineisto mikä oli lautakuntaan toimitettu. Lautakunnan jäsenet tekivät niistä muistiinpanoja tarpeidensa mukaan. Jos yhtiön lausuntopyyntö oli kaikilta osin moitteeton, ilmoitettiin vain, että lautakunnan kanta oli yhtiön kannan mukainen eikä mitään peruste­luja esitetty”, on Kyösti Vihermaa muistellut.

Jos korvausasiat eivät herättäneet keskustelua, saattoi kaksituntisessa kokouksessa tulla käsitellyksi viisikymmentäkin korvaustapausta. Ongelmallisempia tapauksia voitiin käsitellä jopa neljässä peräkkäisessä kokouksessa ja välillä valmistella niitä lisää.³⁴⁴ Liikennevahinkolautakunta antoi 1990-luvulla vuosittain 1 200–1 700 lausuntoa.³⁴⁵

AUTOMALLITUTKIMUKSESTA MAAILMANMAINETTA

Liikennevakuutusyhdistykseen kuuluneen Vakuutusyhtiöiden Liikenneturvallisuustoimikunta VALT:n johdossa pitkään työskennellyt Lasse Hantula teki vuosina 1987–1988 opintomatkan Yhdysvaltoihin. Matkan tarkoituksena oli löytää yhdysvaltalaisista ratkaisuista uusia virikkeitä suomalaisen liikenneturvallisuustyöhön ja erityisesti tutustua tutkijalautakuntien tutkimusmenetelmään Yhdysvaltain liittovaltion liikenneturvallisuusvirasto NHTSA:ssa, yliopistoissa ja tutkimuslaitoksissa.³⁴⁶

Yhdysvalloissa liikennevahinkoja tutkiva Highway Loss Data Institute tuotti jo tuohon aikaan onnettomuustietoja automalleittain, mikä herätti VALT:ssa kiinnostusta. Autojen turvallisuuden merkkikohtainen tutkiminen oli vielä maailmanlaajuisesti vähäistä, koska asia oli autotehtaille suoranainen tabu.³⁴⁷ Suomessa tällaiseen tutkimukseen kannusti liikennevakuutuksen ankaran vastuun periaate: koska auto on yleisvaarallinen esine, korvataan sen aiheuttamat henkilövahingot tuottamuksesta riippumatta. Automallien erot liikennevahinkojen ja niiden seurausten tuottajina oli

siis syytä selvittää jo liikennevakuutusjärjestelmästä itsestään johtuvista syistä.³⁴⁸

”Auton turvallisuuden tutkimus kiehtoi. Meillähän Suomessa oli huomattavasti paremmat tiedot kuin missään muualla, laajat onnettomuustiedot korvatuista vahingoista ja tietoa onnettomuuksista tutkijalautakuntatyön tuloksena”, on Lasse Hantula myöhemmin muistellut. Yksittäiset onnettomuustutkinnat olivat jo osoittaneet konkreettisesti automallien erot: eräässä kahden auton liikennevahingossa Citroën ID oli ”hajonnut kuin pärekori”, kun taas toinen osapuoli eli Volvo selvisi varsin vähin vaurioin.³⁴⁹

Hantulan opintomatkan jälkeen VALT:ssa käynnistyi keskustelu automallien turvallisuustutkimuksen tekemisestä, mikä herätti pian laajempain mielenkiintoa liikennealan tutkijoiden piirissä. Onnettomuustietojen ohella käytettävissä oli riskistötietoina vakuutus- ja aikatietoja sekä Autorekisterikeskuksen (ARK) ajoneuvorekisteritietoja, mutta lisää tietoa tarvittiin ajosuoritteista automalleittain. Ajosuoritteita tutkinut Oulun yliopiston apulaisprofessori Timo Ernvall tuli näin mukaan tutkimusta suunnitelleeseen asiantuntijaryhmään.³⁵⁰ Tutkimusmenetelmän pohjaksi laskettiin jokaiselle automallille oletettu keskimääräinen riski, minkä varaan Oulun yliopiston tutkijat rakensivat itse menetelmän.³⁵¹

Automallitutkimus tehtiin VALT:n ja ARK:n toimeksiannosta Oulun yliopistossa vuonna 1992. Automallin ohella tutkittiin myös kuljettajan iän ja kokemuksen vaikutusta onnettomuusriskiin, ja tutkimusmateriaalina käytettiin vakuutusyhtiöiden liikennevahinkoaineistoa sekä katsastusasemilla suoritetun kyselyn aineistoja. Tutkimustuloksista laadittiin kuluttajille tarkoitettu esite, jossa kerrottiin turvallisuustietoa eri automalleista. VALT:n ja yliopiston edustuksen ohella tutkimusryhmään kuului jäseniä Tielaitoksesta ja liikenneministeriöstä.³⁵² Tutkimustulokset ja työssä käytetty aineisto saivat osakseen runsaasti kansallista ja kansainvälistä huomiota. Kiinnostuksen ansiosta VALT liittyi vuonna 1994 kutsuttuna Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston³⁵³ (ETSC) jäseneksi.³⁵⁴

Autonvalmistajien suhtautuminen automalliensa turvallisuuteen alkoi muuttua. Kun automallitutkimus sai jatkoa vuonna 1996, oli Oulun yliopistossa käynnistetyssä hankkeessa mukana myös eurooppalaisten autonvalmistajien ja Autotuojat ry:n edustajia. Tällöin tehtiin onnettomuuksien tutkijalautakuntatutkimus auton ominaisuuksien ja muiden tekijöiden vaikutuksesta ajoturvallisuuteen.³⁵⁵

Julkinen keskustelu automallien turvallisuudesta lisääntyi Suomessa 1990-luvun jälkipuoliskolla tutkimusten ansiosta, ja tutkimustulokset vauh-



Autojen turvavarustelun parantuminen on lisännyt autoilijan turvallisuutta, mutta jalankulkija on edelleen suojaaton onnettomuuden hetkellä. Lasten huomioimiseen kannustava epävirallinen liikennemerkki Helsingin Patolassa.

dittivat viranomaisten ja autonvalmistajien toimia autojen vähimmäisturvallisuuden lisäämiseksi. Tuloksista oli hyötyä myös VALT:n tukiessa EU:n parlamentissa ja ETSC:ssa törmäysstandardien aikaansaamista, sillä niiden avulla havainnollistettiin automallin kokonaisvammauttavuus.³⁵⁶ Autojen turvatekniikan kehittäminen ja niiden rakenteen muuttaminen turvallisemmaksi pääsi Euroopassa toden teolla vauhtiin juuri noihin aikoihin tavoitteinaan autojen vähimmäissuojavaatimusten laatiminen ja autojen vammauttavuuden vähentäminen.³⁵⁷

Automallitutkimus herätti maailmalla kiinnostusta myös VALT:n muuta liikenneturvallisuustyötä kohtaan, mikä antoi lisää painoarvoa suomalaisten tällä saralla tekemille ehdotuksille. VALT:n edustajat kertoivat 1990-luvun jälkipuoliskolla kansainvälisillä areenoilla liikenneturvallisuuden kehityksestä Suomessa, tietojärjestelmistä ja Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan turvallisuusohjelmasta.³⁵⁸

Liikenneturvallisuutta kohensi 1990-luvulla myös uusi turvalaite, auton etuistuimilla matkustavien turvaksi tarkoitettu ja onnettomuudessa automaattisesti laukeava turvatyyny. Turvatyynyt tulivat ensimmäisten kalliiden automallien vakiovarusteiksi 1980-luvun lopulla. Kun turvatyynystä tuli

Suomessa vuodesta 1995 lähtien pakollinen varuste kaikkiin uusiin automalleihin, yleistyivät ne nopeasti halvemmiksi malleissa.³⁵⁹ EU-aika toi tullessaan omia turvatyynystandardiaan, joiden tarkoitus on muun muassa estää tyynyjen turhat laukeamiset sekä ohjeistaa lapsen sijoittaminen turvatyynyllä varustetussa autossa.³⁶⁰

VAKUUTUKSET SÄHKÖISTYVÄT

Vakuutusyhtiöiden pitkään tekemä tietotekninen kehitystyö alkoi 1990-luvulla kantaa hedelmää eri vakuutuslajeissa. Pentti Ajon sanoin liikennevakuutuksen vahinkotilastojen käsiteltävyys ja yksityiskohtaisuus ”suorastaan räjähti”, kun vahinkoportfolioiden hallinta siirtyi kokonaan datapohjaiseksi. Näin vahinkotrendien ja -keskittymien selvittäminen sekä helpottui että tarkentui huomattavasti, mikä mahdollisti myös entistä yksityiskohtaisemman tariffoinnin.³⁶¹

Näiden edistysaskelien ottaminen oli vaatinut vakuutusyhtiöiden tiivistä yhteistyötä ja parikymmentä vuotta aikaa. Kun Fennian palveluksessa työuransa tehnyt Seppo Eskuri tuli vuonna 1973 vakuutuslajille, olivat reikäkortteihin perustuvat atk-järjestelmät yhtiöissä vielä yleisiä. 1970-luvun puolivälissä vakuutustietoja alettiin tallentaa keskustietokoneiden magneettinauhoille, joilta saatiin myös liikennevahinkoja koskeva tieto.³⁶²

Automaattisen tietojenkäsittelyn hyödyntäminen oli vakuutusyhtiöissä alkuun haparoivaa. Kansa-yhtiöillä oli 1970-luvun alkuvuosina vielä oma atk-järjestelmänsä jokaista yksittäistä vakuutuslajia kohti.³⁶³ Joitakin toimintoja pystyttiin jo tässä vaiheessa täysin automatisoimaan. Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turvassa voitiin vuodesta 1975 lähtien siirtää maksuperinnän ohella myös moottoriajoneuvovakuutusten vakuutuskirjojen kirjoittaminen kokonaan tietokoneen huoleksi. Uusi järjestelmä vastasi jo tuolloin myös näiden vakuutuslajien hinnoittelusta, bonusten muutoksista ja tilastoinnista.³⁶⁴

Turvan kehityskaari tietotekniikan varhaisena hyödyntäjänä oli vakuutuslajille tyypillinen. Yhtiö otti vuonna 1979 käyttöön liikenne- ja autovakuutusten osalta kyselypäätteet, jotka vapauttivat henkilökuntaa rutiinistöistä, kuten kortistojen ylläpidosta. Kyselypäätteille siirrettiin vakuutustietojen tallennus, vakuutuskirjojen, kuittien ja muiden asiakirjojen tulostus sekä asiakasrekisterin ylläpito. Turvan kaikki konttorit saatiin liitettyä atk-verkkoon vuonna 1986, mikä paransi asiakaspalvelua huomattavasti. Asiakas-

palvelun kohentaminen olikin 1980-luvulla vakuutusyhtiöiden keskeinen tavoite niiden hyödyntäessä tietotekniikkaa.³⁶⁵

Toimintojen automatisointi synnytti alkuun vakuutusyhtiöissä kiusallisia tilanteita, koska korvauskäsittelyn aikana tehtyjä ratkaisuja ei kyetty kesken prosessin suoraan tarkistamaan. Kerran Fenniassa liikennevakuutusten korvauskäsittelijä lähetti erehdyksessä henkilövahingosta päätöksen, jonka mukaan asiakkaan niska oli niin pahasti vaurioitunut, ettei sitä kyettäisi korjaamaan vaan niska lunastettaisiin. Asiakas suivaantui aikeesta niskansa lunastamiseksi ja teki kantelun.³⁶⁶

Tietotekniikan kalleus sai vakuutusyhtiöt jo varhain hakeutumaan yhteistyöhön alan järjestelmiä kehittäessään. Kansa, Aura ja Pohja perustivat vuonna 1974 yhteisyrityksen huolehtimaan yhtiöiden atk-järjestelmistä. Kansa irtautui yrityksestä pari vuotta myöhemmin, mutta Aura ja Pohja rakensivat yhteisen järjestelmän.³⁶⁷ Lähivakuutus, Varma ja Turva ottivat syksyllä 1988 käyttöön yhteisen asiakasrekisterin.³⁶⁸ Vakuutusyhtiöiden tietojenkäsittelyn palvelutoiminnasta vastaamaan perustettiin vuonna 1989 Suomen Vakuutusdata Oy, jonka osakkaiksi tulivat Liikennevakuutusyhdistys, Potilasvakuutusyhdistys, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto ja Tapaturmavakuutuslaitosten Liitto. Yhtiö palveli osakkaitaan ja näiden jäsenyrityksiä kooten yhtiöistä vakuutuksia, vahinkoja ja korvauksia koskevan perusdatan. Vakuutusdata tuotti tämän aineiston pohjalta haluttua tilastotietoa sekä ylläpiti tietorekistereitä.³⁶⁹

Liikennevakuutuskeskus oli 1960-luvulta lähtien hyödyntänyt Autorekisterikeskuksen tietojärjestelmiä, koska tieto ajoneuvon rekisteröinnistä oli liikennevakuutusta myyvälle yhtiölle oleellinen.³⁷⁰ Rekisteröintijärjestelmää kehitettiin merkittävästi 1980-luvun lopulta lähtien, jolloin rekisteröintejä alettiin tehdä katsastusasemilla.³⁷¹ Katsastuksessa esitetty, liikennevakuutusmaksun suorittamisen todistanut kortti siirtyi historiaan 1990-luvun alkuvuosina. Tällöin luotiin Autorekisterikeskuksen, autoliikkeiden ja vakuutusyhtiöiden yhteinen moottoriajoneuvojen suorarekisteröintijärjestelmä, jonka avulla voitiin yhdistää ajoneuvojen rekisteröinti sekä liikennevakuutusmaksujen suorittamisen valvonta. Liikenne- ja autovakuutushakemusten käsittely ja siirto autoliikkeistä vakuutusyhtiöihin alkoi 1990-luvun puolivälissä lähtien vähitellen muuttua sähköiseksi.³⁷² Moottorikelkat ja mopot tulivat 1990-luvun puolivälissä rekisteröintivelvollisuuden ja samalla uuden maksuvalvontajärjestelmän piiriin.³⁷³ Ajoneuvohallinnon rekisteröintitoimet sai vuoden 1996 alusta hoitaakseen uusi virasto, Ajoneuvohallintokeskus.³⁷⁴



WIKIMEDIA COMMONS

Vakuutusentottajan markkinoilla

LIIKENNEVAKUUTUKSEN ostajan asema on Suomessa vahva. Liikennevakuutus löytyy kaikkien suomalaisten vakuutusyhtiöiden tuotepaletista, joten kuluttajalla on varaa valita.

Hinta on keskeisin valintapäätöksiin vaikuttava tekijä niin liikenne- ja autovakuutuksia kuin muitakin vakuutuksia han-

kittaessa. Hinnan ohella myös laadukkaalla palvelulla ja sen helpolla saatavuudella on valintatilanteessa merkitystä. Erityisen tärkeää liikenne- ja autovakuutusasiakkaille on korvauspalvelun sujuva toiminta.³⁷⁵

Liikennevakuutuksen hintaan vaikuttavat muun muassa ajoneuvon tekniset tiedot, kuten moottorin teho, ja ajoneuvon

Liikenneonnettomuuden jälkeen vakuutusasiat voi nykyään hoitaa älypuhelimella. Onnettomuus Kehä I:llä Pakilassa 2006.



ikä. Uusien autojen liikennevakuutus on yleensä edullisempi kuin vanhojen, sillä niiden turvatekniikka on vanhoja autoja parempi.³⁷⁶

Koska liikennevakuutus on lakisääteinen, ovat vakuutusyhtiöiden kilpailukeinot rajalliset. Yhtiöt pystyvät jonkin verran kilpailemaan yhtiökohtaisella bonusjärjestelmällä sekä pyrkimällä myymään asiakkaalle liikennevakuutuksen ohessa samalla kertaa myös kaskovakuutuksen. Tavallisen autoilijan etua on kuitenkin ajanut se tosiasia, että kaskovakuutusten markkina on jo kauan ollut hyvin kyllästynyt ja kilpailu on kovaa.³⁷⁷

Markkinaosuudet ovat pitkään olleet koko lailla vakiintuneita: neljä suurinta autovakuuttajaa ovat 1990-luvulta lähtien olleet If (vuoteen 2004 Sampo), Pohjola, Tapiola (vuodesta 2012 LähiTapiola) ja Fennia.³⁷⁸ Vakuutusyhtiöiden tariffiyhteistyön päättyminen 1990-luvun puolimaissa on niin ikään parantanut kuluttajan asemaa, samoin kuin vakuutusentottajan viime vuosikymmeninä kohentunut kuluttajansuoja.

Vapaaehtoiset autovakuutukset tarjoavat yhtiöille mahdollisuuden muuhunkin lisämyyntiin. Jos uusi asiakas saadaan hankkimaan liikenne- ja kaskovakuutus samasta yhtiöstä ja luomaan näin lujuempi asiakassuhde, voidaan hänelle saada myytyä muitakin saman yhtiön vakuutus tuotteita.³⁷⁹

Kuluttajan näkökulmasta liikenne- ja autovakuutusasiointi on viimeisten vuosikymmenten aikana muuttunut yhä vaivattomammaksi. Vielä 1990-luvun puolimais-

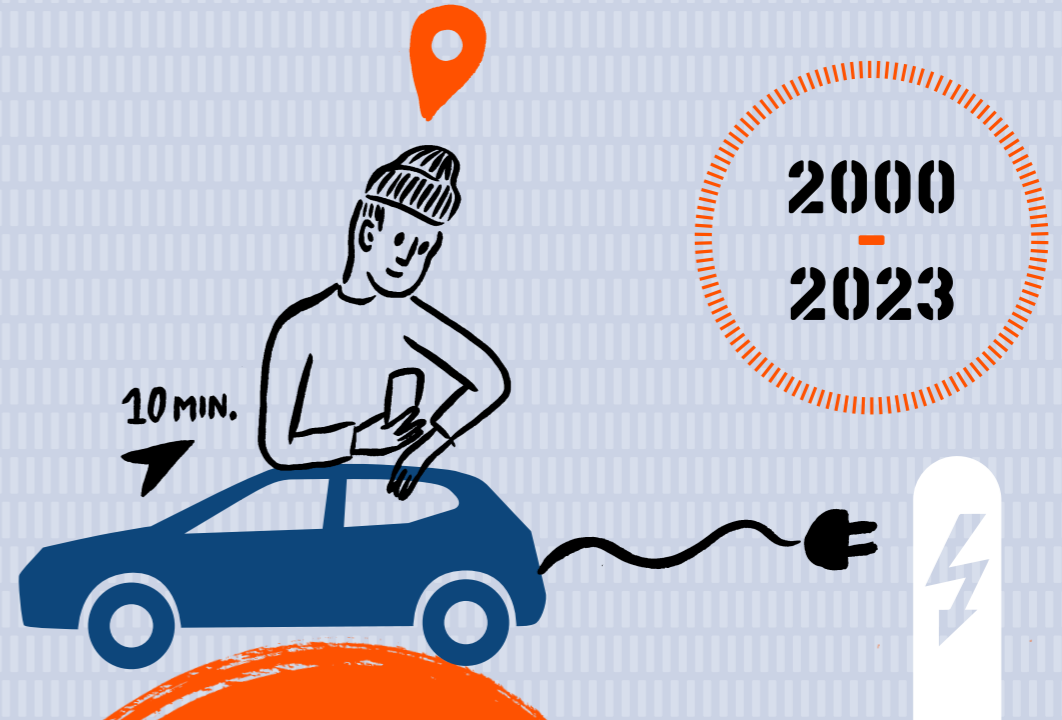
sa oli varsin tavallista, että uuden auton ostaja hankki ajoneuvolle liikennevakuutuksen sekä vapaaehtoisen autovakuutuksen pistäytymällä tutun vakuutusyhtiön konttorilla – ellei hän sitten hoitanut asiaa jo autoliikkeessä tai katsastusasemalla, jotka toimivat vakuutusyhtiöiden asiamiehinä. Autoliikkeissä myydään edelleen suuri osa liikenne- ja kaskovakuutuksista auton oston yhteydessä, mutta puhelinmyynti sekä viimeisen kymmenen vuoden ajan jatkuvasti kasvava verkkomyynti on lähes täysin korvannut konttoreissa asioinnin.³⁸⁰ Kännyköihin ladattavat mobiilisovellukset ovat 2020-luvulla entisestään helpottaneet ajoneuvovakuutusten hankkimista.³⁸¹

Kireän kilpailun oloissa on myös korvausasiakkaiden palvelemiseen kiinnitetty kasvavaa huomiota. Asiakkaat edellyttävät liikenne- ja kaskovakuutusyhtiöltään yhä nopeampaa ja vaivattomampaa palvelua korvausasioissa, mihin on vastattu kehittämällä sähköistä palvelutarjontaa. Asiakaspalvelun parantamiseksi vakuutusyhtiöt liittivät 1980-luvulla konttorinsa atk-verkkoon (ks. s. 110–111), mikä mahdollisti vakuustietojen vaivattoman siirtämisen. Seuraavalla vuosikymmenellä sähköiset vahinkojärjestelmät alkoivat vähitellen huolehtia vahinkojen rekisteröinnistä sekä korvausten maksamisesta ja tilastoinnista, mikä mahdollisti korvausasian käsittelyn reaaliaikaisen seurannan.³⁸² 2010-luvulta lähtien alan asiakaspalvelu on korvausasioiden osalta hoitunut likipitään tyystin sähköisesti tai puhelimitse, mikä on tehnyt asiointia asiakkaille helpompaa.³⁸³

5

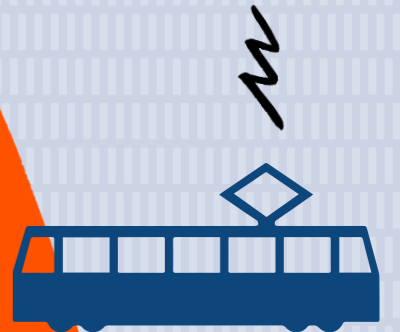


VÄHEMMÄN VAMMOJA, NOPEAMPIA KORVAUKSIA



10 MIN.

2000
-
2023





TURVAA TEILLE 117

EUROOPPALAISTA LIIKENNEONNETTOMUUSTUTKINTAA
KEHITTÄMÄSSÄ 123

YHTIÖKOHTAISIIN BONUSJÄRJESTELMIIN 127

TÄYSKUSTANNUSVASTAAVUUSUUDISTUS 128

UUSI LIIKENNEVAKUUTUSLAKI 131

KESKUKSEN ROOLIA HENOSÄÄDETTÄÄN 134

LIIKENNEVAHINKOLAUTAKUNNASTA LIIPO 138

KORJAUSPROSESSI SÄHKÖISTYY 141

KOHTI TULEVAA: SÄHKÖISTÄ JA ÄLYKÄSTÄ AJOA 145



JAKOJÄRJESTELMÄ 148



TURVAA TEILLE

Auto- ja tietekniikan kehitys, digitalisointi ja verkostoituminen ovat tällä vuosituohannella parantaneet suomalaista liikenneturvallisuuksia.³⁸⁴

Henkilöauton kehitys kuvastaa hyvin näitä muutoksia. Kun Autovahinkokeskukseen saapui 1990-luvulla kuorma-autojen pahoin ruuhjoma, lunastuskuntoisia henkilöautoja, piti niiden tutkimisessa olla varovainen. Ajan kuorma-autot oli rakennettu siten, että kohtaamisonnettomuuksissa henkilöauto päätyi helposti kuorma-auton alle, jolloin siitä irtosi matkustamon yläosa. Pienemmän auton jäänteistä saattoi näin avattaessa paljastua sangen järkyttävä näkymä. Vielä tuohon aikaan laatuautojenkaan suunnittelussa ei kiinnitetty juuri huomiota turvallisuuteen: Mercedes-Benz saattoi kolarissa katketa, jos se sai riittävän kovan iskun auton keskiosan B-palkin kohdalle.³⁸⁵

Autojen rakennetta alettiin muuttaa turvallisemmaksi 1990-luvun jälkipuoliskolla, jolloin autonvalmistajat ryhtyivät toden teolla kehittämään myös autojen turvalaitteita ja -tekniikkaa. Uusien autojen turvallisuutta arvioiva Euro NCAP -ohjelma (European New Car Assessment Programme) käynnistyi vuonna 1997 useiden Euroopan maiden viranomaisten, autoilu- ja kuluttajajärjestöjen sekä vakuutusyhtiöiden voimin (ks. s. 124).³⁸⁶ Uusia automalleja suunniteltaessa huolehdittiin vastedes siitä, ettei moottori enää onnettomuustilanteessa työntynyt kohtalokkaasti matkustamon puolelle. Autojen keulaa muotoiltiin myös siten, ettei se enää murskannut törmäyksessä jalankulkijan jalkoja vaan tämä kellahti vaarattomammin auton etupellille.³⁸⁷

Liikennevakuutuslalla on seurattu tiiviisti autojen turvatekniikan huimaa kehitystä. Autot ovat uudella vuosituohannella alkaneet täyttyä senso-



**AUTOJEN
RAKENNETTA
ALETTIIN MUUTTA
TURVALLISEMMAKSI
1990-LUVUN JÄLKI-
PUOLISKOLLA**

Liikenteen solmukohta lokakuussa 2019. Pasilan rautatieaseman edessä kohtaavat autoliikenne, jalankulku, pyöräily sekä raideliikenne.

HKM/ PEKKA VYHTINEN

reista, tutkista ja peruutuskameroista, joiden avulla autot seuraavat ympäristöään. Ne myös viestivät ajoneuvon valmistajalle tietoa, jonka avulla turvajärjestelmiä voidaan kehittää edelleen. ”Auto sähköistyy, keskustelee ja verkottuu koko ajan”, on Liikennevakuutuskeskuksen johtaja Janne Jump-panen todennut.³⁸⁸

Kuljettajan virheitä korjaavien ajovakautusjärjestelmien yleistyminen 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä oli suuri askel auton liikenneturvallisuuden paranemisessa.³⁸⁹ Järjestelmä tuli Euroopan unionin jäsenmaissa pakolliseksi uusien henkilöautojen varusteeksi vuonna 2014.³⁹⁰ Kuljettajaa avustavat järjestelmät, kuten kuolleen kulman varoitin, suosittelvat toimia tai tukevat kuljettajan itse tekemiä havaintoja. Modernit

aktiiviset turvajärjestelmät, esimerkiksi automaattinen hätäjarrutus ja kais-
tanpidon järjestelmät, puuttuvat vaaratilanteissa ajamiseen ja toimivat
nopeammin ja luotettavammin kuin ihmiskuljettaja. Ensirekisteröitäviin
autoihin on 2020-luvulla tulossa pakolliseksi varusteeksi monia kuljettajaa
aktiivisesti avustavia järjestelmiä.³⁹¹ Kehitystyön ansiosta suomalaisen lii-
kennevakuuttamisen keskeinen kohde, henkilöauto, on 2020-luvulla selväs-
ti turvallisempi kulkuneuvo kuin vielä muutama vuosikymmen sitten.³⁹²

Tiestöä on myös 1990-luvulta lähtien kehitetty liikenneturvallisemmaksi
uusien tietyyppien avulla. Ohituskaistatiessä yksiajorataiselle tieosuudel-
le on rakennettu ylimääräinen kaista helpottamaan ohittamista. Tällainen
tie voidaan lisäksi varustaa keskikaiteella, joka estää ajoneuvon ajautumi-

sen vastaantulevien kaistalle.³⁹³ Ohituskaistojen ja leveäkaistaisten teiden sekä erityisesti keskikaiteiden on todettu vähentävän tehokkaasti vakavien liikennevahinkojen, varsinkin kohtaamisonnettomuuksien määrää.³⁹⁴ Kun valtioneuvosto asetti 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla tavoitteeksi vähentää vuosittaisten liikennekuolemien määrää silloisesta lähes neljästä sadasta 250:een, ryhtyi Tiehallinto vauhdittamaan sekä uusien keskikaideteiden rakentamista että vanhojen ohituskaistateiden varustamista keskikaiteilla.³⁹⁵

Liikennevalojen määrän lisääntyminen oli 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä parantanut merkittävästi liikenneturvallisuutta, mutta uudelle vuosituhannele tultaessa tämä myönteinen kehitys alkoi etenkin kaupunkiliikenteessä taittua. Hyvä esimerkki on Helsinki, jossa liikenneympyrät, alennetut nopeusrajoitukset ja töyssyt rauhoittivat liikenteen kulkua, jolloin liikennevaloille ei enää ollut samaa tarvetta kuin aikaisemmin. Monet vanhat liikennevalot korvattiin eritasoliittymillä, yli- ja alikuluilla sekä liikenneympyröillä. Myös keskustan laajentunut kävely- ja joukkoliikennepainotteisuus teki useista liikennevaloista tarpeettomia.³⁹⁶

Tasoristeysten vähittäisellä poistamisella on myös ollut oma vaikutuksensa liikenneturvallisuuteen, sillä tasoristeysonnettomuudet ovat yleensä varsin vakavia. Vuoden 2010 alussa tasoristeyskeskityksiä oli lähes 3 400, mutta vuoden 2021 lopussa niiden määrä oli pudonnut alle 2 600:n. Tasoristeysonnettomuuksia tapahtui 2000-luvun alussa vuosittain keskimäärin 50 ja viime vuosina noin 20.³⁹⁷

Turvallisemmat autot ja tiet johtivat tavoiteltuun lopputulokseen. Vuosittaisten liikennekuolemien määrä laski 2020-luvun alkuvuosiin tultaessa alle 250:n. Liikennevahingoissa loukkaantuneita on nykyään vuosittain vajaat 4 000, mikä on alle puolet 2000-luvun alkuvuosien määrästä.³⁹⁸ Näin on käynyt siitä huolimatta, että liikennevahinkojen määrä on pysytellyt entisellä, runsaan sadan tuhannen vuosittaisen vahingon tasolla. Myöskään liikennesuoritteiden yhteenlasketussa ajokilometrimäärässä ei ole ollut merkittävää vuosittaista vaihtelua ennen 2020-luvun alun koronapandemian vuosia.³⁹⁹ Liikennevahinkojen luonne on myös muuttunut. Onnettomuuksien seuraukset ovat keskimäärin lieventyneet, ja esimerkiksi vakavat risteysonnettomuudet ovat lähes kokonaan kadonneet liikenteen infrastruktuurin ja autojen törmäysturvallisuuden kehityksen ansiosta.⁴⁰⁰

Ajoneuvokannan kasvu ei ole tällä vuosituhanneella lisännyt vakavien liikennevahinkojen määrää, vaikka rekisteröityjen ajoneuvojen⁴⁰¹ määrä on kasvanut noin 3,7 miljoonasta noin seitsemään miljoonaan.⁴⁰² Väestön ikään-



Eritasoliittymät, keskikaidetiet ja liikenneympyrät ovat lisänneet maanteiden turvallisuutta 2010-luvulla.

tyminen ei myöskään ole mainittavasti lisännyt liikennevahinkoja, kuten pitkään oletettiin tapahtuvan. Sen sijaan sairauskohtauksista aiheutuvat liikennekuolemat ovat olleet kasvussa. Ajoterveys ja siitä huolehtiminen onkin noussut liikenneturvallisuutta kehitettäessä yhä näkyvämpään rooliin.⁴⁰³ Liikenneturvallisuuden paranemisen on arvioitu tulevaisuudessa hidastuvan, sillä turvatekniikan hyödyt on paljolti jo ulosmitattu.⁴⁰⁴

Liikennevahinkojen määriin vaikuttavat toisinaan myös odottamattomat tekijät. Koronapandemian vaikutuksesta liikennemäärät päteillä laskivat keväällä 2020 ajoittain kymmeniä prosentteja, ja tämä näkyi myös liikennevahinkojen määrän alenemisena. Lisäksi pandemia hiljensi autokaupat, huoltamot ja korjaamot. Liikennekäytöstä myös poistettiin kymmeniätuhansia ajoneuvoja.⁴⁰⁵ Liikennemäärät nousivat seuraavana vuonna vuoden 2020 tasosta jonkin verran, mutta ne säilyivät edelleen seitsemisen prosenttia koronapandemiaa edeltänyttä aikaa alhaisempina. Tästä vähenemisestä huolimatta kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä ei vuosina 2020–2021 pienentynyt.⁴⁰⁶



HSM / VEIJA EWES

Koronapandemia vähensi ihmisten liikkumista, ja liikennemäärät putosivat hetkellisesti lähes 40 prosenttia. Tyhjä katu Helsingissä toukokuussa 2020.

Myönteisen kehityksen jatkumista uhkaa Suomen tiestön paisuva korjausvelka. Teiden kuopat, railot, painumat ja murtumat ovat turvallisuusuhka, mikä voi pakottaa laskemaan sallittuja ajonopeuksia.⁴⁰⁷ Määrärahojen vähäisyyden vuoksi erityisesti pienet maantiet jäävät helposti kunnostamatta, ja syrjäseuduilla on jo pidempään muutettu pienempiä päällystettyjä ja vähäliikenteisiä teitä takaisin sorateiksi.⁴⁰⁸ Korjausvelan kasvu ei tähän mennessä ole voimakkaasti lisännyt liikennevahinkojen määrää, minkä arvellaan johtuvan siitä, että tiestön huono kunto saa kuljettajat laskemaan ajonopeuksia.⁴⁰⁹

Nähtäväksi jää, miten murroksessa oleva suhtautuminen yksityisautoiluun mahdollisesti muuttaa liikenneturvallisuutta ja liikennevakuuttamista. Auton omistaminen ei enää ole itsestäänselvyys nuorille kaupunkilaisille, jotka hyödyntävät julkista liikennettä arjen liikkumisessaan. Yhä useampi on valinnut auton vuokraamisen kuukausimaksua vastaan oman auton ostamisen sijaan.⁴¹⁰ Monissa maissa suosittu yhteisautot ovat sen sijaan Suomessa vielä marginaalinen ilmiö.⁴¹¹

Autolla liikkuvien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta on saatu merkittävästi kohennettua, mutta tehtävää on vielä kevyen liikenteen turvallisuuden parantamisessa.⁴¹² Edistystä on tapahtunut ennen kaikkea taajamien nopeusrajoitusten laskemisen ansiosta. Yleisrajoitus taajamissa on edelleen 50 kilometriä tunnissa, mutta kunnat ja kaupungit käyttävät taajamissa hyvin paljon myös 30–40 kilometrin tuntinopeusrajoituksia. Kaikki tienkäyttäjät ehtivät näin havainnoimaan ympäröivää liikennettä paremmin, ja törmäyksestä raskaamman ajoneuvon kanssa on myös paremmat mahdollisuudet selvitä hengissä. Kevyen liikenteen väylien rakentamisella ja pyöräilykypärien käytön yleistymisellä 1990-luvulta lähtien on niin ikään ollut vaikutuksensa.⁴¹³

EUROOPPALAISTA LIIKENNEONNETTOMUUSTUTKINTAA KEHITTÄMÄSSÄ

Liikennevakuutuskeskuksen kansainvälisesti arvostettua liikenneturvallisuustyötä oli vuosituhannen vaihteeseen mennessä tehty jo vuosikymmenten ajan Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnassa (VALT) ilman lainsäädännön tarjoamaa tukea. Kun työmuodon tulevaisuutta tuolloin pohdittiin yhdessä viranomaisten kanssa, oli esillä ajatus toiminnan valtiollistamisesta. LVK:ssa haluttiin kuitenkin jatkaa liikenneturvallisuustyötä entisellä pohjalla, vaikka sen muuttamista lakisäätteiseksi kannatettiin. Vuonna 2000 säädettiin laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta, jossa asia ratkaistiin LVK:n toivomalla tavalla.⁴¹⁴ Laki kuitenkin lisäsi viranomaisvalvontaa ja vähensi vakuutusyhtiöiden vaikutusvaltaa VALT:n toimintaan. Lakisäätteiset ja edelleen vakuutusyhtiöiden vastuulle jääneet tehtävät erotettiin myös selkeästi toisistaan.⁴¹⁵

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta ryhtyi ohjaamaan ja valvomaan VALT:n työtä. Neuvottelukunnan jäseniksi nimitettiin ministeriöiden virkamiehiä, liikennealan virastojen ja järjestöjen edustajia sekä liikenneturvallisuuden ja autoalan asiantuntijoita. Neuvottelukunta asetti lain edellyttämät 20 alueellista tutkijalautakuntaa.⁴¹⁶ Ne vastasivat onnettomuustutkinnasta sekä onnettomuustietorekisterin kokoamisesta ja ylläpitämisestä.⁴¹⁷ Tällä vuosituhannella tutkijalautakunnat ovat vuosittain tutkineet noin 300–400 liikennevahinkoa.⁴¹⁸

VALT:n 1990-luvulla toteuttamat automallitutkimushankkeet (ks. s. 108–109) poikivat seuraavalla vuosikymmenellä lisää kansainvälisiä yhteistyöprojekteja. ”Suomen Eurooppaan viemää liikenneturvallisuustietoa pidettiin kohdemaissa suuressa arvossa, sillä niillä ei välttämättä ollut vastaavia aineistoja ja menetelmiä käytettävissään. Apu auttoi näitä maita myös kehittämään uusia analyysimenetelmiä”, on VALT:ssa tuolloin työskennellyt Kalle Parkkari todennut.⁴¹⁹ VALT:n todellisiin onnettomuuksiin pohjautunut liikennevahinkoaineisto kehitti muun muassa uusien autojen turvallisuutta arvioivan Euro NCAP-ohjelman (ks. s. 117) törmäystestitoimintaa.⁴²⁰

EU:n komissio käynnisti vuosituhannen vaihteessa osin suomalaisten automalliprojektien innoittamana Sarac-hankkeen⁴²¹, jossa kehitettiin autojen turvallisuusluokitusjärjestelmää ja selvitettiin automallien turvallisuustasoja. Autojen passiivista eli törmäysturvallisuutta tutkineessa hankkeessa hyödynnettiin suomalaisissa automallitutkimuksissa kehitettyjä tutkimus- ja analyysimenetelmiä, jotka pohjautuivat kattavaan liikennevahinkoaineistoon.⁴²² Vuonna 2003 päättyneen projektin tuloksena syntyi luotettava autojen turvallisuusluokitusjärjestelmä.⁴²³

Sarac-projektiin osallistuminen kasvatti VALT:n tunnettua kansainvälisten liikenneturvallisuustoimijoiden keskuudessa, ja suomalaiset asiantuntijat kutsuttiin aineistoinen mukaan sen jatkohankkeisiin.⁴²⁴ Vuosina 2003–2006 järjestelmän kehitystyötä jatkettiin Sarac II -hankkeessa, jossa Suomesta oli VALT:n ohella mukana Teknillinen korkeakoulu.⁴²⁵ ”Sarac-hankkeista opittiin, ettei automalleja kannattanut laittaa turvallisuuden perusteella järjestykseen, epävarmuustekijöitä löytyi siinä määrin”, on Kalle Parkkari muistellut.⁴²⁶ Saracin jatkona tehtiin myös autojen aktiivista turvallisuutta käsittelevä suppea MUNDStutkimus, jossa selvitettiin ajovakautus- ja törmäysohjelmien vaikutusta ajoturvallisuuteen.⁴²⁷

VALT:n tutkijalautakuntia vastaavat muiden Euroopan maiden elimet alkoivat vuonna 2003 harmonisoida liikenneonnettomuustutkimuksen työmenetelmiään käynnistämällä uusien automallien turvallisuustutkimuksen. Näin syntyneen, englantilaisen Loughborough’n yliopiston koordinoiman Pendant-projektin varsinainen suomalainen sopimuskumppani oli Turun yliopisto, minkä ohessa VALT:n taustatuki oli merkittävää. Pendant oli EU:n komission ensimmäinen merkittävä liikenneonnettomuuksien tutkintaa kehittänyt hanke.⁴²⁸

Pian Pendantin alkamisen jälkeen vuonna 2004 käynnistyi sitä paljon laajempi SafetyNet-hanke, jossa niin ikään pyrittiin kehittämään yhteistä eurooppalaista tutkimusmenetelmää onnettomuustutkintaan.⁴²⁹ Kahdek-



LEHTIKUVA JUSSI NUKARI

Mopojen suosio ei hiipunut 2010-luvullakaan. Liikenneturva ja poliisi valistivat koululaisia Suutarilan yläasteella keväällä 2011.

santoista eurooppalaisen maan yhteishankkeen aloittamiseen vaikuttivat Euroopassa sattuneet suuret linja-auto-onnettomuudet, joiden vuoksi EU:n komissio harkitsi jonkin aikaa liikenneonnettomuustutkintaan liittyvän direktiivin antamista. Suomen osuus oli tässäkin projektissa merkittävä, joskaan resurssipulan vuoksi suomalaiset eivät voineet ottaa tarjottua päävastuuta hoitaakseen. Vuonna 2008 valmistunut tutkimusmenetelmä oli pääosin ruotsalaisten käsialaa, mutta suomalainen osaaminen loi sille perustaa.⁴³⁰

SafetyNetin jatkona alkoi vuonna 2010 vielä tutkimusmenetelmää edelleen kehittänyt kolmivuotinen Dacota-hanke, jossa VALT:n rooli rajoittui aineistojen tuottamiseen. ”Pendantin, SafetyNetin ja Dacotan ansiosta saatiin eurooppalaiseen onnettomuustutkintaan ohjeita, malleja ja menetelmiä, joita edelleen käytetään”, on Kalle Parkkari kiteyttänyt näiden projektien annin. Suomalaisten laajempaa mukanaoloa myöhemmissä kansainvälisissä liikenneturvallisuushankkeissa rajoitti VALT:n rahoitustapa, joka oli hankalasti yhdistettävissä mittaviin eurooppalaisiin projekteihin.⁴³¹

VALT harjoitti 2000-luvulla myös muunlaista kansainvälistä liikenneturvallisuustyötä. Kun kymmenen uutta jäsenmaata⁴³² liittyi Euroopan unioniin vuonna 2004, järjesti VALT maiden liikenneturvallisuusasiantuntijoille koulutustilaisuuden Virossa.⁴³³ Yhteistyö Viron kanssa on jatkunut tiiviinä senkin jälkeen, minkä tuloksena virolaiset hyödyntävät nykyään onnettomuustutkinnassaan suomalaista tutkintamenetelmää.⁴³⁴

Kansainvälinen yhteistyö osoitti, että VALT:n käyttämä, tutkintalautakuntien eri alojen asiantuntijoiden osaamiseen perustunut liikennevahinkojen tutkimusmenetelmä oli toimiva. Menetelmä on edelleen olennaisesti samanlainen kuin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain tullessa voimaan vuonna 2001. Digitalisoituminen on tehostanut tiedonjakoa, kun uusien tietojärjestelmien avulla voidaan hyödyntää monenlaisia taustatietokantoja. Se on myös vähentänyt perinteistä ”paperitutkintaa”, vaikka varsinaisen analyysin teko edellyttää yhä lautakunnan jäsenten yhteistä pohdintaa.⁴³⁵

Liikennevakuutuskeskuksen tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan puitteet muuttuivat vuoden 2017 alussa, kun sitä koskeva laki uudistettiin. Keskeinen syy muutokselle oli halu keventää hallintoa ja lisätä lainsäädännön joustavuutta. Entinen laaja neuvottelukunta korvattiin avustavalla yhteistyöryhmällä. Näin LVK:n piirissä tehty liikenneturvallisuustyö sai lisää valtuuksia, sillä neuvottelukunta oli ennen ollut toiminnan keskeinen päättävä elin. Samalla vaihtui myös rahoitustapa: liikennevakuutusmaksuun sisältyi edelleen liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettu erä, mutta tästä lähtien liikenneturvallisuustyö rahoitettiin Trafín myöntämällä valtionavulla.⁴³⁶ Myös nimi VALT jäi uudistuksen myötä historiaan. Työtä jatkettiin syyskuusta 2016 lähtien nimellä Onnettomuustietoinstituutti (OTI), jolla haluttiin korostaa toiminnan riippumattomuutta vakuutusyhtiöistä.⁴³⁷

Koska yliopistotasoinen liikenneturvallisuuden tutkimus on viime vuosina vähentynyt, on OTI ryhtynyt paikkaamaan syntyneitä aukkoja julkaisemalla teemaraportteja perinteisten vuosiraporttinsa ohella. Instituutti käynnisti vuonna 2021 myös Onnettomuustietoa tiiviisti -julkaisusarjan, minkä ohella liikennevahinkotietoja on tätä nykyä saatavilla sähköisen Liikennevahinkoportin ja OTI-tietopalvelun kautta.⁴³⁸

YHTIÖKOHTAISIIIN BONUSJÄRJESTELMIIN

■ Euroopan unioni alkoi 1990-luvulla suhtautua yhä kriittisemmin jäsenmaidensa kansallisten liikennevakuutusten bonusjärjestelmiin. Euroopan komissio katsoi vuonna 1996, että Suomen lakisääteinen järjestelmä rikkoi EU:n vakuutusdirektiivissä taattua hinnoitteluvapauden periaatetta. Sen mukaan vakuutusyhtiöiden oli saatava määritellä vakuutusmaksut vapaasti markkinatilanteen mukaan, ilman kansallisten viranomaisten valvontaa. Komissio ei suoranaisesti kieltänyt liikennevakuutuksen kansallista, yhtenäistä bonusjärjestelmää, mutta sellainen ei saanut sisältää pakollisia hinnoittelusäädöksiä, jotka automaattisesti vaikuttaisivat hintoihin. Suomen lakisääteinen bonusjärjestelmä oli komission mielestä vakuutusteknisesti hinnoittelusäännös.⁴³⁹

Bonusjärjestelmiensä muuttamista vastustaneet Ranska ja Luxemburg vetosivat asiassa EU-tuomioistuimeen, joka ratkaisi kiistan valtioiden eduksi. Suomi päätti purkaa kansallisen bonusjärjestelmänsä.⁴⁴⁰ Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö antoi bonusasetuksen, joka päätti liikennevakuutuksen kaikille yhtiöille yhteisen bonusjärjestelmän voimassaolon vuoden 2002 lopussa. Bonusasetuksella kumottiin myös vakuutusyhtiöiden yhteiset siirto säännöt, joiden mukaan bonukset siirrettiin yhtiöstä toiseen.⁴⁴¹ Vakuutusyhtiöt alkoivat luoda omia bonusjärjestelmiään, jotka piti lähettää sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöön tiedoksi.⁴⁴²

Yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin siirtyminen käynnisti vakuutusyhtiöiden yhteisen Vakuutus- ja vahinkotietojen välittämissä järjestelmän (VVH) kehittämisen. Vanhan ALIBA-järjestelmän korvaajaa ryhdyttiin vuonna 2002 rakentamaan Liikennevakuutuskeskuksen koordinoimana. ”Koska yhteistä bonusjärjestelmää ei enää ollut, piti meidän kehittää jokin ratkaisu korvaamaan helposti välitettävä bonusprosentti. Päädyimme ratkaisuun, jossa kaikkien asiakkaiden bonusprosentit muutettiin vahingottomiksi vuosiksi. Korkein 70 prosentin bonus vastasi neljäätoista vahingotonta vuotta”, on hankkeessa mukana ollut Janne Jumppanen muistellut. VVH-järjestelmä otettiin käyttöön marraskuussa 2004. Siitä lähtien järjestelmään on kerätty Jumppasen sanoin vain ”raakaa vahinkohistoriadataa” asiakkaan vakuutuskausista, vahingottomista vuosista ja liikennevahingoista.⁴⁴³

Uuden liikennevakuutuslain astuessa voimaan vuonna 2017 (ks. s. 131–133) bonusasetus kumottiin ja viranomaissäätelyä höllennettiin, jolloin vakuutusyhtiöt saivat entistä vapaammat kädet kilpailla bonus- ja hinnoittelujärjestel-

millään. Yhtiöt saattoivat ottaa joustavammin huomioon vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistorian tuotteissaan ja vakuutusten hinnoittelussa, minkä uskottiin edistävän markkinoiden kehittymistä ja kilpailua.⁴⁴⁴ Koska liikennevahinkojen tulee riskivastaavuusperiaatteen ja liikennevakuutuslain mukaisesti vaikuttaa vakuutusmaksun suuruuteen, kannustavat järjestelmät yhä liikenneturvalliseen ajotapaan.⁴⁴⁵

Autoilijan liikennevakuutuksen bonusprosentti muodostuu näin edelleen vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen perusteella. Vahinkohistoria ei ollut enää ajoneuvoikohtainen, vaan samaa vahinkohistoriaa voitiin käyttää vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vakuutuksiin. Vakuutusta siirrettäessä tai uutta vakuutusta tehtäessä vakuutusyhtiö etsii vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot VVH-järjestelmästä. Tietojen perusteella vakuutusyhtiö hinnoittelee vakuutuksen omien maksuperusteidensa mukaisesti. Jos vakuutuksenottajalla ei ole aiemmin ollut liikennevakuutusta, lasketaan vakuutukselle niin sanottu lähtöbonus.⁴⁴⁶

Kilpailun vaikutuksesta vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät eivät edelleenkaan juuri eroa toisistaan. Yhtiö voi kilpailukeinona antaa uudelle liikennevakuutusasiakkaalleen huomattavia lähtöbonuksia esimerkiksi kuljettajan iän perusteella. Maksimibonus voi nykyään olla jopa 83 prosenttia lähtöhinnasta, kun ennen kattona oli 70 prosenttia.⁴⁴⁷

TÄYSKUSTANNUS- VASTAAVUUSUUDISTUS

Vakuutusyhtiöiden vuodesta 1993 liikenne- ja tapaturmavakuutusmaksujen yhteydessä maksama sairaanhoitomaksu herätti alusta lähtien vakuutusosalalla arvostelua, koska maksut tilitettiin Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutusrahastoon eikä varoja käytetty liikenne- ja tapaturmapotilaista kunnille aiheutuvien kustannusten korvaamiseen.⁴⁴⁸ Toisaalta vakuutusala ei ollut myöskään halukas korvaamaan liikennevahingosta aiheutuvia kaikkia sairaanhoitokuluja eli siirtymään täyskustannusvastaavuuteen. Kun laastariveron kohtaloa selvittänyt työryhmä jätti vuonna 1996 mietintönsä, ilmoittivat Tapaturmavakuutuslaitosten Liitto ja Liikennevakuutuskeskus vastustavansa täyskustannusvastaavuuteen siirtymistä ja vaativansa laastariveron poistoa.⁴⁴⁹

Korvausjärjestelmän muuttaminen eteni Paavo Lipposen toisen hallituksen (1999–2003) aikana, jolloin peruspalveluministeri Osmo Soini vaa-

ra asetti tavoitteeksi täyskustannusvastaavuuteen siirtymisen. Ministeri perusteli kantaansa tarpeella kohdentaa kustannukset autoilijoille aiheutumisperiaatteen mukaisesti. Hän halusi myös testata julkissektorin tehokkuutta yksityissektorin taholta tulevalla kilpailutuksella.⁴⁵⁰ Uudistuksen vastustajat korostivat, että vakuutusmaksut ja vakuutusyhtiöiden hallintokulut tulisivat merkittävästi nousemaan uudistuksen myötä. Koska tapaturma- ja liikennevahingoissa loukkaantuneiden hoito saattoi pahimmillaan kestää vuosikymmeniä, oli kriitikoiden mielestä oikean maksutason arviointi lähes mahdotonta. Laastariveroon ei liittynyt vakuutusyhtiöiden kannalta vastaavia riskejä.⁴⁵¹

Vuonna 2002 sosiaali- ja terveysministeriö asetti laajapohjaisen työryhmän selvittämään, miten liikenne- ja tapaturmajärjestelmiltä perityn sairaanhoitomaksun voisi korvata toisenlaisella järjestelmällä.⁴⁵² Poliittinen paine täyskustannusvastaavuuteen siirtymiseksi oli suuri, ja uudistus ajettiin läpi vakuutusalan epäroinnista huolimatta. Matti Vanhasen ensimmäinen hallitus (2003–2007) antoi syyskuussa 2004 eduskunnalle esityksen lakisääteisen tapaturmavakuutuksen ja liikennevakuutuksen sairaanhoitokorvausten täyskustannusvastuun toteuttamista koskevaksi lainsäädännökksi, ja eduskuntakäsittelyn jälkeen uudistus astui voimaan vuoden 2005 alussa.⁴⁵³

Täyskustannusvastaavuusuudistuksen (täkyuudistus) tavoitteena oli hallituksen esityksen mukaan ehkäistä vakuutusjärjestelmälle hoidon viivästymisestä aiheutuvia tarpeettomia korvauskustannuksia. Muutoksella uskottiin nopeutettavan työtapaturma- ja liikennevahinkopotilaiden hoitoon pääsyä ja työelämään paluuta.⁴⁵⁴ Kansaneläkelaitokselle tilitettävästä sairaanhoitomaksusta luovuttiin. Vakuutuslaitokset maksoivat tästä lähtien suoraan sairaanhoitopalveluiden järjestämisestä vastaaville kunnille tai kuntayhtymille tapaturma- ja liikennevahinkopotilaalle annetusta hoidosta kuntalaskutuksen mukaisen hoitokustannuksen vähennettynä potilaalta perityllä asiakasmaksulla.⁴⁵⁵ Vakuutusyhtiön maksaman maksun suuruus määräytyi vieraskuntalaskutuksen mukaisesti eli summa saattoi olla suurempi kuin sairaanhoitopiirin jäsenkunnalle hoidosta lähtenyt.⁴⁵⁶

Täkyuudistus oli vakuutusosalalle monessa mielessä hyvä ratkaisu, vaikka vakuutusyhtiöt sitä alkuun vastustivatkin. Yhtiöt saattoivat uudistuksen jälkeen valita tapaturma- ja liikennevahinkopotilaille hoitoa järjestävät terveydenhuollon toimintayksiköt, mikä antoi mahdollisuuden tehostaa hoitoa ja alentaa hoidon kustannuksia kilpailuttamalla palveluntuottajia. Tapaturma- ja liikennevahinkopotilaiden hoidosta aiheutuneet kustannukset



Polkupyöräilyn edellytyksiä on parannettu hiljalleen 2010-luvulla. Pyöräparkki Helsingin Rautatietorilla tammikuussa 2020.

korvattiin vastedes samoin periaattein riippumatta siitä, annettiinko hoito julkisen vai yksityisen terveydenhuollon puolella.⁴⁵⁷ Liikennevakuutuspotilaiden hoitamisesta yksityisten terveydenhuollon palveluntuottajien voimin tuli uudistuksen myötä yleisesti hyväksytympää, ja vakuutusyhtiöt alkoivat tehdä näiden potilaiden hoidosta sopimuksia suurten yksityisten terveydenhuollon toimijoiden kanssa.⁴⁵⁸

Liikennevahingossa vammautunut vietiin edelleen aina ensihoitoon tarkoituksenmukaiseen hoitopaikkaan, jonka valintaan vakuutusyhtiöillä ei ollut mahdollisuutta vaikuttaa eikä myöskään ensihoitopaikan perimiin hoitokustannuksiin.⁴⁵⁹ Julkisen terveydenhuollon piti tehdä liikennevahinkopotilaan hoidon aloittamisesta ilmoitus vakuutusyhtiölle kolmen

päivän sisällä. Ilmoituksen saatuaan yhtiö saattoi siirtää potilaan sopimuskumppanilleen, vaikkapa yksityiselle terveyspalvelualan yritykselle.⁴⁶⁰ Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvinnut tehdä yksittäisestä lääkärin vastaanottokäynnistä tai siihen liittyvistä vähäisistä hoitotoimenpiteistä, kuten kipsauksesta tai röntgenkuvauksesta.⁴⁶¹

Vakuutusyhtiöiden tapaturma- ja liikennevakuutuksen perusteella maksumat sairaanhoitokustannukset kasvoivat täyskustannusvastaavuuteen siirryttäessä. Yhtiöt korvasivat vastedes kokonaan esimerkiksi erittäin kalliin tehohoidon kustannukset.⁴⁶² Kustannukset eivät kuitenkaan karanneet käsistä vakuutusalan pelkäämällä tavalla.⁴⁶³ Vakuutusyhtiöiden vuosittain maksamien korvausten kokonaismäärä kasvoi alkuun hyppäyksittäin, mutta kokonaissumman kasvu tasaantui vuositasolla pian maltilliseksi.⁴⁶⁴ Vakuutusmaksutasoa piti uudistuksen seurauksena nostaa, mikä lisäsi vakuutusyhtiöiden saamien maksutulojen määrää.⁴⁶⁵

UUSI LIIKENNEVAKUUTUSLAKI

Vuonna 1960 voimaan tulleen liikennevakuutuslain uudistaminen alkoi 1990-luvulla käydä ajankohtaiseksi. Suppea puitelaki antoi korvauskäytäntöjen tulkinnoille paljon tilaa ja nosti liikennevahinkolautakunnan käytäntöjen ohjeistajana avainrooliin. Syntynyt järjestelmä oli vaikeaselkoinen jopa sosiaali- ja terveysministeriön virkamiehille sekä tuomioistuimille, joiden mielestä järjestelmää ymmärsivät enää vain liikennevakuutusalan asiantuntijat itse.⁴⁶⁶ Vanhan liikennevakuutuslain vaikeaselkoisuus johtui myös siihen vuosien varrella tehdyistä lukuisista pienistä muutoksista, joiden seurauksena se oli rakenteellisesti repaleinen.⁴⁶⁷

Liikennevakuutuslain uudistamispyrkimykset käynnistyivät 1990-luvun lopulla, jolloin tavoitteet olivat vielä varsin rajalliset: moottoriurheilukisojen vakuuttamiskäytäntöjä haluttiin säädellä tarkemmin.⁴⁶⁸ Uusi, vuoden 2000 perustuslaki antoi uudistustyölle lisää vauhtia. Perustuslaki korosti, että kansalaisen oikeuksien oli oltava lainsäädännöstä helposti löydettävissä. Oli siis laadittava perinpohjainen laki, jonka perusteella vahingonkärsijä ymmärtäisi, mitkä hänen oikeutensa ja velvollisuutensa olisivat. Tuomioistuimen oli myös kyettävä sen pohjalta lausumaan, oliko vakuutusyhtiön ratkaisu lain mukainen.⁴⁶⁹

Uuden liikennevakuutuslain säätämistyö alkoi uuden vuosituhannen alussa kunnianhimoisin tavoittein. Sosiaali- ja terveysministeriön vuonna 2004

perustama, lain kokonaisuudistusta valmistellut työryhmä, jossa Liikennevakuutuskeskus oli edustettuna, esitti tammikuussa 2008 liikennevakuutuslain korvauspiirin rajaamista vahinkoihin, jotka aiheutuivat moottoriajoneuvojen tavanomaisesta liikenteeseen käyttämisestä. Se olisi edellyttänyt moottoriajoneuvon määritelmän ja moottoriurheilua koskeneen säädöksen muuttamista sekä työkoneiden aiheuttamien työperäisten vahinkojen sulkemista liikennevakuutuslain ulkopuolelle. Toteutuessaan muutokset olisivat siirtäneet liikennevakuutuslainsäädäntöä vahingonkorvausoikeudellisen sääntelyn suuntaan, kun kehitys oli siihen saakka kulkenut kohti sosiaali- vakuutukselle ominaista soveltamiskäytäntöä.⁴⁷⁰

Tarmolla alkanut lainvalmistelu kuitenkin pysähtyi mietinnön valmistamisen jälkeen. Sosiaali- ja terveysministeriössä hanketta valmistellut virkamies vaihtui pariinkin kertaan, ja into suurempiin lainsäädännöllisiin muutoksiin lopahti.⁴⁷¹ ”Sosiaali- ja terveysministeriö lähti siitä, että koska yhteiskunnasta ei ollut tullut sellaisia signaaleja, että lakia haluttaisiin muuttaa, niin ei lähdetty muuttamaan”, on työryhmätyöskentelyssä mukana ollut, silloinen liikennevahinkolautakunnan puheenjohtaja Kyösti Vihermaa todennut.⁴⁷² Lain kirjoittaminen työryhmän esittämään muotoon oli myös osoittautunut varsin vaikeaksi tehtäväksi.⁴⁷³

Monet uuteen, vuonna 2017 voimaan astuneeseen liikennevakuutuslakiin asetetut toiveet jäivät lopulta toteutumatta. Laki päätettiin kirjoittaa rakenteellisesti uuteen eli vakuuttamisen ja liikennevahingon elinkaaren muotoon, mikä paransi sen luettavuutta.⁴⁷⁴ Uusi laki sisälsi lopulta vain vähän merkittäviä liikennevakuuttamista, vahinkojen korvaamista ja korvausmenettelyä koskevia muutoksia.⁴⁷⁵ Bonus- ja hinnoittelujärjestelmien vapauttaminen (ks. s. 127–128) oli muutoksista suurin. Vakuutusyhtiöt alkoivat muuttaa omia liikenne- ja autovakuutus tuotteitaan lain voimaantulon jälkeen.⁴⁷⁶ Perustuslain tulkinnan vaikutuksesta uuteen liikennevakuutuslakiin tuli melkein sata pykälää, kun vanhassa laissa oli selvitty kahdellakymmenellä kolmella. Lakiin piti kirjata myös täysin vakiintuneita korvauskäytäntöjä, mikä herätti vakuutusyhtiöissä hämmennystä.⁴⁷⁷

Uuden liikennevakuutuslain voimaantulon myötä liikennevakuutuksen laiminlyöminen seuraukset muuttuivat. Hyvike korvattiin vakuutusmaksua vastaavalla maksulla ja laiminlyöntimaksulla, ja korotuskertoimet alenivat. Maksun määräytyminen muuttui siten, että Liikennevakuutuskeskus joutui vastedes laskemaan maksut oman tilastoaineistonsa perusteella. Aiemmin maksu oli määräytynyt kolmen vakuutusmaksutuloltaan suurimman vakuutusyhtiön maksukeskiarvon perusteella. Uusi käytäntö johti joissakin

ajoneuvoluokissa vakuutusmaksua vastaavan maksun nousuun vanhoihin hyvikkeisiin verrattuna. Tilanne on tasaantunut uuden lain säätämisen jälkeen siten, että vakuutusmaksua vastaavat maksut vastaavat nykyään pääsääntöisesti vakuutusyhtiöissä noudatettavaa tasoa.⁴⁷⁸

Vakuuttamaton ajoneuvo asetettiin käyttökieltoon ja poliisi saattoi välittömästi poistaa siitä rekisterikilvet. Vahingonkärsineen oikeusturva puolestaan parani, kun korvauskäsittelylle asetettiin määräaikoja. Korvaushakemuksen käsittely oli aloitettava seitsemän päivän sisällä asian vireilletulosta ja korvauspäätös oli myös henkilövahingoissa annettava kuukauden kuluessa siitä, kun vakuutusyhtiö oli saanut vakuutus sopimuslaisia tarkoitettuja asiakirjat, tiedot ja muun riittävän selvityksen. Mikäli korvaushakemuksen käsittely kesti vastaisuudessa yli kuukauden, oli korvauksen hakijalle maksettava viivästyskorkoa. Vakuutusyhtiön oli myös annettava kolmen kuukauden sisällä asiakkaalle kirjallinen selvitys viivästykseen syistä.⁴⁷⁹ Uutta lakia valmisteltaessa otettiin huomioon myös tulevaisuuden autoilu, joka tulee lisäämään esimerkiksi automaattista ajamista liikenteessä (ks. s. 145–147).



Liikenteeseen on viime vuosina tullut uusia liikkuja ja uusia liikennevälineitä. Ruokaa kuljettava sähkömopolähetti Helsingin Hietalahdenrannassa kesällä 2021.

Liikennevakuutuslakia ollaan vuonna 2023 muuttamassa siten, että yli 25 kilon painoiset tai nopeudeltaan yli 25 km/h ajoneuvot kuten sähkömopot, sähköskootterit ja lasten minimönkijät sekä minicrossipyörät tulisivat pakollisen liikennevakuutuksen piiriin. Uusia liikennevakuutettavia laitteita olisivat esityksen mukaan myös erilaiset tavarankuljetusrobotit sekä monet sähköpotkulaudat.⁴⁸⁰

KESKUKSEN ROOLIA HIENOSÄÄDETÄÄN

Kilpailulainsäädännön asettamat rajoitukset vähensivät 1990-luvulla vakuutusyhtiöiden Liikennevakuutuskeskuksen piirissä tekemää yhteistyötä. Joillakin lain sallimilla alueilla se on kuitenkin tällä vuosituhannella tiivistynyt jo käytännön syistä.

Tietojärjestelmäyhteistyö alkoi lisääntyä 2000-luvun alkuvuosina, jolloin yhtiöt rakensivat paljon työtä vaatineen VVH-järjestelmän (ks. s. 127–128).⁴⁸¹ Liikennevakuutuskeskus ylläpitää myös monia sähköisiä rekistereitä, kuten korvausedustajarekisteriä, josta voi selvittää ulkomailla tapahtuneeseen vahinkoon osallisen ajoneuvon vakuutusyhtiön ja sen korvausedustajan.⁴⁸² Keskeisiin järjestelmiin lukeutuu myös vuonna 2007 valmistunut Netso, joka on vakuutusyhtiöiden yhteinen vakuutusportaali ajoneuvovakuutuksia asiämiehinä myyville yrityksille.⁴⁸³ Moderni tietotekniikka on myös mahdollistanut liikennevakuutuksen kuolevuusmallin rakentamisen.⁴⁸⁴

Liikennevakuutusyhtiöiden tietojärjestelmäyhteistyön tulokset helpottivat uudella vuosituhannella merkittävästi autoilijan arkea. Sekä ajoneuvojen rekisteröinti että liikennevakuuttamisen prosessi sähköistettiin vaihteittain Liikennevakuutuskeskuksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) yhteistyöllä. Ajoneuvojen rekisteröintikäytäntöä yksinkertaistettiin vuonna 2007, jolloin ajoneuvon tilapäinen rekisteristä poistaminen uudistui. Myös liikennevakuutuksen seisonmailmoituskäytäntö muuttui siten, ettei ilmoitusta ajoneuvon seisonmailmoituksesta enää tehty vakuutusyhtiölle. Vastedes ajoneuvon omistaja tai haltija ilmoitti ajoneuvonsa liikennekäytöstä poistosta suoraan ajoneuvorekisteriin tekemällä rekisteri-ilmoituksen ajoneuvorekisteröijän luona. Ilmoituksia ottivat vastaan useimmat vakuutusyhtiöiden konttorit sekä katsastustoimipaikat. Jatkossa tiedot ajoneuvon uudesta liikennevakuutuksesta välittyivät sähköisesti Ajoneuvohallintokeskuksen ja vakuutusyhtiöiden välillä.⁴⁸⁵

2010-luvulla sähköistettiin koko rekisteröintiprosessi sekä yhdistettiin ajoneuvon vakuuttaminen ja rekisteri-ilmoituksen teko yhdeksi palvelupahtumaksi. Autojen liikennekäytöstä poistot ja otot tulivat Trafain sähköisissä palveluissa mahdollisiksi vuonna 2010 ja sähköinen vakuutusyhtiön vaihtaminen vuonna 2012. Loppuvuodesta 2015 lähtien ajoneuvon on voinut vakuuttaa ja rekisteri-ilmoituksen tehdä samalla kertaa siten, että vakuutusyhtiö välittää ilmoituksen Traficomille. Vaihtoehtoisesti ilmoituksen on voinut jättää myös Traficomin Oma-asiointi-palvelussa tai Reki-käyttöliittymän avulla.⁴⁸⁶

Vakuutusalan yhteistyö on sujuvoittanut myös liikennevakuutusalan hallintoa. Vuonna 1997 monet vielä tuolloin Helsingin Bulevardilla samassa kiinteistössä toimineet vakuutusalan organisaatiot yhdistivät hallintopalvelunsa. Näin syntyi kokonaisuus, jota alettiin vuonna 2011 nimittää Vakuutuskeskukseksi (VK).⁴⁸⁷ Vakuutuskeskuksen toimisto huolehtii nykyään LVK:n, Potilasvakuutuskeskuksen, Ympäristövakuutuskeskuksen ja Lääkevahinkovakuutuspoolin hallinto- ja tukipalveluista.⁴⁸⁸ LVK:n toimintaympäristöä on muuttanut myös pankki- ja vakuutusalan järjestökentän suurfuusio vuoden 2007 alussa. Suomen Pankkiyhdistys, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto, Rahoitusyhtiöiden yhdistys ja Finanssityönantajat ry yhdistyivät tuolloin Finanssialan Keskusliitoksi (vuodesta 2017 Finanssiala ry). Samassa yhteydessä päätettiin myös Suomen Vakuutusdata Oy:n toiminnan lopettamisesta.⁴⁸⁹

Suomen vuoden 2000 perustuslain uudenvuokien tulkitseminen on sekin lyönyt leimansa liikennevakuutusalan arkeen. Perustuslakia säädettäessä sen ei oletettu vaikuttavan suuresti liikennevakuutustoimintaan, sillä alan ei katsottu käyttävän julkista valtaa eräitä Liikennevakuutuskeskuksen lakisäätteisiä tehtäviä lukuun ottamatta. Perustuslakitulkinnan tiukentumassa näkökulma on kuitenkin muuttunut. Lakisäätteisten vakuutusten – kuten liikennevakuutuksen – vakuutus- ja korvaustoiminta on tulkittu julkisen vallan käyttämiseksi. Liikennevakuutusyhtiöiden ja Liikennevakuutuskeskuksen on näin katsottu käyttävän julkista valtaa, mistä on seurannut, että niiden toimintaa sääntelevät monet, ennen pelkästään viranomastoimintaa koskevat lait kuten hallintolaki. Näin toimiessaan Suomi tulkitsee liikennevakuutustoimintaa hyvin poikkeuksellisesti verrattuna muihin maihin.⁴⁹⁰

Tiukentuneen perustuslain tulkinnan vuoksi uudessa liikennevakuutuslaissa muutettiin laiminlyöntimaksuihin liittyviä käytäntöjä. Liikennevakuutuskeskus ei enää määrää laiminlyöntimaksujen suuruutta, vaan jokai-



SUOMEN METSÄSTYSMUUSEO/ JUHA K. KAIRIKKO

Hirvi- ja riistaonnettomuuksia tapahtuu Suomen teillä yli 10 000 vuodessa.

nen perintätapaus lähetetään valmistelun jälkeen Valtiokonttorille, joka tekee määräämispäätöksen ja palauttaa sen keskukselle määräten LVK:n perimään maksun.⁴⁹¹

Uusi liikennevakuutuslaki supisti Liikennevakuutuskeskuksen roolia alan toiminnan ohjaajana, mutta toi sille myös uusia tehtäviä. LVK:lla oli vuoteen 2017 saakka valtuudet antaa jäsenyhtiöilleen vakuutus- ja korvaustoiminnan ohjeita lainsäädännön perusteella. Vaikka nämä ohjeet eivät enää ole niin velvoittavia kuin ennen, noudattavat yhtiöt silti niitä edelleen.⁴⁹² Liikennevakuutuskeskuksen vahinkojaosto ei syksystä 2022 lähtien ole antanut vakuutusyhtiöille suosituksia liikennevahinkojen syyllisyyskysymyksistä.⁴⁹³

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen korvausasiat siirtyivät uuden lain myötä LVK:n vastuulle, kun niiden aiheuttamat vahingot olivat sitä ennen olleet Valtiokonttorin korvattavia.⁴⁹⁴ Uusi laki velvoitti LVK:n edelleen laatimaan tilastot korvatuista liikennevahingoista (liikennevahinkotilasto) ja liikennevakuutuksen perusteella maksetuista korvauksista ajoneuvoryhmittäin (riskitutkimukset).⁴⁹⁵

Aika ajoin Liikennevakuutuskeskuksen sisällä on noussut esiin kysymys LVK:n roolista. On keskusteltu, tulisiko keskuksen pitäytyä tiukasti vain lakisääteisissä tehtävissään vai pitäisikö sen laajemmin ottaa hoitaakseen erilaisia palvelutehtäviä, joita LVK:n hallitus voi sille nykyisin mukaan osoittaa. Tällä hetkellä keskus huolehtii muun muassa kaikkien porovahinkojen korvaamisesta, raja- ja siirtoliikennevakuuttamisesta sekä toimii eräiden alan käyttämien järjestelmien koordinoijana ja yhteyspisteenä.⁴⁹⁶

Koko vakuutusala työllistivät 2010-luvun jälkipuoliskolla vuonna 2016 voimaan tulleen EU:n tietosuojadirektiivin vaatimat toimet ja sen velvoittamat salassapitomääräykset. Urakasta tuli Liikennevakuutuskeskukselle raskas, koska keskuksen toiminta pohjautuu suurelta osin erilaisiin rekistereihin, joiden käyttöä direktiivi säätelä tarkkaan.⁴⁹⁷

Liikennevakuuttamisen kansainvälinen ulottuvuus on edelleen tärkeä osa Liikennevakuutuskeskuksen työsarkaa, sillä keskus hoitaa liikennevakuuttamisen kansainvälisen vihreä kortti -järjestelmän kansallisen toimiston tehtävät. Järjestelmä on vuosikymmenten saatossa vähitellen laajentunut siten, että sen piiriin kuuluu vuonna 2023 yhteensä 46 valtiota. Euroopan maiden ohella mukana järjestelmässä ovat myös Iran⁴⁹⁸, Marokko, Tunisia ja Turkki. Suomi on solminut kortin käytöstä kahdenkeskiset sopimukset kaikkien näiden valtioiden kanssa.⁴⁹⁹ Ukrainan sodan seurauksena kaikki ETA-valtiot ja Sveitsi irtisanoivat kesäkuun alussa 2022 Venäjän ja Valko-Venäjän kanssa solmitut vihreä kortti -sopimukset siten, että sopimusten voimassaolo päättyy 31.5.2023.⁵⁰⁰

Viime vuosina vihreästä kortista on ryhdytty muokkaamaan sähköistä versiota, ja Suomi on ollut näissä ponnisteluissa keskeisesti mukana. Syksyllä 2020 sovittiin, että kortti voidaan lähettää pdf-muodossa asiakkaalle, jonka on tulostettava siitä mustavalkoinen paperiversio mukana kuljettavaksi.⁵⁰¹ Vihreän kortin sähköistämässä on seuraavana tavoitteena mobiililaitteelta esitettävä kortti, jolloin kortin tulostaminen ei enää ole tarpeen. Suunnitteluvaiheessa on jo myös rekisteri, josta viranomaiset voivat tarkistaa reaaliaikaisesti vihreän kortin voimassaolon. Tämän rekisterin täysmittainen valmistuminen kestää kuitenkin vielä vuosia.⁵⁰²

Rajaliikennevakuuttaminen on sekin Liikennevakuutuskeskuksen lakisääteinen tehtävä. LVK myöntää liikennevakuutuksia niille Suomen rajalle saapuville ajoneuvoille, joilta sellainen puuttuu.⁵⁰³ Uuden, kansallisen raja- vakuutusjärjestelmän luominen tuli ajankohtaiseksi 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopulla. Kun Venäjä liittyi vihreä kortti -järjestelmään vuonna 2009, väheni myytävien rajaliikennevakuutusten määrä draamat-

tisesti. Painetut vihreät kortit olisi tuolloin myös pitänyt uudistaa kortti-pohjassa tapahtuvien muutosten takia, koska rajavakuutuskortit oli yhdistetty niihin. Tuohon aikaan kaikki eurooppalaiset poolijärjestelyt olivat lisäksi tarkastelun alla, koska EU:n vakuutusala koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta oltiin lakkauttamassa, minkä jälkeen poolijärjestelyjä olisi pitänyt perustella tapauskohtaisesti. Näistä syistä pohjoismainen rajavakuutuspooli päätettiin Suomen ehdotuksesta purkaa ja kukin Pohjoismaa perusti sen tilalle oman järjestelmänsä. Liikennevakuutuskeskus irtisanoi pohjoismaisen rajavakuutuspoolin jäsenyytensä päättyväksi 31.12.2009, ja uusi LVK:ssa rakennettu järjestelmä otettiin käyttöön vuoden 2010 alussa.⁵⁰⁴

LIIKENNEVAHINKO-LAUTAKUNNASTA LIIPO

Liikennevahinkolautakunnan sidokset vakuutusalaan olivat pitkään vahvat. Lautakunta oli 2000-luvun alkuvuosiin saakka osa Liikennevakuutuskeskuksen organisaatiota, sen jäsenenä oli vakuutusyhtiöitä edustaneita liikennevakuutuksen asiantuntijoita, ja esittelijöinä toimineet juristit ja toimistosihteerit olivat LVK:n palveluksessa. Lautakunnan kokoukset pidettiin keskuksen tiloissa: ”Maailma oli niin eri. Ei sitä pidetty niin kummallisena, että me lautakunnan työntekijät olimme LVK:n palveluksessa ja toimimme sen tiloissa”, on liikennevahinkolautakunnan esittelijänä toiminut Suvi Miettunen muistellut.⁵⁰⁵

Monet syyt puolsivat vuosituhannen vaihteen tienoilla liikennevahinkolautakunnan toimintatapojen muuttamista. Lautakunta työskenteli pääasiassa vakuutusyhtiöiden sille lakisääteisesti lähettämien henkilövahinkotapausten parissa, joskin se antoi myös esinevahinkojen korvaamiseen liittyviä suosituksia. Korvausasiakkaiden käyttämä liikennevahinkoasiain korvauslautakunta (LIIKO) ratkoi puolestaan etupäässä esinevahinkoihin liittyneitä kysymyksiä. Jos liikennevahingossa tapahtui sekä henkilö- että esinevahinko, piti lausuntoa usein hakea kahdesta eri lautakunnasta. Jos liikennevahinkolautakunta yhtyi lausunnossaan vakuutusyhtiön kantaan, ei lautakunta perustellut ratkaisuaan.⁵⁰⁶

Epäkohtia ratkottiin säätämällä uusi liikennevahinkolautakuntaa koskeva laki, joka tuli voimaan vuoden 2003 alussa. Siitä lähtien lautakunta oli velvoitettu antamaan korvausasiasta lausunnon myös ”vahingonkärsineen, vakuutuksenottajan taikka muun korvaukseen oikeutetun pyynnöstä”, ei siis

HKM/ TUULA SIPIÄ



Uutta liikenneympäristöä 2020-luvulta. Kevyen liikenteen silta ylittää autoille ja raitiovaunuille varatun kadun Helsingissä.

enää vain vakuutusyhtiön tai tuomioistuimen. Alan lausuntokäytäntöjä selkiytettiin lakkauttamalla LIIKO, jonka tehtävät siirtyivät uudistetulle liikennevahinkolautakunnalle. Keskustelua herättäneestä vakuutusyhtiöiden edustuksesta luovuttiin vähitellen, samoin kuin muistakin kiintiöpaikoista.⁵⁰⁷

Lautakuntien yhdistämisen jälkeen liikennevahinkolautakunta antoi vuosittain 2 000–3 000 lausuntoa, joista noin kaksi kolmasosaa oli vahinkoa kärsineiden lausuntopyyntöjä ja kolmannes vakuutusyhtiöiden. Jälkimmäiset käsittelivät etupäässä sellaisia henkilövahinkoasioita, joista yhtiön oli lain mukaan pyydettävä lausuntoa.⁵⁰⁸

Arjen tasolla muutos näkyi siten, että lautakunta muutti Liikennevakuutuskeskuksen toimitiloista omaan toimistoonsa ja sille palkattiin omaa

henkilökuntaa. Vuoden 2003 alussa lautakunnan neljä esittelijää aloittivat työnsä tukenaan kolme sihteeriä ja toimiston esimies eli kanslian päällikkö. Lautakunnan kokopäivätoimiseksi puheenjohtajaksi valittiin sen jäsenenä 1990-luvulla toiminut Kyösti Vihermaa.⁵⁰⁹

Liikennevahinkolautakunnan työtavat muuttuivat merkittävästi uuden lain voimaantultua. ”Se merkitsi toimintatavan täydellistä muutosta, ratkaisut piti perustella tarkemmin ja erityisesti silloin kun asiakas katsoi kärsineensä vääryyttä, piti perusteluita varten nähdä aika paljon vaivaa”, on Kyösti Vihermaa todennut. Lausuntojen kirjoittaminen oli siinä määrin vaativa tehtävä, että esittelijöiden määrä osoittautui pian liian vähäiseksi.⁵¹⁰

Toimintakulttuuriin alkoivat myös vaikuttaa julkishallinnossa yleistyvät avoimuuden ja vahinkoa kärsineen parempaa huomioimista korostaneet vaatimukset. Perustuslain tulkinta korostaa nykyään kansalaisen oikeuksien kunnioittamista: vahingonkärsinyt kansalainen on viranomaistoiminnan keskiössä, eivät hallinnon järjestelmät.⁵¹¹ Vakuutusyhtiöiden tuli entistä laajemmin perustella lautakunnalle osoittamisissaan lausuntopyynnöissä ratkaisunsa, ja yhtiöiden oli vastatessaan vahinkoa kärsineiden lausuntopyyntöihin otettava seikkaperäisesti kantaa heidän väittämiinsä ja vaatimuksiinsa.⁵¹²

Liikennevahinkolautakunnan työhön vaikutti myös liikennevakuutuksen korvauskäytännöissä vuonna 2005 tapahtunut merkittävä muutos, jonka sysäsi liikelle eräs rattijuopumustapaus. Päihtyneen kuljettama auto oli vuonna 1997 suistunut tieltä, jolloin matkustajista yksi kuoli ja muut loukkaantuivat. Matkustajat, joiden joukossa oli ollut auton omistaja, olivat tienneet kuljettajan humalatilasta. Vakuutusyhtiö oli liikennevakuutuslain nojalla kieltäytynyt suorittamasta liikennevakuutuksesta matkustajien henkilövahingoista vaatimia korvauksia, koska Suomen lain mukaan matkustajat eivät saaneet korvausta törkeässä rattijuopumustapauksessa.⁵¹³

Asia eteni korkeimman oikeuden (KKO) käsiteltäväksi. KKO päätti Euroopan yhteisöjen tuomioistuinta kuultuaan, ettei korvausoikeutta voitu rajoittaa Suomen silloisen liikennevakuutuslain tapaan. Siitä lähtien rattijuopon matkustaja oli Suomessakin oikeutettu korvauksiin kärsimästään henkilövahingosta.⁵¹⁴ Liikennevakuutuksen vahinkomenot nousivat ratkaisun seurauksena jonkin verran 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla. Ne kääntyivät 2010-luvulla uudelleen laskuun vakavissa liikennevahingoissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrrien supistuessa merkittävästi.⁵¹⁵



MUSEOVIRASTO / SAKARI KURU
Kukitettu ”haamupyörä” kuolemaan johtaneen liikenneonnettomuuden muistoksi Helsingissä 2020.

Aiemmin erillään toimineet liikenne- ja potilasvahinkolautakunnat yhdistettiin vuoden 2021 alussa liikenne- ja potilasvahinkolautakunnaksi (LIIPPO). Yhdistämistä puolsi säästösyiden ja synergiaetujen ohella se, että korvaukset määräytyivät kummassakin lautakunnassa vahingonkorvauslain mukaan.⁵¹⁶ Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan tehtävät ja toimivalta vastasivat muuten entisiä lautakuntia, mutta liikennevakuutusasioissa lautakunnan toimivalta laajeni liikennevakuutuslain perusteella korvattavaan kuntoutukseen.⁵¹⁷ LIIPPO käsitteli ensimmäisenä toimintavuonnaan 2021 yhteensä noin 1 700 liikennevahinkoasiaa.⁵¹⁸

KORJAUSPROSESSI SÄHKÖISTYY

■ U:ssa laadittu henkilö-, paketti- ja erikoisautoja, kuten asuntoautoja, koskeva romuajoneuvodirektiivi tuli Suomessa voimaan syyskuussa 2004. Direktiivi vaikutti merkittävästi romuajoneuvojen ympäristöystävälliseen käsittelyyn. Auton viimeinen omistaja oli siitä lähtien velvollinen toimittamaan elinkaarensa päässä olevan autonsa kierrätettäväksi.⁵¹⁹

Romuauton painosta oli hyödynnettävä ja uudelleenkäytettävä vuoteen 2006 mennessä 85 prosenttia ja vuoteen 2015 mennessä 95 prosenttia. Kierrätysvaatimusten toteutumista ryhdyttiin mittaamaan säännöllisesti toteutettavalla kierrätyskokeella.⁵²⁰ Purettaviksi määrätyt ajoneuvot myytiin vastedes vain ympäristöluvan omaaville purkaamoille. Direktiivi myös lopetti vakuutusyhtiöiden vanhan tavan maksaa asiakkaille kertakorvauksia romuautoista, jotka jäivät ”navetan nurkkaan lojumaan”. Näitäkin ajoneuvoja ryhdyttiin lunastamaan ja hävittämään direktiivin määräysten mukaisesti.⁵²¹

Autojen kierrätyksen tehostaminen sai sekä autoalan että vakuutusyhtiöt varautumaan romuajoneuvodirektiivin voimaantuloon hyvissä ajoin. Autotuojat ja -teollisuus ry perusti vuonna 2001 jäsenyritystensä voimin Suomen Autokierrätys Oy:n, joka ryhtyi huolehtimaan henkilö-, paketti- ja matkailuautojen kierrätyksen sekä myöhemmin myös sähkökäyttöisten autojen ajovoima-akkujen kierrätyksen organisoinnista.⁵²²

Romuautojen parissa niin ikään työskentelevä, vakuutusyhtiöiden omistama Autovahinkokeskus (AVK) alkoi kilpailusyistä tehostaa toimintatapaan 2000-luvun alkuvuosina. Vakuutusalan vuonna 1992 tarkastustoimintojensa ulkoistamiseksi perustama Suomen Vahinkotarkastus SVT Oy (SVT) aloitti uudella vuosituohannella lunastuskuntoisten ajoneuvojen myynnin, ja sillä oli yhteistyökumppaniensa ansiosta AVK:ta laajempi toimipaikkaverkosto.⁵²³ AVK oli perinteisesti kuljettanut liikennevahingoissa lunastuskuntoon päätyneet romuautot kahteen toimipaikkaansa Tampereelle tai Espooseen realisoitaviksi. Yhtiö laajensi vuodesta 2005 lähtien autojen vastaanottoverkostoaan perustamalla välivarastoja hinausliikkeiden yhteyteen.⁵²⁴ Nämä kaksi vakuutusyhtiöiden omistamaa yritystä seurasivat muutenkin toistensa tekemisiä. SVT ryhtyi vuonna 2010 myymään lunastettuja ajoneuvoja verkossa, ja AVK avasi oman verkkokauppansa vuotta myöhemmin.⁵²⁵

Vahinkotarkastuksesta tuli niin ikään yhteinen työskentely Autovakuutuskeskukselle ja SVT:lle, kun AVK käynnisti oman vahinkotarkastustoimintansa vuonna 2010 vakuutusyhtiöiden pyynnöstä. Tarkastustyön tekeminen paikan päällä AVK:n toimipisteissä yhtiön oman henkilökunnan voimin oli käytännöllisempi ratkaisu kuin tarkastajien jatkuvat vierailut. Samalla AVK sai toiminnalleen toisen taloudellisen tukijalan.⁵²⁶ AVK laajensi tarkastustoimintaansa pian myös korjattujen autojen laatutarkastuksiin sekä paloja petostutkintaan.⁵²⁷

Kilpailulainsäädännön voimaantulo (ks. s. 98–99) oli jo 1980- ja 1990-lukujen taitteessa päättänyt liikennevakuutusalan yhteisistä korjaus- ja maa-

laushinnoista sopimisen aikakauden. Ajoneuvokorjauksen hinnoista oli siitä lähtien neuvoteltu tapauskohtaisesti korjaamon, maalaamon ja vakuutusyhtiön kesken, ja hinnoittelun tueksi osapuolet tekivät yhteisvoimin maalaus- ja korjausaikatutkimuksia. Vauriokorjausten hinnoittelussa koko auto- korjaamoala siirtyi 2000-luvun alkuvuosina asteittain käyttämään Ruotsissa rakennettua WinCabas-laskentajärjestelmää, jonka uudempi versio Cabas otettiin käyttöön vuonna 2014. Kaikissa Pohjoismaissa nykyään käytetty järjestelmä pohjautuu 1970-luvulta alkaen kartutettuun tietoon ajoneuvojen korjausprosesseista, jotka on saatu tutkimalla todellisia vauriokorjauksia. Maalaussuositus integroitui WinCabakseen vuonna 2008. Järjestelmän tuottaja tekee nykyään maalaus- ja korjausaikatutkimukset sekä vastaa niiden oikeellisuudesta.⁵²⁸

Cabas-järjestelmä on merkittävästi nopeuttanut ja sujuvoittanut tarkastusprosessia. Nykypäivän autoilija ajaa vaurioituneen autonsa vakuutusyhtiön kumppanikorjaamoon. Korjaamalla arvioija ottaa riittävän määrän valokuvia ajoneuvon vaurioituneista kohdista Cabas-järjestelmää varten ja sopii asiakkaan kanssa, milloin ajoneuvo tuodaan korjattavaksi. Korjaamo tekee Cabaksen avulla korjauslaskelmat, jotka vakuutusyhtiö joko hyväksyy tai hylkää mahdollisen kommentointinsa jälkeen.⁵²⁹

Auto- ja vakuutusalat solmivat vuonna 2019 runkosopimuksen, jonka mukaan sopimusosapuolten ja järjestelmätoimittajien välillä voidaan solmia järjestelmäyhteistyösopimuksia. Kukin järjestelmän käyttäjä tekee kuitenkin päätöksen käyttämästään järjestelmästä itsenäisesti. Cabas-järjestelmän kehittämisestä on sovittu kilpailulainsäädännön velvoitteet huomioon ottaen Autoalan keskusliiton, Autotuojat ja -teollisuus ry:n, Liikennevakuutuskeskuksen ja järjestelmätoimittajan kesken vuonna 2020 solmitulla yhteistyösopimuksella. Sopimuksen tarkoituksena on tukea järjestelmätoimittajaa mahdollisimman hyvän kolarikorjausten laskentajärjestelmän kehittämisessä.⁵³⁰

Korjaustoiminnan maalausaikeperusteet ovat aika ajoin aiheuttaneet kitkaa vakuutusalan, Autoalan Keskusliiton edustamien autokorjaamojen ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n välille. Näistä perusteista käydyt neuvottelut ajautuivat vuonna 2014 umpikujaan, mikä oli katkaista alojen välisen yhteistyön.⁵³¹ Uusi aikapohja otettiin käyttöön vuoden 2017 alussa. Korjausalan tiukoissa neuvotteluissa ei sinänsä ollut mitään uutta. Liikennevakuutuskeskuksen neuvottelijat olivat menneinä vuosikymmeninä tottuneet syömään työlounaan nopeasti, sillä kokous saattoi päättyä pikaisesti jonkin osapuolen ulosmarssiin.⁵³²



Autovahinkokeskuksen historia osana Liikennevakuutuskeskusta tuli päätöksensä vuonna 2018, jolloin LVK ja AVK:n osakkaina olleet keskuksen jäsenyhtiöt päättivät myydä yrityksen yhdysvaltalaiselle ajoneuvojen huuto-kauppa-, realisointi- ja vakuutusyhtiöpalveluja tarjoavalle Copart-yhtiölle.⁵³³ Myyntipäätökseen vaikutti se, etteivät kaikki vakuutusyhtiöt hyödyntäneet AVK:n palveluja, vaan asioivat mieluummin SVT:n kanssa. Toistaiseksi LVK jäsenyrityksineen on ollut kaupan sopimusehtojen vuoksi velvoitettu käyttämään Copartin palveluja, mutta tämä määräaika on umpeutumassa vuonna 2023.⁵³⁴

KOHTI TULEVAA: SÄHKÖISTÄ JA ÄLYKÄSTÄ AJOA

Autotekniikan voimakas kehitys on 2020-luvulla muuttamassa merkittävästi suomalaisia liikenneoloja, millä on omat heijastusvaikutuksensa myös liikennevakuuttamiseen. Moottoriajoneuvojen perinteisten käyttövoimien bensiinin ja dieselin rinnalle on noussut uusia, vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja, kun EU:n tiukat päästömääräykset ovat saaneet autonvalmistajat panostamaan sähköisiin strategioihin. Täyssähköautoja sekä niin sähköä kuin perinteisiäkin polttoaineita hyödyntämään kykeneviä hybridautoja alkoi ilmestyä suomalaiseen liikenteeseen 2010-luvun puolimaissa.⁵³⁵ Vuoden 2022 lopussa Suomessa oli liikennekäytössä runsaat 51 000 sähköautoa ja vajaat 99 000 hybridautoa, joissa sähköä ohella voidaan käyttää myös fossiilisia polttoaineita. Määrät ovat vielä vähäisiä verrattuna puhtaan bensiini- ja dieselkäyttöisiin ajoneuvoihin, joita liikenteessä oli tuolloin yhteensä noin 3,8 miljoonaa. Merkinä aikojen muutoksesta niiden määrä on kuitenkin jo kääntynyt hienoiseen laskuun.⁵³⁶

Vielä uudempia tulokkaita ovat nestemäistä vetyä käyttävät polttokennoautot eli vetyautot, joiden rantautumista Suomeen on hidastuttanut autojen kalleuden ohella vetypolttoainetta tarjoavien tankkausasemien puute. Vetytankilla varustettujen autojen päästönä tulee ulos pelkkää vesihöyryä, mikä tekee niistä ympäristöystävällisen vaihtoehdon.⁵³⁷

Liikennevakuutusala on pohtinut, mitä sähkö- ja hybridautojen yleistyminen merkitsee alan tulevaisuudelle. Vakuutus- ja autoalat pyrkivät yhteis-

Sähköautot ovat yleistyneet 2020-luvulla. Sähköautojen latausasema Helsingin Fredrikinkadulla helmikuussa 2019.

tuumin kehittämään ratkaisuja sähköautojen korjaus- ja lunastusongelmiin.⁵³⁸ Sähkö- ja hybridautojen korjaamisesta on perinteisten polttomoottoriautojen tavoin tullut yhä haastavampaa turvakorien ja uusien turvalaitteiden vuoksi. Uuden ja taajamiin keskittyneen sähköautokannan korjausosaaminen on vasta kehittymässä, minkä vuoksi sähköauton korjauskustannukset ovat olleet polttomoottoriautoa korkeammat.⁵³⁹ Vaurioituneiden sähköakkujen vaihtaminen on erittäin kallista, minkä vuoksi sähköautot päätyvät muita autoja useammin lunastettaviksi. Lunastettujen sähköautojen jälkimarkkinat eivät myöskään ole vielä yhtä kehittyneet kuin polttomoottoriautojen.⁵⁴⁰ Sähköautojen lisääntyminen on toisaalta 2020-luvulla laskenut niiden korjauskuluja, ja teknisesti polttomoottoriautoa yksinkertaisempi sähköauto vaatii myös vähemmän huoltoa.⁵⁴¹ Sähköautot eivät vielä ole kovin merkittävästi edustettuina onnettomuustilastoissa.⁵⁴²

Arkista liikennettä ja tulevaisuuden liikennevakuuttamista muuttaa myös moottoriajoneuvojen vähitellen yleistyvä autonominen ajaminen. Siinä on eri tasoja alkaen tekniikasta, joka auttaa kuljettajia auton ohjauksessa ja nopeuden hallinnassa. Täysin autonominen auto on varustettu tekniikalla, joka hallitsee autoa ja reagoi liikennetilanteisiin itsenäisesti ilman kuljettajaa.⁵⁴³

Autonominen ajaminen tarjoaa mahdollisuuden ratkoa monia liikenteen ongelmia.⁵⁴⁴ Siihen kykenevissä ajoneuvoissa on tieympäristöä havainnoivia sensoreita (ks. s. 118), jotka tuottavat liikenneympäristöstä tarkkaa ja ajanmukaista tietoa.⁵⁴⁵ Tieympäristöstä kerättyä sensoridataa voidaan käyttää tieolojen tarkkailuun, karttatietojen päivittämiseen sekä yksityis- ja joukko liikenteen sujuvoittamiseen. Ennen kaikkea paikkatieto parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun liikennevahingot voidaan saattaa nopeasti viranomaisten ja muiden tienkäyttäjien tietoon.⁵⁴⁶ Tällaista liikennepulmien ratkomista tai ehkäisemistä huipputeknologiaa käyttäen kutsutaan älyliikenteeksi.⁵⁴⁷

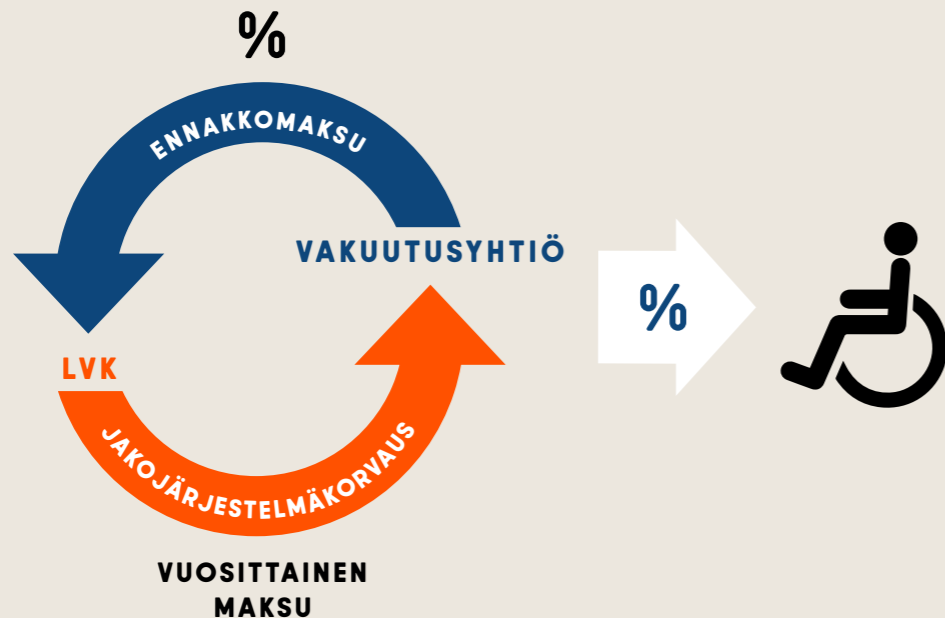
Autojen varustaminen SIM-kortein on mahdollistanut myös sen, että autoista saatavaa tietoa voitaisiin käyttää liikennevakuutusmaksujen hinnoitteluun kuljettajan ajotavan perusteella. Autonvalmistajat ovat kuitenkin olleet haluttomia jakamaan tätä tietoa vakuutusalan, autokorjaamojen, renkaanvalmistajien ja muiden asiasta kiinnostuneiden tahojen kanssa.⁵⁴⁸ Liikennevakuutuskeskus vetosi vuonna 2019 yhdessä Finanssiala ry:n, vakuutusalan eurooppalaisen etujärjestön Insurance European ja autoalan järjestöjen kanssa autonvalmistajiin, jotta vakuutusala ja muut halukkaat voisivat hyödyntää ajoneuvoista saatavaa tietoa.⁵⁴⁹



Autonomisen ajamisen yleistymiseen on alettu varautua Suomessakin. Liikennekoelussa ollut robottibussi Kalasatamassa kesällä 2019.

Autonomisen ajamisen kehitystä on Liikennevakuutuskeskuksessa muutenkin seurattu tarkkaan alusta lähtien. Siihen kohdistettiin Suomessa suuria odotuksia, kun aihe nousi keskusteluun vuoden 2013 vaiheilla. Alkuhuumassa oletettiin, että Suomessa olisi muutamassa vuodessa saatavilla itse-ajavia autoja. Liikennevahinkojen määrän uskottiin myös supistuvan hyvin vähäiseksi, koska niistä noin 90 prosenttia johtuu kuljettajasta.⁵⁵⁰ Vakuutusala ryhtyi 2010-luvun jälkipuoliskolla selvittämään autonomisen ajamisen yleistymisen vaikutuksia vakuutusliiketoimintaan.⁵⁵¹

Tämä yleistyminen vie kuitenkin aikaa, sillä tarvittava teknologia sekä kansallinen ja EU-lainsäädäntö eivät ole vielä 2020-luvun alkuvuosina siihen valmiita. Suomi on jo aloittanut lainsäädännössään autonomiseen liikenteeseen varautumisen.⁵⁵² Suomessa haasteena on infrastruktuurin laajuus ja erityisesti alempi tieverkko, sillä autonominen liikenne asettaa vaatimuksia liikenteen ohjaukselle, liikennemerkeille ja tiemerkinnoille sekä liikenneinfran kunnossapidolle. Ajoneuvojen keskinäinen verkottuminen synnyttää myös kyberturvallisuushaasteita, jotka on ratkaistava ennen kuin tietoa voidaan siirtää vuorovaikutteisesti ajoneuvojen välillä.⁵⁵³



Jakojärjestelmä

SUOMALAISEN liikennevakuutusjärjestelmän korvauskäytännöille ovat ominaisia kansainvälisesti harvinaiset, varsin pitkät elinkorko- ja eläkevastuut.⁵⁵⁴ Koska yksittäinen vakuutusyhtiö ei pysty vastaamaan näin mittavien ja pitkäkestoisten korvausten maksamisesta, tasoittaa näitä maksuja erillinen jakojärjestelmä. ”Koko liikennevakuutusjärjestelmä ei toimisi ilman jakojärjestelmää, ne ovat parivaljakko”, on Liikennevakuutuskeskuksen toimitusjohtaja Juha-Pekka Halmeenmäki todennut.⁵⁵⁵

Liikennevahingoissa loppuiäkseen vammautuneille on Suomessa maksettu korvauksia liikennevakuuttamisen alkumetreistä eli moottoriajoneuvon vastuu- vakuuttamisvelvollisuuden voimaantulosta lähtien. Vuoden 1925 lain perusteella maksettavat eläkkeet olivat kuitenkin varsin vaatimattomia, minkä vuoksi liikenne-

tapaturmakorvauksiin alettiin vuonna 1943 maksaa kalliinajanlisiä eli indeksikorotuksia valtion varoista muiden tapaturmakorvausten lailla. Vakuutusyhtiöt suorittivat kalliinajanlisiä niihin oikeutetuille, ja valtio korvasi kustannukset vakuutusyhtiöille lisättyinä palkkiolla jakelukustannusten peittämiseksi. Perusta liikennevakuutuksen jakojärjestelmän synnylle oli luotu.⁵⁵⁶

Nykyuotoinen liikennevakuutuksen jakojärjestelmä syntyi vuonna 1950, jolloin varat liikennevakuutuskorvausten kalliinajanlisien kattamiseksi ryhdyttiin keräämään liikennevakuutuksen ottajilta kaikkien veronmaksajien sijaan. Mallina toimi työntekijäin tapaturmavakuutus, jossa kalliinajanlisiin tarvittavat varat kerättiin samasta lähteestä kuin itse korvauksetkin, eli työntantajilta tapaturmavakuutusyhtiöiden välityksellä. Kalliinajanlisien maksamisvas-

tuu haluttiin tasoittaa liikennevakuutusyhtiöiden kesken. Tehtävä annettiin Liikennevakuutusyhdistyksen hoidettavaksi, samoin kuin korvausten maksaminen.⁵⁵⁷

Liikennevahingon korvausten kalliinajanlisiä sidottiin vuonna 1964 tapaturmavakuutuksen eläkkeiden tapaan maan yleiseen palkkatasoon elinkustannusindeksin sijaan. Kalliinajanlisiä on siitä lähtien kustannettu moottoriajoneuvojen omistajilta liikennevakuutusmaksun yhteydessä kannetuilla maksuilla.⁵⁵⁸ Liikennevakuutusyhtiöt ovat vuodesta 1972 alkaen maksaneet itse vahingonkärsineille indeksikorotukset, jotka LVY (ja vuodesta 1994 Liikennevakuutuskeskus) on jakanut vuosittain yhtiöiden kesken. Kulut jaettiin ensin sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamien perusteiden mukaan, ja vuodesta 2000 alkaen yhtiöiden tuloslaskelman mukaisesti.⁵⁵⁹ Liikennevakuutusyhtiöt ovat vuodesta 2005 lähtien maksaneet ennakkoa jakojärjestelmämaksuistaan LVK:lle.⁵⁶⁰

Liikennevakuutuksen, lakisäätöisen tapaturmavakuutuksen, potilasvakuutuksen ja ympäristövahinkovakuutuksen jakojärjestelmää muutettiin vuonna 2007 vastaa-

maan kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja (IFRS) siten, että jakojärjestelmämaksua ryhdyttiin perimään ennalta määrättyinä jakojärjestelmämaksuprosentteina. Vakuutusyhtiöt suorittavat keskusyhteisölleen – liikennevakuutuksen osalta siis LVK:lle – vuosittain yhtä suuren vakuutusmaksutuloonsa suhteutetun osuuden jakojärjestelmämaksuna ja LVK vastaavasti maksaa kullekin vakuutusyhtiölle sen jakojärjestelmäkorvauksiin vuosittain tarvitseman määrän. Määrä, jonka jakojärjestelmämaksut ylittävät tai alittavat jakojärjestelmäkorvaukset, kerryttävät saldoa, jonka suuruus pyritään pitämään pitkällä aikavälillä mahdollisimman vähäisenä. Jakojärjestelmään ei sisälly merkittävää vakuutusriskiä, ja sitä käsitellään kirjanpidossa kokonaan vakuutussopimuksesta erillisenä eränä.⁵⁶¹

Vuonna 2005 liikennevakuutuksen jakojärjestelmää laajennettiin indeksikorotusten lisäksi muihin korvauslajeihin. Järjestelmän piiriin tulivat myös yli 10 vuotta vanhat sairaanhoitokulut ja lääkinnällisen kuntoutuksen kulut, ja vuodesta 2017 alkaen myös suurvahinkokorvaukset sekä LVK:n vastuulla olevat vahingonkorvaukset.⁵⁶²





**LIIKENNEVAKUUTUSMAKSUT, VAKUUTETUT AJONEUVOT SEKÄ
LIIKENNEVAHINGOISSA KUOLLEET JA LOUKKAANTUNEET**

Vuosi	Vakuutus- maksut*	Vakuutettuja ajoneuvoja	Vahinkoja	Kuolleet	Loukkaan- tuneet
1927	106	21 759			
1928	119	24 207			
1929	98	25 485			
1930	120	31 360			
1931	88	30 514		119	1 047
1932	89	32 545		119	1 126
1933	90	33 954		162	1 187
1934	92	35 060		158	1 481
1935	101	35 592		147	1 485
1936	110	38 496		207	1 836
1937	143	45 666		268	2 282
1938	407	51 058	3 795	268	2 314
1939	385	52 206	3 469	206	2 150
1940	189	27 473	1 423	227	1 089
1941	146	21 896	1 020	239	2 430
1942	74	12 578	659	245	1 375
1943	121	14 176	761	273	1 490
1944	157	15 197	775	257	1 177
1945	321	23 643	918	300	1 368
1946	493	31 805	1 147	296	1 706
1947	664	35 960	1 556	353	2 101
1948	2 109	48 790	2 464	398	2 587
1949	2 228	61 294	2 923	330	2 803
1950	2 489	68 398	3 509	375	3 224
1951	3 809	88 660	4 361	373	3 407
1952	5 801	124 774	7 480	373	4 201
1953	7 979	152 151	7 871	424	5 105
1954	8 208	175 716	9 707	442	5 553
1955	10 427	202 394	11 473	498	6 185
1956	12 161	238 169	14 982	556	6 737
1957	16 897	286 604	15 758	559	7 136
1958	21 255	324 534	15 182	548	7 337

Vuosi	Vakuutus- maksut*	Vakuutettuja ajoneuvoja	Vahinkoja	Kuolleet	Loukkaan- tuneet
1959	25 740	360 989	17 057	649	8 138
1960	40 442	483 781	25 694	765	9 716
1961	55 819	617 448	29 564	786	11 256
1962	78 067	721 080	38 576	810	12 175
1963	84 076	808 613	43 420	913	12 498
1964	88 083	891 497	49 234	964	14 163
1965	125 814	1 006 003	64 486	1 049	15 914
1966	123 413	1 061 175	73 218	1 098	14 827
1967	120 638	1 121 597	72 202	973	15 345
1968	143 450	1 157 301	74 485	939	14 370
1969	159 200	1 175 996	84 442	1 006	15 248
1970	166 078	1 267 537	90 439	1 055	16 028
1971	195 684	1 310 632	97 360	1 143	16 026
1972	266 872	1 357 741	91 393	1 156	15 985
1973	409 755	1 397 257	88 742	1 086	15 859
1974	450 679	1 446 515	82 901	865	14 167
1975	463 609	1 530 305	86 058	910	14 157
1976	501 430	1 554 595	90 228	804	11 706
1977	565 462	1 604 277	89 118	709	11 309
1978	598 085	1 674 813	84 321	610	8 701
1979	591 381	1 752 590	92 591	650	8 762
1980	596 899	1 824 440	94 746	551	8 442
1981	650 160	1 909 295	104 255	555	9 072
1982	739 072	2 002 395	108 856	569	9 117
1983	904 463	2 158 033	108 509	604	9 373
1984	1 076 932	2 233 798	115 725	541	9 198
1985	1 226 250	2 316 871	118 822	541	9 563
1986	1 339 951	2 386 368	125 542	612	10 762
1987	1 581 814	2 514 100	129 478	581	10 752
1988	1 911 725	2 647 912	132 711	653	11 909
1989	2 270 457	2 756 576	132 313	734	12 042
1990	2 476 525	2 866 379	130 883	649	12 758
1991	2 517 943	2 891 536	120 836	632	11 547

Vuosi	Vakuutusmaksut*	Vakuutettuja ajoneuvoja	Vahinkoja	Kuolleet	Loukkaantuneet
1992	2 338 722	2 925 025	109 263	601	9 899
1993	2 059 854	2 901 412	103 244	484	7 806
1994	1 646 923	2 889 224	96 338	480	8 080
1995	1 635 530	2 927 162	97 172	441	10 191
1996	1 777 529	2 967 085	96 633	404	9 299
1997	1 993 930	3 121 207	97 367	438	8 957
1998	2 267 052	3 183 576	124 453	400	9 057
1999	2 587 113	3 260 507	107 492	431	9 052
2000	2 821 372	3 345 491	127 303	396	8 508
2001	498 690	3 407 598	103 669	433	8 411
2002	507 968	2 453 741	133 827	415	8 156
2003	535 559	2 495 577	107 453	379	9 088
2004	588 469	3 581 723	111 013	375	8 791
2005	653 863	3 711 849	116 068	379	8 983
2006	683 464	3 893 659	111 801	336	8 580
2007	640 061	4 182 339	116 813	380	8 446
2008	663 179	4 201 112	116 708	344	8 513
2009	690 311	4 259 331	92 378	279	8 057
2010	709 231	4 594 544	128 613	272	7 673
2011	737 924	4 730 408	133 419	292	7 931
2012	768 025	4 858 680	133 572	255	7 088
2013	799 868	4 972 641	126 022	258	6 681
2014	827 295	5 264 063	126 504	229	6 705
2015	845 177	5 233 587	120 711	270	6 408
2016	825 860		123 657	258	5 911
2017	709 420		109 163	238	5 574
2018	552 626		93 212	239	5 303
2019	560 639		88 200	211	5 013
2020	568 976		80 575	223	4 411
2021				225	3 862

LÄHTEET: KARPINEN 1975 JA LUKIN DATA-ANALYTIKKO JANNI PUSKALAN 3.11.2022 LÄHETTÄMÄ TILASTO LIKENNEVAKUUTUKSISTA.

|||||||

VIITTEET

LYHENNELUETTELO

LÄHDE- JA KIRJALLISUUSLUETTELO

|||||||

* Vuosina 1927-2000 summat esitetty vuoden 1963 markkoina (1 000 mk), sen jälkeen euroina (1 000 e).

VIITTEET

- 1 "Veroinho on kiihdyttänyt autokansan kekseliäisyyttä", *Ilta-Sanomat* 2.6.2016; Karppinen, Eino: *Liikennevakuutus. 50 vuotta liikennevakuustointia*. Liikennevakuutusyhdistys 1975, 16.
- 2 Siteerattu teoksessa Masonen, Jaakko, Anttila, Kimmo, Kallio, Veikko ja Mauranen, Tapio: *Soraa, työtä ja hevosiä. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945*. Edita 1999, 186. -Nimimerkin takana oli kirjailija-toimittaja Erkki Kivijärvi.
- 3 Mauranen, Tapani: *Kräsh! ...ja turvallisesti eteenpäin. A-Vakuutuksen seitsemän vuosikymmentä. Autoilijoiden Sijoitushallinta 2003*, 13, 21. - Yleensä liikenneonnettomuudet eivät johtaneet kuolemaan, pitkälti autojen hitaasta nopeudesta johtuen. Autoistumisen alkuvuosikymmenten vakavin liikenneonnettomuus vei hengen neljältä, kun taksi ajoi Pielisjokeen Joensuussa lokakuussa 1914. Joensuun onnettomuudessa auton polttoainejärjestelmässä oli vikaa, mutta "alkoholikin oli mukana kuvassa".
- 4 Mauranen 2003, 27.
- 5 Mauranen 2003, 27.
- 6 Rikoslaki (39/1889).
- 7 Rikoslaki (39/1889): Joka kaupungissa, kauppalassa tai kylässä hurjasti ajaa tai ratsastaa kadulla, torilla tai yleisellä tiellä, taikka siinä opettaa hevosta, vetäköön sakkoo enintään viisikymmentä markkaa. Mauranen 2003, 13.
- 8 Mauranen 2003, 17; rikoslaki (39/1889): Rikoksen kautta toiselle saatettu vahinko on syllisen korvattava, olkoonpa rikos tahallinen taikka tuottamuksesta tapahtunut.
- 9 Mauranen 2003, 12. -Hauholla esitettiin lisäksi, että auto piti ajaa tiensivuun ja moottori sammuttaa 500 metriä ennen hevosen kohtaamista.
- 10 Mauranen 2003, 11-12. -Helsingin kihlakunnan kruunuvoudin mukaan osa teistä olisi tullut sulkea autoilta. Käytännössä autot olisivat saaneet kulkea vain suurimmilla teillä.
- 11 Mauranen 2003, 14.
- 12 Mauranen 2003, 13, 17-20.
- 13 Mauranen 2003, 20.
- 14 Asetukset valtakunnallisesta autojen ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta (177/1922) sekä ajoluvan myöntämisen perusteista (237/1922); Karppinen 1975, 18.
- 15 Mauranen 2003, 28; Karppinen, Eino: *Autovakuutus 1929-1979*. Autovakuutusliitto 1979, 17-18.
- 16 Mauranen 2003, 26; Karppinen 1975, 20.
- 17 Karppinen 1979, 17-18. "Näin uskottiin voitavan vähentää yhtiöiden välisiä kitkatekijöitä."
- 18 Karppinen 1979, 16.
- 19 Karppinen 1975, 20-21
- 20 Karppinen 1975, 22; täysistunto PTK 1/1924 vp.
- 21 Laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta (148/1925) ja sen toimeenpanoasetus (1949/1925); Mauranen 2003, 25. -Korvausvelvollisuus ei myöskään koskenut autossa kuljetettuja henkilöitä tai tavaraa. Nämä korvattiin ainoastaan ammattijossa, ja silloinkin vain kuoleman tai pysyvän ansionmenetyksen osalta.
- 22 Karppinen 1975, 22-24.
- 23 Karppinen 1975, 23.
- 24 Karppinen 1975, 23.
- 25 Mauranen 2003, 26.
- 26 Mauranen 2003, 28; Wikipedia-artikkeli J. E. Tuokkolasta https://fi.wikipedia.org/wiki/J._E._Tuokkola, hakupäivä 23.8.2022. -Tuokkola toimi pitkään katsastusmiehenä ja oli laajasti arvostettu autoalan asiantuntija, joka tunnettiin myös *Automiehen käsikirjan* (Otava 1928) kirjoittajana.
- 27 Mauranen 2003, 36.
- 28 Karppinen 1975, 23; Mauranen 2003, 32.
- 29 Mauranen 2003, 28, 29; Karppinen 1979, 16.
- 30 Mauranen 2003, 27-36. *Autoilija*-lehti kirjoitti vuonna 1928: "Suomen Autoilijaliiton perustamisen lopulliselle toteuttamiselle antoi voimakkaan iskun autovakuutuslaki ja Suomen vakuutusyhtiöiden tariffiyhdistyksen määräämät suhteettoman korkeat vakuutusmaksut."
- 31 Mauranen 2003, 36-37, 39; Karppinen 1975, 25.
- 32 Karppinen 1979, 18.
- 33 Karppinen 1979, 19-20, 27-28. -Liiton perustajajäsenet olivat vakuutusyhtiöt Aura, Auto, Fennia, Imatra, Karjala, Pohjola ja Sampo. Liiton puheenjohtajaksi valittiin Pohjolan toimitusjohtaja, vuorineuvos K. A. Paloheimo ja asiamieheksi Arvo Sipilä. Johtokunnan lisäksi liitolle oli erityisiä välimieslautakuntia, joista yksi käsitteli jäsenten-takautumisoikeuden käytöstä johtuneita kysymyksiä ja korvauskysymyksiä ja toinen jäsenille määrättyjä sakkoasioita. Sakot määräsi liiton yleiskokous, ja niistä saattoi valittaa lautakunnalle.
- 34 Liiton vahvistaman tariffin lisäksi jäsenyhtiöt saivat noudattaa myös omaa tariffiaan, mikäli se oli ilmoitettu liitolle.
- 35 Karppinen 1975, 38, 40.
- 36 Mauranen 2003, 43, 48.
- 37 Karppinen 1975, 23, 41.
- 38 Karppinen 1975, 44. -Autovakuutusliiton sääntöjen §1 mukaan liiton tehtäviin luettiin myös autovakuutusta ja autoliikennettä koskevaan lainsäädäntöön vaikuttaminen.
- 39 Autovastuulaki (407/37) ja sen toimeenpanoasetus (449/37); Karppinen 1975, 45-47.
- 40 Lain myötä vakuuttamisvelvollisuus laajentui kattamaan koko korvausvelvollisuuden, jonka alaiseksi omistaja, kuljettaja, haltija tai luvattakäyttäjät saattoivat joutua.
- 41 Mauranen 2003, 64.
- 42 Karppinen 1975, 44, 48-49.
- 43 Karppinen 1975, 49; Karppinen 1979, 36. -Borenius siirtyi asiamiehen tehtävistä 1945 vakuutusyhtiö Kullervon hallintoneuvoston puheenjohtajaksi.
- 44 Karppinen 1975, 53.
- 45 Karppinen 1975, 54.
- 46 Karppinen 1975, 55.
- 47 Karppinen 1975, 52, 79.
- 48 Graham, Kenneth: *Kaislikossa suhisee*. WSOY 1975, 43-44.
- 49 Karppinen 1975, 30.
- 50 Salovaara, Esko: *Talja ja Liikenneturva Ry 1935-1973*. Liikenneturva 1976, 27.
- 51 Salovaara 1976, 29. -Liikennekulttuurikomiteaan kuuluivat Suomen Autobiiliittariffiyhdistyksen lisäksi Maaseudun Autonomistajain Liitto MAL, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö sekä muita vakuutus- ja autoalan edustajia.
- 52 Karppinen 1975, 37.
- 53 Karppinen 1975, 35, 79, 82; Masonen ym. 1999, 214; Salovaara 1976, 31.
- 54 Karppinen 1979, 62. -Ajoneuvojen ja vetojuhtien valinnan tekivät alueelliset ottolautakunnat.
- 55 Masonen ym. 1999, 393; Karppinen 1975, 62-66; Mauranen 2003, 73. -Ajoneuvojen pakko-otot olivat sotatöiden vuoksi ehdottoman välttämättömiä, sillä armeijalla oli tuolloin vain 95 omaa henkilö-, 134 kuorma- ja 85 erikoisautoa. Armeijan käyttöön otettuja ajoneuvoja kohdeltiin samoin kuin rekisteristä poistettuja ajoneuvoja.
- 56 Mauranen 2003, 73; Karppinen 1975, 62.

- 156 Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 157 Karppinen 1975, 121-122; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- 158 Hantula 1987, 7-8, Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- 159 Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- 160 Ajokorttiasetus 447/1972; *Tieliikennekirja* 1979, 37, 111; Nuorten kolarit lisääntyneet 80-lätän lähde, MTV Uutiset 26.1.2000 osoitteessa <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/nuorten-kolarit-lisaantyneet-80-latkan-lahdetty-a/1827196#gs.fix9l6>, lainattu 13.10.2022.
- 161 Sekarengastuskielto tarkoittaa, että auton saman akselin renkaiden tulee olla mitoiltaan, rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan samanlaiset. Ks. artikkeli Auton renkaat osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/auton-renkaat/#415aa55b>, lainattu 29.11.2022.
- 162 Hantula 1987, 36.
- 163 Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- 164 Rantala 2019, 116.
- 165 Tilastokeskuksen vuosittaiset liikenneonnettomuustilastot; Turvavyön käyttöpakko koki ankara vastustamista 1970-luvun Suomessa, osoitteessa <https://koajolle.com/historia/turvavyo-kayttopakko/>, lainattu 30.9.2022; ks. myös Vuosisata suomalaista autoilua, osoitteessa <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>, lainattu 29.8.2022.
- 166 Liikennevakuutuslaki 279/1959, 18 §.
- 167 LVY:n säännöt, ks. Karppinen 1975, 97-98.
- 168 Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 169 Liikennevakuutusasetus 324/1959, 5 §; Taisto Hujalan haastattelu 26.10.2022.
- 170 Sormunen 1984, 446.
- 171 Jukka Rantalalan haastattelu 23.11.2022.
- 172 Jukka Rantalalan haastattelu 23.11.2022.
- 173 Elomaa 2008, 39-40.
- 174 *Autovakuutusasiatuntijat 50 vuotta: Ajanjakso 1984-2009*. Käsikirjoitus, 10.
- 175 Elomaa 2008, 32, 58.
- 176 Karppinen 1975, 106; Sormunen 1984, 446.
- 177 Lähde Karppinen 1975, 106.
- 178 Karppinen 1975, 106; Sormunen 1984, 446.
- 179 Elomaa 2008, 39.
- 180 Kallenautio 1994, 204-205.
- 181 Mauranen 2003, 166; LVK:n Janne Puskalan 3.11.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista. Ks. myös Karppinen 1975, 162.
- 182 Kallenautio 1994, 204-205.
- 183 Kallenautio 1994, 204-205.
- 184 LVK:n Janne Puskalan 14.10.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
- 185 Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 186 Mauranen 2003, 164; Karppinen 1975, 110-111; Taisto Hujalan haastattelu 26.10.2022.
- 187 Ahtokari 1992, 107; Kallenautio 1994, 204; Mauranen 2003, 164.
- 188 Mauranen 2003, 190.
- 189 Ahtokari 1992, 110-111; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 190 Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 191 Ahtokari 1992, 110-111; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022; LVY:n toimintakertomus 1983, 1.
- 192 Pentti Ajon sähköpostitiedonanto 24.3.2023.
- 193 Sana kasko on alun perin tarkoitettu laivan runkoa, ja nimitys on aikoinaan syntynyt merivakuustoisoinnassa.
- 194 Luukkainen, Pekka: Liikenneverotusta ja -vakuutusta koskevat lait sekä mahdollisuudet onnettomuuksien vähentämiseen niiden avulla. Teoksessa Tuomola, Pertti - Nick, Marja - Taipale, Ilkka (toim.): *Liikenneturvallisuus*, Tammi 1975, 293; LVK:n Janne Puskalan 14.10.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
- 195 Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- 196 *Autovakuutusasiatuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984-2009*, 13. Käsikirjoitus.
- 197 Karppinen 1979, 42-43.
- 198 Sormunen 1984, 447; Karppinen 1979, 64.
- 199 Sormunen 1984, 447.
- 200 Keskeytysvakuutuksesta maksetaan korvausta ajalta, jolloin ajoneuvoa korjataan kolarointi-, hirvivahinko-, luonnonilmiö-, palo-, ilkivalta- tai varkausvakuutuksesta korvattavan vahingon takia. Ks. esim. artikkeli Autovakuutus osoitteessa <https://www.lahitapiola.fi/henkilo/vakuutukset-ja-elake/autot-ja-veneet/autovakuutus/mita-korvataan>, lainattu 29.11.2022.
- 201 Mauranen 2003, 190.
- 202 Kallenautio 1994, 205; Sormunen 1984, 448; Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- 203 Liikennevakuutuslaki 279/1959; Karppinen 1975, 114-116.
- 204 Lausuntoa oli vaadittava mm. silloin, kun kyse oli pysyvän osittaisen tai täydellisen työkyvyttömyyden tai kuoleman perusteella suoritettavasta jatkuvasta korvauksesta sekä vaikeiden vammojen osalta pysyvän vian ja haitan tai kivun ja säryn perusteella suoritettavasta korvauksesta. Ks. Karppinen 1975, 111-112.
- 205 Liikennevakuutuslaki 279/1959, 17 §; Karppinen 1975, 111-112.
- 206 Ks. LVY:n vuosikertomukset.
- 207 Oikeudenkäyntikulut ja erät LVY:n jakamat erittelemättömät korvaukset mukaan lukien.
- 208 LVK:n Janne Puskalan 14.10.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
- 209 Rissa, Kari: Uhkan vuodet särkivät umpion. Teoksessa *Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä*, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982, 79.
- 210 Sosiaalivakuutuksen historiaa osoitteessa <https://stm.fi/ministerio/historiaa>, lainattu 17.3.2023.
- 211 Karppinen 1975, 131.
- 212 Vakuutusyhtiö voi tietyissä tapauksissa saada takautumiseli regressioikeuden maksamaansa korvaukseen, jolloin se voi periä maksamansa korvauksen vahingon aiheuttajalta.
- 213 Karppinen 1975, 132.
- 214 Soratie, Seppo: Liikennevakuutus 1941-1981. Teoksessa *Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä*, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982, 39.
- 215 Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- 216 Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- 217 Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- 218 Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 219 LVY:n toimintakertomus 1979, 1; toimintakertomus 1980, 1; Nikula, Teemu: *Vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutuksenantajan takautumisoikeus liikennevakuutuslaisa*. Velvoiteoikeuden pro gradu -tutkielma, Oikeustieteiden tiedekunta, Lapin yliopisto 2014, 7; Jumppanen, Janne - Nio, Asko - Vihermaa, Kyösti: *Liikennevakuutus*, Finva 2021, 14. - Säännöstä täsmennettiin vuonna 2002 määrittelemällä täällaisiksi tapauksiksi törkeällä tuottamuksella tai tahallisesti aiheutetut sekä rattijuopumuksesta johtuneet vahingot.
- 220 LVY:n toimintakertomus 1985, 1.
- 221 Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- 222 LVY:n toimintakertomus 1980, 1.
- 223 Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- 224 Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 225 Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- 226 Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- 227 LVY:n toimintakertomus 1981, 3.
- 228 Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- 229 Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- 230 Karppinen 1975, 125-126; Historiamme. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022.
- 231 Karppinen 1975, 126; *Soratie* 1982, 39.
- 232 Historiamme. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022.
- 233 LVY:n toimintakertomus 1983, 1; Historiamme. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- 234 Karppinen 1975, 128; Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- 235 LVY:n toimintakertomus 1990, 1.
- 236 Suomen Autovakuutuslaitosten Liitto AVL ja Föreningen för Gemensamt Lagenligt Trafikförsäkringsansvar.
- 237 Karppinen 1975, 35.
- 238 Karppinen 1975, 84. Ks. myös History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- 239 Karppinen 1975, 84. Ks. myös History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- 240 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 241 Karppinen 1975, 84, 141.
- 242 History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- 243 History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- 244 Karppinen 1975, 83, 142; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- 245 Niemi, Veikko: *Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 20 vuotta*, Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 1984, 15-16.
- 246 Myös sairauslomaa tai operatiivista hoitoa (kuten tikkejä) tarvinneet loukkaantuneet ovat näissä luvuissa mukana, sen sijaan vain naarmuja, mustelmia tms. saaneet, jotka eivät ole em. hoitoa tarvinneet, eivät niihin sisälly.
- 247 Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastot.
- 248 Niemi 1984, 15-16, 27.
- 249 *Tapaturmavakuutuskeskus 100 vuotta*. Osoitteessa <https://www.tvk.fi/tapaturmavakuutuskeskus/tvk-100/>, lainattu 5.9.2022.
- 250 Niemi 1984, 62-63, 94.
- 251 Kuntoutuksen yleinen kehitys Suomessa, ks. esim. Laakso, Mikko: *Esteitä poistamassa, uutta luomassa: Invalidisäätiö 1940-2015*, Invalidisäätiö 2015, passim.
- 252 Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastot; VKK:n toimintakertomus 1990, 6 (taulukko); toimintakertomus 1999, 9 (taulukko); Niemi 1984, 58. - Ylivoimaisesti suurin osa VKK:n kuntoutuksilaitoksille välittämistä asiakkaista sai kuitenkin hoitonsa tapaturmavakuutuksen perusteella.
- 253 Karppinen 1975, 135.
- 254 Jumppanen ym. 2021, 15.
- 255 Saano, Minna: *Kirjeistä sähköpostiin: Kuntoutuksen kehityskaari 1970-luvulta tähän päivään*, VakuutusKuntoutus 1/2006, 12-13.
- 256 Jumppanen ym. 2021, 15.
- 257 Vuohelainen, Sanna: *Keskitetystä hajaantuneeksi organisaatioksi*. Opinnäytetyö, ylempi ammattikorkeakoulututkinto, tietojärjestelmäosaamisen koulutusohjelma, Tampereen ammattikorkeakoulu, joulukuu 2015, 14; Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022.
- 258 Juha Mikkolan haastattelu 29.11.2022.
- 259 VKK:n vuosikertomukset 2007-2010.
- 260 Asko Nion sähköpostitiedonanto 25.1.2023.
- 261 Juha Mikkolan haastattelu 29.11.2022.
- 262 VakuutusKuntoutus VKK ja Verve yhdistyivät. 3.4.2018 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.verve.fi/ajan-kohtaista/uutiset/2018/04/vakuutusKuntoutus-vkk-ja-verve-yhdistyvat.html>, lainattu 1.11.2022; Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022; Juha Mikkolan sähköpostitiedonanto 23.3.2023.
- 263 Rantala 2019, 156.
- 264 LVY:n toimintakertomus 1993, 5.
- 265 Ruotsalaiset tutkivat 16 uuden automallin murtovarmuutta: varas pääsi viiteen autoon muutaman sekunnin työllä, HS 15.6.1994; "Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa - sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019.
- 266 Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.
- 267 LVK:n toimintakertomus 1994, 6.
- 268 Ruotsalaiset tutkivat 16 uuden automallin murtovarmuutta: varas pääsi viiteen autoon muutaman sekunnin työllä, HS 15.6.1994.
- 269 LVY:n toimintakertomus 1991, 7; LVK:n toimintakertomus 1997, 6. - CEA (Comité Européen des Assurances) eli Euroopan vakuutuskomitea on eurooppalaisten vakuutusyhtiöiden kattojärjestö.
- 270 LVK:n toimintakertomus 1994, 6.
- 271 "Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa - sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019; Wikipedia-artikkeli Ajonestolaitteet, lainattu 13.12.2022.
- 272 Autojen kallit osat kelpaavat varkailla, artikkeli osoitteessa <https://www.toyota.fi/toyota-way/vinkit-ja-palvelut/autojen-kallit-osat-kelpaavat-varkailla>, lainattu 27.12.2022; "Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa - sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019.
- 273 Liukko, Jyri: *Solidaarisuskone: elämän vakuuttaminen ja vastuujattelun muutos*, Gaudeamus, Tallinna 2013, 83-84.
- 274 Hietanen-Loppi 2010, 135-136.
- 275 Suomen ajoneuvokanta vuosittain, Tilastokeskus; *Vuosisata suomalaista autoilua*, osoitteessa <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>, lainattu 29.8.2022; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- 276 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 277 Kiander, Jaakko: *Laman opetukset: Suomen 1990-luvun kriisin syyt ja seuraukset*, VATT-julkaisuja 27:5, 2001, 61-62.
- 278 Liukko 2013, 83-84.
- 279 Liikennevakuutuksen riskitutkimukset (maksututkimukset) v. 1970-2023. Janne Puskalan LVK:n aineiston perusteella laatima tilasto; Suomen ajoneuvokanta vuosittain, Tilastokeskus.
- 280 Niemelä, Mikko: *Julkisen sektorin reformin pitkä kaari Valtava-uudistuksesta Paras-hankkeeseen*, Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 102/2008, Kelan tutkimusosasto 2008, 31; Kuntien valtionosuusjärjestelmän kehittämistarpeiden esiselvitys, Valtiovarainministeriön julkaisuja 2019:18, 13. Julkaisu osoitteessa https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161420/VM_18_2019_Kuntien%20valtionosuusjarjestelman%20kehittamistarpeiden%20esiselvitys_Final.pdf?, lainattu 7.12.2022.

- 520 Kierrätyslainsäädäntö. Osoitteessa <https://autokieritys.fi/kuluttajille/kierrätysjärjestelmä/kierrätyslainsaadanto/>, lainattu 28.12.2022.
- 521 Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- 522 Suomen Autokieritys Oy:n yritysasettelu osoitteessa <https://autokieritys.fi/yritysasettelu/>, lainattu 20.2.2023. - Suomen Autokierityksellä on tätä nykyä 290 romuauton vastaanottoa paikkaa eri puolella Suomea.
- 523 Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- 524 Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- 525 *Historiamme*. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022; Suomen Vahinkotarkastuksen yritysasettelu osoitteessa <https://www.svt.fi/yritys/>, lainattu 20.2.2023.
- 526 Suomen Vahinkotarkastuksen yritysasettelu osoitteessa <https://www.svt.fi/yritys/>, lainattu 20.2.2023; Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023. - Suomeen oli vuosikymmenten saatossa rakentunut myös laaja sivutoimisten vahinkotarkastajien verkosto. Vakuutusyhtiöt olivat perinteisesti maksaneet tarkastuspalkkiot palkan muodossa, mutta ne halusivat 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä yksinkertaistaa maksukäytäntöjä. Vahinkotarkastajat perustivat sen vuoksi vuonna 2008 Yksityisten vahinkotarkastajien liiton, jonka jäsenet toimivat itsenäisinä yrittäjinä. Ks. Mäkilaakso, Jarmo: *Laatukäsikirjan laatiminen vahinkotarkastusorganisaatiolle*. Opinnäytetyö, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Teknologiaosaamisen johtamisen koulutusohjelma, elokuu 2017, 4.
- 527 *Historiamme*. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022; Mäkilaakso, 2017, 4. - LVK:n tekninen yksikkö alkoi vuonna 2006 vastata vakuuttamattomien, ulkomaalaisten ja valtion ajoneuvojen vahinkotarkastuksesta, mikä oli ennen ollut siihen tuolloin sulautuneen VAT-palvelun tehtävä.
- 528 Cabas-ajat. Artikkelit osoitteessa <https://cabgroup.se/fi/ajoneuvot/aikatutkimus.html>, lainattu 15.2.2023; Mäkilaakso 2017, 16; Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023.
- 529 Cabas-ajat. Artikkelit osoitteessa <https://cabgroup.se/fi/ajoneuvot/aikatutkimus.html>, lainattu 15.2.2023; Mäkilaakso 2017, 16; Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023.
- 530 LVK:n hallitus 17.1.2020, 8 §; LVK:n hallitus 13.5.2020, 6 §; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 27.3.2023.
- 531 LVK:n hallitus 16.6.2014, 5 §; 8.9.2014, 1 §.
- 532 Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023; Ulla Niku-Kosken haastattelu 19.10.2022; Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 3.3.2023.
- 533 LVK:n hallitus 19.3.2018, 11 §; *Historiamme*. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi/fi-fi/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022.
- 534 Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023.
- 535 *Autoilun tulevaisuus*. Artikkelit osoitteessa <https://www.hedinaautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.
- 536 Liikennekäytössä olevat ajoneuvot ajoneuvoluokittain ja käyttövoimittain 31.12.2022. Tilastokeskuksen ja Traficom:n tilasto osoitteessa <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot?toggle=K%C3%A4ytt%C3%B6voimat>, lainattu 1.2.2023.
- 537 *Autoilun tulevaisuus*. Artikkelit osoitteessa <https://www.hedinaautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.
- 538 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 539 Juha-Pekka Halmeenmäen ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 20.3.2023.
- 540 Uuden sähköauton omistajan kannattaa totutella rauhasa autoon ja ajamiseen - uusi teknologia saattaa yllättää. Artikkelit osoitteessa <https://www.op-media.fi/liikenne/sahkoauton-uusi-teknologia-saattaa-yllattaa/>, lainattu 6.2.2023; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- 541 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 542 Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- 543 Autonominen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkelit osoitteessa https://www.autotuojat.fi/linjaukset/autonominen_liikenteen_kehitys, lainattu 31.1.2023.
- 544 *Autonominen ajaminen*. Artikkelit osoitteessa <https://www.maanimittauslaitos.fi/tutkimus/teematieto/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- 545 *Autonominen ajaminen*. Artikkelit osoitteessa <https://www.maanimittauslaitos.fi/tutkimus/teematieto/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- 546 *Autonominen ajaminen*. Artikkelit osoitteessa <https://www.maanimittauslaitos.fi/tutkimus/teematieto/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- 547 *Älyliikenne: mitä se on, ja miksi sitä tarvitaan?* Artikkelit osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/alyliikenne-mita-se-on-ja-miksi-sita-tarvitaan/>, lainattu 7.2.2023.
- 548 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 549 LVK:n hallitus 27.11.2019, 17 §.
- 550 Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- 551 LVK:n hallitus 28.2.2017, 7 §. - OTI:n tutkijan Ilkka Nummelinin aiheeseen porautunut tutkimus valmistui alkuvuonna 2017.
- 552 Autonominen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkelit osoitteessa https://www.autotuojat.fi/linjaukset/autonominen_liikenteen_kehitys, lainattu 31.1.2023.
- 553 Autonominen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkelit osoitteessa https://www.autotuojat.fi/linjaukset/autonominen_liikenteen_kehitys, lainattu 31.1.2023.
- 554 Artikkelit pohjautuu Vakuutuskeskuksen aktuaarijohtaja Ville Liljan kirjoittajalle maaliskuussa 2023 lähettämään, LVK:n ja Finanssialan yhteistyössä laatimaan käsikirjoitukseen jakojärjestelmän historiallisesta taustasta.
- 555 Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023.
- 556 Valtioneuvoston päätös kalliinajanlisien maksamisesta tapaturmakorvauksiin (607/1943) ja Laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta (233/1944).
- 557 Laki liikennevakuutuskorvausten korottamisesta (284/1950, HE 35/1950).
- 558 Laki kalliinajanlisien maksamisesta liikennevahingonkorvauksiin (185/1964, HE 159/1963).
- 559 Laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971, HE 1971/141). Lakiä päivitetty lailla 362/1993 (HE 340/1992); Sosiaali- ja terveysministeriön asetus (1107/2000).
- 560 Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1360/2004, HE 158/2004).
- 561 Laki liikennevakuutuslain 18 b §:n muuttamisesta (1369/2006, HE 238/2006).
- 562 Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1360/2004, HE 158/2004) ja Liikennevakuutuslaki (460/2016, HE 123/2015).

LYHENNELUETTELO

AKE	Ajoneuvohallintokeskus
ARK	Autorekisterikeskus
AVK	Autovahinkokeskus Oy
AVL	Autovakuutuslaitosten Liitto, myöh. Autovakuutusliitto
BK	Bensiinin Kuluttajain Oy
CEA	Comité Européen des Assurances, nyk. Insurance Europe
ECE	Euroopan talouskomissio
EEC	Euroopan talousyhteisö
EFTA	Euroopan vapaakauppaliitto
ETA	Euroopan talousalue
ETSC	Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto
EU	Euroopan unioni
Euro NCAP	European New Car Assessment Programme
EY	Euroopan yhteisö
IFRS	International Financial Reporting Standards
ILO	Kansainvälinen työjärjestö
LIIKO	Liikennevahinkoasiain korvauslautakunta
LIIPO	Liikenne- ja potilasvahinkolautakunta
LTT	ks. VALT
LVK	Liikennevakuutuskeskus
LVY	Liikennevakuutusyhdistys
NTSB	National Transportation Safety Board (Yhdysvaltain kansallinen liikenneturvallisuuslautakunta)
OTI	Onnettomuustietoinstituutti
SAK	Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö
Sarac	Safety Rating Advisory Committee
SDP	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
SKDL	Suomen Kansan Demokraattinen Liitto
STM	Sosiaali- ja terveysministeriö
SVK	Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto
SVT	Suomen Vahinkotarkastus SVT Oy
Talja	Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaos
VALT	Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (alkuun LTT)
VAT	Vakuutusyhtiöiden Autokorjaustoimikunta
VK	Vakuutuskeskus
VKK	Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus
VVH	Vakuutus- ja vahinkotietojen välittämissä järjestelmä
YK	Yhdistyneet kansakunnat

LÄHDE- JA KIRJALLISUUSLUETTELO

Arkistolähteet

LVK:n (LVY:n) arkisto

LVK:n (LVY:n) hallituksen pöytäkirjat.
LVK:n (LVY:n) toimintakertomukset.

Vakuutusalan Kuntouttamiskeskuksen (VKK) arkisto

VKK:n toimintakertomukset 1990, 1999–2007.

Virallisjulkaisut

Lait ja asetukset

Ajokorttiasetus (447/1972).
Asetus ajoluvan myöntämisen perusteista (237/1922).
Asetus joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993).
Asetus liikenneturvallisuuksiasiain neuvotelukunnasta (788/1973).
Asetus valtakunnallisesta autojen ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta (177/1922).
Autovastuulaki (407/1937).
Lain toimeenpanoasetus (449/1937).
Autovastuulaki (338/1951).
Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002).
Hallituksen esitys Eduskunnalle lakisääteisen tapaturmavakuutuksen ja liikennevakuutuksen sairaanhoitokorvausten täyskustannusvastuun toteuttamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 158/2004).
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 299/2018).
Hallituksen esitys Eduskunnalle vakuutusopimuslaiksi ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 114/1993).

Laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta (233/1944).
Laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta (339/1951).
Laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971).
Laki kalliinajanlisien maksamisesta liikennevahingonkorvauksiin (185/1964).
Laki liikennevahinkolautakunnasta (441/2002).
Laki liikennevakuutuskorvausten korottamisesta (284/1950).
Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (361/1993).
Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1493/1994).
Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1360/2004).
Laki liikennevakuutuslain 18 b §:n muuttamisesta (1369/2006).
Laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta (148/1925).
Lain toimeenpanoasetus (1949/1925).
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001).
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016).
Liikennevakuutusasetus (324/1959).
Liikennevakuutuslaki (279/1959).
Liikennevakuutuslaki (460/2016).
Rikoslaki (39/1889).
Valtion liikenneturvallisuusviranomaisesta 29.2.1952 annettu asetus (52/1952).

Eduskunnan painettu asiakirja-aineisto

Eduskunnan täysistunnon pöytäkirja, 1/1924 vp.
Toivomusaloite 25, ”Esityksen antamisesta pakollisen liikennevakuutuksen siirtämisestä valtion hoidettavaksi”, Vp1946.

Muut virallisjulkaisut

Kuntien valtionosuusjärjestelmän kehittämistarpeiden esiselvitys. Valtiovarainministeriön julkaisuja 2019:18.
Liikenne- ja työtapaturmapotilaiden sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastaavuutta selvittäneen työryhmän (TÄKY) muistio; Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen julkaisu 2002:14.
Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö, Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen julkaisu 2007:74, 2008.
Valtioneuvoston päätös kalliinajanlisien maksamisesta tapaturmakorvauksiin (607/1943).
Valtioneuvoston päätös omaisuusvahingosta ja ohimenevistä henkilövahingoista suoritettavien korvausten enimmäismäärien korottamisesta (234/1944).

Käsikirjoitukset

Automallitutkimus, kuinka se alkoi - taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017.
Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: Ajankäyttö 1984–2009.
Jukka Rantalan Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton hallitukselle kirjoittama muistio Liikenne- ja tapaturmavakuutuksen ensisijaisuus sairaanhoitokorvauksissa, päivätty 10.1.2001.
LVK:n liikenneturvallisuustyö 50 vuotta. Lasse Hantulan pitämä esitelmä Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustyön 50-vuotisjuhlatilaisuudessa Helsingin Seurahuoneella 9.11.2017.

Tilastot

Ajoneuvokanta vuosittain 1922–2021, Tilastokeskus.
Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys 1940–2021. Autoalan Tiedotuskes-

kuksen taulukko osoitteessa https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/liikennekaytossa_olevat_autot, lainattu 3.8.2022.

Liikennekäytössä olevat ajoneuvot ajoneuvoluokittain ja käyttövoimittain 31.12.2022. Tilastokeskuksen ja Traficomien tilasto osoitteessa <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot?toggle=K%C3%A4ytt%C3%B6voimat>, lainattu 1.2.2023.
Liikennesuoritteet. Autoalan Tiedotuskeskuksen tilasto osoitteessa <https://www.aut.fi/tilastot/liikennesuoritteet>, lainattu 9.2.2023.
Liikennevakuutuksen riskitutkimukset (maksututkimukset) v. 1970–2023. Data-analytiikka Janne Puskalan LVK:n aineiston perusteella laatima tilasto.
LVK:n data-analytiikka Janne Puskalan 3.11.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
Suomen ajoneuvokanta vuosittain, Tilastokeskus.
Tieliikenneonnettomuustilasto: tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 1931–2021. Tilastokeskus.
Tilastokeskuksen liikenneonnettomuus-tilastot; Ajankohtaiset tilastot. Artikkelit Liikenneturvan sivuilla osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/ajankohtaiset-tilastot/#Oef4a327>, lainattu 1.2.2023.
Tutkijalautakuntien tutkimuskohteet ja tutkittujen onnettomuuksien määrät 1968. Onnettomuustietoinstituutti OTI.

Opinnäytteet

Elomaa, Katri: *Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen Suomessa vuosina 1925–2007.* Vakuutustieteen pro gradu -tutkielma, huhtikuu 2008, Tampereen yliopisto, oikeustieteen laitos.
Huikuri, Lotta: *Liikennevakuutuslain uudistus - vakuutusyhtiöiden liikennevakuu-*

- tusbonusjärjestelmien vertailu Suomen Vahinkovakuutus Oy:lle. Opinnäytetyö, liiketalouden koulutusohjelma, Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy 2019.
- Jäppinen, Rosa: *Asiakkaan sitouttaminen vakuutuslalla ja vakuutusyhtiön vaihtamiseen vaikuttavat tekijät*. Opinnäytetyö, kansainvälisen kaupan koulutusohjelma, Lahden ammattikorkeakoulu, syksy 2015.
- Levänen, Antti: *Keskikaidehankkeiden sisältö ja kustannukset esimerkkikohteiden perusteella*. Opinnäytetyö, Tampereen ammattikorkeakoulu, rakennustekniikan koulutusohjelma, Tampere 2007.
- Luumi, Kati: *Toimialat murroksessa - vakuutusalan toimialaliukuma terveys- ja hyvinvointialalle*, vakuutustieteen pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopiston johtamiskorkeakoulu 2016.
- Mäkilaakso, Jarmo: *Laatukäsikirjan laatiminen vahinkotarkastusorganisaatiolle*. Opinnäytetyö, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Teknologiaosaamisen johtamisen koulutusohjelma, elokuu 2017.
- Nikula, Teemu: *Vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutuksenantajan takautumisoikeus liikennevakuutuslaissa*. Velvoiteoikeuden pro gradu -tutkielma, Oikeustieteiden tiedekunta, Lapin yliopisto 2014.
- Syrjälä, Marjo: *Kuluttajan osto- ja vaihtokäyttäytyminen vakuutuslalla*. Opinnäytetyö, pienen ja keskisuuren yritystoiminnan liikkeenjohton koulutusohjelma, Seinäjoen ammattikorkeakoulu, kevät 2010.
- Vuohelainen, Sanna: *Keskitetystä hajaantuneeksi organisaatioksi*. Opinnäytetyö, ylempi ammattikorkeakoulu-tutkinto, tietojärjestelmäosaamisen koulutusohjelma, Tampereen ammattikorkeakoulu, joulukuu 2015.
- Tutkimuskirjallisuus ja artikkelit**
- Ahtokari, Reijo: *Vakuutusturvan puolesta: Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1942-1992*. Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1992.
- Ajo, Pentti: *Liikennevakuutus ja muuttuva Eurooppa*, Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus Oy 1994.
- Eskuri, Seppo - Jumppanen, Janne - Nio, Asko - Vihermaa, Kyösti: *Liikennevakuutus*. Finva 2012.
- Graham, Kenneth: *Kaislikossa suhisee*. WSOY 1975.
- Hantula, Lasse: *Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat: Selvitys tapauskohtaisista tutkimuksista Suomessa*. VALT 1987.
- Hantula, Lasse: *Raportti liikenneturvallisuuden opinto- ja tutkimusmatkasta Yhdysvaltoihin 7.8.1987-6.8.1988*. Liikennevakuutusyhdistys, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta - VALT 1988.
- Hietanen-Loppi, Mervi: *Turvan taival 1910-2010: sata vuotta keskinäistä vakuutusturvaa*. Keskinäinen vakuutusyhtiö Turva 2010.
- Härkänen, Kirill: *Teitä turvaamassa: 30 vuotta Tielaitoksen liikenneturvallisuustyötä*. Tielaitos 1998.
- Jumppanen, Janne - Nio, Asko - Vihermaa, Kyösti: *Liikennevakuutus*. Finva 2021.
- Kallenautio, Jorma: *Kansan tarina: vakuutusyhtiö Kansa 1919-1994*. Otava 1994.
- Karppinen, Eino: *Autovakuutus 1929-1979*. Autovakuutusliitto 1979.
- Karppinen, Eino: *Autovakuutusmiehet ry 25 vuotta: 1959-1984*. Autovakuutusmiehet 1984.
- Karppinen, Eino: *Liikennevakuutus: 50 vuotta liikennevakuutustoimintaa*. Liikennevakuutusyhdistys 1975.
- Katajainen, Onni - Manninen, Risto: *Liikennevakuutus*. Vakuutusalan kustannus 1988.
- Kiander, Jaakko: *Laman opetukset: Suomen 1990-luvun kriisin syyt ja seuraukset*. VATT-julkaisuja 27:5, 2001.

- Laakso, Mikko: *Esteitä poistamassa, uutta luomassa: Invalidisäätiö 1940-2015*. Invalidisäätiö 2015.
- Liukko, Jyri: *Solidaarisuuskone: elämän vakuuttaminen ja vastuujattelu muutoksella*. Gaudeamus 2013.
- Luukkainen, Pekka: *Liikenneverotusta ja -vakuutusta koskevat lait sekä mahdollisuudet onnettomuuksien vähentämiseen niiden avulla*. Teoksessa Tuomola, Pertti - Nick, Marja - Taipale, Ilkka (toim.): *Liikenneturvallisuus*. Tammi 1975.
- Mauranen, Tapani: *Kräsh! ... ja turvallisesti eteenpäin. A-Vakuutuksen seitsemän vuosikymmentä*. Autoilijoiden Sijoitustenhallinta 2003.
- Masonen, Jaakko & Anttila, Kimmo & Kallio, Veikko ja Mauranen, Tapio: *Soraa, työtä ja hevosiä. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945*. Edita 1999.
- Masonen, Jaakko & Hänninen, Mauno: *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. 3, Pikeä, hikeä, autoja: tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945-2005*. Tielaitos 1995.
- Määttä, Kalle - Reimavuo, Seppo: *Kilpailuvirasto kilpailupolitiikan suunnannäyttäjänä, Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 4/2015*.
- Niemelä, Mikko: *Julkisen sektorin reformin pitkä kaari Valtava-uudistuksesta Paras-hankkeeseen*, Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 102/2008. Kelan tutkimusosasto 2008.
- Niemi, Veikko: *Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 20 vuotta*. Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 1984.
- Näätänen, Risto: *Maantiekoulema: tutkimus liikenneonnettomuuksista*. WSOY 1972.
- Pellinen, Sulevi: *Sattuipa kerran: 100 vuotta työtapaturvavakuutusta 1895-1995*. Tapaturmavakuutusten liitto 1995.
- Rantala, Tuomas: *Vuosisata vapaan liikkuviiden puolesta: Autoliitto 1919-2019*. Autoliitto 2019.
- Rissa, Kari: *Uhkan vuodet särkivät um* pion. Teoksessa Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982.
- Salovaara, Esko: *Talja: Tapaturmatorjunta ry:n liikennejaosto - Liikenneturva: Liikenneturvallisuusyhtiön Keskusjärjestö ry 1935-1973*. Liikenneturva 1976.
- Salusjärvi, Markku: *Kun Suomi sai nopeusrajoitukset*. Teoksessa Lievonen, J. (toim.). Tekniikan tekijät. Valtion teknillinen tutkimuskeskus 1990.
- Soratie, Seppo: *Liikennevakuutus 1941-1981*. Teoksessa Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982.
- Sormunen, Tapio: *75 Sampovuotta: Keskinäinen vakuutusyhtiö Sampo 1909-1984*. Sampo 1984.
- Tapio, Juha - Ernvall, Timo: *Automallien vammauttavuus henkilöautojen välisissä onnettomuuksissa ja kevyenliikenteen onnettomuuksissa*. Oulun yliopiston tie- ja liikennetekniikan laboratorion julkaisuja 25, 1994.
- Tieliikennekirja 1979, Ajoturva 1979.
- Uudet tietyypivaihtoehdot: yhteenveto suunnitelmatason tietyypitarkasteluista. *Tiehallinnon selvityksiä 44/2003*.
- Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä: *Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliiton 40-vuotisjulkaisu*. Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982.
- Valtonen, Juha: *Vuonna 2010 tapahtuneet kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet ja nollavisio*, Liikenneturvan selvityksiä 2/2014.
- Lehtiartikkelit**
- Heikkilä, Marja: *Itäautot tulivat ja autoistivat Suomen*. *Turun Sanomat* 9.6.2008.
- "IS:n tiedot: Suomeen tulossa uusi vakuutuspakko -koskee vähintään kymmeniätuhansia ajoneuvoja". *IS* 7.2.2023.
- "Luvassa paluu 80-luvulle: Monia asfaltiteitä pakko muuttaa sorapintaisiksi". *Iltalehti* 24.10.2019.

”Ruotsalaiset tutkivat 16 uuden automalin murtovarmuutta: varas pääsi viiteen autoon muutaman sekunnin työllä”. *HS* 15.6.1994.

Saano, Minna: Kirjeistä sähköpostiin: Kuntoutuksen kehityskaari 1970-luvulta tähän päivään. *VakuutusKuntoutus* 1/2006.

Sariola, Suvi: Lakiesitys laastariveron poistamisesta syyskuussa: vakuutusyhtiöille oikeus valita potilaan hoitopaikka. *Lääkärilehti* 35/2004.

”Veroinho on kiihdyttänyt autokansan kekseliäisyyttä”. *Iltä-Sanomat* 2.6.2016.

Muu kirjallinen lähdeaineisto

Mitä missä milloin: kansalaisen vuosikirja 1974. Otava 1974.

Mitä missä milloin: kansalaisen vuosikirja 1976. Otava 1976.

Haastattelut

Pentti Ajo, 30.9.2022

Seppo Eskuri, 10.10.2022

Juha-Pekka Halmeenmäki, 14.2.2023

Lasse Hantula, 24.10.2022

Jukka Helokumpu, 20.2.2023

Taisto Hujala, 26.10.2022

Janne Jumppanen, 25.4.2022

Suvi Miettunen, 27.1.2023

Juha Mikkola, 29.11.2022

Ulla Niku-Koskinen, 19.10.2022

Asko Nio, 3.5.2022

Kalle Parkkari, 16.2.2023

Riikka Patala, 20.4.2022

Jukka Rantala, 23.11.2022

Jyrki Särkämö, 3.1.2023

Kyösti Vihermaa, 21.10.2022

Sähköinen lähdeaineisto

Wikipedia-artikkeli Ajoneuvohallintokeskus, lainattu 12.1.2023.

Wikipedia-artikkeli Ajonvakautusjärjestelmä, lainattu 17.2.2023.

Ajoneuvovero. Artikkelin Autoalan Tiedotuskeskuksen sivustolla osoitteessa https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/ajoneuvovero, lainattu 16.1.2023.

Autoilun tulevaisuus. Artikkelin osoitteessa <https://www.hedinautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.

Artikkeli Auton renkaat osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/auton-renkaat/#415aa55b>, lainattu 29.11.2022.

Autonominen ajaminen. Artikkelin osoitteessa <https://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietoa/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.

Artikkeli Autonominen liikenteen kehitys osoitteessa https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonominen_liikenteen_kehitys, lainattu 31.1.2023.

Artikkeli Autovakuutus osoitteessa <https://www.lahitapiola.fi/henkilo/vakuutukset-ja-elake/autot-ja-veneet/autovakuutus/mita-korvataan>, lainattu 29.11.2022.

Autojen kalliit osat kelpaavat varkaille, artikkeli osoitteessa <https://www.toyota.fi/toyota-way/vinkit-ja-palvelut/autojen-kalliit-osat-kelpaavat-varkaille>, lainattu 27.12.2022.

Cabas-ajat. Artikkelin osoitteessa <https://cabgroup.se/fi/ajoneuvot/aikatutkimus.html>, lainattu 15.2.2023.

Dacota-hankkeen loppuraportti osoitteessa http://www.dacota-project.eu/Deliverables/DaCoTA_Final_Report.pdf, lainattu 27.2.2023.

Wikipedia-artikkeli Euro NCAP, lainattu 27.2.2023.

Wikipedia-artikkeli Euroopan talousalue, lainattu 15.12.2022.

Historiamme. Copart Suomi Oy:n historiaa kuvaava artikkeli osoitteessa <https://www.copart.fi/content/fi/fi-fl/about-copart/our-history>, lainattu 21.10.2022.

History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa [<dex.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.

History of The National Transportation Safety Board, osoitteessa <https://www.ntsb.gov/about/history/Pages/default.aspx>, lainattu 18.10.2022.

Kierrätyslainsäädäntö. Osoitteessa <https://autokierratys.fi/kuluttajille/kierratysjarjestelma/kierratyslainsaadanto/>, lainattu 28.12.2022.

Kivivuori, Osmo: Liikenteen sekunnit, uhrin ja eurot. Osoitteessa <https://www.osmokivivuori.fi/2018/10/liikenne/liikenteen-sekunnit-uhrit-ja-eurot/>, lainattu 1.11.2022.

Klubimaksuista miljoonasakkoihin – KK-V:n selvitys valottaa kotimaisen kilpailupolitiikan historiaa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston 6.11.2015 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/klubimaksuista-miljoonasakkoihin-kkv-selvitys-valottaa-kotimaisen-kilpailupolitiikan-historiaa/>, lainattu 25.11.2022.

Korkeimman oikeuden ratkaisu 145/2005, osoitteessa <https://finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2005/20050145>, lainattu 7.2.2023.

Kuoppia ja tärinää – teiden päällystysten korjausvelka kasvaa, artikkeli osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/kuoppia-ja-tarinaa-teiden-paallystysten-korjausvelka-kasvaa/>, lainattu 7.2.2023.

Käytetty auto – älä tingi näistä turvavarusteista. Artikkelin osoitteessa <https://www.op-media.fi/liikenne/kaytetty-auto--ala-tingi-naista-turvavarusteista/>, lainattu 28.12.2022.

Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan toimintakertomus 2021, osoitteessa <https://www.liipo.fi/lautakunta/toimintakertomukset.html>, lainattu 22.3.2023.

Liikennevahinkolautakunnan tavoitteena vähentää käräjäoikeuden kuormitusta, artikkeli osoitteessa \[<dex.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.

History of The National Transportation Safety Board, osoitteessa <https://www.ntsb.gov/about/history/Pages/default.aspx>, lainattu 18.10.2022.

Kierrätyslainsäädäntö. Osoitteessa <https://autokierratys.fi/kuluttajille/kierratysjarjestelma/kierratyslainsaadanto/>, lainattu 28.12.2022.

Kivivuori, Osmo: Liikenteen sekunnit, uhrin ja eurot. Osoitteessa <https://www.osmokivivuori.fi/2018/10/liikenne/liikenteen-sekunnit-uhrit-ja-eurot/>, lainattu 1.11.2022.

Klubimaksuista miljoonasakkoihin – KK-V:n selvitys valottaa kotimaisen kilpailupolitiikan historiaa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston 6.11.2015 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/klubimaksuista-miljoonasakkoihin-kkv-selvitys-valottaa-kotimaisen-kilpailupolitiikan-historiaa/>, lainattu 25.11.2022.

Korkeimman oikeuden ratkaisu 145/2005, osoitteessa <https://finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2005/20050145>, lainattu 7.2.2023.

Kuoppia ja tärinää – teiden päällystysten korjausvelka kasvaa, artikkeli osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/kuoppia-ja-tarinaa-teiden-paallystysten-korjausvelka-kasvaa/>, lainattu 7.2.2023.

Käytetty auto – älä tingi näistä turvavarusteista. Artikkelin osoitteessa <https://www.op-media.fi/liikenne/kaytetty-auto--ala-tingi-naista-turvavarusteista/>, lainattu 28.12.2022.

Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan toimintakertomus 2021, osoitteessa <https://www.liipo.fi/lautakunta/toimintakertomukset.html>, lainattu 22.3.2023.

Liikennevahinkolautakunnan tavoitteena vähentää käräjäoikeuden kuormitusta, artikkeli osoitteessa \\[ti-3-2016/liikennevahinkolautakunnan-tavoitteena-vahentaa-karajaoikeuden-kuormitusta/\\]\\(https://www.riku.fi/rikosuhripaivystys/riku-lehti/riku-leh-</p><p><a href=\\), lainattu 9.2.2023.

Liikennevahinkoportti ja OTI-tietopalvelu osoitteessa \\[www.lvk.fi\\]\\(http://www.lvk.fi\\), lainattu 21.2.2023.

Liikennevakuuttamisen vihreä kortti -sopimukset irtisanottu Venäjän ja Valko-Venäjän kanssa, LVK:n 30.5.2022 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.lvk.fi/liikennevakuutuskeskus/tiedotteet/2022/vihrea-kortti-sopimukset-irtisanottu-venajan-ja-valko-venajan-kanssa/>, lainattu 15.11.2022.

Artikkeli Liikennevakuutus – laiminlyöntimaksu osoitteessa <https://www.valtiokonttori.fi/palvelut/muut-palvelut/liikennevakuutus-laiminlyontimaksu/>, lainattu 22.2.2023.

Liikennevakuutuslain muutoksen käsittely eduskunnassa \\(mm. liikennevaliokunnan mietintö\\) osoitteessa <https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiat&docid=he+340/1992>, lainattu 30.1.2023.

Liikennevalojen tarve elää ajassa. Artikkelin osoitteessa <http://www.liikennevalot.info/historia/liikennevalojentarve.shtml>, lainattu 1.2.2023.

Mikä on Finanssiala ry? Osoitteessa <https://www.finanssiala.fi/mika-on-finanssiala-ry/>, lainattu 17.2.2023.

Nopeusrajoituksilla turvallisempaa, sujuvampaa ja haitattomampaa liikennettä. Artikkelin Väyläviraston sivuilla osoitteessa <https://vayla.fi/-nopeusrajoituksilla-turvallisempaa-sujuvampaa-ja-haitattomampaa-liikennetta>, lainattu 24.2.2023.

Wikipedia-artikkeli Nopeusrajoitus, lainattu 11.10.2022.

Nuorten kolarit lisääntyneet 80-lätkän lähde, MTV Uutiset 26.1.2000 osoitteessa <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/nuorten-kolarit-lisaantyneet-80-latkan-lahdettya/1827196#gs.fix9l6>, lainattu 13.10.2022.\]\(https://www.riku.fi/rikosuhripaivystys/riku-lehti/riku-leh-</p></div><div data-bbox=\)](https://www.cobx.org/in-</p></div><div data-bbox=)

Pendant: A European Crash Injury Database, artikkeli osoitteessa https://repository.lboro.ac.uk/articles/online_resource/PENDANT_a_European_crash_injury_database/9339935/1, lainattu 16.2.2023.

SafetyNet Final Activity Report, osoitteessa https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20090206_184410_45024_SafetyNet_Final_Activity_Report_V3_Final.pdf, lainattu 16.2.2023.

Artikkeli Saracista osoitteessa <https://trid.trb.org/view/750677>, lainattu 8.2.2023.

Projektin raportti "SARAC II: Quality criteria for the safety assessment of cars based on real-world crashes - phase 2" osoitteessa <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/saracii.pdf>, lainattu 8.2.2023.

Sosiaalivakuutuksen historiaa osoitteessa <https://stm.fi/ministerio/historiaa>, lainattu 17.3.2023.

Suomalainen ruletti: turvavyö. Ylen 1.11.1974 esittämä liikenneturvallisuusohjelma, Yle Areena, lainattu 24.10.2022.

Suomen Autokierätykset Oy:n yritysesittely osoitteessa <https://autokieratys.fi/yritysesittely/>, lainattu 20.2.2023.

Suomen tie jäsenyyteen. Artikkeleli Eurooppatiedotuksen sivuilla osoitteessa <https://eurooppatiedotus.fi/suomi-ja-eu/suomen-tie-jasenyteen/>, lainattu 15.12.2022.

Suomen Vahinkotarkastuksen yritysesittely osoitteessa <https://www.svt.fi/yritys/>, lainattu 20.2.2023.

Tapaturmavakuutuskeskus 100 vuotta. Osoitteessa <https://www.tvk.fi/tapaturmavakuutuskeskus/tvk-100/>, lainattu 5.9.2022.

Tasavallan presidentti Urho Kekkosen uudenvuodenpuhe 1.1.1973, osoitteessa https://kaino.kotus.fi/korpus/teko/meta/presidentti/kekko-nen_1973_rdf.xml, lainattu 3.8.2022.

Tasoristeukset Suomessa. Väyläviraston kartta tasoristeuksista osoitteessa: https://vayla.fi/documents/25230764/35412790/Tasoristeysohjelma_nykytilajuliste_70x100_2022-06.pdf/e6215f1f-d4be-cd56-cec0c04f608dedfa/Tasoristeysohjelma_nykytilajuliste_70x100_2022-06.pdf?t=1654754375465, lainattu 1.2.2023.

Wikipedia-artikkeli J. E. Tuokkolasta, lainattu 11.9.2022.

Artikkeli Turvatyyny osoitteessa <http://www.autowiki.fi/index.php/Turvatyyny>, lainattu 28.12.2022.

Turvavyö turvannut liikenteessä jo 50 vuotta, Liikenneturvan artikkeli osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/turvavyo-turvannut-liikenteessa-jo-50-vuotta/#3e8e8ado>, lainattu 3.8.2022.

Turvavyön käyttöpakko koki ankaraa vastustamista 1970-luvun Suomessa, osoitteessa <https://koeajolle.com/historia/turvavyo-kayttopakko/>, lainattu 30.9.2022.

Täkyuudistuksen lakipaketin käsittelytiedot Eduskunnassa osoitteessa <https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiat&docid=he+158/2004>, lainattu 17.1.2023.

Usein kysyttyä: Liikennevakuutuslaki 2017, osoitteessa <https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/usein-kysyttya/liikennevakuutuslaki-2017/>, lainattu 26.9.2022.

Uuden sähköauton omistajan kannattaa totutella rauhassa autoon ja ajamiseen - uusi teknologia saattaa yllättää. Artikkeleli osoitteessa <https://www.op-media.fi/liikenne/sahkoauton-uusi-teknologia-saattaa-yllattaa/>, lainattu 6.2.2023.

"Vakuutusasia on sydämen asia oli Suomen television kaikkien aikojen kohuohjelma", Yle Elävä arkisto, lainattu 15.9.2022.

Vakuutus kuntoutus VKK ja Verve yhdistyivät. 3.4.2018 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.verve.fi/ajankohtaista/uutiset/2018/04/vakuutus-kuntoutus-vkk-ja-verve-yhdistyvat.html>, lainattu 1.11.2022.

Vakuutusyhtiöt voivat jatkossa tarjota vihreän kortin sähköisessä muodossa asiakkaan itse tulostettavaksi, LVK:n 15.9.2020 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.lvk.fi/liikennevakuutuskeskus/tiedotteet/2020/vakuutusyhtiot-voivat-jatkossa-tarjota-vihrean-kortin-sahkoisessa-muodossa-asiakkaan-itse-tulostettavaksi/>, lainattu 15.11.2022.

"Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa - sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019.

Vuosisata suomalaista autoilua, osoitteessa <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lo-kakuu.html>, lainattu 29.8.2022.

Väylä: Tasoristeysten parantamistyö etenee sadan vuosivauhdilla. Artikkeleli osoitteessa <https://raidepuolue.fi/uutiset/vyl-tasoristeysten-parantamisty-etenee-sadan-vuosivauhdilla>, lainattu 1.2.2023.

Älyliikenne: mitä se on, ja miksi sitä tarvitaan? Artikkeleli osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/alyliikenne-mita-se-on-ja-miksi-sita-tarvitaan/>, lainattu 7.2.2023.

Muut lähteet

Juha-Pekka Halmeenmäen sähköpostitiedonanto 15.3.2023.

Juha-Pekka Halmeenmäen ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 20.3.2023.

Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023.

Janne Jumppasen sähköpostitiedonannot 15.2.2023, 20.2.2023, 15.3.2023, 21.3.2023.

Asko Nion sähköpostitiedonanto 25.1.2023.

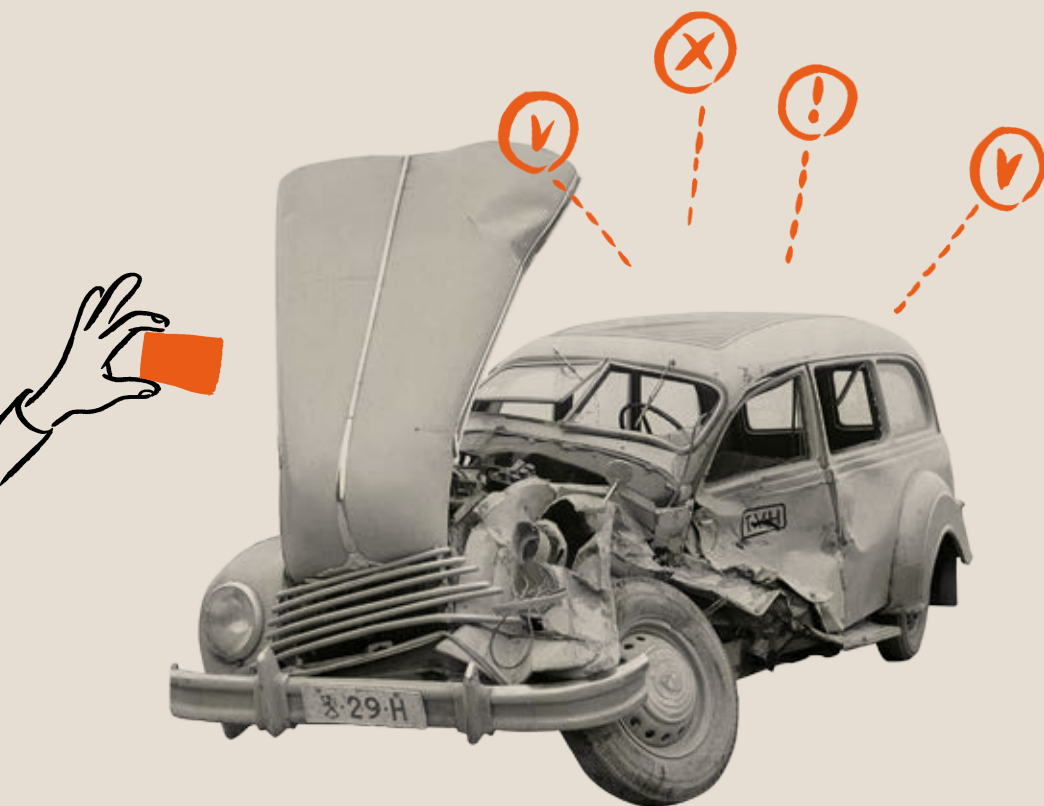
Riikka Patalan sähköpostitiedonanto 17.3.2023.

Riikka Patalan ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.

IHMISIÄ LIIKENTEESSÄ – LIIKENNEVAKUUTTAMISEN SATA VUOTTA kertoo suomalaisen liikennevakuuttamisen tarinan autoilun pioneerivaiheista modernien sähköautojen aikaan. Suomen autoistues-
sa liikennevakuutuksesta tuli osa lähes jokaisen suomalaisen vakuutus-
turvaa – ja samalla ehtymätön keskustelunaihe.

Yleistajuisesti kirjoitettu historiateos tarjoaa kiintoisaa luettavaa niin vakuutusosalasta kiinnostuneille kuin jokaiselle tienkäyttäjällekin. *Ihmisiä liikenteessä* kuvaa seikkaperäisesti liikennevakuuttamisen vai-
heita peilaamalla niitä suomalaisen tieliikenteen ja autoilun kehityk-
seen. Teoksessa kerrotaan muun muassa, miten Suomen liittyminen
ETA:n ja EU:n jäseniksi paransi ulkomailla ajavien suomalaisten autoi-
lijoiden vakuutusturvaa. Huomiota saa myös vakuutusyhtiöiden tekemä
liikenneturvallisuuustyö, joka on merkittävästi vähentänyt liikennekuo-
lemien määrää.

Ihmisiä liikenteessä juhlistaa Liikennevakuutuskeskuksen ja suoma-
laisen liikennevakuuttamisen merkivuotta: vakuutusyhtiöiden muodos-
taman Liikennevakuutuskeskuksen varhaisin edeltäjä Suomen Auto-
mobiilitariffiyhdistys perustettiin vuonna 1923.



ISBN 978-952-7335-16-1

