

## Ihmisiä liikenteessä, liikennevakuuttamisen sata vuotta

### Luku 1: "Hevosliikenteelle haitallista ja ihmisille hengenvaarallista"

#### 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.<sup>1</sup>

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"<sup>2</sup>. 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 kaahaillut Widenäs säikäytti lukemattomat tiellä kulkijat edestään metsään ja kivikoihin.<sup>3</sup>

Onnettomuudet eivät vähentyneet autojen yleistyessä, päinvastoin. Kokemattomien 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.<sup>4</sup>

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

## 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.<sup>6</sup>

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

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.<sup>8</sup>

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

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

Vuonna 1907 Helsinki saikin oman automobiiliohjesääntönsä, joka rajasi autojen kattonopeudeksi 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.<sup>10</sup>

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

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 paitsi ei liene vaikeata saada käytäntöön sopivaa vakuutusmuotoa, jolla automobiilin omistaja voisi lieventää korvausvelvollisuuttaan.” Näitä sanoja voi pitää suomalaisen liikennevakuutuksen syntysanoina. Tähän asti autoille oli myönnetty vain autoa ulkoiselta vahingolta suojaavia vakuutuksia, erityisesti palovakuutuksia, joille Suomen Vakuutus-Tariffiyhdistys oli määritellyt palovakuutustariffin vuonna 1906.<sup>12</sup>

Lainvalmistelukunnan asetusehdotusta ei kuitenkaan koskaan saatu voimaan, sillä kesällä 1914 syttynyt ensimmäinen maailmansota sitoi hallinnon rajalliset resurssit pitkäksi aikaa.

Liikennelainsäädännön laatiminen pysähtyi lähes vuosikymmeneksi.<sup>13</sup>

## **Lailiseen 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.<sup>14</sup>

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 vakuutuslalla vastaavissa selvitysmiehen tehtävissä.<sup>15</sup>

Vakuutusyhtiöt eivät malttaneet odottaa komitean työn valmistumista, vaan aloittivat nopeasti kasvavan autokannan liikennevakuuttamisen pienessä 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.<sup>16</sup>

Lokakuun ensimmäisenä päivänä 1923 vakuutusyhtiöt Auto, Fennia, Imatra, Karjala, Pohjola, Sampo, Turva ja Varma perustivat Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen. Tämän autovakuuttajien yhteiselimen ulkopuolelle jäi autovakuutustoimintaa harjoittavista yhtiöistä vain kaksi, Aura sekä Teollisuudenharjoittajain Keskinäinen Automobiilivakuutusyhtiö. Yhdistys muodosti vakuutusalan kartellin, joka sopi keskenään liikenne- ja autovakuutusten ehdoista ja hinnoista. Kartellitehtävistä

vastasi yhdistyksen luottamusneuvosto, joka käsitteli tariffirikkomuksia ja ”epälojaalia kilpailua” koskevia asioita.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

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

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.<sup>21</sup>

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

### **15 000 uutta vakuutettavaa**

Varsinaisen liikennevakuutustoiminnan voi katsoa alkaneen Suomessa liikennevastuulain astuessa voimaan syyskuun alussa 1925.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup>

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 liikennevakuuttamisen alkaessa 500 markkaan (170 euroa).<sup>26</sup>

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. Autojärjestöllä 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.<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup>

## Tariffityytymättömyyttä

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.<sup>29</sup>

Erytisen suurin varauksin tariffiin 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” vakuutusyhtiötä kohtaan. Autoilijat perustivat vuonna 1926 oman vakuutusyhtiön, Autoilijain Vakuutus Oy:n, tavoitteenaan laskea liikennevakuutuksen hintoja.<sup>30</sup>

Autoilijoiden oma vakuutusyhtiö ei kuitenkaan myöntänyt ensimmäistäkään vakuutusta, sillä jo yhtiön perustaminen sai Suomen Autotariffiyhdistyksen rivit horjumaan. Ammattiautoilijoiden lukumäärä oli

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

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 alenivat 30–50 prosenttia, minkä jälkeen perusteita Autoilijain Vakuutuksen toiminnan aloittamiselle ei enää ollut.<sup>31</sup>

Raastava kilpailu ja vuotava kartelli herättivät Autotariffiyhdistyksen jäsenet tarpeeseen kehittää liikennevakuutusta ”terveeseen ja tasapuoliseen suuntaan”. Yhdistyksen piirissä esitettiin jo vuonna 1926 ajatus perustaa uusi ja laajapohjaisempi yhdistys, jonka jäseniksi olisi otettu vakuutusyhtiöiden lisäksi myös autonomistajajärjestöjen edustajat.<sup>32</sup>

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 rajatummalla kuin alun perin oli ajateltu.<sup>33</sup>

Liitto peri Suomen Autotariffiyhdistyksen roolin vakuutusyhtiöiden välisenä erotuomarina. Liitolle perustettiin myös tariffitoimikunta, jolle Autotariffiyhdistyksen tehtävät siirrettiin, ja siirron myötä Autotariffiyhdistyksen toiminta päättyi elokuussa 1930.<sup>34</sup>

Määräämiensä sanktioiden avulla Autovakuutusliitto onnistui suitsimaan kilpailua, kunnes 1930-luvun laman myötä vakuutusten hintoihin kohdistuvat paineet kasvoivat entisestään.<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup>

Uuden tulokkaan myötä kilpailu vakuutusyhtiöiden välillä kiihtyi. Kilpailu painottui loppuvuoteen, sillä vuoden 1925 liikennevastoulain toimeenpanoasetuksen 9 § määräsi kaikki liikennevakuutukset päättyämään vuoden lopussa. Vakuutusten uusimisruuhkasta käytettiin alalla ilmaisua ”lokakuun mellakka”. Vuonna 1935 ”lokakuun mellakka” oli niin paha, että se ajoi liiton hajoamisen partaalle. AVL:n jäsenyhtiöt päätyivät solmimaan sopimuksen, jolla ne sitoutuivat välttämään toisten vakuutuskantaan kohdistuvaa hankintaa. Sopimus tunnettiin hyökkäämättömyyssopimuksena.<sup>37</sup>

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.<sup>38</sup>

Valtioneuvosto asettikin vielä ennen vuodenvaihdetta komitean, jonka puheenjohtajaksi tuli sosiaaliministeriön vakuutusylitarkastaja Yrjö Leinberg. Autovakuutusliittoa komiteassa edusti sen asiamies Arvo Sipilä, joka siviilissä toimi vakuutusosakeyhtiö Liikenteen toimitusjohtajana.

Komitean tehtävänanto oli yksinkertainen: korvata vuoden 1925 liikennevastoulain valuviat. Lain ongelmakohtista oli kymmenen vuoden kuluessa kertynyt niin paljon käytännön kokemusta, että komitea sai ehdotuksensa valmiiksi jo kesäkuussa 1936. Autovastoulaki ja sen toimeenpanoasetus hyväksyttiin eduskunnassa lopullisesti joulukuussa 1937, ja ne tulivat voimaan huhtikuun ensimmäisenä päivänä 1938.<sup>39</sup>

## **Kartellin loppu**

Uuden lain myötä vajaan vakuutusturvan tarjonnut pakollinen liikennevakuutus ja sitä täydentäneiden lisävakuutusten sekava vyyhti korvautui yhdellä lakisääteisellä liikennevakuutuksella. Autovastoulain 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 mellakat”.<sup>40</sup>

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

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.<sup>42</sup>

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 Borenius. Yhdistyksen jäseniksi tulivat kaikki liikennevakuutuksia tarjoavat yhtiöt. Liikennevakuutusyhdistyksen rinnalla vapaaehtoisen autovakuustoiminnan kehittämistä jatkoi Suomen Autovakuutusliitto, tosin uudella nimellä Autovakuutusliitto ry.<sup>43</sup>

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.<sup>44</sup>

Suurten yhtiöiden kannan mukaan vakuutuksen siirtyessä toiseen yhtiöön ei vahingottomista vuosista kertyvä bonus voisi siirtyä vakuutuksen mukana. Näin oli toimittu aiemminkin: Autotariffiyhdistys ja

AVL olivat rankaisseet vaihtajaa bonuksen menettämisellä 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.<sup>45</sup>

Siirtymävaihe ennen uuden autovastuulain voimaantulon 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.<sup>46</sup>

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 valtiovallan ja liikennevakuutusyhtiöiden välillä. Yhdistyksen kautta valtiolta saattoi valvoa liikennevakuutusyhtiöiden toimintaa ja halutessaan puuttua alan toimintatapoihin. Samalla yhdistys vähensi suoran viranomaisvalvonnan tarvetta, sillä yhdistys otti hoitaakseen korvausasioiden valvontaa valtiovallan puolesta.<sup>47</sup>

### **Erillisartikkeli: Törmäyskurssilla**

Hevoset olivat aina olleet maanteiden kuninkaita, ja kun autot tulivat niiden reviirille, ei yhteentörmäyksiltä vältytty. Autot olivat hevoskärryihin verrattuina 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 kohdatessaan] vaistojensa varaan. Se nousi takajaloilleen, perääntyi itsepintaisesti, ja työnsi vaunuja taaksepäin tietä reunustavaa ojaa kohti. Ne hoippuivat hetkisen – sitten kuului kauhistuttava rämähdyks – ja kirkkaankeltaiset vaunut makasivat kyljellään ojassa auttamattomasti murskaantuneina.”<sup>48</sup>

Suomessa raportoitiin lähes identtisiä tapauksia vielä kaksi vuosikymmentä myöhemmin. Vuonna 1926 hevonen säikähti pysäköityä autoa niin, että se juoksi kärryineen rantaan ja särki rantaan vedetyn veneen. Näissä hevosen ja auton kohtaamisissa vastuukysymykset olivat usein vaikeasti selvitettäviä, ja tapauksia jouduttiin vakuutusyhtiöissä tulkitsemaan vallinneiden olosuhteiden mukaan.

Harvaanasutuilla seuduilla auton kuljettajalta edellytettiin tavallista suurempaa varovaisuutta, sen sijaan asutuskeskuksissa ja niiden läheisyydessä hevosmiehen piti olla valmis kohtaamaan auto.<sup>49</sup>

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 volyymin kasvaessa sääntö muuttui turvallisuusriskiksi. Asetusta muutettiin tältä osin vuonna 1921 (256/21), minkä jälkeen ohitus tapahtui vasemmalta.

Säännösten muuttumisen 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.<sup>50</sup>

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. Komitean 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.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup>

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.<sup>53</sup>

## Luku 2: Jokamiehen autoistumisoikeus

### 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 syttyttyä rintamalle joutuivat asekelpoisten miesten lisäksi myös sotilaskäyttöön soveltuvat ajoneuvot sekä hevoset.<sup>54</sup>

Sota kesti Suomessa lopulta viisi pitkää vuotta, joiden kuluessa maan liikenneolot otettiin yhä tarkemman sääntelyn piiriin. Talvisodan päättymistä maaliskuussa 1940 seuranneen välirauhan aikana siviili liikenteen 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 väliseen liikenteeseen.<sup>55</sup>

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.<sup>56</sup>

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 tarkoittava muutos tehtiin moottoriajoneuvoliikenteestä annettuun asetukseen kesäkuussa 1942. Kuitti maksetusta vakuutusmaksusta oli väriiltään 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.<sup>57</sup>

Sotavuosina Suomen maanteillä siirryttiin ajassa taaksepäin. Moottoriajoneuvojen harvinaistuuksella 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 johtaneet vahingot pysyttelivät sotaa edeltäneellä tasolla.<sup>58</sup>

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.<sup>59</sup>

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

Saksalaisvahinkoja hoiti Liikennevakuutusyhdistykseen maaliskuussa 1942 palkattu vahinkotarkastaja, jonka työpöydälle päätyi vuosittain noin 200–350 tapausta. Kun aselepo Neuvostoliiton kanssa solmittiin ja Lapin sota saksalaisia vastaan alkoi syksyllä 1944, oli kesken vielä 500 saksalaistapauksen 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.<sup>60</sup>

### ”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 tämäkään korotus ei riittänyt vastaamaan rahan arvon alentumista.<sup>61</sup>

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.<sup>62</sup>

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.<sup>63</sup>

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.<sup>64</sup>



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.<sup>65</sup> Seuraavana vuonna perustettu 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”.<sup>66</sup>

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.<sup>67</sup>

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 säätämä pakollinen sosiaalinen huolto on muodostunut monien liikeyritysten keskeiseksi voitontavoittelun kohteeksi”.<sup>68</sup>

Långin esitys ei ollut ennenkuulumaton. SAK oli jo syksyllä 1944 ilmoittanut pyrkivänsä vakuutustoiminnan sosialisointiin.<sup>69</sup> 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.<sup>70</sup>

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.<sup>71</sup>

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"<sup>72</sup>.

Taustatukea yhdistykselle antoi SVK, joka tilasi kansantaloustieteen professori Leo Harmajalta ja Suomi-yhtiöiden vakuutusmatemaatikko 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 valtiollistamisen; hänen mukaansa asia olisi kuulunut hoitaa perustuslain säätämisyjärjestyksessä.<sup>73</sup>

Autonomistajia edustavat järjestöt asettuivat nekin yhtenä rintamana vastustamaan suunnitelmaa. Myös ammattiautoilijoita edustavan Ammattiautoliiton 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."<sup>74</sup>

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

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 liputta matkustavien vahingot korvaavia lisävakuutuksia ammattiliikenteessä oleville autoille. Ministeriö halusi vakuutusturvan kattavan kaikki matkustajat, oli heillä lippua tai ei.<sup>76</sup>

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.<sup>77</sup>

Vuonna 1951 voimaan tulleen uuden autovastuulain myötä myös maksutta matkustavat sisällytettiin korvausten piiriin. Ammattiautoilijan 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".<sup>78</sup>

## **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.<sup>79</sup>

Sota pakotti suomalaiset hylkäämään yksityisautot ja turvautumaan jälleen juna-, hevos- ja polkupyöräkyyteihin. 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.<sup>80</sup>

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-auto- tai linja-autoliikennettä vastaan, ja jälleenrakennuksen vuosina niin rahti- kuin henkilöliikenne alkoivat vääjäämättömästi siirtyä kumipyörille.<sup>81</sup>

Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen käyttökielto poistui helmikuussa 1948. Tämän jälkeen henkilöautot alkoivat palata teille, ja sotaa edeltäneen tason henkilöautomäärä saavutti jo kolmen vuoden kuluttua.<sup>82</sup> 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.<sup>83</sup>

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.<sup>84</sup>

Valtioneuvosto asetti keväällä 1949 komitean uudistamaan liikenneturvallisuustyön perusteita. Komitean kaksi vuotta myöhemmin valmistunut 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.<sup>85</sup>

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.<sup>86</sup>

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 asiantuntijoista, 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.<sup>87</sup>

Samassa rytykässä uusittiin myös Taljan rahoitus. Kesäkuussa 1951 sosiaaliministeriö päätti varata liikenneturvallisuustyöhön kaksi prosenttia liikennevakuutusmaksusta. Varat kerättiin Liikennevakuutusyhdistyksen välityksellä Tapaturmantorjuntayhdistykselle.<sup>88</sup>

Parantuneesta rahoitustilanteesta huolimatta Taljan liikenneturvallisuustyö ei onnistunut vähentämään liikenneonnettomuuksien määrää. Autokannan kasvaessa myös liikenneonnettomuudet lisääntyivät vääjäämättä, 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 yhteispohjoismaista 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.<sup>89</sup>

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 ankan vastuun periaate oli jo aiemmin ollut käytössä rautatie- ja ilmailuliikenteessä, ja nyt se laajennettiin myös ajoneuvoliikenteeseen.<sup>90</sup>

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.<sup>91</sup>

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.<sup>92</sup>

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).<sup>93</sup>

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.<sup>94</sup>

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

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

Raittiusalennus oli ruotsalaista juurta. Ruotsissa oli toiminut raittiiden oma vakuutusyhtiö jo kolmen vuosikymmenen ajan, ja Ruotsissa oli raittiille 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 täysraitis. Kaikki ajoneuvotyytit 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.<sup>96</sup>

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 Liikennevakuutusyhdistyksen kannatti. Komitean työ ei kuitenkaan johtanut tuloksiin, sillä se hautautui suurempien myllerrysten alle.<sup>97</sup>

## ”Vakuutusasia on sydämenasia”

Eduskuntavaaleissa 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 vastuuelan luonteesta. Vastuuvelka ei ollut vapaasti käytettävää voittoa, vaan tuleviin korvauksiin – kuten elinkorkojen ja huoltoeläkkeiden maksamiseen – korvamerkittyjä varoja.<sup>98</sup>

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.<sup>99</sup>

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.<sup>100</sup>

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 vakuutuslangia puheessaan viljelleet johtajat saivat kotikatsomoiden vihat päälleen. Syntyneen kohun seurauksena Yleisradioon virtasi vihaista palautetta, ja yleisön reaktiosta pelästyneiden vanhojen vakuutusjohtajien sanottiin luulleen vallankumouksen alkaneen Suomessa.<sup>101</sup>

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

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

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 reviirikiistat oli käyty jo vuosikymmeniä aikaisemmin. Fennian 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”.<sup>104</sup>

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.<sup>105</sup>

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

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.<sup>107</sup>

### Erillisartikkeli: Eteenpäin ja lujaa

Henkilöautoilla liikutettiin 1960-luvun alussa jo enemmän ihmisiä kuin millään muilla kulkuvälineillä – huolimatta siitä, että henkilöautojen maahantuontia säännösteltiin edelleen. Henkilöautojen ostopaikat 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 väestönosalle, mutta nyt siitä tuli todellisuutta myös vähävaraisemmalle kansalle. 1960-luvulla Suomen teille ilmaantui puoli miljoonaa uutta henkilöautoa – eli 50 000 uutta autoa vuodessa.<sup>108</sup>

Suuri osa näistä autoista oli itäeurooppalaista alkuperää, ja suosituimpien 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.<sup>109</sup>

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

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

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 selvälinjainen betoniseinä ja ammuttiin suoraviivainen kalliroleikkaus. Meno oli eteenpäin ja lujaa.”<sup>110</sup>

Autokaupan korkeasuhdanne lisäsi autoliikkeiden merkitystä liikenne- ja autovakuutusten myyntikanavina. Vakuutusyhtiö Sammon historiassa kerrotaan, kuinka yhtiö houkutteli autoliikkeet puolelleen erilaisilla palkkioilla ja palkinnoilla, kuten matkoilla ja kestityksillä. 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.<sup>111</sup>

Vuonna 1964 valtiotalta joutui jo painostamaan vakuutuslaitoksia vähentämään luotonantoon autokauppiaille, sillä kaksi vuotta aiemmin vapautetun autokaupan ylikuumentuminen uhkasi jo maan ulkomaankaupan tasapainoa. Valtiovallan ukaasi ei kuitenkaan riittänyt hiljentämään autokaupan tahtia, ja 1960-luvun päättyessä maassa oli jo yli miljoona moottoriajoneuvoa.<sup>112</sup>

### Luku 3: Yhteistä turvaa luomassa

#### 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 1.1.1973<sup>113</sup>

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.<sup>114</sup>

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.<sup>115</sup> 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.<sup>116</sup>

Presidentti Urho Kekkosen uudenvuodenpuhe 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.<sup>117</sup>

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 Kekkonen 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.<sup>118</sup>

Liikenneturvallisuustyötä oli tehty pienimuotoisesti ja laihoin tuloksin jo liikennevakuutuksen alkuajoista lähtien. Kulkulaitosten 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.<sup>119</sup>

Valtiovalta oli jo ennen Kekkonen 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.<sup>120</sup>

## ”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.<sup>121</sup> Seuraavana vuonna kongressi virallisti Yhdysvaltain kansallisen liikenneturvallisuuslautakunnan NTSB:n aseman liikenneturvallisuutta tutkivana organisaationa.<sup>122</sup> Vastaavantyyppinen toimikuntatyö oli alkamassa myös Ruotsissa ja Tanskassa, ja ainakin ruotsalaisten aikaansaannoksiin käytiin Suomesta tutustumassa.<sup>123</sup>

Liikennevakuutusyhdistyksen alaisuuteen perustettiin vuonna 1967 ulkomaisten esimerkkien innoittamana Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (LTT, myöhemmin VALT). Toimikunnan perustamisen ideojia olivat vakuutusyhtiö Auran johtaja Ingolf Rotkirch, Pohjolan varatoimitusjohtaja Seppo Soratie sekä kummankin yhtiön johtotehtävissä toiminut Eino Karppinen.<sup>124</sup> 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.<sup>125</sup> 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 – syytä tapahtumapaikalla välittömästi onnettomuuden jälkeen.<sup>126</sup>

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 kolmihenkisiä: niiden jäsenenä 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.<sup>127</sup>

Tutkijalautakuntien kokoonpanoa täydennettiin vielä rautatieliikenteen asiantuntijoilla vuodesta 1982 lähtien.<sup>128</sup>

VALT:n tutkijalautakuntien vuosittain tutkimien liikenneonnettomuuksien määrä vakiintui pian noin 400–500 liikennevahinkoon.<sup>129</sup> 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.<sup>130</sup>

Tutkijalautakuntien työ sai paljon julkisuutta, ja niiden toiminta oli alkuvuosina jopa räväkkää ajan mittapuulla. Lautakuntien jäsenet kertoivat viikoittain työn tuloksista muun muassa Yleisradion Liikenne- ja ohjelmaa raportoitiin 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.<sup>131</sup>

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.<sup>132</sup>

Akateemiset liikennetutkijat kritisoivat VALT:n työtä alkuvuosina todeten, etteivät tutkijalautakuntien tutkimukset täyttäneet kaikkia tieteellisen tutkimustyön kriteerejä.<sup>133</sup> Tutkimusmenetelmää kehitettiin yhdessä lautakuntien ja mukanaolevien organisaatioiden edustajien kanssa, jotta tutkimukset tuottaisivat hyödyllistä tietoa liikenneturvallisuustyöhön.<sup>134</sup> 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.<sup>135</sup> VALT:n ehdotuksesta Liikennevakuutusyhdistys myös myönsi vuonna 1982 varat liikennepsykologian professuurin perustamiseen Helsingin yliopistoon. Professuurin ensimmäiseksi haltijaksi nimitettiin Mikkonen.<sup>136</sup> 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.<sup>137</sup>

### **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.<sup>138</sup>

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.<sup>139</sup> 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.<sup>140</sup> Liikenteessä oli kuitenkin vielä runsaasti vuonna 1970 ja sitä ennen rekisteröityjä autoja, joihin turvavöitä ei ollut pakko asentaa, ja 1970-luvun alkuvuosina turvavyön käyttö oli yhä vapaaehtoista.<sup>141</sup>

Kun Liikenneturva, Liikennevakuutusyhdistys ja Autoliitto laativat vuonna 1973 esityksen liikenneturvallisuustyön vähimmäistavoitteista, kuului sen keskeisiin ehdotuksiin turvavyön käyttöpakko henkilö- ja pakettiautojen etuistuimilla.<sup>142</sup> Esitys synnytti Suomessa varsin vilkkaan keskustelun, jossa ylilyönneiltäkään ei välttytty. Vaikka tutkimukset osoittivat turvavöiden säästävän ihmishenkiä ja vähentävän vakavia loukkaantumisia, ylti julkinen debatti tunnepitoiseksi. Keskustelussa oli etuistuinten täydellisen turvavyöpakon ohella esillä myös ns. rajoitettu pakko, jonka



mukaan turvavöitä olisi tullut käyttää taajamien ja aluenopeusrajoitusten ulkopuolella olevilla tieosuuksilla.<sup>143</sup>

Käyttöpakkoa kannatettiin selväsanaisesti Yleisradion liikenneohjelmissa, 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 tuulilasin läpi sinkouduttaessa säilyisivät sentään korvat päässä.<sup>144</sup>

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.<sup>145</sup> 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.<sup>146</sup> Lakimuutos hyväksyttiin eduskunnassa 13. toukokuuta 1975 selvin numeroin 105–55.<sup>147</sup>

Turvavöiden käyttöpakko astui Suomessa näin voimaan henkilöauton kuljettajille ja etuistuimella matkustaville heinäkuun alussa 1975<sup>148</sup>. Pakko ei ollut alkuun kovin ehdoton, sillä käytön laiminlyönnistä ei rangaistu. Vasta vuodesta 1983 alkaen turvavyöttä ajamisesta kiinni jäänyt sai sakot.<sup>149</sup>

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 lääkärintodistuksia, 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 kestävä, sillä vuosina 1970–1973 tutkituissa liikennevahingoissa osallisina olleista noin 3 500 henkilöstä vain yhden osalta turvavyö mahdollisesti myötävaikuttanut kyseisen henkilön kuolemaan – ja hänkin olisi todennäköisesti kuollut joka tapauksessa törmäyksen rajuuden vuoksi.<sup>150</sup>

Presidentti Kekkonen vuonna 1973 esille nostamaa, kaikilla julkisilla teillä voimassa olevaa yleistä kattonopeutta kokeiltiin ensi kertaa 1960-luvulla. Kattonopeuden arvioitiin sekä vähentävän onnettomuuksia että säästävän kallista tuontienergiaa eli bensiiniä. Jälkimmäinen peruste muuttui entistä painavammaksi vuonna 1973 puhjennun öljykriisin myötä. Liikennevakuutusyhdistys ja Liikenneturva puolsivat ehdotusta, mutta Autoliitto piti kattonopeuden käyttöön ottamista autoilijoiden oikeuksia loukkaavana.<sup>151</sup>

Ajatusta kannatti kuitenkin parlamentaarinen liikennekomitea, jonka ehdotuksesta liikenneministeriö aloitti vaiheittain vuosien 1973–1976 aikana toteutetun nopeusrajoituskokeilun kesällä 1973.<sup>152</sup> Vuosien 1973–1974 kattonopeuskokeilujen yhteydessä otettiin käyttöön myös pysyviksi tarkoitetut ajoneuvoikohtaiset rajoitukset. Näistä merkittävimmät olivat linja-, kuorma-, paketti- ja erikoisautoille sekä perävaunuyhdistelmille asetettu 80 km/h rajoitus sekä moottoripyörien kattonopeus 120 km/h.<sup>153</sup>

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 liikennemerkein osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Korkein nopeusrajoitus maantiellä oli 100 km/h ja moottoritiellä 120 km/h.<sup>154</sup>

Kattonopeuksien käyttöönotto osoittautui pian liikennekuolemia vähentäväksi ratkaisuksi. Suurten nopeuksien aleneminen tasoitti liikennevirtaa, koska nopeudet poikkesivat vähemmän toisistaan, ja myös riskitilanteita aiheuttavat ohitukset vähenivät.<sup>155</sup> 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” kattonopeus.<sup>156</sup>

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.<sup>157</sup> 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<sup>158</sup>. Tämä VALT:n ensimmäinen liikenneministeriölle tekemä esitys loi samalla mallin koko sen tulevalle toiminnalle, jossa liikenneturvallisuutta pyrittiin parantamaan tuottamalla tutkittua tietoa ja laatimalla sen pohjalta esityksiä viranomaisille.<sup>159</sup>

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 ”taukeinlätkä” varoitti muita tienkäyttäjiä kokemattomasta autoilijasta. Jos tuore ajokortin omistaja jäi ensimmäisen vuotensa aikana kiinni tämän nopeusrajoituksen rikkomisesta, lähti ajokortti saman tien kuivumaan.<sup>160</sup>

VALT:n tutkimustyö antoi virikkeitä monille muillekin liikenneturvallisuutta parantaville uudistuksille. Niistä keskeisimpiä olivat moottoripyöräilijöiden suojakypärään, talvinopeusrajoitukseen, jalankulkijan heijastimen käyttöön, rattijuopumusta koskevaan promillerajaan sekä ajoneuvon sekarengastuskieltoon<sup>161</sup> ja nastarenkasiin liittyvät säännösmuutokset.<sup>162</sup> VALT laati myös 1970-luvulla yhdessä Suomen Standardisoimisliiton ja viranomaisten kanssa ajoneuvojen tuulilaseille turvallisuusstandardit, jotka Suomen Standardisointiliitto hyväksyi.<sup>163</sup>

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.<sup>164</sup>

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 uudelleen laskuun 1990-luvun alussa, koska vaikea talouslama vähensi liikennesuoritteita.<sup>165</sup>

### **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.<sup>166</sup> 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”.<sup>167</sup>

Liikennevakuutusosalalla oli näin edelleen voimassa yhteistariffi. Maksut pohjautuivat Liikennevakuutusyhdistyksen vuosittaisiin maksututkimuksiin, joilla selvitettiin, miten vahinkotilanne oli eri ajoneuvolajeissa kehittynyt.<sup>168</sup> Myös yhtiöiden vakuutusehdot, joiden lainmukaisuutta STM valvoi, olivat ennen 1990-lukua varsin samanlaisia. ”Liikenne- ja autovakuutusosalalla mentiin aika lailla yhteisillä säännöillä”, on useassa vakuutusyhtiössä 1970-luvun lopulta lähtien työskennellyt Taisto Hujala todennut tuosta aikakaudesta.<sup>169</sup>

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.<sup>170</sup>

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.<sup>171</sup> Koko liikennevakuutusalan sekä yhtiökohtaisen saldovastuun seurannan ohella yli- ja alijäämäseuranta 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 jossakin ajoneuvoluokassa oli kertynyt maksuylijäämää, alennettiin sen luokan maksuja seuraavaksi vuodeksi.<sup>172</sup>

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

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.<sup>174</sup>

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

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 vakuutuksenottajien vakuutusmaksujen suuruudeksi tuli 130 ja 150 prosenttia perusmaksusta.<sup>176</sup>

Bonusluokitus oli näin vuoden 1972 alusta lukien seuraavanlainen:<sup>177</sup>

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

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.<sup>179</sup>

### **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".<sup>180</sup>

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. Kun tämä vaara oli ohitse, korotettiin tariffeja vuosina 1971–1973 yhteensä neljä kertaa korotusten vaihdella 12–28 prosentin välillä. 1970-luvun vuosien toisinaan kaksinumeroiset inflaatioprosentit selittävät myös osaltaan näitä suuria korotuksia.<sup>181</sup>

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 syntynyttä noin sadan miljoonan markan tappiota.<sup>182</sup> Tämä vakuutusyhtiöiden kannalta myönteinen

kehitys jatkui myös 1980-luvulla, joskaan mitään rahasampoa liikennevakuutuksesta ei vakuutusosalalle edelleenkään tullut – eikä alan säätelyn vuoksi voinutkaan tulla.<sup>183</sup> 1980-luvun päättyessä Suomessa oli lähes 2,8 miljoonaa voimassa olevaa liikennevakuutusta, eli vakuutuskanta oli 20 vuodessa yli kaksinkertaistunut.<sup>184</sup>

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 jäseninä olleet vakuutusyhtiöt tiesivät varsin tarkkaan toistensa liikennevakuutuskannat, voitiin yhdistyksen hallituksen enemmistön päätöksellä ohjata markkinatilannetta alentamalla tai kiristämällä tietyn ajoneuvotyypin tai -lajin hinnoittelua. Vakuutusyhtiöiden aktuaarit lobbasivat näinä vuosina tarmokkaasti oman yhtiönsä etuja ajaen, jolloin LVY:n oma aktuaari huomasi monesti jäävänsä ristitulen keskelle.<sup>185</sup> 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.<sup>186</sup>

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 kovemmaksi hintakilpailu ei yltenyt.<sup>187</sup>

### **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.<sup>188</sup>

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.<sup>189</sup>

Muutoksen laineet huuhtelivat myös Liikennevakuutusyhdistystä, joka joutui 1980-luvun alussa puolustamaan asemaansa vakuutusalan toimijoiden kentässä. Liikennevakuutusyhdistys yritettiin fuusioida SVK:hon esittämällä 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.<sup>190</sup>

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.<sup>191</sup> Lisäksi Autovakuutuskeskus Oy:n toimitusjohtajan tehtävät uskottiin Pentti Ajolle.<sup>192</sup>

## **Autovakuutuksesta lisäturvaa**

Koska pakollinen liikennevakuutus ei korvannut liikennevahingoissa syyllisen kuljettajan ajoneuvon vahinkoja, alkoi vapaaehtoinen autovakuutus eli kasko<sup>193</sup> 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.<sup>194</sup> 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

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

Autovakuutusliiton alaisuudessa. Ehtojen selventämiseksi työryhmässä koostettiin säännöllisin väliajoin myös niin sanottuja kommentaarikirjoja, jotka esimerkkitapausten avulla helpottivat ehtojen tulkintaa ja auttoivat näin myös uusia tulokkaita perehtymään alaan.<sup>195</sup> Yhteistyön ansiosta yhtiöiden vakuutusehdoissa ei juuri ollut eroja, vaan autovakuutukset erosivat toisistaan lähinnä asiakashyvitysten suuruudella sekä korvauspalveluiden saavutettavuudella ja nopeudella.<sup>196</sup>

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.<sup>197</sup>

Autovakuutuksen tuotekehittely pääsi vauhtiin 1970-luvun jälkipuoliskolla yhteistyössä viranomaisten ja autoalan järjestöjen kanssa. Vuosikymmenen päättyessä asiakkaille oli tarjolla viisi perusvakuutusta ja kuusi lisäturvavakuutusta:<sup>198</sup>

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

Tätä autovakuutusten valikoimaa selkeytettiin vuonna 1980 siten, että autovakuutuksen saattoi ottaa kaikissa ajoneuvoryhmissä neljänä erilaisena yhdistelmänä. Niistä laaja-alaisin oli

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

vaunuvahinkoyhdistelmä, minkä ohella valittavissa olivat hirvivahinko- sekä palo- ja varkausvakuutusyhdistelmät. Kaikissa yhdistelmissä olivat mukana oikeusturvavakuutus sekä henkilö- ja pakettiautojen osalta autopalveluvakuutus.<sup>199</sup> 1980-luvun alkuvuosina autovakuutusosalalla kehitettiin myös keskeytysvakuutusta<sup>200</sup>, ja vuosikymmenen mittaan ammattiliikenteen vielä puutteellinen autovakuutusturva pyrittiin uusien vakuutustuotteiden avulla saamaan mahdollisimman aukottomaksi.<sup>201</sup>

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 moottoripyörävakuutuksien 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.<sup>202</sup>

## Vahingonkärsineen eduksi

Vuonna 1960 voimaan tullut liikennevakuutuslaki oli laajentanut liikennevahingossa loukkaantuneen saaman korvauksen piiriä merkittävästi. 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.<sup>203</sup>

Vahingonkärsineen etua palveli myös lain määräys uuden toimielimen, liikennevahinkolautakunnan, perustamisesta Liikennevakuutusyhdistyksen yhteyteen. Lautakunnan tehtävänä oli ”korvaustoimen yhtenäisyyden edistäminen”, sillä vakuutusyhtiöiden ja tuomioistuinten 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 henkilövahinkojen<sup>204</sup> 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.<sup>205</sup> Liikennevahinkolautakunta antoi 1970- ja 1980-luvuilla keskimäärin noin 1 500 lausuntoa vuodessa<sup>206</sup>.

Korvausmäärät ampaisivat moottoriajoneuvojen määrän kasvaessa ja liikenteen jatkuvasti vilkastuessa ripeään nousuun. Liikennevakuutuksia myöntävät vakuutusyhtiöt maksoivat vuonna 1970 liikennevahinkoihin liittyviä korvauksia<sup>207</sup> yhteensä noin 139 miljoonaa markkaa (nykyrahassa noin 212 miljoonaa euroa). Vaikka liikenneturvallisuus 1970- ja 1980-luvun mittaan kohenikin, korvausten reaaliarvo kuitenkin lähes kolminkertaistui kahdessa vuosikymmenessä siten, että vuonna 1989 niitä maksettiin lähes 2,1 miljardia markkaa (noin 606 miljoonaa euroa).<sup>208</sup>

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 uudistuspaineet, jotka saivat vakuutusyhtiöt selkeyttämään sopimusehtojaan, tiedottamaan avoimemmin toiminnastaan sekä perustamaan 1970-luvun alussa Vakuutusalan kuluttajaneuvottelukunnan ja Kuluttajien vakuutustoimiston.<sup>209</sup> 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.<sup>210</sup>

Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus hyväksyi vuonna 1967 käännteentekevät uudet yleisohjeet. Yhtiöiden tuli jatkossa maksaa kaikki lain ja vakuutusalan normien mukaiset korvaukset riippumatta hakemuksen sisällöstä. Aikaisemmin asiakkaan hakemuksessaan vaatima korvaus määritti annetun korvauksen määrän, vaikka lain mukaan asiakkaalla olisi ollut oikeus suurempiin korvauksiin. Uudet ohjeet korostivat vahingonkärsineen asemaa ja edellyttivät tämän tarkkaa opastamista korvausprosessin aikana.<sup>211</sup>

Vahingonkärsineen oikeusturvaa parannettiin entisestään vuonna 1972. Siitä lähtien liikennevakuutusyhtiön oli otettava vahinkoasia hoitaakseen ilman vahingonkärsineen hakemustakin, kun tapaturmavakuutusyhtiö esitti sille regressivaatimuksen.<sup>212</sup> Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenyhtiön tuli opastaa vahingonkärsijää riippumatta siitä, minkä yhtiön asiakas hän oli, sekä ottaa vastaan vahinkoasiakirjat ja toimittaa ne oikealle yhtiölle.<sup>213</sup> Korvaustoimintaa kehitettiin LVY:n johdolla myös ryhtymällä maksamaan henkilövahingoissa ennakkokorvauksia.<sup>214</sup>

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.<sup>215</sup>

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 vastaavien osastojen johtajat tai jopa heidän esimiehensä.<sup>216</sup>

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 esitutinnan jälkeen syyttäjälle ja tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Tämä käytäntö muuttui vähitellen 1980-luvulta lähtien siten, että vain henkilövahinkoja aiheuttaneet liikennevahingot jäivät oikeuslaitoksen huoleksi. 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.<sup>217</sup>

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.<sup>218</sup>

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.<sup>219</sup> Vahingonkärsineen kannalta suotuisa oli myös huhtikuusta 1985 alkaen voimaan tullut lakimuutos, jonka mukaan henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön oli maksettava korvaus viivästysajalta korotettuna.<sup>220</sup>

## Muutoksenhakuun 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. Tuomioistuineläitos ei kuitenkaan tarjonnut riittävän nopeita ja joustavia mahdollisuuksia tällaisten erimielisyyksien ratkaisemiseen.<sup>221</sup>

Epäkohtaa ratkottiin perustamalla muutoksenhakuelimeksi Liikennevahinkoasiain korvauslautakunta (LIIKO), joka aloitti toimintansa huhtikuussa 1981.<sup>222</sup> Ratkaisulla haluttiin lisätä oikeusvarmuutta ja oikeusturvaa, mutta samalla myös rajoittaa kanteiden nostamista vakuutusyhtiöitä vastaan. Toisaalta yksityishenkilö vältti LIIKOon valittaessaan riskin joutua hävitessään maksamaan kalliita oikeudenkäyntikuluja.<sup>223</sup> Normeja antaneen LIIKO:n perustamisen taustalla oli myös halu ohjata ja yhtenäistää Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenyhtiöiden vahingonkorvauskäytäntöjä.<sup>224</sup>

Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus asetti korvauslautakunnan enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Puheenjohtajan ja viiden varsinaisen jäsenen lisäksi LIIKOssa oli henkilövahinkoasioiden käsittelyyn osallistuva lääkärjäsen. 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.<sup>225</sup>

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.<sup>226</sup> Vuoden 1981 aikana LIIKO sai käsiteltäväkseen 247 muutoksenhakemusta, joista ratkaistiin 179.<sup>227</sup>

Korvauslautakunnan työmäärä kasvoi vuosien saatossa siten, että vuosituhannen vaihteen tienoilla se käsitteli vuosittain noin 900 lausuntopyyntöä.<sup>228</sup>

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 autojen ”arvoriitoja” tuomioistuimissa.<sup>229</sup>

## **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.<sup>230</sup>

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

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

työvälineisiin, työaikaan ja työmenetelmiin sekä peltiosien vaihtoaikoihin liittyvää tutkimusta. Yhtenä VAT:n synnyn innoittajana oli ruotsalaisten alan yhtiöiden vuonna 1965 perustama Bilreparationskommitté.<sup>231</sup> 1980-luvun alkaessa Yhteisvaraston nimeksi vaihdettiin yhtiön toimintaa paremmin kuvaava Autovahinkokeskus Oy (AVK).<sup>232</sup> 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.<sup>233</sup>

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.<sup>234</sup> Tuohon aikaan vakuutusyhtiöiden lunastamien ajoneuvojen määrä oli vuositasolla noin 15 000.<sup>235</sup>

### **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 järjestöt<sup>236</sup> sopivat vuonna 1932 siitä, että ne antoivat maksua vastaan maasta toiseen lähteville automatkailijoille toisen maan vakuutustodistuksia ja tilittivät maksut. Vastaavanlainen järjestelmä saatiin pian aikaan myös Norjan ja Tanskan alan järjestöjen kanssa.<sup>237</sup>

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.<sup>238</sup>

Vakuutustodistuksen muodosta ja sisällöstä käytiin kuitenkin pitkä kädenvääntö, ennen kuin kansainvälinen vakuutus kortti 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.<sup>239</sup>

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.<sup>240</sup>

Vuoden 1953 loppuun mennessä kahdenkeskisiä sopimuksia oli tehty kolmentoista länsieurooppalaisen valtion kanssa, ja vuonna 1974 näiden sopimusten määrä oli noussut jo 25:een.<sup>241</sup>

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.<sup>242</sup> Vihreän kortin 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.<sup>243</sup>

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 vakuutus kortti. Tämä sopimus purkautui Tanskan liittyessä Euroopan talousyhteisö EEC:hen vuoden 1973 alussa, minkä jälkeen muut kolme Pohjoismaata perustivat vuonna 1974 uuden rajavakuutuspoolin.<sup>244</sup>

## Erillisartikkeli: 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 vahingonkärsineen oikeus ammatilliseen kuntoutukseen.<sup>245</sup>

Liikennevahingoissa vuosittain loukkaantuneiden ja sairaalahoitoa<sup>246</sup> tarvitsevien määrä nousi 1950-luvun alusta 1960-luvun puoliväliin tultaessa reilusta kolmesta tuhannesta yli 14 000 henkeen.<sup>247</sup> Kuntoutustoiminnan aloittaminen oli näin tarpeen tapaturmavakuutuksen piiriin kuuluneiden vahingonkärsineiden ohella myös liikennevakuutuksen saralla. Eduskunta säätö joulukuussa 1963 lain tapaturmakorvausta saavien invalidihuollosta, ja liikennevakuutuskorvausta saavien invalidihuollosta annettiin laki heinäkuussa 1965.<sup>248</sup>

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.<sup>249</sup>

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 ryhdyttiin edistämään heidän pikaista paluutaan työelämään työpaikkojen tukitoimien ja Kuntoutus työpaikalla - menetelmän avulla.<sup>250</sup>

Kun kuntoutusala alkoi 1970- ja 1980-luvuilla voimakkaasti laajentua, sai VKK kasvusta osansa.<sup>251</sup> 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.<sup>252</sup>

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

VKK:lla oli pitkään lähes monopoliasema 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.<sup>257</sup> Vakuutusyhtiöiden mukaan VKK:n toimiminen samanaikaisesti sekä yhdistysmuotoisena palveluntuottajana että laajemminkin vakuutuskuntoutusalan tilaaja-tuottajayhteistyön kehittäjänä synnytti myös rooliristiriidan.<sup>258</sup>

VKK:n kuntoutustoimeksiantojen määrä kääntyi laskuun 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla, kun vakuutusyhtiöt alkoivat lähettää asiakkaitaan suoraan kuntoutusalan palveluntuottajille ja palkata omia kuntoutusasiiantuntijoitaan.<sup>259</sup> Samaan suuntaan vaikutti myös vuonna 2005 voimaan tullut täkyuudistus, jonka seurauksena vakuutusyhtiöt ryhtyivät siirtämään sekä sairaanhoitopotilaitaan että kuntoutusasiakkaitaan omien yhteistyökumppaniensa vastuulle.<sup>260</sup> VKK yritti parantaa asemiaan markkinoilla ryhtymällä itse tarjoamaan ammatillisen kuntoutuksen palveluita ja osallistamalla kuntoutujien lähiohjaukseen, mitä varten luotiin aluetoimistojen verkosto.<sup>261</sup>

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 toukokuussa 2018.<sup>262</sup>

## **Luku 4: Kansainvälistymistä ja lisääntyvää kilpailua**

### **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.<sup>263</sup>

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.<sup>264</sup>

Autovarkauksien torjuntatyölle oli kipeästi tarvetta. Suomessa anastettiin vuonna 1993 yhteensä 23 780 autoa, ja 34 580 autosta varastettiin radio tai muita varusteita. Autovargaat 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 tietoakaan. Auto saatettiin varastaa hetken mielijohteesta huviajelua varten tai muiden rikosten tekovälineeksi.<sup>265</sup> Pientä lohtua varastetun auton omistajalle toi tieto, ettei ajoneuvoa luvatta käytettäessä sattuneesta liikennevahingosta maksettu korvaus vaikuttanut vakuutuksenottajan bonuksiin.<sup>266</sup>

Liikennevakuutuskeskukseen kuulunut Vakuutusyhtiöiden Autokorjaustoimikunta 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.<sup>267</sup>

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.<sup>268</sup> VAT käynnisti vuosikymmenen alussa autovarkauksien estolaitteiden tutkimustyön ja osallistui siihen 1990-luvun jälkipuoliskolla myös eurooppalaisten vakuutusyhtiöiden yhteiselimen CEA:n (nykyinen Insurance Europe) kautta.<sup>269</sup>

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.<sup>270</sup> Elektroninen ajonestolaite tuli Suomessa pakolliseksi varusteeksi uusiin autoihin vuonna 1998.<sup>271</sup>

Autovarkauksilastot 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 vuosituhannella, ja 2020-luvun alkuvuosina moottoriajoneuvoja on anastettu vuosittain alle viisi tuhatta. Autovarkauksien sijaan rikollisia kiinnostavatkin nykyään enemmän autojen arvokkaat osat ja autoissa säilytettävät tavarat.<sup>272</sup>

### ”Perintää ovista ja ikkunoista”

Liikennevakuutus ja muu kansalaiselle taloudellista perusturvaa antava pakollinen vakuuttaminen loivat vuosikymmenten mittaan suomalaisille vakuutusmarkkinoille kannustimen kehittyä lisäturvan tarjoajiksi. Kun perusturva oli varmistettu ja keskimääräinen ansiotaso nousi 1990-luvun alkuvuosiin saakka, saattoi yhä useampi parantaa yksilöllistä vakuutusturvaansa.<sup>273</sup> Vapaaehtoinen autovakuutus oli jo 1980-luvulla ollut tällainen varsin monen suomalaisen valitsema lisäturva.

Tähän kehitykseen tuli pian monivuotinen katkos. Vakuutusala ajautui 1980-luvun lopulla talousvaikeuksiin, jotka johtivat 1990-luvun alun lamavuosina yritysfuusioihin ja omistuspohtien 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.<sup>274</sup>

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

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 työtoverin 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.<sup>276</sup>

Taloslama väistyi vähitellen 1990-luvun jälkipuoliskolla, kun Suomen vienti alkoi kasvaa ja kotimarkkinat seurasivat muutaman vuoden viiveellä perässä.<sup>277</sup> Uuden talouskasvun aikana yksilölliseen vakuuttamiseen – kaskovakuutus mukaan lukien – kannustivat lamavuosina tehdyt sosiaaliturvan leikkaukset ja sopeutustoimet sekä lisäleikkausten uhka.<sup>278</sup> 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.<sup>279</sup>

## Laastarivero

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

Vakuutusyhtiöt joutuivat paikkaamaan terveydenhuollon rahoitukseen syntynyttä aukkoa. Vuodesta 1993 lähtien vakuutuslaitokset maksoivat vuosittain Kansaneläkelaitokselle sairaanhoitomaksua korvauksena siitä hoidosta, jota julkinen terveydenhuolto antoi työtapaturmissa ja liikenneonnettomuuksissa vammautuneille potilaille lakisääteisen tapaturma- ja liikennevakuutuksen perusteella.<sup>283</sup> Sairaanhoitomaksun perimisestä päätettiin aina vuodeksi kerrallaan. Vakuutusallalla lempinimen laastarivero saaneen 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).<sup>284</sup>

Sosiaali- ja terveysministeriössä oli halua siirtää kunnallisen terveydenhuollon kustannuksia suuremminkin 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 tapaturmapotilailla tulee olla jatkossakin oikeus saada tasavertaiset sairaanhoitoon liittyvät palvelut – ja yhteiskunnan velvollisuus on antaa ne."<sup>285</sup>

Vakuutusyhtiöt olivat myös joutua välikäden, kun valtiovalta 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 räsitusta. Vuosittaiseksi ajoneuvoveroksi jalostunut uusi maksu päätettiin vuodesta 1994 lähtien periä suoraan autoilijoilta.<sup>286</sup> Autoliiton kiivaasti vastustaman veron suorittaminen osoitettiin aluksi 1970-luvun tapaan liimaamalla veromerkki auton tuulilasiin, mutta tavasta luovuttiin vuoden 1996 jälkeen.<sup>287</sup>

## Osaksi sisämarkkinoita

Euroopan 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.<sup>288</sup>

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.<sup>289</sup> Unionin perustava Maastrichtin sopimus astui voimaan marraskuussa 1993, ja Suomesta, Ruotsista ja Itävallasta tuli EU:n jäseniä vuoden 1995 alussa.<sup>290</sup>

Kilpailun ja kaupankäynnin rajoituksia purkava sekä kaikenlaista vapaata liikkuvuutta edistämään pyrkivä Euroopan integraatio johti väistämättä muutoksiin suomalaisessa, puhtaan kansallisella pohjalla ja vakuutusyhtiöiden kiinteän yhteistyön voimin toimineessa liikennevakuutusjärjestelmässä.



ETA-sopimuksen voimaantulon seurauksena liikennevakuutuslaki ja -asetus saatettiin vuonna 1993 vastaamaan sopimuksen määräyksiä.<sup>291</sup>

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<sup>292</sup>. Liikennevakuutus tuli voimaan koko ETA-sopimusalueella; näin Suomen liikennevakuutus muuttui voimassaoloalueensa osalta kansainväliseksi muiden ETA-alueen maiden liikennevakuutusten tavoin.<sup>293</sup> Lakimuutosten yhteydessä Liikennevakuutusyhdistyksen nimi muutettiin vuonna 1994 Liikennevakuutuskeskukseksi (LVK)<sup>294</sup>.

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

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.<sup>298</sup>

EU-direktiivien implementointi tuotti lähinnä lakiteknisii 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.<sup>299</sup> Tavallinen liikenteenkäyttäjä ei siis juuri huomannut EU-jäsenyyden liikennevakuutukseen tuomia muutoksia.

Liikennevakuutuskeskus sai myös uusia kansainvälisiä veloitteita, 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.<sup>300</sup>

EU:n neljännen, vuonna 2002 voimaan tulleen liikennevakuutusdirektiivin myötä

Liikennevakuutuskeskuksesta tuli lisäksi tietokeskus sekä osa direktiivin mukaan luotua korvauselinjärjestelmää. Ulkomailla onnettomuuteen joutunut saattoi vastedes LVK:n tietopalvelusta selvittää, mikä taho edusti direktiivin mukaisena korvausedustajana onnettomuuden korvaavaa vakuutusyhtiötä Suomessa. Jos korvausedustajaa ei ollut tai jos ulkomaalainen vakuutusyhtiö ei vastannut yhteydenottoihin, toimi LVK direktiivin mukaisena korvauselinenä. Keskus maksoi tällöin korvaukset ja peri ne takaisin Euroopassa toimivilta sisarjärjestöiltään, jotka vuorostaan yrittivät periä korvauskustannukset kyseiseltä vakuutusyhtiöltä.<sup>301</sup>

Liikennevakuutuksen pakollisen luonteen vuoksi vahingonkärsineelle kuuluvat korvaukset eivät voi jäädä maksamatta siksi, että vakuutuksen myynyt yhtiö tekee konkurssin.<sup>302</sup> Sen vuoksi työeläkevakuutukseen lakisääteisesti kuulunut yhteistakuun periaate tuli Euroopan unioniin liittymisen myötä käyttöön myös suomalaisessa liikennevakuutusjärjestelmässä. Periaatteen mukaan yksittäisen suomalaisen vakuutusyhtiön joutuessa maksuvaikkeuksiin ja selvitystilaan muut yhtiöt sitoutuvat huolehtimaan pulaan joutuneen yhtiön taloudellisista vastuista. Liikennevakuutuskeskus huolehtii vakuutusyhtiön selvitystilan 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.<sup>303</sup>

EU-jäsenyys muutti myös vakuutusalan asiakkaiden kuluttajansuojaa. Vakuutussopimuslakia uudistettiin 1990-luvun puolivälissä EU-direktiivit huomioon ottaen, mikä sälytti vakuutusyhtiöille

entistä ehdottomamman ja laajemman vastuun kuluttajille annettavista tiedoista. Vakuutusyhtiöiden tiedonantovelvollisuus korostui muutenkin uudistuksen myötä, ja yhtiöiden oli korjattava vakuutusehtojaan, esitteitään ja työtapojaan sen mukaisesti.<sup>304</sup>

## 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.<sup>305</sup> 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.<sup>306</sup>

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.<sup>307</sup>

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

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".<sup>310</sup> Suomen liittyminen Euroopan unionin jäseneksi vuoden 1995 alussa kumosi lopullisesti liikennevakuutusyhtiöitä sitoneet yhteistariffit ja vapautti

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

kilpailun, kun vakuutusmaksuperusteiden ennakkovahvistuksesta luovuttiin. Samalla lakkautettiin myös LVK:n jo ennen vuoden 1960 liikennevakuutuslakia perustettu tariffijaosto.<sup>311</sup>

Liikennevakuutuslakiin tehdyn samanaikaisen muutoksen seurauksena myös liikennevakuutusalan yhteisten sitovien vakuutusehtojen laatiminen päättyi.<sup>312</sup>

Liikennevakuutusosalalla 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.<sup>313</sup> Samalla liikennevakuutusmaksujen laskentaperiaatteet hajaantuivat kilpailun vaikutuksesta. Aikaisemmin maksut oli laskettu Liikennevakuutusyhdistyksessä, ja kaikilla vakuutusyhtiöillä olivat olleet käytössä samat laskentaperiaatteet.<sup>314</sup>

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.<sup>315</sup> Sosiaali- ja terveysministeriö saattoi edelleen antaa vakuutusmaksujen alennuksiin ja korotuksiin liittyviä määräyksiä, eli ministeriöllä oli yhä halutessaan sanansa sanottavana bonusjärjestelmää kehitettäessä.<sup>316</sup>

## **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.<sup>317</sup>

Liikennevakuutusyhdistys tarjosi Baltian maille, Ukrainalle ja Valko-Venäjälle konsulttiapua, kun ne olivat 1990-luvun alkuvuosina liittymässä vihreä kortti -järjestelmään<sup>318</sup>. Avun turvin kohdemaille rakennettiin sellaiset lakisääteiset liikennevakuutusjärjestelmät, että ne soveltuivat yhteen

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

Pohjoismaiden ja muun Euroopan järjestelmien kanssa<sup>319</sup>. 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.<sup>320</sup> 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.<sup>321</sup>

Euroopan yhdentyminen toi tullessaan muitakin etuja suomalaisille Euroopassa matkustaville autoilijoille. Pohjoismainen rajavakuutuskortti 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.<sup>322</sup> 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 henkilövahinkosuojaan koko ETA-alueella.<sup>323</sup>

## Uusi bonusjärjestelmä

Liikennevakuutuksen 1970-luvun alkuvuosina vakiintunut bonusjärjestelmä 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.<sup>324</sup> Bonusjärjestelmän kaikenlaista 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.<sup>325</sup>

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 %.<sup>326</sup>

Uusi 17 luokkaa sisältänyt bonusjärjestelmä rakentui näin seuraavanlaiseksi<sup>327</sup>:

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

Bonusluokka	Vakuutusmaksu prosentteina perusmaksusta	Alennusprosentti (bonus)
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.<sup>328</sup>

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.<sup>329</sup>

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.<sup>330</sup>

## 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.<sup>331</sup>

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

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. ”Vaikutti siltä, että yhtiöissä oli tehty päätös madaltaa LVK:n profiilia”, on vakuutusyhtiö Pohjolassa pitkään työskennellyt Kyösti Vihermaa todennut.<sup>333</sup>

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



riskitutkimuksia ja liikennevahinkotilastoja.<sup>335</sup> Yhteistyö ei kuitenkaan ollut enää yhtä pakottavaa ja virallisuonteista kuin aikaisemmin. "LVK:n kannalta tariffiyhteistyön päättymisen 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.<sup>336</sup>

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.<sup>337</sup> 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.<sup>338</sup>

## **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 korvauseriaatteiksi korvausmäärät mukaan lukien. Erilaiset henkilövahingot luokiteltiin vakavuuden mukaan.<sup>339</sup> Liikennevakuutuksen perusteella korvattavien henkilövahinkojen vuosittainen korvaussumma kasvoi 1990-luvun mittaan puolitoistakertaiseksi ollen vuonna 1999 noin 1,07 miljardia markkaa (nykyrahassa noin 267,2 miljoonaa euroa).<sup>340</sup>

Kasvu johtui osin liikennevakuutuslain muutoksesta. Kivusta ja särystä ei vielä 1980-luvulla saanut liikennevakuutuksen perusteella korvausta kuin siinä tapauksessa, että vahinko oli toisen aiheuttama.

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

Tästä tuottamusvaatimuksesta luovuttiin vuonna 1993, 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.<sup>341</sup>

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.<sup>342</sup>

Puheenjohtajiston ohella liikennevahinkolautakuntaan kuului 1990-luvulla kaksi vakuutusyhtiöiden edustajaa sekä jonkin autoalan järjestön edustaja. Tuohon aikaan virisi keskustelu siitä, oliko vakuutusalan osallistuminen lautakunnan toimintaan jääviyysyistä soveliasta siitä huolimatta, etteivät yhtiöiden edustajat käsitelleet lautakunnassa omien työnantajinsa korvaustapauksia.<sup>343</sup>

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.<sup>344</sup> Liikennevahinkolautakunta antoi 1990-luvulla vuosittain 1 200–1 700 lausuntoa.<sup>345</sup>

## Automallitutkimuksesta maailmanmainetta

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

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.<sup>347</sup> 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.<sup>348</sup>

”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: eräessä kahden auton liikennevahingossa Citroën ID oli ”hajonnut kuin pärekori”, kun taas toinen osapuoli eli Volvo selvisi varsin vähin vaurioin.<sup>349</sup>

Hantulan opintomatkan jälkeen VALT:ssa käynnistyi keskustelu automallien turvallisuustutkimuksen tekemisestä, mikä herätti pian laajempaakin 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.<sup>350</sup> Tutkimusmenetelmän pohjaksi laskettiin

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

jokaiselle automallille oletettu keskimääräinen riski, minkä varaan Oulun yliopiston tutkijat rakensivat itse menetelmän.<sup>351</sup>

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 suoritettua kyselyä aineistoja. Tutkimustuloksista laadittiin kuluttajille tarkoitettu esite, jossa kerrottiin turvallisuustietoa eri automalleista. VALT:n ja yliopiston edustuksen ohella tutkimusryhmään kuului jäseniä Tielaitoksesta ja liikenneministeriöstä.<sup>352</sup> Tutkimustulokset ja työssä käytetty aineisto saivat osakseen runsaasti kansallista ja kansainvälistä huomiota. Kiinnostuksen ansiosta VALT liittyi vuonna 1994 kutsuttuna Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston<sup>353</sup> (ETSC) jäseneksi.<sup>354</sup>

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.<sup>355</sup>

Julkinen keskustelu automallien turvallisuudesta lisääntyi Suomessa 1990-luvun jälkipuoliskolla tutkimusten ansiosta, ja tutkimustulokset vauhdittivat 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.<sup>356</sup> Autojen turvatekniikan kehittäminen ja niiden rakenteen muuttaminen turvallisemmaksi pääsi Euroopassa toden teolla vauhtiin juuri noihin aikoihin tavoitteinaan autojen vähimmäissuojavaatimusten laatiminen ja autojen vammauttavuuden vähentäminen.<sup>357</sup>

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.<sup>358</sup>

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 halvemmissakin malleissa.<sup>359</sup> EU-aika toi tullessaan omia turvatyynystandardejaan, joiden tarkoitus on muun muassa estää tyynyjen turhat laukeamiset sekä ohjeistaa lapsen sijoittaminen turvatyynyllä varustetussa autossa.<sup>360</sup>

### 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.<sup>361</sup>

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.<sup>362</sup>

Automaattisen tietojenkäsittelyn hyödyntäminen oli vakuutusyhtiöissä alkuun haparoivaa. Kansa-yhtiöillä oli 1970-luvun alkuvuosina vielä oma atk-järjestelmänsä jokaista yksittäistä vakuutuslajia kohti.<sup>363</sup> 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.<sup>364</sup>

Turvan kehityskaari tietotekniikan varhaisena hyödyntäjänä oli vakuutuslajille tyypillinen. Yhtiö otti vuonna 1979 käyttöön liikenne- ja autovakuutusten osalta kyselypäätteet, jotka vapauttivat

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

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. Asiakaspalvelun kohentaminen olikin 1980-luvulla vakuutusyhtiöiden keskeinen tavoite niiden hyödyntäessä tietotekniikkaa.<sup>365</sup>

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.<sup>366</sup>

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.<sup>367</sup> Lähivakuutus, Varma ja Turva ottivat syksyllä 1988 käyttöön yhteisen asiakasrekisterin.<sup>368</sup> 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 koskeneen perusdatan. Vakuutusdata tuotti tämän aineiston pohjalta haluttua tilastotietoa sekä ylläpiti tietorekistereitä.<sup>369</sup>

Liikennevakuutuskeskus oli 1960-luvulta lähtien hyödyntänyt Autorekisterikeskuksen tietojärjestelmiä, koska tieto ajoneuvon rekisteröinnistä oli liikennevakuutusta myyvälle yhtiölle oleellinen.<sup>370</sup> Rekisteröintijärjestelmää kehitettiin merkittävästi 1980-luvun lopulta lähtien, jolloin rekisteröintejä alettiin tehdä katsastusasemilla.<sup>371</sup> 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 puolivälistä lähtien vähitellen muuttua sähköiseksi.<sup>372</sup> Moottorikelkat ja mopot tulivat 1990-luvun puolivälissä rekisteröintivelvollisuuden ja samalla uuden maksuvalvontajärjestelmän piiriin.<sup>373</sup> Ajoneuvohallinnon rekisteröintitoimet sai vuoden 1996 alusta hoitaakseen uusi virasto, Ajoneuvohallintokeskus.<sup>374</sup>

### **Erillisartikkeli: Vakuutuksenottajan 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 hankittaessa. Hinnan ohella myös laadukkaalla palvelulla ja sen helpolla saatavuudella on valintatilanteessa merkitystä. Erityisen tärkeää liikenne- ja autovakuutusasiakkaille on korvauspalvelun sujuva toiminta.<sup>375</sup>

Liikennevakuutuksen hintaan vaikuttavat muun muassa ajoneuvon tekniset tiedot, kuten moottorin teho, ja ajoneuvon ikä. Uusien autojen liikennevakuutus on yleensä edullisempi kuin vanhojen, sillä niiden turvatekniikka on vanhoja autoja parempi.<sup>376</sup>

Koska liikennevakuutus on lakisäätöinen, 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.<sup>377</sup>

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.<sup>378</sup> Vakuutusyhtiöiden tariffiyhteistyön päättyminen 1990-luvun puolimaissa on niin ikään parantanut kuluttajan asemaa, samoin kuin vakuutuksenottajan viime vuosikymmeninä kohentunut kuluttajansuoja.

Vapaaehtoiset autovakuutukset tarjoavat yhtiöille mahdollisuuden muuhunkin lisämyyntiin. Jos uusi asiakas saadaan hankkimaan liikenne- ja kaskovakuutus samasta yhtiöstä ja luomaan näin lujempi asiakassuhde, voidaan hänelle saada myytyä muitakin saman yhtiön vakuutustuotteita.<sup>379</sup>

Kuluttajan näkökulmasta liikenne- ja autovakuutusasiointi on viimeisten vuosikymmenten aikana muuttunut yhä vaivattommaksi. Vielä 1990-luvun puolimaissa oli varsin tavallista, että uuden auton ostaja hankki ajoneuvolleen 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.<sup>380</sup> Kännäköihin ladattavat mobiilisovellukset ovat 2020-luvulla entisestään helpottaneet ajoneuvovakuutusten hankkimista.<sup>381</sup>

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, mikä mahdollisti vakuutustietojen vaivattoman siirtämisen. Seuraavalla vuosikymmenellä sähköiset vahinkojärjestelmät alkoivat vähitellen huolehtia vahinkojen rekisteröinnistä sekä korvausten maksamisesta ja tilastoinnista, mikä mahdollisti korvausasian käsittelyn reaaliaikaisen seurannan.<sup>382</sup> 2010-luvulta lähtien alan asiakaspalvelu on korvausasioiden osalta hoitunut likipitään tyystin sähköisesti tai puhelimitse, mikä on tehnyt asioinnista asiakkaille helpompaa.<sup>383</sup>



## Luku 5: Vähemmän vammoja, nopeampia korvauksia

### Turvaa teille

Auto- ja tietekniikan kehitys, digitalisointi ja verkostoituminen ovat tällä vuosituhanella parantaneet suomalaista liikenneturvallisuutta.<sup>384</sup>

Henkilöauton kehitys kuvastaa hyvin näitä muutoksia. Kun Autovahinkokeskukseen saapui 1990-luvulla kuorma-autojen pahoin ruhjomia, 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.<sup>385</sup>

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.<sup>386</sup> 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.<sup>387</sup>

Liikennevakuutuslalla on seurattu tiiviisti autojen turvatekniikan huimaa kehitystä. Autot ovat uudella vuosituhanella alkaneet täytyä sensoreista, 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 Jumppanen todennut.<sup>388</sup>

Kuljettajan virheitä korjaavien ajovakautusjärjestelmien yleistyminen 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä oli suuri askel auton liikenneturvallisuuden paranemisessa.<sup>389</sup> Järjestelmä tuli

Euroopan unionin jäsenmaissa pakolliseksi uusien henkilöautojen varusteeksi vuonna 2014.<sup>390</sup> Kuljettajaa avustavat järjestelmät, kuten kuolleen kulman varoitin, suosittelevat toimia tai tukevat kuljettajan itse tekemiä havaintoja. Modernit aktiiviset turvajärjestelmät, esimerkiksi automaattinen hätäjarrutus ja kaistanpidon järjestelmät, puuttuvat vaaratilanteissa ajamiseen ja toimivat nopeammin ja luotettavammin kuin ihmiskuljettaja. Ensirekisteröitäviin autoihin on 2020-luvulla tulossa pakollisiksi varusteeksi monia kuljettajaa aktiivisesti avustavia järjestelmiä.<sup>391</sup> Kehitystyön ansiosta suomalaisen liikennevakuuttamisen keskeinen kohde, henkilöauto, on 2020-luvulla selvästi turvallisempi kulkuneuvo kuin vielä muutama vuosikymmen sitten.<sup>392</sup>

Tiestöä on myös 1990-luvulta lähtien kehitetty liikenneturvallisemmaksi uusien tietyyppien avulla. Ohituskaistatiessä yksiajorataiselle tieosuudelle on rakennettu ylimääräinen kaista helpottamaan ohittamista. Tällainen tie voidaan lisäksi varustaa keskikaiteella, joka estää ajoneuvon ajautumisen vastaantulevien kaistalle.<sup>393</sup> Ohituskaistojen ja leveäkaistaisten teiden sekä erityisesti keskikaiteiden on todettu vähentävän tehokkaasti vakavien liikennevahinkojen, varsinkin kohtaamisonnettomuuksien määrää.<sup>394</sup> 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.<sup>395</sup>

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 alikululla sekä liikenneympyröillä. Myös keskustan laajentunut kävely- ja joukkoliikennepainotteisuus teki useista liikennevaloista tarpeettomia.<sup>396</sup>

Tasoristeysten vähittäisellä poistamisella on myös ollut oma vaikutuksensa liikenneturvallisuuteen, sillä tasoristeysonnettomuudet ovat yleensä varsin vakavia. Vuoden 2010 alussa tasoristeyskärsijöitä 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.<sup>397</sup>

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.<sup>398</sup> 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.<sup>399</sup> 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.<sup>400</sup>

Ajoneuvokannan kasvu ei ole tällä vuosituhannella lisännyt vakavien liikennevahinkojen määrää, vaikka rekisteröityjen ajoneuvojen<sup>401</sup> määrä on kasvanut noin 3,7 miljoonasta noin seitsemään miljoonaan.<sup>402</sup> Väestön ikääntyminen 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.<sup>403</sup> Liikenneturvallisuuden paranemisen on arvioitu tulevaisuudessa hidastuvan, sillä turvatekniikan hyödyt on paljolti jo ulosmitattu.<sup>404</sup>

Liikennevahinkojen määriin vaikuttavat toisinaan myös odottamattomat tekijät. Koronapandemian vaikutuksesta liikennemäärät pääteillä 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.<sup>405</sup> 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.<sup>406</sup>

Myönteisen kehityksen jatkumista uhkaa Suomen tiestön paisuva korjausvelka. Teiden kuopat, railot, painumat ja murtumat ovat turvallisuushaaste, mikä voi pakottaa laskemaan sallittuja ajonopeuksia.<sup>407</sup> Määrärahojen vähäisyyden vuoksi erityisesti pienet maantiet jäävät helposti kunnostamatta, ja syrjäseuduilla on jo pidempään muutettu pienempiä päällystettyjä ja vähäliikenteisiä teitä takaisin sorateiksi.<sup>408</sup> Korjausvelan kasvu ei tähän mennessä ole voimakkaasti lisännyt liikennevahinkojen

määrää, minkä arvellaan johtuvan siitä, että tiestön huono kunto saa kuljettajat laskemaan ajonopeuksia.<sup>409</sup>

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.<sup>410</sup> Monissa maissa suositut yhteisautot ovat sen sijaan Suomessa vielä marginaalinen ilmiö.<sup>411</sup>

Autolla liikkuvien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta on saatu merkittävästi kohennettua, mutta tehtävää on vielä kevyen liikenteen turvallisuuden parantamisessa.<sup>412</sup> 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.<sup>413</sup>

## **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 lakisääteiseksi kannatettiin. Vuonna 2000 säädettiin laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta, jossa asia ratkaistiin LVK:n toivomalla tavalla.<sup>414</sup> Laki kuitenkin lisäsi viranomaisvalvontaa ja vähensi vakuutusyhtiöiden vaikutusvaltaa VALT:n toimintaan. Lakisääteiset ja edelleen vakuutusyhtiöiden vastuulle jääneet tehtävät erotettiin myös selkeästi toisistaan.<sup>415</sup>

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.<sup>416</sup> Ne vastasivat onnettomuustutkinnasta sekä onnettomuustietorekisterin kokoamisesta ja ylläpitämisestä.<sup>417</sup> Tällä vuosituhanella tutkijalautakunnat ovat vuosittain tutkineet noin 300–400 liikennevahinkoa.<sup>418</sup>

VALT:n 1990-luvulla toteuttamat automallitutkimushankkeet 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.<sup>419</sup> VALT:n todellisiin onnettomuuksiin pohjautunut liikennevahinkoaineisto kehitti muun muassa uusien autojen turvallisuutta arvioivan Euro NCAP-ohjelman törmäystestitoimintaa.<sup>420</sup>

EU:n komissio käynnisti vuosituhanen vaihteessa osin suomalaisten automalliprojektien innoittamana Sarac-hankkeen<sup>421</sup>, 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.<sup>422</sup> Vuonna 2003 päättyneen projektin tuloksena syntyi luotettava autojen turvallisuusluokitusjärjestelmä.<sup>423</sup>

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

VALT:n tutkijalautakuntia vastaavat muiden Euroopan maiden elimet alkoivat vuonna 2003 harmonisoida liikenneonnettomuustutkinnan 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.<sup>428</sup>

Pian Pendantin alkamisen jälkeen vuonna 2004 käynnistyi sitä paljon laajempi SafetyNet-hanke, jossa niin ikään pyrittiin kehittämään yhteistä eurooppalaista tutkimusmenetelmää onnettomuustutkintaan.<sup>429</sup> Kahdeksantoista 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.<sup>430</sup>

SafetyNetin jatkona alkoi vuonna 2010 vielä tutkimusmenetelmää edelleen kehittänyt kolmivuotinen Dakota-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.<sup>431</sup>

VALT harjoitti 2000-luvulla myös muunlaista kansainvälistä liikenneturvallisuustyötä. Kun kymmenen uutta jäsenmaata<sup>432</sup> liittyi Euroopan unioniin vuonna 2004, järjesti VALT maiden liikenneturvallisuusasiantuntijoille koulutustilaisuuden Virossa.<sup>433</sup> Yhteistyö Viron kanssa on jatkunut tiiviinä senkin jälkeen, minkä tuloksena virolaiset hyödyntävät nykyään onnettomuustutkinnassaan suomalaista tutkintamenetelmää.<sup>434</sup>

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.<sup>435</sup>

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 Trafim myöntämällä valtionavulla.<sup>436</sup> Myös nimi VALT jäi uudistuksen myötä historiaan. Työtä jatkettiin syyskuusta 2016 lähtien nimellä Onnettomuustietoinstituutti (OTI), jolla haluttiin korostaa toiminnan riippumattomuutta vakuutusyhtiöistä.<sup>437</sup>

Koska yliopistotasoinen liikenneturvallisuuden tutkimus on viime vuosina vähentynyt, on OTI ryhtynyt paikkaamaan syntynyttä aukkoa 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.<sup>438</sup>

## **Yhtiökohtaisiin 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

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

hinnoittelusäädöksiä, jotka automaattisesti vaikuttaisivat hintoihin. Suomen lakisääteinen bonusjärjestelmä oli komission mielestä vakuutusteknisesti hinnoittelusäännös.<sup>439</sup>

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

Yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin siirtyminen käynnisti vakuutusyhtiöiden yhteisen Vakuutus- ja vahinkotietojen välittämisjärjestelmän (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.<sup>443</sup>

Uuden liikennevakuutuslain astuessa voimaan vuonna 2017 bonusasetus kumottiin ja viranomais sääteilyä höllennettiin, jolloin vakuutusyhtiöt saivat entistä vapaammat kädet kilpailla bonus- ja hinnoittelujärjestelmillään. Yhtiöt saattoivat ottaa joustavammin huomioon vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistorian tuotteissaan ja vakuutusten hinnoittelussa, minkä uskottiin edistävän markkinoiden kehittymistä ja kilpailua.<sup>444</sup> Koska liikennevahinkojen tulee riskivastaavuusperiaatteen ja liikennevakuutuslain mukaisesti vaikuttaa vakuutusmaksun suuruuteen, kannustavat järjestelmät yhä liikenneturvalliseen ajotapaan.<sup>445</sup>

Autoilijan liikennevakuutuksen bonusprosentti muodostuu näin edelleen vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen perusteella. Vahinkohistoria ei ollut enää ajoneuvo kohtainen, 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.<sup>446</sup>

Kilpailun vaikutuksesta vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät eivät edelleenkään 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.<sup>447</sup>

### **Täyskustannusvastaavuusuudistus**

Vakuutusyhtiöiden vuodesta 1993 liikenne- ja tapaturmavakuutusmaksujen yhteydessä maksama sairaanhoitomaksu herätti alusta lähtien vakuutusalaalla arvostelua, koska maksut tilitettiin Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutusrahastoon eikä varoja käytetty liikenne- ja tapaturmapotilaista kunnille aiheutuvien kustannusten korvaamiseen.<sup>448</sup> 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.<sup>449</sup>

Korvausjärjestelmän muuttaminen eteni Paavo Lipposen toisen hallituksen (1999–2003) aikana, jolloin peruspalveluministeri Osmo Soininvaara asetti tavoitteeksi täyskustannusvastaavuuteen siirtymisen. Ministeri perusteli kantaansa tarpeella kohdentaa kustannukset autoilijoille aiheutumisperiaatteen mukaisesti. Hän halusi myös testata julkissektorin tehokkuutta yksityissektorin taholta tulevilla kilpailutuksella.<sup>450</sup> 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.<sup>451</sup>

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

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.<sup>454</sup> 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.<sup>455</sup> Vakuutusyhtiön maksaman maksun suuruus määräytyi vieraskuntalaskutuksen mukaisesti eli summa saattoi olla suurempi kuin sairaanhoitopiirin jäsenkunnalle hoidosta lähtenyt.<sup>456</sup>

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

Liikennevahingossa vammautunut vietiin edelleen aina ensihoitoon tarkoituksenmukaiseen hoitopaikkaan, jonka valintaan vakuutusyhtiöillä ei ollut mahdollisuutta vaikuttaa eikä myöskään ensihoitopaikan perimiin hoitokustannuksiin.<sup>459</sup> Julkisen terveydenhuollon piti tehdä

liikennevahinkopotilaan hoidon aloittamisesta ilmoitus vakuutusyhtiölle kolmen päivän sisällä. Ilmoituksen saatuaan yhtiö saattoi siirtää potilaan sopimuskumppanilleen, vaikkapa yksityiselle terveystalolle yritykselle.<sup>460</sup> Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvinnut tehdä yksittäisestä lääkärin vastaanotokäynnistä tai siihen liittyvistä vähäisistä hoitotoimenpiteistä, kuten kipsauksesta tai röntgenkuvauksesta.<sup>461</sup>

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

## 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.<sup>466</sup> Vanhan liikennevakuutuslain vaikeaselkoisuus johtui myös siihen vuosien varrella tehdyistä lukuisista pienistä muutoksista, joiden seurauksena se oli rakenteellisesti repaleinen.<sup>467</sup>

Liikennevakuutuslain uudistamispyrkimykset käynnistyivät 1990-luvun lopulla, jolloin tavoitteet olivat vielä varsin rajalliset: moottoriurheilukisojen vakuuttamiskäytäntöjä haluttiin säädellä tarkemmin.<sup>468</sup> 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 vahingonkäräjät ymmärtäisi, mitkä hänen oikeutensa ja velvollisuutensa olisivat. Tuomioistuimen oli myös kyettävä sen pohjalta lausumaan, oliko vakuutusyhtiön ratkaisu lain mukainen.<sup>469</sup>

Uuden liikennevakuutuslain säätämistyö alkoi uuden vuosituhatvuoden 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 sosiaalivakuutukselle ominaista soveltamiskäytäntöä.<sup>470</sup>

Tarmolla alkanut lainvalmistelu kuitenkin pysähtyi mietinnön valmistumisen jälkeen. Sosiaali- ja terveysministeriössä hanketta valmistellut virkamies vaihtui pariinkin kertaan, ja into suurempiin lainsäädännöllisiin muutoksiin loppahti.<sup>471</sup> ”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.<sup>472</sup> Lain kirjoittaminen työryhmän esittämään muotoon oli myös osoittautunut varsin vaikeaksi tehtäväksi.<sup>473</sup>

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 luottavuutta.<sup>474</sup> Uusi laki sisälsi lopulta vain vähän merkittäviä liikennevakuuttamista, vahinkojen korvaamista ja korvausmenettelyä koskevia muutoksia.<sup>475</sup> Bonus- ja hinnoittelujärjestelmien vapauttaminen oli muutoksista suurin. Vakuutusyhtiöt alkoivat muuttaa omia liikenne- ja autovakuutus tuotteitaan lain voimaantulon jälkeen.<sup>476</sup> Perustuslain tulkinnan vaikutuksesta uuteen liikennevakuutuslakiin tuli melkein sata pykälää, kun vanhassa laissa oli selvitty kahdellakymmenelläkolmella. Lakiin piti kirjata myös täysin vakiintuneita korvauskäytäntöjä, mikä herätti vakuutusyhtiöissä hämmennystä.<sup>477</sup>

Uuden liikennevakuutuslain voimaantulon myötä liikennevakuutuksen laiminlyönnin 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.<sup>478</sup>

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 vakuutussopimuslaissa tarkoitetut 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 viivästyksen syistä.<sup>479</sup> Uutta lakia valmisteltaessa otettiin huomioon myös tulevaisuuden autoilu, joka tulee lisäämään esimerkiksi automaattista ajamista liikenteessä.

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.<sup>480</sup>

## **Keskuksen roolia hienosäädetään**

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

Tietojärjestelmäyhteistyö alkoi lisääntyä 2000-luvun alkuvuosina, jolloin yhtiöt rakensivat paljon työtä vaatineen VVH-järjestelmän.<sup>481</sup> Liikennevakuutuskeskus ylläpitää myös monia sähköisiä rekistereitä, kuten korvausedustajarekisteriä, josta voi selvittää ulkomailta tapahtuneeseen vahinkoon osallisen ajoneuvon vakuutusyhtiön ja sen korvausedustajan.<sup>482</sup> Keskeisiin järjestelmiin lukeutuu myös vuonna

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

2007 valmistunut Netso, joka on vakuutusyhtiöiden yhteinen vakuutusportaali ajoneuvovakuutuksia asiamiehinä myyville yrityksille.<sup>483</sup> Moderni tietotekniikka on myös mahdollistanut liikennevakuutuksen kuolevuusmallin rakentamisen.<sup>484</sup>

Liikennevakuutusyhtiöiden tietojärjestelmäyhteistyön tulokset helpottivat uudella vuosituhanella merkittävästi autoilijan arkea. Sekä ajoneuvojen rekisteröinti että liikennevakuuttamisen prosessi sähköistettiin vaiheittain Liikennevakuutuskeskuksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) yhteistyöllä. Ajoneuvojen rekisteröintikäytäntöä yksinkertaistettiin vuonna 2007, jolloin ajoneuvon tilapäinen rekisteristä poistaminen uudistui. Myös liikennevakuutuksen seisontailmoituskäytäntö muuttui siten, ettei ilmoitusta ajoneuvon seisonta-ajasta 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.<sup>485</sup>

2010-luvulla sähköistettiin koko rekisteröintiprosessi sekä yhdistettiin ajoneuvon vakuuttaminen ja rekisteri-ilmoituksen teko yhdeksi palvelutapahtumaksi. Autojen liikennekäytöstä poistot ja otot tulivat Trafín 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 Traficomín Oma-asiointi-palvelussa tai Reki-käyttöliittymän avulla.<sup>486</sup>

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).<sup>487</sup> Vakuutuskeskuksen toimisto huolehtii nykyään LVK:n, Potilasvakuutuskeskuksen, Ympäristövakuutuskeskuksen ja Lääkevahinkovakuutuspoolin hallinto- ja tukipalveluista.<sup>488</sup> LVK:n toimintaympäristöä on muuttanut myös pankki- ja vakuutusalan järjestökentän suurfuusio vuoden 2007 alussa. Suomen Pankkiyhdistys, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto, Rahoitusyhtiöiden yhdistys ja Finanssityöntekijät ry yhdistyivät tuolloin Finanssialan

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

Keskusliitoksi (vuodesta 2017 Finanssiala ry). Samassa yhteydessä päätettiin myös Suomen Vakuutusdata Oy:n toiminnan lopettamisesta.<sup>489</sup>

Suomen vuoden 2000 perustuslain uudenlainen tulkitseminen on sekin lyönyt leimansa liikennevakuutusalan arkeen. Perustuslakia säädettäessä sen ei oletettu vaikuttavan suuresti liikennevakuutustoimintaan, sillä alan ei katsottu käyttävän julkista valtaa eräitä Liikennevakuutuskeskuksen lakisääteisiä tehtäviä lukuun ottamatta. Perustuslakitulkinnan tiukentuessa näkökulma on kuitenkin muuttunut. Lakisääteisten 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 viranomaistoimintaa koskevat lait kuten hallintolaki. Näin toimiessaan Suomi tulkitsee liikennevakuutustoimintaa hyvin poikkeuksellisesti verrattuna muihin maihin.<sup>490</sup>

Tiukentuneen perustuslain tulkinnan vuoksi uudessa liikennevakuutuslaissa muutettiin laiminlyöntimaksuihin liittyviä käytäntöjä. Liikennevakuutuskeskus ei enää määrää laiminlyöntimaksujen suuruutta, vaan jokainen perintätapaus lähetetään valmistelun jälkeen Valtiokonttorille, joka tekee määräämispäätöksen ja palauttaa sen keskukselle määräten LVK:n perimään maksun.<sup>491</sup>

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.<sup>492</sup> Liikennevakuutuskeskuksen vahinkojaosto ei syksystä 2022 lähtien ole antanut vakuutusyhtiöille suosituksia liikennevahinkojen syyllisyyskysymyksistä.<sup>493</sup>

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

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.<sup>496</sup>

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 sääteli tarkkaan.<sup>497</sup>

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 Iran<sup>498</sup>, Marokko, Tunisia ja Turkki. Suomi on solminut kortin käytöstä kahdenkeskiset sopimukset kaikkien näiden valtioiden kanssa.<sup>499</sup> 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 päättyi 31.5.2023.<sup>500</sup>

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 kuljetettavaksi.<sup>501</sup> Vihreän kortin sähköistämisessä 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.<sup>502</sup>

Rajaliikennevakuuttaminen on sekin Liikennevakuutuskeskuksen lakisääteinen tehtävä. LVK myöntää liikennevakuutuksia niille Suomen rajalle saapuville ajoneuvoille, joilta sellainen puuttuu.<sup>503</sup> Uuden,



kansallisen rajavakuutusjärjestelmän luominen tuli ajankohtaiseksi 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopulla. Kun Venäjä liittyi vihreä kortti -järjestelmään vuonna 2009, väheni myytävien rajaliikennevakuutusten määrä dramaattisesti. Painetut vihreät kortit olisi tuolloin myös pitänyt uudistaa korttipohjassa 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.<sup>504</sup>

### **Liikennevahinkolautakunnasta 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.<sup>505</sup>

Monet syyt puolsivat vuosituhanen 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.<sup>506</sup>

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 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.<sup>507</sup>

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.<sup>508</sup>

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.<sup>509</sup>

Liikennevahinkolautakunnan työtavat muuttuivat merkittävästi uuden lain voimaantulua. "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.<sup>510</sup>

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.<sup>511</sup> Vakuutusyhtiöiden tuli entistä laajemmin perustella lautakunnalle osoittamissaan lausuntopyynnöissä ratkaisunsa, ja yhtiöiden oli vastatessaan vahinkoa kärsineiden lausuntopyyntöihin otettava seikkaperäisesti kantaa heidän väittämiinsä ja vaatimuksiinsa.<sup>512</sup>

Liikennevahinkolautakunnan työhön vaikutti myös liikennevakuutuksen korvauskäytännöissä vuonna 2005 tapahtunut merkittävä muutos, jonka sysäsi liikkeelle 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.<sup>513</sup>

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.<sup>514</sup> Liikennevakuutuksen vahinkomenot nousivat ratkaisun seurauksena jonkin verran 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla. Ne kääntyivät 2010-luvulla uudelleen laskuun vakavissa liikennevahingoissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrien supistuessa merkittävästi.<sup>515</sup>

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

## Korjausprosessi sähköistyy

EU: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.<sup>519</sup>

Romuauton painosta oli hyödynnettävä ja uudelleenkäytettävä vuoteen 2006 mennessä 85 prosenttia ja vuoteen 2015 mennessä 95 prosenttia. Kierrätysvaatimusten toteutumista ryhdyttiin mittaamaan säännöllisesti toteutettavalla kierrätyskokeella.<sup>520</sup> 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.<sup>521</sup>

Autojen kierrätyksen tehostaminen sai sekä autoalan että vakuutusyhtiöt varautumaan romuajoneuvodirektiivin voimaantuloon hyvissä ajoin. Autotuoajat 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.<sup>522</sup>

Romuautojen parissa niin ikään työskentelevä, vakuutusyhtiöiden omistama Autovahinkokeskus (AVK) alkoi kilpailusystä tehostaa toimintatapojaan 2000-luvun alkuvuosina. Vakuutusalan vuonna 1992 tarkastustoimintojensa ulkoistamiseksi perustama Suomen Vahinkotarkastus SVT Oy (SVT) aloitti uudella vuosituhanella lunastuskuntoisten ajoneuvojen myynnin, ja sillä oli yhteistyökumppaniensa ansiosta AVK:ta laajempi toimipaikkaverkosto.<sup>523</sup> 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.<sup>524</sup> Nämä kaksi vakuutusyhtiöiden omistamaa yritystä seurasivat muutenkin toistensa tekemisiä. SVT ryhtyi vuonna 2010 myymään lunastettuja ajoneuvoja verkossa, ja AVK avasi oman verkkokauppansa vuotta myöhemmin.<sup>525</sup>

Vahinkotarkastuksesta tuli niin ikään yhteinen työskentelykeskus 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.<sup>526</sup> AVK laajensi tarkastustoimintaansa pian myös korjattujen autojen laatutarkastuksiin sekä palo- ja petostutkintaan.<sup>527</sup>

Kilpailulainsäädännön voimaantulo oli jo 1980- ja 1990-lukujen taitteessa päättänyt liikennevakuutusalan yhteisistä korjaus- ja maalaushinnoista sopimisen aikakauden. Ajoneuvokorjauksen hinnoista oli siitä lähtien neuvoteltu tapauskohtaisesti korjaamon, maalaamon ja vakuutusyhtiön kesken, ja hinnoittelun tueksi osapuolet tekivät yhteisvoimin maalaus- ja korjausaikatutkimuksia. Vaurikorjausten hinnoittelussa koko autokorjaamoala 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 vaurikorjauksia. Maalaussuositus integroitiin WinCabakseen vuonna 2008. Järjestelmän tuottaja tekee nykyään maalaus- ja korjausaikatutkimukset sekä vastaa niiden oikeellisuudesta.<sup>528</sup>

Cabas-järjestelmä on merkittävästi nopeuttanut ja sujuvoittanut tarkastusprosessia. Nykypäivän autoilija ajaa vaurioituneen autonsa vakuutusyhtiön kumppanikorjaamoon. Korjaamolla 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.<sup>529</sup>

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.<sup>530</sup>

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.<sup>531</sup> 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.<sup>532</sup>

Autovahinkokeskuksen historia osana Liikennevakuutuskeskusta tuli päätökseensä vuonna 2018, jolloin LVK ja AVK:n osakkaina olleet keskuksen jäsenyhtiöt päättivät myydä yrityksen yhdysvaltalaiselle ajoneuvojen huutokauppa-, realisointi- ja vakuutusyhtiöpalveluja tarjoavalle Copart-yhtiölle.<sup>533</sup> 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.<sup>534</sup>

### **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.<sup>535</sup> 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.<sup>536</sup>

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.<sup>537</sup>

Liikennevakuutusala on pohtinut, mitä sähkö- ja hybridautojen yleistyminen merkitsee alan tulevaisuudelle. Vakuutus- ja autoalat pyrkivät yhteistuumin kehittämään ratkaisuja sähköautojen korjaus- ja lunastusongelmiin.<sup>538</sup> 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.<sup>539</sup> 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.<sup>540</sup> Sähköautojen lisääntyminen on toisaalta 2020-luvulla laskenut niiden korjauskuluja, ja teknisesti polttomoottoriautoa yksinkertaisempi sähköauto vaatii myös vähemmän huoltoa.<sup>541</sup> Sähköautot eivät vielä ole kovin merkittävästi edustettuina onnettomuustilastoissa.<sup>542</sup>

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.<sup>543</sup>

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

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.<sup>548</sup> Liikennevakuutuskeskus vetosi vuonna 2019 yhdessä Finanssiala ry:n, vakuutusalan eurooppalaisen etujärjestön Insurance

Europen ja autoalan järjestöjen kanssa autonvalmistajiin, jotta vakuutusala ja muut halukkaat voisivat hyödyntää ajoneuvoista saatavaa tietoa.<sup>549</sup>

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 itseajavia autoja. Liikennevahinkojen määrän uskottiin myös supistuvan hyvin vähäiseksi, koska niistä noin 90 prosenttia johtuu kuljettajasta.<sup>550</sup> Vakuutusala ryhtyi 2010-luvun jälkipuoliskolla selvittämään autonomisen ajamisen yleistymisen vaikutuksia vakuutusliiketoimintaan.<sup>551</sup>

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.<sup>552</sup> 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.<sup>553</sup>

### **Erillisartikkeli: Jakojärjestelmä**

Suomalaisen liikennevakuutusjärjestelmän korvauskäytännöille ovat ominaisia kansainvälisesti harvinaiset, varsin pitkät elinkorko- ja eläkevastuut.<sup>554</sup> 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.<sup>555</sup>

Liikennevahingoissa loppuiäkseen vammautuneille on Suomessa maksettu korvauksia liikennevakuuttamisen alkumetreistä eli moottoriajoneuvon vastuuvakuuttamisvelvollisuuden voimaantulosta lähtien. Vuoden 1925 lain perusteella maksettavat eläkkeet olivat kuitenkin varsin vaatimattomia, minkä vuoksi liikennetapaturmakorvauksiin alettiin vuonna 1943 maksaa kalliinajanlisiä eli indeksikorotuksia valtion varoista muiden tapaturmakorvausten lailla. Vakuutusyhtiöt suorittivat



kalliinajanlisät niihin oikeutetuille, ja valtio korvasi kustannukset vakuutusyhtiöille lisättyinä palkkiolla jakelukustannusten peittämiseksi. Perusta liikennevakuutuksen jakojärjestelmän synnylle oli luotu.<sup>556</sup>

Nykymuotoinen 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 työnantajilta tapaturmavakuutusyhtiöiden välityksellä. Kalliinajanlisien maksamisvastuu haluttiin tasoittaa liikennevakuutusyhtiöiden kesken. Tehtävä annettiin Liikennevakuutusyhdistyksen hoidettavaksi, samoin kuin korvausten maksaminen.<sup>557</sup>

Liikennevahingon korvausten kalliinajanlisät sidottiin vuonna 1964 tapaturmavakuutuksen eläkkeiden tapaan maan yleiseen palkkatasoon elinkustannusindeksin sijaan. Kalliinajanlisät on siitä lähtien kustannettu moottoriajoneuvojen omistajilta liikennevakuutusmaksun yhteydessä kannetuilla maksuilla.<sup>558</sup> 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 mukaisten maksutulojen mukaisessa suhteessa.<sup>559</sup> Liikennevakuutusyhtiöt ovat vuodesta 2005 lähtien maksaneet ennakkoa jakojärjestelmämaksuistaan LVK:lle.<sup>560</sup>

Liikennevakuutuksen, lakisääteisen tapaturmavakuutuksen, potilasvakuutuksen ja ympäristövahinkovakuutuksen jakojärjestelmää muutettiin vuonna 2007 vastaamaan 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 jakojärjestelmäkorkvauksiin vuosittain tarvitseman määrän. Määrä, jonka jakojärjestelmämaksut ylittävät tai alittavat jakojärjestelmäkorkvaukset, kerryttävät saldoa, jonka suuruus pyritään pitämään pitkällä aikavälillä mahdollisimman vähäisenä. Jakojärjestelmään ei sisälly merkittävää vakuutusriskiä, ja sitä käsitellään kirjanpidossa kokonaan vakuutus sopimuksesta erillisenä eränä.<sup>561</sup>

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.<sup>562</sup>

<sup>1</sup> "Veroinho on kiihdyttänyt autokansan kekseliäisyyttä", Ilta-Sanomien 2.6.2016; Karppinen, Eino: Liikennevakuutus. 50 vuotta liikennevakuutustoimintaa. Liikennevakuutusyhdistys 1975, 16.

<sup>2</sup> Siteerattu teoksessa Masonen, Jaakko, Anttila, Kimmo, Kallio, Veikko ja Mauranen, Tapio: Soraa, työtä ja hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Edita 1999, 186. -Nimimerkin takana oli kirjailija-toimittaja Erkki Kivijärvi.

<sup>3</sup> Mauranen, Tapani: Kräh! ...ja turvallisesti eteenpäin. A-Vakuutuksen seitsemän vuosikymmentä. Autoilijoiden Sijoitustenhallinta 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".

<sup>4</sup> Mauranen 2003, 27.

<sup>5</sup> Mauranen 2003, 27.

<sup>6</sup> Rikoslaki (39/1889).

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Mauranen 2003, 17; rikoslaki (39/1889): Rikoksen kautta toiselle saatettu vahinko on syyllisen korvattava, olkoonpa rikos tahallinen taikka tuottamuksesta tapahtunut.

<sup>9</sup> Mauranen 2003, 12. -Hauholla esitettiin lisäksi, että auto piti ajaa tiensivuun ja moottori sammuttaa 500 metriä ennen hevosen kohtaamista.

<sup>10</sup> Mauranen 2003, 11–12. - Helsingin kihlakunnan kruununvoudin mukaan osa teistä olisi tullut sulkea autoilta. Käytännössä autot olisivat saaneet kulkea vain suurimmilla teillä.

<sup>11</sup> Mauranen 2003, 14.

<sup>12</sup> Mauranen 2003, 13, 17–20.

<sup>13</sup> Mauranen 2003, 20.

<sup>14</sup> Asetukset valtakunnallisesta autojen ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta (177/1922) sekä ajoluvan myöntämisen perusteista (237/1922); Karppinen 1975, 18.

<sup>15</sup> Mauranen 2003, 28; Karppinen, Eino: Autovakuutus 1929–1979. Autovakuutusliitto 1979, 17–18.

<sup>16</sup> Mauranen 2003, 26; Karppinen 1975, 20.

<sup>17</sup> Karppinen 1979, 17–18. "Näin uskottiin voitavan vähentää yhtiöiden välisiä kitkatekijöitä."

<sup>18</sup> Karppinen 1979, 16.

<sup>19</sup> Karppinen 1975, 20–21.

<sup>20</sup> Karppinen 1975, 22; täysistunto PTK 1/1924 vp.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Karppinen 1975, 22–24.

<sup>23</sup> Karppinen 1975, 23.

<sup>24</sup> Karppinen 1975, 23.

<sup>25</sup> Mauranen 2003, 26.

<sup>26</sup> Mauranen 2003, 28; Wikipedia-artikkeli J. E. Tuokkolasta [https://fi.wikipedia.org/wiki/J.\\_E.\\_Tuokkola](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.

<sup>27</sup> Mauranen 2003, 36.

<sup>28</sup> Karppinen 1975, 23; Mauranen 2003, 32.

<sup>29</sup> Mauranen 2003, 28, 29; Karppinen 1979, 16.

<sup>30</sup> 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."

<sup>31</sup> Mauranen 2003, 36–37, 39; Karppinen 1975, 25.

<sup>32</sup> Karppinen 1979, 18.

<sup>33</sup> 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 liitolla oli erityisiä välimieslautakuntia, joista yksi käsitteli jäsententakautumisoikeuden käytöstä johtuneita kysymyksiä ja korvauskysymyksiä ja toinen jäsenille määrättyjä sakkoasioita. Sakot määräsi liiton yleiskokous, ja niistä saattoi valittaa lautakunnalle.

<sup>34</sup> Liiton vahvistaman tariffin lisäksi jäsenyhtiöt saivat noudattaa myös omaa tariffiaan, mikäli se oli ilmoitettu liitolle.

<sup>35</sup> Karppinen 1975, 38, 40.

<sup>36</sup> Mauranen 2003, 43, 48.

<sup>37</sup> Karppinen 1975, 23, 41.

<sup>38</sup> Karppinen 1975, 44. -Autovakuutusliiton sääntöjen §1 mukaan liiton tehtäviin luettiin myös autovakuutusta ja autoliikennettä koskevaan lainsäädäntöön vaikuttaminen.

<sup>39</sup> Autovastuulaki (407/37) ja sen toimeenpanoasetus (449/37); Karppinen 1975, 45–47.

<sup>40</sup> Lain myötä vakuuttamisvelvollisuus laajentui kattamaan koko korvausvelvollisuuden, jonka alaiseksi omistaja, kuljettaja, haltija tai luvattakäyttäjät saattoivat joutua.

<sup>41</sup> Mauranen 2003, 64.

<sup>42</sup> Karppinen 1975, 44, 48–49.

<sup>43</sup> Karppinen 1975, 49; Karppinen 1979, 36. -Borenius siirtyi asiamiehen tehtävistä 1945 vakuutusyhtiö Kullervon hallintoneuvoston puheenjohtajaksi.

<sup>44</sup> Karppinen 1975, 53.

<sup>45</sup> Karppinen 1975, 54.

<sup>46</sup> Karppinen 1975, 55.

<sup>47</sup> Karppinen 1975, 52, 79.

<sup>48</sup> Graham, Kenneth: Kaislikossa suhisee. WSOY 1975, 43–44.

<sup>49</sup> Karppinen 1975, 30.

<sup>50</sup> Salovaara, Esko: Talja ja Liikenneturva Ry 1935–1973. Liikenneturva 1976, 27.

<sup>51</sup> Salovaara 1976, 29. -Liikennekuluttuurikomiteaan kuuluivat Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen lisäksi Maaseudun Autonomistajain Liitto MAL, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö sekä muita vakuutus- ja autoalan edustajia.

<sup>52</sup> Karppinen 1975, 37.

<sup>53</sup> Karppinen 1975, 35, 79, 82; Masonen ym. 1999, 214; Salovaara 1976, 31.

<sup>54</sup> Karppinen 1979, 62. - Ajoneuvojen ja vetojuhtien valinnan tekivät alueelliset ottolautakunnat.

<sup>55</sup> Masonen ym. 1999, 393; Karppinen 1975, 62–66; Mauranen 2003, 73. -Ajoneuvojen pakko-otot olivat sotatoimien vuoksi ehdottoman välttämättömiä, sillä armeijalla oli tuolloin vain 95 omaa henkilö-, 134 kuorma-

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lv.k.fi](http://www.lv.k.fi)

ja 85 erikoisautoa. Armeijan käyttöön otettuja ajoneuvoja kohdeltiin samoin kuin rekisteristä poistettuja ajoneuvoja.

<sup>56</sup> Mauranen 2003, 73; Karppinen 1975, 62.

<sup>57</sup> Karppinen 1975, 62–63; Karppinen, Eino: Autovakuutusmiehet ry 25 vuotta: 1959–1984. Autovakuutusmiehet 1984, 13; Mauranen 2003, 80.

<sup>58</sup> Salovaara 1976, 53; Mauranen 2003, 76–78. –1941 alkaen autoihin asennettiin puu- ja hiilikaasuttimia eli ”häkäpönttöjä”, jotka toivat mukanaan uusia riskejä. Liitosten vuotaminen saattoi johtaa häkämyrkytykseen ja kolaritapauksissa tulipalon vaara oli ilmeinen, sillä tulipesä lämpeni peräti 1 400 lämpöasteeseen. Henkilöautojen paloista puolet johtuikin häkäpöntöistä, linja-autoilla peräti kolmannes. Tämä johti moottoriajoneuvojen palovakuutuksen suosion kasvuun.

<sup>59</sup> Karppinen 1975, 66.

<sup>60</sup> Karppinen 1975, 66–67. –Vahinkotarkastajan komennus Liikennevakuutusyhdistyksessä kesti kesäkuun loppuun 1945.

<sup>61</sup> 1949–1941 inflaatio oli keskimäärin 18 %, mutta laski sittemmin säännöstelyn myötä alle kymmeneen prosenttiin. Sodan jälkeen hinnat alkoivat jälleen kohota nopeasti, ja inflaatio kiihtyi 1944 40 %:iin ja seuraavana vuonna 50 %:iin.

<sup>62</sup> Karppinen 1975, 68–69; Mauranen 2003, 93; valtioneuvoston päätös omaisuusvahingosta ja ohimenevistä henkilövahingoista suoritettavien korvausten enimmäismäärien korottamisesta (234/44).

<sup>63</sup> Karppinen 1975, 64; Kallentautio, Jorma: Kansan tarina: vakuutusyhtiö Kansa 1919–1994. Otava 1994, 82.

<sup>64</sup> Palosuojelumaksu vakinaistettiin sodan jälkeen 1946 säädetyllä lailla palosuojelumaksusta 586/1946.

<sup>65</sup> Ahtokari, Reijo: Vakuutusturvan puolesta: Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1942–1992. Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1992, 18, 36.

<sup>66</sup> Vakuutuspolitiikan... 1982, 11; Hietanen-Loppi, Mervi: Turvan taival 1910–2010: sata vuotta keskinäistä vakuutusturvaa. Keskinäinen vakuutusyhtiö Turva 2010, 75.

<sup>67</sup> Ahtokari 1992, 35; Vakuutuspolitiikan... 1982, 35.

<sup>68</sup> Toivomusaloite 25, ”Esityksen antamisesta pakollisen liikennevakuutuksen siirtämisestä valtion hoidettavaksi”, Vp1946.

<sup>69</sup> Ahtokari 1992, 35; Vakuutuspolitiikan... 1982, 35.

<sup>70</sup> Dokumentti

[https://avoindata.eduskunta.fi/#/fi/digitoidut/search?year=1946&documents=&query=liikennevakuu%2a&language=all&before=before\\_1975&pagination=0](https://avoindata.eduskunta.fi/#/fi/digitoidut/search?year=1946&documents=&query=liikennevakuu%2a&language=all&before=before_1975&pagination=0), hakupäivä 13.9.2022.

<sup>71</sup> Mauranen 2003, 91. –Puhetta komiteassa johti varatuomari Sulo Saaristo.

<sup>72</sup> Karppinen 1975, 70–72.

<sup>73</sup> Ahtokari 1992, 35; Vakuutuspolitiikan... 1982, 12.

<sup>74</sup> Karppinen 1975, 70–72; Mauranen 2003, 91.

<sup>75</sup> Mauranen 2003, 105.

<sup>76</sup> Karppinen 1975, 65, 75.

<sup>77</sup> Karppinen 1975, 75. –Lain säätämät ylimmät korvausmäärät tulisi korottaa sellaisiksi, että ne riittäisivät kaikkiin eteen tuleviin tapauksiin. ; autonomistajan tulonmenetyksien korjausajalta korvattava; elinkorkojen ja huoltoeläkkeiden kalliinajanlisät olisi toteutettava ilman valtion varoja; korvauksensaajalle korvaus myös kivusta, särystä, turmeltuneista vaatteista ja matkatavaroista; korvauksenhakumenettely yksinkertaistettava ja hakuaikaa pidennettävä; vakuuttamattomien autojen vastuu ei saisi olla pienempi kuin vakuutettujen.

<sup>78</sup> Karppinen 1975, 76–79. –Autovastuulaki (338/51); laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta (339/51).

<sup>79</sup> Masonen ym. 1999, 395.

<sup>80</sup> Masonen, Jaakko – Hänninen, Mauno: Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. 3, Pikeä, hikeä, autoja: tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Tielaitos 1995, 28.

[Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki](#)

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>81</sup> Masonen ym. 1995, 25, 27, 32.
- <sup>82</sup> Masonen ym. 1995, 28, 34.
- <sup>83</sup> Mauranen 2003, 93.
- <sup>84</sup> Salovaara 1976, 53; Mauranen 2003, 93.
- <sup>85</sup> Karppinen 1975, 80–83; Salovaara 1976, 64; Masonen ym. 1995, 223–224.
- <sup>86</sup> Masonen ym. 1995, 224.
- <sup>87</sup> Valtion liikenneturvallisuusviranomaisesta 29.2.1952 annettu asetus (52/1952); Salovaara 1976, 63; Masonen ym. 1995, 223–224.
- <sup>88</sup> Karppinen 1975, 80–83.
- <sup>89</sup> Liikennevakuutuslaki (279/59). –Liikennevakuutusyhdistystä komiteassa edustivat vakuutusylituomari Kaarlo Kalliola ja vakuutusjohtaja Harri Parmala.
- <sup>90</sup> Katajainen, Onni – Manninen, Risto: Liikennevakuutus. Vakuutusalan kustannus 1988, 12. –Objektiivisen vastuun periaatetta ei noudatettu, mikäli vahinko kohdistui toiseen moottoriajoneuvoon tai liikenneväylällä olleeseen eläimeen; porovahingot sen sijaan korvattiin objektiivisen vastuun periaatteen mukaisesti.
- <sup>91</sup> Karppinen 1975, 133; Sormunen, Tapio: 75 Sampovuotta: Keskinäinen vakuutusyhtiö Sampo 1909–1984. Sampo 1984, 339; laki liikennevakuutuslain muuttamisesta 22.3.1968 (167/68). –Rajoitusmahdollisuus poistettiin lainmuutoksella 1968.
- <sup>92</sup> Karppinen 1975, 93; Kallonautio 1994, 105.
- <sup>93</sup> Kallernautio 1994, 104; Karppinen 1984, 48, 96. – Maksetun vakuutuksen merkiksi mopon takapyörän lokasuojaan kiinnitettiin vakuutusyhtiön antama vakuutuskilpi.
- <sup>94</sup> Mauranen 2003, 109–110. –Sosiaaliministeriö korotti tariffeja v. 1951 +54 %, 1955 +10 % ja 1957 +25 %.
- <sup>95</sup> Karppinen 1975, 91–95; Eskuri, Seppo – Jumppanen, Janne – Nio, Asko – Vihermaa, Kyösti: Liikennevakuutus. Finva 2012, 11–12; Kallernautio 1994, 145. –Liikennevakuutuksen vakuutusmaksutuloa alensi myös vuonna 1962 toteutettu bonusluokkien lisääminen neljästä kuuteen.
- <sup>96</sup> Mauranen 2003, 141; Karppinen 1975, 102. –Suomessa perustettiin raittiiden vakuutusyhtiö Vakuutus-ARA vuonna 1961.
- <sup>97</sup> Karppinen 1975, 89, 101, 105; Kallernautio 1994, 104, 145; Mauranen 2003, 117.
- <sup>98</sup> Vakuutuspolitiikan... 1982, 67; Pellinen, Sulevi: Sattuipa kerran: 100 vuotta työtapaturvakuutusta 1895–1995. Tapaturmavakuutusten liitto 1995, 121.
- <sup>99</sup> Pellinen 1995, 126; Vakuutuspolitiikan... 1982, 67, 68, 71. –Vakuutusalaa edustivat Pohjolan varatoimitusjohtaja Ilmari Ketola, Auran toimitusjohtaja J. E. Niemi ja Kansan toimitusjohtaja Kalervo Peitsalo.
- <sup>100</sup> Pellinen 1995, 123–125. <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/07/17/vakuutusasia-sydamen-asia>, hakupäivä 15.9.2022. –Aikalaiskommentaattori oli Karjalainen-lehden päätoimittaja Seppo Vento.
- <sup>101</sup> Vakuutuspolitiikan... 1982, 77, 78. –Sitaatti toimitusjohtaja Jaakko Ora.
- <sup>102</sup> Karppinen 1975, 138–141.
- <sup>103</sup> Kallernautio 1994, 146; Sormunen 1984, 343.
- <sup>104</sup> Masonen ym. 1995, 235; Ahtokari 1992, 46; Vakuutuspolitiikan... 1982, 96–97; Sormunen 1984, 256. – Vakuutusalan läheisiä välejä kuvaa hyvin Helsingin Bulevardi 28:ssa sijainnut alan edunvalvonnan keskus. Samassa osoitteessa toimivat niin Suomen Vakuutusalan Keskusliitto, Autovakuutusliitto, Liikennevakuutusyhdistys, Tapaturmavakuutusyhdistys kuin Vastuuvakuutusyhdistyskin – minkä lisäksi samassa talossa piti majaansa myös sosiaaliministeriön vakuutusasiainosastokin.
- <sup>105</sup> Vakuutuspolitiikan... 1982, 79; Kallernautio 1994, 147; Mauranen 2003, 130.
- <sup>106</sup> Pellinen 1995, 126; Vakuutuspolitiikan... 1982, 69–70; Karppinen 1975, 138–141; Vakuutuspolitiikan... 1982, 71. –Ruotsissa oli vuonna 1961 yhdistetty tapaturmavakuutus sairausvakuutukseen, ja näitä hoitamaan perustettiin Riksförsäkringsverket.
- <sup>107</sup> Vakuutuspolitiikan... 1982, 79; Kallernautio 1994, 147; Mauranen 2003, 130.
- <sup>108</sup> Mauranen 2003, 114, 143; Masonen ym. 1995, 27; Kallernautio 1994, 145.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lv.k.fi](http://www.lv.k.fi)

- <sup>109</sup> Heikkilä, Marja: Itäautot tulivat ja autoistivat Suomen. Turun Sanomat 9.6.2008. –Kuorma- ja linja-autojen säännöstely purettiin 1957.
- <sup>110</sup> Mauranen 2003, 164; Masonen ym. 1995, 36–37, 234.
- <sup>111</sup> Mauranen 2003, 113, 126.
- <sup>112</sup> Sormunen 1984, 340, 342.
- <sup>113</sup> Tasavallan presidentin uudenvuodenpuhe 1.1.1973, osoitteessa [https://kaino.kotus.fi/korpus/teko/meta/presidentti/kekkonen/kekkonen\\_1973\\_rdf.xml](https://kaino.kotus.fi/korpus/teko/meta/presidentti/kekkonen/kekkonen_1973_rdf.xml), lainattu 3.8.2022.
- <sup>114</sup> Tieliikenneonnettomuustilasto: tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 1931–2021. Tilastokeskus.
- <sup>115</sup> Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys 1940–2021. Autoalan Tiedotuskeskuksen taulukko osoitteessa [https://www.aut.fi/tilastot/autokannan\\_kehitys/liikennekaytossa\\_olevat\\_autot](https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/liikennekaytossa_olevat_autot), lainattu 3.8.2022.
- <sup>116</sup> Vuosisata suomalaista autoilua, osoitteessa <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>, lainattu 29.8.2022. – Liikennekuolemat olivat ajoneuvojen määrään suhteutettuna vähentyneet vuosien 1960–1972 aikana, mikä johtui muun muassa lääketieteen ja ensihoidon kehityksestä, teiden paranemisesta ja liikenneympäristön kaupunkimaistumisesta. Ks. Näätänen, Risto: Maantiekoulema: tutkimus liikenneonnettomuuksista, WSOY 1972, 12–14.
- <sup>117</sup> Tasavallan presidentin uudenvuodenpuhe 1.1.1973, osoitteessa [https://kaino.kotus.fi/korpus/teko/meta/presidentti/kekkonen/kekkonen\\_1973\\_rdf.xml](https://kaino.kotus.fi/korpus/teko/meta/presidentti/kekkonen/kekkonen_1973_rdf.xml), lainattu 3.8.2022.
- <sup>118</sup> Asetus liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnasta 788/1973; Salusjärvi, Markku: Kun Suomi sai nopeusrajoitukset. Teoksessa Lievonen, J. (toim.). Tekniikan tekijät. Valtion teknillinen tutkimuskeskus 1990, 10–16. Ks. myös Kivivuori, Osmo: Liikenteen sekunnit, uhrit ja eurot. Osoitteessa <https://www.osmokivivuori.fi/2018/10/liikenne/liikenteen-sekunnit-uhrit-ja-eurot/>, lainattu 1.11.2022.
- <sup>119</sup> Härkänen, Kirill: Teitä turvaamassa: 30 vuotta Tielaitoksen liikenneturvallisuuustyötä. Tielaitos 1998, 9, 14.
- <sup>120</sup> Salovaara 1976, 200–201.
- <sup>121</sup> LVK:n liikenneturvallisuuustyö 50 vuotta. Lasse Hantulan pitämä esitelmä Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustyön 50-vuotisjuhlatilaisuudessa Helsingin Seurahuoneella 9.11.2017. Käsikirjoitus. – Yhdysvalloissa hyväksytty asetusta oli nimeltään National Traffic and Motor Vehicle Safety Act.
- <sup>122</sup> Ks. History of The National Transportation Safety Board, osoitteessa <https://www.nts.gov/about/history/Pages/default.aspx>, lainattu 18.10.2022.
- <sup>123</sup> LVK:n liikenneturvallisuuustyö 50 vuotta. Lasse Hantulan pitämä esitelmä Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustyön 50-vuotisjuhlatilaisuudessa Helsingin Seurahuoneella 9.11.2017. Käsikirjoitus: Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>124</sup> Karppinen 1975, 117–119; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>125</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959, 18 a §; ks. myös LVY:n toimintakertomukset.
- <sup>126</sup> Karppinen 1975, 117–119.
- <sup>127</sup> Karppinen 1975, 117–119; Hantula, Lasse: Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat: Selvitys tapauskohtaisista tutkimuksista Suomessa, VALT 1987, 27.
- <sup>128</sup> Hantula 1987, 28; Tutkijalautakuntien tutkimuskohteet ja tutkittujen onnettomuuksien määrät 1968–.
- <sup>129</sup> Tutkijalautakuntien tutkimuskohteet ja tutkittujen onnettomuuksien määrät 1968–.
- <sup>130</sup> LVK:n liikenneturvallisuuustyö 50 vuotta. Lasse Hantulan pitämä esitelmä Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustyön 50-vuotisjuhlatilaisuudessa Helsingin Seurahuoneella 9.11.2017. Käsikirjoitus.
- <sup>131</sup> LVK:n liikenneturvallisuuustyö 50 vuotta. Lasse Hantulan pitämä esitelmä Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustyön 50-vuotisjuhlatilaisuudessa Helsingin Seurahuoneella 9.11.2017. Käsikirjoitus.
- <sup>132</sup> Karppinen 1975, 121; Hantula 1987, 28; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>133</sup> Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>134</sup> Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- <sup>135</sup> Karppinen 1975, 121; Hantula 1987, 28; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.

- <sup>136</sup> LVY:n toimintakertomus 1982, 1; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022. — Lasse Hantulan mukaan professuurin perustamisen taustalla olivat liikennetutkija Risto Näätänen ja Eino Karppinen.
- <sup>137</sup> Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022. — VALT jakoi tutkijoille myös matka-apurahoja.
- <sup>138</sup> Karppinen 1975, 121; Turvavyö turvannut liikenteessä jo 50 vuotta, Liikenneturvan artikkeli osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/turvavyo-turvannut-liikenteessa-jo-50-vuotta/#3e8e8ad0>, lainattu 3.8.2022.
- <sup>139</sup> Salovaara 1976, 135–137.
- <sup>140</sup> Turvavyö turvannut liikenteessä jo 50 vuotta, Liikenneturvan artikkeli osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/turvavyo-turvannut-liikenteessa-jo-50-vuotta/#3e8e8ad0>, lainattu 3.8.2022.
- <sup>141</sup> Salovaara 1976, 137.
- <sup>142</sup> Rantala, Tuomas: Vuosisata vapaan liikkuvuuden puolesta: Autoliitto 1919–2019, Autoliitto 2019, 112–116.
- <sup>143</sup> Suomalainen ruletti: turvavyö. Ylen 1.11.1974 esittämä liikenneturvallisuusohjelma, Yle Areena.
- <sup>144</sup> Suomalainen ruletti: turvavyö. Ylen 1.11.1974 esittämä liikenneturvallisuusohjelma, Yle Areena.
- <sup>145</sup> Suomalainen ruletti: turvavyö. Ylen 1.11.1974 esittämä liikenneturvallisuusohjelma, Yle Areena.
- <sup>146</sup> Salovaara 1976, 137.
- <sup>147</sup> Eduskunta syksystä 1974 kevääseen 1975. Teoksessa Mitä missä milloin – kansalaisen vuosikirja 1976. Ks. myös <http://suomenhistoriaa.blogspot.com/2010/08/eduskunta-syksysta-1974-kevaaseen-1975.html>, lainattu 22.3.2023.
- <sup>148</sup> Salovaara 1976, 137.
- <sup>149</sup> Turvavyön käyttöpakko koki ankaraa vastustamista 1970-luvun Suomessa, osoitteessa <https://koeajolle.com/historia/turvavyo-kayttopakko/>, lainattu 30.9.2022.
- <sup>150</sup> Turvavyö turvannut liikenteessä jo 50 vuotta, Liikenneturvan artikkeli osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/turvavyo-turvannut-liikenteessa-jo-50-vuotta/#3e8e8ad0>, lainattu 3.8.2022; Suomalainen ruletti: turvavyö. Ylen 1.11.1974 esittämä liikenneturvallisuusohjelma, Yle Areena. — Liikenneturvan mukaan etuistuinten turvavyöpakko tulisi säästämään noin 200 ihmishenkeä vuodessa.
- <sup>151</sup> Rantala 2019, 112–116.
- <sup>152</sup> Salusjärvi 1990, 10–16.
- <sup>153</sup> Salusjärvi 1990, 10–16; Mitä missä milloin 1974 – Kansalaisen vuosikirja, 67, 331–332. Otava 1973.
- <sup>154</sup> Rantala 2019, 116; Tieliikennekirja 1979, Ajoturva 1979, 36–37; Wikipedia-artikkeli Nopeusrajoitus, lainattu 11.10.2022. - Muusta Suomesta poiketen Ahvenanmaalla vastaava luku oli 90 km/h.
- <sup>155</sup> LVY:n toimintakertomuksen 1974 liitteenä oleva professori Otto Wahlgrenin selonteko vuoden 1973 nopeusrajoituskokeiluista, 1. – Vuosien 1973–1974 katonnopeusrajoitusten taustalla oli myös öljykriisi. Ks. Wikipedia-artikkeli Nopeusrajoitukset, lainattu 30.8.2022.
- <sup>156</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>157</sup> Karppinen 1975, 121–122; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>158</sup> Hantula 1987, 7–8, Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- <sup>159</sup> Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- <sup>160</sup> Ajokorttiasetus 447/1972; Tieliikennekirja 1979, 37, 111; Nuorten kolarit lisääntyneet 80-lätkän lähdeyttä, MTV Uutiset 26.1.2000 osoitteessa <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/nuorten-kolarit-lisaantyneet-80-latkan-lahdettya/1827196#gs.fix9l6>, lainattu 13.10.2022.
- <sup>161</sup> 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.
- <sup>162</sup> Hantula 1987, 36.
- <sup>163</sup> Lasse Hantulan sähköpostitiedonanto 28.3.2023.
- <sup>164</sup> Rantala 2019, 116.

- <sup>165</sup> Tilastokeskuksen vuosittaiset liikenneonnettomuustilastot; Turvavyön käyttöpakko koki ankaraa vastustamista 1970-luvun Suomessa, osoitteessa <https://koeajolle.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.
- <sup>166</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959, 18 §.
- <sup>167</sup> LVY:n säännöt, ks. Karppinen 1975, 97–98.
- <sup>168</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>169</sup> Liikennevakuutusasetus 324/1959, 5 §; Taisto Hujalan haastattelu 26.10.2022.
- <sup>170</sup> Sormunen 1984, 446.
- <sup>171</sup> Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022.
- <sup>172</sup> Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022.
- <sup>173</sup> Elomaa 2008, 39–40.
- <sup>174</sup> Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: Ajanjakso 1984–2009. Käsikirjoitus, 10.
- <sup>175</sup> Elomaa 2008, 32, 58.
- <sup>176</sup> Karppinen 1975, 106; Sormunen 1984, 446.
- <sup>177</sup> Lähde Karppinen 1975, 106.
- <sup>178</sup> Karppinen 1975, 106; Sormunen 1984, 446.
- <sup>179</sup> Elomaa 2008, 39.
- <sup>180</sup> Kallenautio 1994, 204–205.
- <sup>181</sup> Mauranen 2003, 166; LVK:n Janne Puskalan 3.11.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista. Ks. myös Karppinen 1975, 162.
- <sup>182</sup> Kallenautio 1994, 204–205.
- <sup>183</sup> Kallenautio 1994, 204–205.
- <sup>184</sup> LVK:n Janne Puskalan 14.10.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
- <sup>185</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>186</sup> Mauranen 2003, 164; Karppinen 1975, 110–111; Taisto Hujalan haastattelu 26.10.2022.
- <sup>187</sup> Ahtokari 1992, 107; Kallenautio 1994, 204; Mauranen 2003, 164.
- <sup>188</sup> Mauranen 2003, 190.
- <sup>189</sup> Ahtokari 1992, 110–111; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>190</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>191</sup> Ahtokari 1992, 110–111; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022; LVY:n toimintakertomus 1983, 1.
- <sup>192</sup> Pentti Ajon sähköpostitiedonanto 24.3.2023.
- <sup>193</sup> Sana kasko on alun perin tarkoittanut laivan runkoa, ja nimitys on aikoinaan syntynyt merivakuutustoiminnassa.
- <sup>194</sup> 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.
- <sup>195</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>196</sup> Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984–2009, 13. Käsikirjoitus.
- <sup>197</sup> Karppinen 1979, 42–43.
- <sup>198</sup> Sormunen 1984, 447; Karppinen 1979, 64.
- <sup>199</sup> Sormunen 1984, 447.
- <sup>200</sup> 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.
- <sup>201</sup> Mauranen 2003, 190.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)



- <sup>202</sup> Kallenautio 1994, 205; Sormunen 1984, 448; Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>203</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959; Karppinen 1975, 114–116.
- <sup>204</sup> 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.
- <sup>205</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959, 17 §; Karppinen 1975, 111–112.
- <sup>206</sup> Ks. LVY:n vuosikertomukset.
- <sup>207</sup> Oikeudenkäyntikulut ja eräät LVY:n jakamat erittelemättömät korvaukset mukaan lukien.
- <sup>208</sup> LVK:n Janne Puskalan 14.10.2022 lähettämä tilasto liikennevakuutuksista.
- <sup>209</sup> Rissa, Kari: Uhkan vuodet särkivät umpion. Teoksessa Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982, 79.
- <sup>210</sup> Sosiaalivakuutuksen historiaa osoitteessa <https://stm.fi/ministerio/historiaa>, lainattu 17.3.2023.
- <sup>211</sup> Karppinen 1975, 131.
- <sup>212</sup> Vakuutusyhtiö voi tietyissä tapauksissa saada takautumis- eli regressioikeuden maksamaansa korvaukseen, jolloin se voi periä maksamansa korvauksen vahingon aiheuttajalta.
- <sup>213</sup> Karppinen 1975, 132.
- <sup>214</sup> Soratie, Seppo: Liikennevakuutus 1941–1981. Teoksessa Vakuutuspolitiikan neljä vuosikymmentä, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto 1982, 39.
- <sup>215</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>216</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>217</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>218</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>219</sup> LVY:n toimintakertomus 1979, 1; toimintakertomus 1980, 1; Nikula, Teemu: Vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutuksenantajan takautumisoikeus liikennevakuutuslaissa. 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 tällaisiksi tapauksiksi törkeällä tuottamuksella tai tahallisesti aiheutetut sekä rattijuopumuksesta johtuneet vahingot.
- <sup>220</sup> LVY:n toimintakertomus 1985, 1.
- <sup>221</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- <sup>222</sup> LVY:n toimintakertomus 1980, 1.
- <sup>223</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>224</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>225</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- <sup>226</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- <sup>227</sup> LVY:n toimintakertomus 1981, 3.
- <sup>228</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevahinkolautakunnasta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta (HE 16/2002), yleisperustelut.
- <sup>229</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>230</sup> Karppinen 1975, 125–126; 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.
- <sup>231</sup> Karppinen 1975, 126; Soratie 1982, 39.
- <sup>232</sup> 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.

- <sup>233</sup> LVY:n toimintakertomus 1983, 1; 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; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>234</sup> Karppinen 1975, 128; Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>235</sup> LVY:n toimintakertomus 1990, 1.
- <sup>236</sup> Suomen Autovakuutuslaitosten Liitto AVL ja Föreningen för Gemensamt Lagenligt Trafikförsäkringsansvar.
- <sup>237</sup> Karppinen 1975, 35.
- <sup>238</sup> 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.
- <sup>239</sup> 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.
- <sup>240</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>241</sup> Karppinen 1975, 84, 141.
- <sup>242</sup> History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- <sup>243</sup> History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- <sup>244</sup> Karppinen 1975, 83, 142; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>245</sup> Niemi, Veikko: Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 20 vuotta, Vakuutusalan Kuntouttamiskeskus 1984, 15–16.
- <sup>246</sup> 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.
- <sup>247</sup> Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastot.
- <sup>248</sup> Niemi 1984, 15–16, 27.
- <sup>249</sup> Tapaturmavakuutuskeskus 100 vuotta. Osoitteessa <https://www.tvk.fi/tapaturmavakuutuskeskus/tvk-100/>, lainattu 5.9.2022.
- <sup>250</sup> Niemi 1984, 62–63, 94.
- <sup>251</sup> Kuntoutuksen yleinen kehitys Suomessa, ks. esim. Laakso, Mikko: Esteitä poistamassa, uutta luomassa: Invalidisäätiö 1940–2015, Invalidisäätiö 2015, passim.
- <sup>252</sup> Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastot; VKK:n toimintakertomus 1990, 6 (taulukko); toimintakertomus 1999, 9 (taulukko); Niemi 1984, 58. — Ylivoimaisesti suurin osa VKK:n kuntoutuslaitoksille välittämistä asiakkaista sai kuitenkin hoitonsa tapaturmavakuutuksen perusteella.
- <sup>253</sup> Karppinen 1975, 135.
- <sup>254</sup> Jumppanen ym. 2021, 15.
- <sup>255</sup> Saano, Minna: Kirjeistä sähköpostiin: Kuntoutuksen kehityskaari 1970-luvulta tähän päivään, VakuutusKuntoutus 1/2006, 12–13.
- <sup>256</sup> Jumppanen ym. 2021, 15.
- <sup>257</sup> Vuohelainen, Sanna: Keskitetystä hajaantuneeksi organisaatioksi. Opinnäytetyö, ylempi ammattikorkeakoulututkinto, tietojärjestelmäosaamisen koulutusohjelma, Tampereen ammattikorkeakoulu, joulukuu 2015, 14; Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022.
- <sup>258</sup> Juha Mikkolan haastattelu 29.11.2022.
- <sup>259</sup> VKK:n vuosikertomukset 2007–2010.
- <sup>260</sup> Asko Nion sähköpostitiedonanto 25.1.2023.
- <sup>261</sup> Juha Mikkolan haastattelu 29.11.2022.
- <sup>262</sup> VakuutusKuntoutus VKK ja Verve yhdistyvät. 3.4.2018 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.verve.fi/ajankohtaista/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.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>263</sup> Rantala 2019, 156.
- <sup>264</sup> LVY:n toimintakertomus 1993, 5.
- <sup>265</sup> 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.
- <sup>266</sup> Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.
- <sup>267</sup> LVK:n toimintakertomus 1994, 6.
- <sup>268</sup> Ruotsalaiset tutkivat 16 uuden automallin murtovarmuutta: varas pääsi viiteen autoon muutaman sekunnin työllä, HS 15.6.1994.
- <sup>269</sup> LVY:n toimintakertomus 1991, 7; LVK:n toimintakertomus 1997, 6. – CEA (Comité Européen des Assurances) eli Euroopan vakuutuskomitea on eurooppalaisten vakuutusyhtiöiden kattojärjestö.
- <sup>270</sup> LVK:n toimintakertomus 1994, 6.
- <sup>271</sup> "Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa – sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019; Wikipedia-artikkeli Ajonestolaite, lainattu 13.12.2022.
- <sup>272</sup> 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; "Valoisat kesäyöt olivat 90-luvulla autovarkaiden kulta-aikaa – sitten tulivat ajonestolaitteet ja juhlat päättyivät", Yle Uutiset 3.7.2019.
- <sup>273</sup> Liukko, Jyri: Solidaarisuuskone: elämän vakuuttaminen ja vastuujattelun muutos, Gaudeamus, Tallinna 2013, 83–84.
- <sup>274</sup> Hietanen-Loppi 2010, 135–136.
- <sup>275</sup> 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.
- <sup>276</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>277</sup> Kiander, Jaakko: Laman opetukset: Suomen 1990-luvun kriisin syyt ja seuraukset, VATT-julkaisu 27:5, 2001, 61–62.
- <sup>278</sup> Liukko 2013, 83–84.
- <sup>279</sup> Liikennevakuutuksen riskitutkimukset (maksututkimukset) v. 1970–2023. Janne Puskalan LVK:n aineiston perusteella laatima tilasto; Suomen ajoneuvokanta vuosittain, Tilastokeskus.
- <sup>280</sup> 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 julkaisu 2019:18, 13. Julkaisu osoitteessa [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161420/VM\\_18\\_2019\\_Kuntien%20valtionosuusjarjestel%20kehittamistarpeiden%20esiselvitys\\_Final.pdf?](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161420/VM_18_2019_Kuntien%20valtionosuusjarjestel%20kehittamistarpeiden%20esiselvitys_Final.pdf?), lainattu 7.12.2022.
- <sup>281</sup> Kuntien valtionosuusjärjestelmän kehittämistarpeiden esiselvitys, Valtiovarainministeriön julkaisu 2019:18, 13. Julkaisu osoitteessa [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161420/VM\\_18\\_2019\\_Kuntien%20valtionosuusjarjestel%20kehittamistarpeiden%20esiselvitys\\_Final.pdf?](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161420/VM_18_2019_Kuntien%20valtionosuusjarjestel%20kehittamistarpeiden%20esiselvitys_Final.pdf?), lainattu 7.12.2022.
- <sup>282</sup> Niemelä 2008, 27.
- <sup>283</sup> Sariola, Suvi: Lakiesitys laastariveron poistamisesta syyskuussa: vakuutusyhtiöille oikeus valita potilaan hoitopaikka. Lääkärilehti 35/2004, 3130–3131.
- <sup>284</sup> LVY:n (LVK:n) toimintakertomukset 1993–1999.
- <sup>285</sup> Liukko 2013, 229.
- <sup>286</sup> LVY:n toimintakertomus 1993, 1; Ajoneuvovero. Artikkelit Autoalan Tiedotuskeskuksen sivustolla osoitteessa [https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen\\_verotus/ajoneuvovero](https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/ajoneuvovero), lainattu 16.1.2023.
- <sup>287</sup> Rantala 2019, 158.
- <sup>288</sup> Wikipedia-artikkeli Euroopan talousalue, lainattu 15.12.2022.

- <sup>289</sup> Suomen tie jäsenyyteen. Artikkelit Eurooppatiedotuksen sivuilla osoitteessa <https://eurooppatiedotus.fi/suomi-ja-eu/suomen-tie-jasenyyteen/>, lainattu 15.12.2022.
- <sup>290</sup> Suomen tie jäsenyyteen. Artikkelit Eurooppatiedotuksen sivuilla osoitteessa <https://eurooppatiedotus.fi/suomi-ja-eu/suomen-tie-jasenyyteen/>, lainattu 15.12.2022.
- <sup>291</sup> Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta 361/1993, lakimuutoksen 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; LVY:n toimintakertomus 1993, 1; Jumppanen ym. 2021, 15.
- <sup>292</sup> LVY:n toimintakertomus 1993, 1.
- <sup>293</sup> Ajo 1994, 12; Jumppanen ym. 2021, 15.
- <sup>294</sup> LVK:n toimintakertomus 1994, 1; Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984–2009, 9. Käsikirjoitus.
- <sup>295</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>296</sup> LVK:n toimintakertomus 1995, 1; Ajo 1994, 20.
- <sup>297</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022. — LVK:n 1990-luvun jälkipuoliskon toimintakertomuksissa mainitaan vuosittain muutamia keskuksen jäseniksi liittyneitä ulkomaisia vakuutusyhtiöitä, mutta niiden markkinaosuus jäi ja on myös sittemmin jäänyt olemattoman pieneksi.
- <sup>298</sup> Ajo 1994, 10, 12; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>299</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>300</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.
- <sup>301</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>302</sup> Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022.
- <sup>303</sup> Liukko 2013, 73; Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.
- <sup>304</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle vakuutussopimuslaiksi ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (114/1993), 11; Hietanen-Loppi 2010, 136.
- <sup>305</sup> Klubimaksuista miljoonasakkoihin – KKV:n selvitys valottaa kotimaisen kilpailupolitiikan historiaa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston 6.11.2015 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/klubimaksuista-miljoonasakkoihin-kkv-n-selvitys-valottaa-kotimaisen-kilpailupolitiikan-historiaa/>. lainattu 25.11.2022. – Tuomioita ei juuri tullut, vaikka tarjouskartellista olisi ollut mahdollista määrätä jopa vuoden vankeustuomio. Pitkään tämän jälkeenkin kilpailusakot olivat hyvin lieviä, ja kilpailusakkoja kutsuttiin yleisesti ”klubimaksuiksi”.
- <sup>306</sup> Niemelä 2008, 32.
- <sup>307</sup> Määttä, Kalle – Reimavuo, Seppo: Kilpailuvirasto kilpailupolitiikan suunnannäyttäjänä, Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 4/2015, 44; Klubimaksuista miljoonasakkoihin – KKV:n selvitys valottaa kotimaisen kilpailupolitiikan historiaa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston 6.11.2015 päivätty tiedote osoitteessa <https://www.kkv.fi/ajankohtaista/tiedotteet/klubimaksuista-miljoonasakkoihin-kkv-n-selvitys-valottaa-kotimaisen-kilpailupolitiikan-historiaa/>. lainattu 25.11.2022; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>308</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>309</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959, 18 §.
- <sup>310</sup> LVY:n toimintakertomus 1993, 1; Asetus joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993).
- <sup>311</sup> LVK:n toimintakertomus 1995, 1; Jyrki Särkämön haastattelu 3.1.2023.
- <sup>312</sup> LVK:n toimintakertomus 1995, 1; Jumppanen ym. 2021, 15.
- <sup>313</sup> LVK:n toimintakertomus 1995, 1; Mauranen 2003, 196.
- <sup>314</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>315</sup> Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta 1493/1994, 18 §.
- <sup>316</sup> Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta 1493/1994, 18 §.
- <sup>317</sup> Rantala 2019, 164; Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>318</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>319</sup> LVY:n toimintakertomus 1991, 1.
- <sup>320</sup> LVY:n toimintakertomus 1992, 1; LVY:n toimintakertomus 1993, 1.
- <sup>321</sup> History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/index.php/article/16/history-cob>, lainattu 5.10.2022.
- <sup>322</sup> LVY:n toimintakertomus 1992, 3; Ajo 1994, 13.
- <sup>323</sup> LVY:n toimintakertomus 1993, 1; Ajo 1994, 13.
- <sup>324</sup> Jyrki Särkämön haastattelu 3.1.2023.
- <sup>325</sup> Elomaa 2008, 31–32; Jyrki Särkämön haastattelu 3.1.2023.
- <sup>326</sup> Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984–2009, 10–11. Käsikirjoitus.
- <sup>327</sup> Lähde Elomaa 2008, 42.
- <sup>328</sup> Elomaa 2008, 44.
- <sup>329</sup> Elomaa 2008, 45–46.
- <sup>330</sup> Elomaa 2008, 44–45.
- <sup>331</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>332</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>333</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>334</sup> Ajo 1994, 22–23.
- <sup>335</sup> Liikennevakuutuslaki 460/2016, 87 §; LVK:n toimintakertomus 2004, 8.
- <sup>336</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Jyrki Särkämön haastattelu 3.1.2023.
- <sup>337</sup> LVK:n toimintakertomus 1997, 1.
- <sup>338</sup> LVK:n toimintakertomus 1998, 5.
- <sup>339</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022.
- <sup>340</sup> Liikennevakuutuksen riskitutkimukset (maksututkimukset) v. 1970–2023. Janne Puskalan LVK:n aineiston perusteella laatima tilasto.
- <sup>341</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>342</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>343</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>344</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>345</sup> LVK:n 1990-luvun toimintakertomukset.
- <sup>346</sup> Hantula, Lasse: Raportti liikenneturvallisuuden opinto- ja tutkimusmatkasta Yhdysvaltoihin 7.8.1987–6.8.1988. Liikennevakuutusyhdistys, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta – VALT, 1988, 9 (esipuhe).
- <sup>347</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022. — Ruotsissa ilmestyi jo säännöllisesti Folksamint toimittama selvitys Säkra bilar farliga bilar, jossa autojen turvallisuutta tarkasteltiin automalleittain.
- <sup>348</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>349</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>350</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017.
- <sup>351</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017.
- <sup>352</sup> LVY:n toimintakertomus 1992, 6; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022. Ks. myös Tapio, Juha – Ernvall, Timo: Automallien vammauttavuus henkilöautojen välisissä onnettomuuksissa ja kevyenliikenteen onnettomuuksissa. Oulun yliopiston tie- ja liikennetekniikan laboratorion julkaisuja 25, 1994.
- <sup>353</sup> ETSC on Euroopan unionin jäsenmaiden liikenneturvallisuudesta vastaavien viranomaisten ja järjestöjen riippumaton, Brysselissä päämajaansa pitävä yhteistyöelin. Sen toiminnasta, ks. ETSC:n sivusto osoitteessa <https://etsc.eu/>.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>354</sup> LVY:n toimintakertomus 1992, 6; LVY:n toimintakertomus 1994, 5; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>355</sup> LVK:n toimintakertomus 1996, 4–5; Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>356</sup> LVK:n toimintakertomus 1995, 5.
- <sup>357</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>358</sup> LVK:n toimintakertomus 1997, 5–6.
- <sup>359</sup> Artikkelit Turvatyyny osoitteessa <http://www.autowiki.fi/index.php/Turvatyyny>, lainattu 28.12.2022; Käytetty auto – älä tingi näistä turvavarusteista. Artikkelit osoitteessa <https://www.op-media.fi/liikenne/kaytetty-auto--ala-tingi-naista-turvavarusteista/>, lainattu 28.12.2022. – Turvatyynystä tuli varteenotettava auton turvalaite 1960-luvulla, jolloin siihen saatiin kehitettyä sensori törmäyksen tunnistamiseen.
- <sup>360</sup> LVK:n toimintakertomus 1997, 5–6.
- <sup>361</sup> Pentti Ajon haastattelu 30.9.2022. – Tietotekniikan asteittainen leviäminen kattamaan vakuutusyhtiön kaikki toiminnot saattoi toisaalta olla myös kivulias, varoja ja henkilöstön työaikaa runsaasti nielevä prosessi. Pahimmillaan vuosikausia rakennettua tietojärjestelmää ei saatu koskaan toimimaan. Näin kävi esimerkiksi A-Vakuutuksessa 1990-luvun jälkipuoliskolla, kun nelisen vuotta kestänyt Winsure-hanke päättyi hankintasopimuksen purkamiseen. Ks. Mauranen 2003, 209.
- <sup>362</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>363</sup> Kallenautio 1994, 175.
- <sup>364</sup> Hietanen-Loppi 2010, 100.
- <sup>365</sup> Hietanen-Loppi 2010, 100–101.
- <sup>366</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>367</sup> Kallenautio 1994, 175.
- <sup>368</sup> Hietanen-Loppi 2010, 100–101.
- <sup>369</sup> Ahtokari 1992, 112–113.
- <sup>370</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>371</sup> Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984–2009, 13. Käsikirjoitus.
- <sup>372</sup> LVY:n toimintakertomus 1991, 1; LVK:n toimintakertomus 1994, 2.
- <sup>373</sup> Autovakuutusasiantuntijat 50 vuotta: ajanjakso 1984–2009, 13. Käsikirjoitus. – Samalla luovuttiin vakuutusyhtiöiden asiakkailleen vuosittain lähettämistä mopojen vakuutuskilvistä.
- <sup>374</sup> Wikipedia-artikkeli Ajoneuvohallintokeskus, lainattu 12.1.2023.
- <sup>375</sup> Syrjälä, Marjo: Kuluttajan osto- ja vaihtokäyttäytyminen vakuutuslalla. Opinnäytetyö, pienen ja keskisuuren yritystoiminnan liikkeenjohdon koulutusohjelma, Seinäjoen ammattikorkeakoulu, kevät 2010, tiivistelmä; Jäppinen, Rosa: Asiakkaan sitouttaminen vakuutuslalla ja vakuutusyhtiön vaihtamiseen vaikuttavat tekijät. Opinnäytetyö, kansainvälisen kaupan koulutusohjelma, Lahden ammattikorkeakoulu, syksy 2015, 42.
- <sup>376</sup> Ks. esim. vakuutusyhtiö Turvan sivut osoitteessa <https://www.turva.fi/henkiloasiakkaat/vakuutukset/autovakuutus/autoilu/mika-minun-liikennevakuutuksessani-oikein-maksaa>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>377</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>378</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>379</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>380</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>381</sup> Liikenne- ja autovakuutuksen haltija voi vuoden 2023 alkaessa hoitaa huomattavan osan vakuutusasioistaan mobiilisovelluksen avulla, ks. suurimpien vakuutusyhtiöiden internetsivustot ja niillä esitellyt sovellukset.
- <sup>382</sup> Hietanen-Loppi 2010, 140.
- <sup>383</sup> Hietanen-Loppi 2010, 174–175; Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>384</sup> Luumi, Kati: Toimialat murroksessa – vakuutusalan toimialaliukuma terveys- ja hyvinvointialalle, vakuutustieteen pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopiston johtamiskorkeakoulu 2016, 11.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>385</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022. — B-palkit ovat auton sivulla tai omissa sijaitsevia, auton kattoa tukevia pystypalkkeja, jotka yhdistävät helmapalkin ja katon.
- <sup>386</sup> Wikipedia-artikkeli Euro NCAP, lainattu 27.2.2023.
- <sup>387</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>388</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>389</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>390</sup> Wikipedia-artikkeli Ajonvakautusjärjestelmä, lainattu 17.2.2023.
- <sup>391</sup> Autonomisen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkelin osoitteessa [https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen\\_liikenteen\\_kehitys](https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen_liikenteen_kehitys), lainattu 31.1.2023; Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>392</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>393</sup> Uudet tietyypivaihtoehdot: yhteenveto suunnitelmatason tietyypitarkasteluista. Tiehallinnon selvityksiä 44/2003, tiivistelmä. — Ohituskaistatien kaistaluku on yleensä 2+1 tai 1+2, mutta paikoittain ohituskaistateitä rakennetaan myös 2+2-kaistaisiksi.
- <sup>394</sup> Uudet tietyypivaihtoehdot: yhteenveto suunnitelmatason tietyypitarkasteluista. Tiehallinnon selvityksiä 44/2003, tiivistelmä.
- <sup>395</sup> Levänen, Antti: Keskikaidehankkeiden sisältö ja kustannukset esimerkkikohteiden perusteella. Opinnäytetyö, Tampereen ammattikorkeakoulu, rakennustekniikan koulutusohjelma, Tampere 2007, tiivistelmä, 7.
- <sup>396</sup> Liikennevalojen tarve elää ajassa. Artikkelin osoitteessa <http://www.liikennevalot.info/historia/liikennevaloientarve.shtml>, lainattu 1.2.2023.
- <sup>397</sup> Tasoristeykset Suomessa. Väyläviraston kartta tasoristeyksistä osoitteessa [https://vayla.fi/documents/25230764/35412790/Tasoristeysohjelma\\_nykytilajuliste\\_70x100\\_2022-06.pdf/e6215f1f-d4be-cd56-cec0-c04f608dedfa/Tasoristeysohjelma\\_nykytilajuliste\\_70x100\\_2022-06.pdf?t=1654754375465](https://vayla.fi/documents/25230764/35412790/Tasoristeysohjelma_nykytilajuliste_70x100_2022-06.pdf/e6215f1f-d4be-cd56-cec0-c04f608dedfa/Tasoristeysohjelma_nykytilajuliste_70x100_2022-06.pdf?t=1654754375465), lainattu 1.2.2023; Väylä: Tasoristeysten parantamistyö etenee sadan vuosivauhdilla. Artikkelin osoitteessa <https://raidepuolue.fi/uutiset//vyl-tasoristeysten-parantamisty-etenee-sadan-vuosivauhdilla>, lainattu 1.2.2023.
- <sup>398</sup> Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastot; Ajankohtaiset tilastot. Artikkelin Liikenneturvan sivuilla osoitteessa <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/ajankohtaiset-tilastot/#0ef4a327>, lainattu 1.2.2023.
- <sup>399</sup> Liikennesuoritteet. Autoalan Tiedotuskeskuksen tilasto osoitteessa <https://www.aut.fi/tilastot/liikennesuoritteet>, lainattu 9.2.2023. — Koronavuonna 2020 henkilöautojen liikennesuoritteiden määrä laski noin neljä prosenttia.
- <sup>400</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>401</sup> Perävaunut mukaan lukien.
- <sup>402</sup> Ajoneuvokanta vuosittain 1922–2021, Tilastokeskus.
- <sup>403</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>404</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>405</sup> LVK:n hallitus 21.4.2020, 3 §; Juha-Pekka Halmeenmäen sähköpostitiedonanto 15.3.2023.
- <sup>406</sup> LVK:n toimintakertomus 2021, 1.
- <sup>407</sup> Kuoppia ja tarinää – teiden päällystysten korjausvelka kasvaa, artikkeli osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/kuoppia-ja-tarinaa-teiden-paallystysten-korjausvelka-kasvaa/>, lainattu 7.2.2023.
- <sup>408</sup> Luvassa paluu 80-luvulle: Monia asfalttiteitä pakko muuttaa sorapintaisiksi, Iltalehti 24.10.2019.
- <sup>409</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>410</sup> Autoilun tulevaisuus. Artikkelin osoitteessa <https://www.hedinautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>411</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>412</sup> Valtonen, Juha: Vuonna 2010 tapahtuneet kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet ja nollavisio, Liikenneturvan selvityksiä 2/2014, tiivistelmä. Verkkojulkaisu osoitteessa [www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi), lainattu 9.2.2023.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>413</sup> Nopeusrajoituksilla turvallisempaa, sujuvampaa ja haitattomampaa liikennettä. Artikkelin Väyläviraston sivuilla osoitteessa <https://vayla.fi/-/nopeusrajoituksilla-turvallisempaa-sujuvampaa-ja-haitattomampaa-liikennetta>, lainattu 24.2.2023; Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>414</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 24/2001, 3 §; Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>415</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>416</sup> LVK:n toimintakertomus 2001, 6.
- <sup>417</sup> LVK:n toimintakertomus 2004, 10.
- <sup>418</sup> Tutkijalautakuntien tutkimuskohteet ja tutkittujen onnettomuuksien määrät 1968-. VALT:n/OTI:n tilastot.
- <sup>419</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>420</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>421</sup> Lyhenne Sarac tulee sanoista Safety Rating Advisory Committee. Ks. artikkeli Saracista osoitteessa <https://trid.trb.org/view/750677>, lainattu 8.2.2023.
- <sup>422</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>423</sup> Automallitutkimus, kuinka se alkoi – taustaa. Lasse Hantulan käsikirjoitus, päivätty 22.3.2017; artikkeli Saracista osoitteessa <https://trid.trb.org/view/750677>, lainattu 8.2.2023.
- <sup>424</sup> Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>425</sup> 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; LVK:n toimintakertomus 2005, 11.
- <sup>426</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>427</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>428</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023; Pendant: A European Crash Injury Database, artikkeli osoitteessa [https://repository.lboro.ac.uk/articles/online\\_resource/PENDANT\\_a\\_European\\_crash\\_injury\\_database/9339935/1](https://repository.lboro.ac.uk/articles/online_resource/PENDANT_a_European_crash_injury_database/9339935/1), lainattu 16.2.2023.
- <sup>429</sup> LVK:n toimintakertomus 2005, 11; 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](https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20090206_184410_45024_SafetyNet_Final_Activity_Report_V3_Final.pdf), lainattu 16.2.2023.
- <sup>430</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>431</sup> Dakota-hankkeen loppuraportti osoitteessa [http://www.dacota-project.eu/Deliverables/DaCoTA\\_Final\\_Report.pdf](http://www.dacota-project.eu/Deliverables/DaCoTA_Final_Report.pdf), lainattu 27.2.2023; Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>432</sup> Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Slovakia, Slovenia, Tšekki, Unkari ja Viro.
- <sup>433</sup> Lasse Hantulan haastattelu 24.10.2022.
- <sup>434</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>435</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>436</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016); LVK:n toimintakertomus 2017, 11; Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>437</sup> LVK:n toimintakertomus 2016, 6; Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023. – LVK:n tekemän liikenneturvallisuustyön valtiollistaminen oli Kalle Parkkarin mukaan toistamiseen esillä lakia muutettaessa.
- <sup>438</sup> LVK:n toimintakertomus 2021, 6; Liikennevahinkoportti ja OTI-tietopalvelu osoitteessa [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi).
- <sup>439</sup> Elomaa 2008, 46–47.
- <sup>440</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>441</sup> LVK:n toimintakertomus 2002, 2; Hietanen-Loppi 2010, 171; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>442</sup> Seppo Eskurin haastattelu 10.10.2022.
- <sup>443</sup> LVK:n toimintakertomus 2004, 2, 5; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022. – Näin esimerkiksi 70 %:n bonus muunnettiin 13 vuodeksi vahingotonta aikaa.



- <sup>444</sup> Huikuri. Lotta: Liikennevakuutuslain uudistus – vakuutusyhtiöiden liikennevakuutusbonusjärjestelmien vertailu Suomen Vahinkovakuutus Oy:lle. Opinnäytetyö, liiketalouden koulutusohjelma, Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy 2019, 18; Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>445</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>446</sup> Huikuri 2019, 22.
- <sup>447</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>448</sup> Jukka Rantalan Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton hallitukselle kirjoittama muistio Liikenne- ja tapaturmavakuutuksen ensisijaisuus sairaanhoitokorvauksissa, päivätty 10.1.2001.
- <sup>449</sup> Jukka Rantalan Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton hallitukselle kirjoittama muistio Liikenne- ja tapaturmavakuutuksen ensisijaisuus sairaanhoitokorvauksissa, päivätty 10.1.2001. – Työryhmässä olivat vakuutusalan ohella edustettuina mm. työmarkkinajärjestöt.
- <sup>450</sup> Jukka Rantalan Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton hallitukselle kirjoittama muistio Liikenne- ja tapaturmavakuutuksen ensisijaisuus sairaanhoitokorvauksissa, päivätty 10.1.2001.
- <sup>451</sup> Jukka Rantalan Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton hallitukselle kirjoittama muistio Liikenne- ja tapaturmavakuutuksen ensisijaisuus sairaanhoitokorvauksissa, päivätty 10.1.2001.
- <sup>452</sup> Liikenne- ja työtapaturmapotilaiden sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastaavuutta selvittäneen työryhmän (TÄKY) muistio; Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmämuistioita 2002:14.
- <sup>453</sup> Lakiesityksen käsittelytiedot Eduskunnassa osoitteessa <https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiat&docid=he+158/2004>, lainattu 17.1.2023; LVK:n toimintakertomus 2004, 2; Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>454</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle lakisäateisen tapaturmavakuutuksen ja liikennevakuutuksen sairaanhoitokorvausten täyskustannusvastuun toteuttamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 158/2004).
- <sup>455</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle lakisäateisen tapaturmavakuutuksen ja liikennevakuutuksen sairaanhoitokorvausten täyskustannusvastuun toteuttamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 158/2004).
- <sup>456</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>457</sup> Hallituksen esitys Eduskunnalle lakisäateisen tapaturmavakuutuksen ja liikennevakuutuksen sairaanhoitokorvausten täyskustannusvastuun toteuttamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 158/2004); Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022.
- <sup>458</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Jukka Rantalan haastattelu 23.11.2022.
- <sup>459</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>460</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>461</sup> Riikka Patalan sähköpostitiedonanto 17.3.2023.
- <sup>462</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022; Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>463</sup> Taisto Hujalan haastattelu 26.10.2022.
- <sup>464</sup> Riikka Patalan haastattelu 20.4.2022.
- <sup>465</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>466</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>467</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>468</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>469</sup> Liikennevakuutuslaki 279/1959; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>470</sup> Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus: Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö, Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:74, Helsinki 2008, 21.
- <sup>471</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>472</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>473</sup> Suvi Miettusen haastattelu 27.1.2023.
- <sup>474</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>475</sup> Jumppanen ym. 2021, 16.
- <sup>476</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>477</sup> Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>478</sup> Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 27.3.2023.
- <sup>479</sup> Liikennevakuutuslaki 460/2016, 62 §; Usein kysyttyä: Liikennevakuutuslaki 2017, osoitteessa <https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/usein-kysyttya/liikennevakuutuslaki-2017/>, lainattu 26.9.2022; Huikuri 2019, 18.
- <sup>480</sup> IS:n tiedot: Suomeen tulossa uusi vakuutuspakko – koskee vähintään kymmeniätuhansia ajoneuvoja, IS 7.2.2023.
- <sup>481</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>482</sup> Jumppanen ym. 2021, 187–188; LVK:n sivut osoitteessa [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi), lainattu 21.2.2023.
- <sup>483</sup> Netson internetsivusto osoitteessa <https://netso.fi/>, lainattu 5.1.2023; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>484</sup> LVK:n hallitus 8.9.2021, 9 §.
- <sup>485</sup> Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 15.3.2023.
- <sup>486</sup> Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 15.3.2023.
- <sup>487</sup> LVK:n toimintakertomus 2011, 3; Asko Nion haastattelu 3.5.2022.
- <sup>488</sup> Juha-Pekka Halmeenmäen sähköpostitiedonanto 15.3.2023.
- <sup>489</sup> Mikä on Finanssiala ry? Osoitteessa <https://www.finanssiala.fi/mika-on-finanssiala-ry/>, lainattu 17.2.2023.
- <sup>490</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022; Riikka Patalan ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 21.3.2023.
- <sup>491</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022. — Jos ajoneuvon lakisääteisen liikennevakuutuksen ottaminen laiminlyödään, määrätään ajoneuvon omistajan tai pysyvän haltijan maksettavaksi vakuuttamattomuusmaksu (vakuutusmaksua vastaava maksu + laiminlyöntimaksu) siltä ajalta, jonka ajoneuvosi on ollut vakuuttamaton. Ks. artikkeli Liikennevakuutus – laiminlyöntimaksu osoitteessa <https://www.valtiokonttori.fi/palvelut/muut-palvelut/liikennevakuutus-laiminlyontimaksu/>, lainattu 22.2.2023.
- <sup>492</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>493</sup> Janne Jumppasen suullinen tiedonanto 3.4.2023.
- <sup>494</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>495</sup> Liikennevakuutuslaki 460/2016, 87 §.
- <sup>496</sup> Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023; Juha-Pekka Halmeenmäen ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 20.3.2023.
- <sup>497</sup> Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022.
- <sup>498</sup> Iranin vihreä kortti -jäsenyys on tätä kirjoitettaessa jäädytettynä. Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023.
- <sup>499</sup> Karppinen 1975, 84. Ks. myös History of the CoB [Council of Bureaux], osoitteessa <https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#history>, lainattu 15.2.2023; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>500</sup> 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; LVK:n hallitus 30.5.2022, 8 §.
- <sup>501</sup> 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; Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>502</sup> Juha-Pekka Halmeenmäen sähköpostitiedonanto 20.3.2023.
- <sup>503</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022
- <sup>504</sup> LVK:n toiminta- ja tulosraportti 2009, 2; Janne Jumppasen sähköpostitiedonannot 15.2.2023 ja 20.2.2023.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

- <sup>505</sup> Suvi Miettusen haastattelu 27.1.2023.
- <sup>506</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>507</sup> Laki liikennevahinkolautakunnasta 441/2002, 4 §; Suvi Miettusen haastattelu 27.1.2023; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>508</sup> Liikennevahinkolautakunnan tavoitteena vähentää käräjäoikeuden kuormitusta, artikkeli osoitteessa <https://www.riku.fi/rikosuhripaivystys/riku-lehti/riku-lehti-3-2016/liikennevahinkolautakunnan-tavoitteena-vahentaa-karajaoikeuden-kuormitusta/>, lainattu 9.2.2023; Suvi Miettusen haastattelu 27.1.2023.
- <sup>509</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>510</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>511</sup> Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>512</sup> Riikka Patalan sähköpostiedonanto 17.3.2023.
- <sup>513</sup> Korkeimman oikeuden ratkaisu 145/2005, osoitteessa <https://finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2005/20050145>, lainattu 7.2.2023; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>514</sup> Korkeimman oikeuden ratkaisu 145/2005, osoitteessa <https://finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2005/20050145>, lainattu 7.2.2023; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>515</sup> Liikennevakuutus. Janne Puskalan LVK:ssa laatima tilasto.
- <sup>516</sup> Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan toimintakertomus 2021, 1; Kyösti Vihermaan haastattelu 21.10.2022.
- <sup>517</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 299/2018), osoitteessa [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_299+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_299+2018.pdf), 1, 11; lainattu 8.2.2023.
- <sup>518</sup> Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan toimintakertomus 2021, 5.
- <sup>519</sup> 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; Kierrätyslainsäädäntö. Osoitteessa <https://autokierratys.fi/kuluttajille/kierratysjarjestelma/kierratyslainsaadanto/>, lainattu 28.12.2022.
- <sup>520</sup> Kierrätyslainsäädäntö. Osoitteessa <https://autokierratys.fi/kuluttajille/kierratysjarjestelma/kierratyslainsaadanto/>, lainattu 28.12.2022.
- <sup>521</sup> Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- <sup>522</sup> Suomen Autokierrätys Oy:n yrityseshittely osoitteessa <https://autokierratys.fi/yritysesittely/>, lainattu 20.2.2023. — Suomen Autokierrätyksellä on tätä nykyä 290 romuautojen vastaanottoaikkaa eri puolella Suomea.
- <sup>523</sup> Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- <sup>524</sup> Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023.
- <sup>525</sup> 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; Suomen Vahinkotarkastuksen yrityseshittely osoitteessa <https://www.svt.fi/yritys/>, lainattu 20.2.2023.
- <sup>526</sup> Suomen Vahinkotarkastuksen yrityseshittely 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.
- <sup>527</sup> 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; 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.

- <sup>528</sup> Cabas-ajat. Artikkele 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.
- <sup>529</sup> Cabas-ajat. Artikkele 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.
- <sup>530</sup> LVK:n hallitus 17.1.2020, 8 §; LVK:n hallitus 13.5.2020, 6 §; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 27.3.2023.
- <sup>531</sup> LVK:n hallitus 16.6.2014, 5 §; 8.9.2014, 1 §.
- <sup>532</sup> Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023; Ulla Niku-Koskisen haastattelu 19.10.2022; Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023; Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 3.3.2023.
- <sup>533</sup> LVK:n hallitus 19.3.2018, 11 §; 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.
- <sup>534</sup> Jukka Helokummun haastattelu 20.2.2023; Jukka Helokummun sähköpostitiedonanto 28.2.2023.
- <sup>535</sup> Autoilun tulevaisuus. Artikkele osoitteessa <https://www.hedinautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>536</sup> 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.
- <sup>537</sup> Autoilun tulevaisuus. Artikkele osoitteessa <https://www.hedinautomotive.fi/greendrive/autoilun-tulevaisuus/>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>538</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>539</sup> Juha-Pekka Halmeenmäen ja Janne Jumppasen sähköpostitiedonanto 20.3.2023.
- <sup>540</sup> Uuden sähköauton omistajan kannattaa totutella rauhassa autoon ja ajamiseen – uusi teknologia saattaa yllättää. Artikkele 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.
- <sup>541</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>542</sup> Kalle Parkkarin haastattelu 16.2.2023.
- <sup>543</sup> Autonomisen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkele osoitteessa [https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen\\_liikenteen\\_kehitys](https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen_liikenteen_kehitys), lainattu 31.1.2023.
- <sup>544</sup> Autonominen ajaminen. Artikkele osoitteessa <https://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietao/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>545</sup> Autonominen ajaminen. Artikkele osoitteessa <https://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietao/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>546</sup> Autonominen ajaminen. Artikkele osoitteessa <https://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietao/autonominen-ajaminen>, lainattu 30.1.2023.
- <sup>547</sup> Älyliikenne: mitä se on, ja miksi sitä tarvitaan? Artikkele osoitteessa <https://moottori.fi/liikenne/jutut/alyliikenne-mita-se-on-ja-miksi-sita-tarvitaan/>, lainattu 7.2.2023.
- <sup>548</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>549</sup> LVK:n hallitus 27.11.2019, 17 §.
- <sup>550</sup> Janne Jumppasen haastattelu 25.4.2022.
- <sup>551</sup> LVK:n hallitus 28.2.2017, 7 §. – OTI:n tutkijan Ilkka Nummelinin aiheeseen porautunut tutkimus valmistui alkuvuonna 2017.
- <sup>552</sup> Autonomisen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkele osoitteessa [https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen\\_liikenteen\\_kehitys](https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen_liikenteen_kehitys), lainattu 31.1.2023.

Itämerenkatu 11–13, 00180 Helsinki

[etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi)

Y-tunnus 0201620–9 | [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi)

---

<sup>553</sup> Autonomisen liikenteen edistäminen edellyttää uutta mahdollistavaa lainsäädäntöä ja aiempaa älykkäämpää liikenneinfraa. Artikkelin osoitteessa [https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen\\_liikenteen\\_kehitys](https://www.autotuoajat.fi/linjaukset/autonomisen_liikenteen_kehitys), lainattu 31.1.2023.

<sup>554</sup> Artikkelin pohjautuu Vakuutuskeskuksen aktuaarijohtaja Ville Liljan kirjoittajalle maaliskuussa 2023 lähettämään, LVK:n ja Finanssialan yhteistyössä laatimaan käsikirjoitukseen jakojärjestelmän historiallisesta taustasta.

<sup>555</sup> Juha-Pekka Halmeenmäen haastattelu 14.2.2023.

<sup>556</sup> Valtioneuvoston päätös kalliinajanlisien maksamisesta tapaturmakorvauksiin (607/1943) ja Laki autovastuulaissa säädettyjen korvausten enimmäismäärien korottamisesta (233/1944).

<sup>557</sup> Laki liikennevakuutuskorvausten korottamisesta (284/1950, HE 35/1950).

<sup>558</sup> Laki kalliinajanlisien maksamisesta liikennevahingonkorvauksiin (185/1964, HE 159/1963).

<sup>559</sup> Laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971, HE 1971/141). Lakia päivitetty lailla 362/1993 (HE 340/1992); Sosiaali- ja terveysministeriön asetus (1107/2000).

<sup>560</sup> Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1360/2004, HE 158/2004).

<sup>561</sup> Laki liikennevakuutuslain 18 b §:n muuttamisesta (1369/2006, HE 238/2006).

<sup>562</sup> Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta (1360/2004, HE 158/2004) ja Liikennevakuutuslaki (460/2016, HE 123/2015).