

TAMPEREEN YLIOPISTO

Oikeustieteiden laitos

**LIIKENNEVAKUUTUKSEN BONUSJÄRJESTELMÄN  
MUUTTUMINEN SUOMESSA VUOSINA 1925 - 2007**

Vakuutustiede

Pro gradu –tutkielma

Huhtikuu 2008

Ohjaaja: Antti Kanto

Katri Elomaa

## TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto	Oikeustieteiden laitos, vakuutustiede
Tekijä:	ELOMAA, KATRI
Tutkielman nimi:	Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen Suomessa vuosina 1925 - 2007
Pro gradu -tutkielma:	68 sivua, 2 liitesivua
Aika:	Huhtikuu 2008
Avainsanat:	Liikennevakuutus, bonusjärjestelmä

---

Bonusjärjestelmän avulla voidaan tarkentaa vakuutusmaksua vakuutussopimuksen solmimisen jälkeen kunkin vakuutuksenottajan oman vahinkohistorian perusteella, eikä maksuun vaikuttavat tekijät rajoitu pelkästään yleisiin tariffimuuttujiin.

Tutkimuksen tavoitteena on kuvata niitä muutoksia, joita suomalaisen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmään on tehty vuodesta 1925 lähtien. Toisena tavoitteena on esitellä sitä keskustelua, jota bonusjärjestelmästä on samana ajanjaksona käyty. Tavoitteiden saavuttamiseen käytetään kuvailevaa tutkimusmetodia. Koska tutkielmassa halutaan löytyä myös syitä tehdyille muutoksille, käytetään kuvailevan tutkimusotteen lisäksi selittävää tutkimusmenetelmää. Tutkimus on rajattu koskemaan Suomessa yksityishenkilön henkilöautolle ottaman liikennevakuutuksen bonusjärjestelmää. Rajaukseen on tehty laajennus tutkimuksen lopussa tarkasteltaessa myös moottoripyörien bonusjärjestelmiä. Koska bonusjärjestelmän muutokset ovat osittain heijastelleet muutoksia liikennevakuutuksessa, on tutkimuksessa kuvattu pääpiirteitä myös liikennevakuutuslainsäädännön muuttumisesta.

Liikennevakuuttamiseen on joillakin yhtiöillä sisältynyt hyvitysjärjestelmä vahingottomasta ajosta heti liikennevakuutuksen lakisääteiseksi tulosta lähtien vuonna 1925. Bonusjärjestelmästä tuli kaikille vakuutusyhtiöille pakollinen ja yhteinen vuonna 1938, jolloin astui voimaan Suomen järjestyksessä toinen liikennevakuuttamista säätelevä laki. Bonusjärjestelmän määrämuotoisuus lakkautettiin vuonna 2003, jonka jälkeen vakuutusyhtiöt saivat vapauden kehittää omia bonusjärjestelmiään. Vuosien 1938 ja 2003 välisenä aikana tehtiin bonusjärjestelmään useita muutoksia: järjestelmä muun muassa laajeni 4-portaisesta mallista 17-portaiseen malliin ja bonuksen siirtymäsääntöjä ajoneuvojen ja vakuutuksenottajien välillä tarkennettiin useaan otteeseen. Keskustelua bonusjärjestelmän yhteydessä on käyty esimerkiksi järjestelmän vaikutuksesta liikennevahinkojen ennaltaehkäisyyn, vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun sekä pohdittu bonusjärjestelmän parasta mahdollista mallia.

Vuoden 2003 jälkeen ovat eri vakuutusyhtiöt lähteneet kehittämään omia bonusjärjestelmiään. Tutkimuksen valmistuessa yhtiöiden järjestelmissä oli kuitenkin vain vähäisiä eroavaisuuksia, ja ne noudattelivat pitkälti ennen lakimuutosta voimassa ollutta bonusjärjestelmämallia.

# SISÄLTÖ

1	JOHDANTO .....	1
1.1	Taustaa.....	1
1.2	Keskeinen kirjallisuus .....	2
1.3	Tutkimuksen tavoite .....	3
1.4	Oletukset ja rajaukset .....	5
1.5	Käsitteitä ja määritelmiä.....	6
1.6	Tutkimusmenetelmät.....	8
1.7	Tutkimuksen kulku .....	9
2	LIIKENNEVAKUUTUKSEN SYNTYMINEN.....	11
2.1	Liikennevakuuttaminen alkaa.....	11
2.2	Liikennevakuutuksen korotus- ja hyvitysjärjestelmiä .....	14
2.3	Liikennevakuutuslainsäädännön uudistaminen .....	16
3	BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1938 - 1959 .....	18
3.1	Lakisääteisen bonusjärjestelmän syntyminen.....	18
3.1.1	Erimielisyyttä bonusjärjestelmän toteuttamisesta .....	19
3.1.2	Yhteisymmärrys bonusjärjestelmästä.....	21
3.2	Sodasta johtuvat muutokset bonusjärjestelmään .....	22
3.3	Liikennevakuutuksen sosialisointi.....	23
3.4	1950-luku.....	25
3.5	Liikennevakuutuslain valmistelu .....	27
4	BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1960 - 1989 .....	28
4.1	Bonuskomitea .....	28
4.1.1	Komitean ehdotukset .....	28
4.1.2	Ehdotuksen pohjalta tehdyt muutokset.....	29
4.2	Musta lista .....	31
4.3	Bonusjärjestelmän tehokkuus .....	32
4.4	Omavastuu liikennevakuutuksessa .....	33
4.5	Täysraittiiden kuljettajien vakuutusmaksualennus.....	35
4.6	Useita muutoksia bonusjärjestelmässä .....	37
4.7	Liikennevakuutuksen hinnoittelu .....	38
4.8	Bonusoikeuden siirtäminen .....	40
5	BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1990 - 2007 .....	42
5.1	Bonusjärjestelmä 1990-luvulla.....	42
5.2	Kuljettajakohtainen liikennevakuutus .....	43
5.3	Kilpailu ja bonusjärjestelmä .....	44
5.3.1	Kilpailuviraston aloite bonusjärjestelmän poistamisesta.....	45
5.3.2	Euroopan komission perusteltu lausunto bonusjärjestelmästä .....	46
5.3.3	Vuoden 2002 bonusasetus .....	48
5.3.4	EY:n tuomioistuimen ratkaisut bonusjärjestelmistä .....	49
5.4	Yhtiökohtaiset bonusjärjestelmät .....	50
5.4.1	Fennia .....	52
5.4.2	If .....	52
5.4.3	Pohjola .....	53
5.4.4	Tapiola .....	53
5.5	Liikennevakuutuslainsäädännön uudistus 2000-luvulla.....	54
6	YHTEENVETO .....	56
6.1	Muutokset bonusjärjestelmässä .....	56
6.2	Tutkimuksen arviointi .....	61

6.2.1 Tutkimusongelmiin vastaaminen.....	61
6.2.2 Tutkimuksen oletukset.....	63
6.3 Lopuksi .....	64
LÄHTEET .....	65

LIITE 1: Korvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1972 - 1990 .....	69
LIITE 2: Korvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1991 - 2002 .....	70

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Taustaa

Yksinkertaistaen voidaan ajatella, että vakuutuksesta saatavilla maksuilla tulee kattaa vakuutuksesta aiheutuvat kulut. Liikennevakuutuksen maksuja määritettäessä voidaan käyttää hyväksi tariffitekijöitä, jotka ovat tiedossa vakuutussopimusta solmittaessa. Tällaisia yleisesti käytettyjä tekijöitä ovat esimerkiksi vakuutuksenottajan ikä, sukupuoli, kotipaikka, auton merkki ja malli. Koska näiden tekijöiden arvo voidaan määrittää ennen kuin vakuutuksenottaja alkaa ajaa, kutsutaan niitä a priori –tariffimuuttujiksi. Näiden muuttujien tärkein tarkoitus on jakaa vakuutuksenottajat homogeenisiin luokkiin.<sup>1</sup>

Liikennevakuutuksessa on kuitenkin havaittavissa, että a priori –luokittelun mukaisissa ryhmissä on löydettävissä erittäin heterogeenisiä ajotapoja. Vakuutuksenottajan vahinkokehitystä ei parhaiten siis voidakaan ennustaa etukäteen tiedettyjen ominaisuuksien perusteella, vaan tärkeimmäksi tekijäksi nousee jokaisen henkilökohtaiset ominaisuudet ajajana. Parhaiten vakuutuksenottajan vahinkoalttiutta tulevaisuudessa voidaankin ennustaa hänen oman vahinkohistoriansa perusteella. Tällaista tarkastelutapaa kutsutaan a posteriori –tarkasteluksi. A posteriori –periaatteen mukaisesti toimii liikennevakuutuksessa käytettävä bonusjärjestelmä.<sup>2</sup>

Laajalti käytössä olevasta bonusjärjestelmästä ei kuitenkaan olla vakuutuslalla täysin yksimielisiä. Joidenkin aktuaarien mielestä järjestelmä on vastoin koko vakuuttamisen ideaa. Bonusjärjestelmän kritisoijien mielestä ensinnäkin vakuuttamisen peruseriaate heikkenee järjestelmän käytöllä. Tämän periaatteen mukaisesti sattumanvarainen muuttuja eli koko korvausmäärä tulee kattaa muuttumattomalla suurella eli vakuutusmaksuilla. Bonusjärjestelmää käytettäessä vakuutusmaksujen muuttumattomuus heikkenee ja myös maksut alkavat tosiasiaassa olla sattumanvarainen

---

<sup>1</sup> Lemaire 2000, 3.

muuttuja. Toiseksi bonusjärjestelmä vähentää vakuuttamiseen sisältyvää yhteistyön ja solidaarisuuden periaatetta, jonka mukaisesti vahingoitta selvinneet vakuutuksenottajat auttavat epäonnekkaampia vakuutuksenottajia. Bonusjärjestelmä kun siirtää painotusta yhteisvastuullisuudesta epäonnekkaiden vakuutuksenottajien omille harteille. Kolmanneksi joidenkin näkemys on se, että suurten lukujen lain ei anneta toimia vakuutuksissa, joissa käytetään bonusjärjestelmää. Suurten lukujen lain teorian mukaan yksittäisen vakuutusmaksun ei nimittäin tulisi riippua siitä, sattuuko juuri sen sopimuksen vakuutuksenottajalle vahinko. Yksittäisen vakuutusmaksun pitäisi hukkua suurempaan massaan, jossa kaikkien sopimusten vakuutusmaksut määritellään yleisten tariffitekijöiden perusteella. Bonusjärjestelmää käytettäessä vakuutusmaksu kuitenkin riippuu ainakin osittain yksittäisen sopimuksen tuloksista eli vakuutuksenottajan vahinkohistoriasta.<sup>3</sup>

## 1.2 Keskeinen kirjallisuus

Koska suoranaisesti liikennevakuutuksen bonusjärjestelmään liittyvää kirjallisuutta ei juurikaan ollut saatavilla, alkoi aineiston kartoittaminen monipuolisen materiaalin läpikäynnillä. Materiaali sisälsi useita liikennevakuutuksen oppikirjoja; vakuutusyhtiöiden historiikkeja; liikennevakuuttamisen, vakuutusalan yhteistoimintaorganisaatioiden ja vakuutustarkastuksen historiaa; liikennevakuuttamisen hinnoitteluun, bonusjärjestelmiin ja vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun liittyvää kirjallisuutta; Suomen hallituksen ja Euroopan yhteisöjen komission välistä bonusjärjestelmään liittyvää kirjeenvaihtoa; Vakuutussanomien vuosikertoja vuosilta 1924 – 2007 sekä jonkin verran liikennevakuutukseen ja kilpailunrajoituksiin liittyvää lainsäädäntöä ja niiden esitöitä. Näiden lisäksi tarkasteltiin joitakin bonusjärjestelmään liittyviä Liikennevakuutuskeskuksen lausuntoja, sen hallituksen pöytäkirjoja sekä Autovakuutusmiehet ry:n kuukausikokousten pöytäkirjoja. Vakuutusyhtiöiden omiin bonusjärjestelmiin tutustuttiin yhtiöiden liikennevakuutusehtojen kautta.

---

<sup>2</sup> Lemaire 2000, 3 – 4.

<sup>3</sup> ibid, 5.

Yksinomaan liikennevakuutuksen bonusjärjestelmiin liittyvää kirjallisuutta on olemassa vähän, ja suomalaisen bonusjärjestelmähistoriaan liittyvää varsinaista tutkimusta ei ollut löydettävissä ollenkaan. Bonusjärjestelmän historiallisesta kehittämisestä Suomessa löytyi ainoastaan yksi dokumentti. Tässä suppeassa 3-sivuisessa Liikennevakuutuskeskuksen Vakuutus- ja oikeusyksikön laatimassa yhteenvedossa kuvattiin lyhyesti muutokset bonusjärjestelmää säätelevässä lainsäädännössä vuosina 1960 – 2003<sup>4</sup>. Yhteenvedossa luetellut muutokset on kuvattu myös tässä työssä, mutta muiden, enemmän tietoa sisältävien lähteiden pohjalta. Tutkimuksen suurin haaste olikin suuren aineistomäärän läpikäynti, tutkimuksen kannalta oleellisen materiaalin löytäminen ja lopulta löydetyn materiaalin sitominen luontevasti eteneväksi kokonaisuudeksi.

Yksittäisenä, paljon käytettynä lähteenä voi nostaa esiin Eino Karppisen liikennevakuuttamista käsittelevän kirjan vuodelta 1975<sup>5</sup>. Kyseinen kirja toimi erinomaisena apuna liikennevakuuttamisen historian ymmärtämisessä Teoksesta löytyneet bonusjärjestelmään liittyvät kappaleet käsittelevät asioita, joista usein löytyi tietoa myös Vakuutussanomista. Kirja kuitenkin helpotti ennen kaikkea bonusjärjestelmässä tapahtuneiden muutosten sitomista osaksi liikennevakuuttamisen kokonaishistoriaa. Edellisestä huolimatta tutkielman keskeisimmän lähteen muodostaa Vakuutussanomien artikkelit. Artikkeleista kun löytyi paitsi tietoa bonusjärjestelmän muutoksista, myös perusteita muutoksille sekä aikalaistietoa bonusjärjestelmän herättämästä keskustelusta eri aikakausina.

### **1.3 Tutkimuksen tavoite**

Tutkielmassa pyritään löytämään vastaukset kahteen tutkimusongelmaan, jotka ovat seuraavat:

- 1) Miten liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä on muuttunut vuosina 1925 - 2007?
- 2) Millaista keskustelua vakuutuslalla on bonusjärjestelmästä käyty?

---

<sup>4</sup> Bonusjärjestelmä, 2002.

<sup>5</sup> Karppinen 1975.

Ensimmäisen tutkimusongelman mukaisesti tutkimuksen tavoitteena on esitellä liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen lakisääteisen liikennevakuutuksen voimassaoloaikana eli vuodesta 1925 eteenpäin. Tarkoitus on tutustua erilaisiin vakuutuksenottajan vahinkohistoriaan liittyviin korotus- ja hyvitysmalleihin, joita liikennevakuutusmaksuissa on käytetty. Tavoitteena on myös löytää selityksiä sille, miten erilaisiin malleihin on eri aikakausina päädytty.

Toisen tutkimusongelman myötä on tavoitteena tutkia, millaista keskustelua bonusjärjestelmä on eri aikakausina vakuutusosalalla tai yleisemmin mediassa herättänyt. Bonusjärjestelmä on verrattain pieni osa koko liikennevakuutusta, mutta tarkoitus on etsiä, onko tämä vakuutuksenottajan vakuutusmaksuun suoranaisesti vaikuttava tekijä saanut aikaan mielipiteiden vaihtoa. Vakuutusosalalla käydyn keskustelun tutkiminen on tärkeätä, jotta muutosten syyt voitaisiin ymmärtää. Pelkkien muutosten listaaminen ei myöskään täyttäisi yleisesti tutkimukselle asetettuja vaatimuksia. Tavoitteena on, että keskustelun tutkiminen auttaa paitsi tehtyjen muutosten ymmärtämisessä, lisää se myös työn kiinnostavuutta ja luettavuutta.

Uusitalo on todennut, että empiirisessä tutkimuksessa ”tutkimusongelma on sitä tärkeämpi, mitä enemmän ja mitä varmemmin uutta tietoa sen ratkaiseminen tuo mukanaan”<sup>6</sup>. Toisaalta hänen mukaansa ”tutkimus voi olla informatiivinen myös siinä merkityksessä, että se tuottaa aikaisempaa jäsentyneemmän näkemyksen kyseiseen ongelmaan”<sup>7</sup>. Tässä tutkielmassa ei ole tavoitteena tuottaa tutkimusongelmiin vastaamisen kautta varsinaisesti uutta tietoa, vaan ennen kaikkea tavoitteena on jäsentää bonusjärjestelmän muuttuminen ja sitä koskenut keskustelu selkeäksi kokonaisuudeksi. Tällaista tietoa ei ennen tätä tutkimusta ole ollut yhdestä lähteestä saatavissa.

---

<sup>6</sup> Uusitalo 1991, 55.

<sup>7</sup> *ibid*, 55.



## 1.4 Oletukset ja rajaukset

Tutkimuksessa tullaan todennäköisesti huomaamaan, että lakisääteinen liikennevakuutus on sen reilun 80-vuotisen voimassaolonsa aikana kokenut paljon muutoksia. Muutokset bonusjärjestelmässä luultavasti heijastelevat paljon yleisiä muutoksia liikennevakuutuksen tariffoinnissa, ja bonusjärjestelmän muuttaminen on usein tullut ajankohtaiseksi juuri tehtäessä muutoksia liikennevakuutuksen muihin maksuperusteisiin. Vakuutusyhtiöiden välinen kilpailu lienee usein myös noussut bonusjärjestelmän yhteydessä keskustelunaiheeksi. Mahdollisesti muut bonusjärjestelmän muuttamiseen liittyvät näkökohdat käsittelevät liikenneturvallisuuden edistämistä, lakisääteisten vakuutusten hinnoittelua, vakuutusten julkista sääntelyä ja kuluttajansuojaa. Myös Euroopan unionin ratkaiseva vaikutus lakisääteisen bonusjärjestelmän poistamiseen tulee tutkielmassa esille. Moottori-ajoneuvovakuutuslalla työskentelevänä puolestaan kokemukseni on, että hyvin harva vakuutusyhtiö on toistaiseksi lähtenyt kehittämään yhtiökohtaisia bonusjärjestelmiä.

Ajallisesti tutkimus rajoittuu pääosin vuosien 1925 ja 2007 väliseen aikaan. Lakisääteinen liikennevakuutus alkoi Suomessa vuonna 1925, ja ainakin osalla yhtiöistä siihen liittyi alusta alkaen hyvitysjärjestelmä vahingottomista vuosista. Vuosi 2007 on viimeinen kokonainen vuosi ennen tutkimuksen valmistumista, mutta vuoden 2008 alkukuukaudet maaliskuuhun asti on myös otettu tutkimukseen mukaan. Tutkitun ajanjakson jatkaminen aivan tutkimuksen valmistumiseen asti on tehty siksi, että tutkimukseen on haluttu mukaan sekä kaikkein tuorein tieto vakuutusyhtiökohtaisista bonusjärjestelmistä, että liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta pohtineen työryhmän mietintö, joka julkistettiin tammikuussa 2008.

Tutkielmassa tutkitaan ainoastaan suomalaisen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmää. Tutkimus rajautuu maantieteellisesti Suomeen, koska pro gradun tasoisessa tutkimuksessa ei halutulla tarkkuudella olisi ollut mahdollisuutta tutkia useampien maiden bonusjärjestelmiä. Vapaaehtoisen autovakuutuksen vastaava järjestelmä on kokonaisuudessaan jätetty tutkimuksen ulkopuolelle. Rajaus on tehty muun muassa siksi, että vapaaehtoinen autovakuutus eroaa vakuutustuotteena niin paljon

vastuuvakuutusryhmisestä liikennevakuutuksesta, että molempien bonusjärjestelmien käsittely samassa yhteydessä ei olisi ollut mielekäästä.

Tutkimuksessa keskitytään yksityisen henkilön Suomessa ottaman liikennevakuutuksen bonusjärjestelmään. Yritysten omistamien ajoneuvojen bonusjärjestelmät on pääsääntöisesti rajattu tutkimuksen ulkopuolelle, koska niitä ei ole samalla tavalla lailla säädelty, kuin yksityisten henkilöiden liikennevakuutusten bonusjärjestelmiä. Pääsääntöisesti tutkimuksessa tullaan keskittymään henkilöautojen bonusjärjestelmiin, mutta tarkasteltaessa yhtiökohtaisia bonusjärjestelmiä tullaan tarkasteluun sisällyttämään myös moottoripyörät. Moottoripyörien bonusjärjestelmien tutkiminen tässä yhteydessä on katsottu aiheelliseksi, koska vakuutusyhtiöt ovat bonusjärjestelmän vapauduttua lähteneet tekemään muutoksia voimakkaimmin juuri moottoripyörien bonusjärjestelmiin.

Reilun 80 vuoden katsauksesta liikennevakuuttamisen historiaan on pyritty nostamaan esille erityisesti bonusjärjestelmään vaikuttaneet muutokset. Tässä työssä on täysin sivuutettu paljon itse liikennevakuuttamiseen liittyviä muutoksia vuosien varrelta, mikäli niillä ei ole katsottu olevan suoraa vaikutusta bonusjärjestelmään. Useita suuriakin muutoksia on tästä syystä jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Jokaista bonusjärjestelmäänsäkin tehtyä muutosta ei ole tässä työssä mainittu. Sivuutetut muutokset ovat kuitenkin merkitykseltään koko järjestelmää tarkastellessa pieniä. Rajaukset on tehty, koska tutkimuksessa on haluttu pääosin keskittyä bonusjärjestelmän niin sanottuihin suuriin muutoksiin. Halutessaan yksityiskohtaisempaa tietoa, kannattaa lukijan tutustua lähdeviitteessä mainittuun aineistoon.

## 1.5 Käsitteitä ja määritelmiä

Liikennevakuutuksella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa vakuutusta, jonka ajoneuvon haltija tai omistaja on lain mukaan veloitettu ottamaan ajoneuvon aiheuttamien vahinkojen varalle. Lain mukaan korvattavat liikennevahingot ja korvausmäärät ovat vuosien kuluessa muuttuneet; aina on kuitenkin korvattu sekä omaisuus- että henkilövahinkoja. Myös termi, jota on käytetty tarkoittamaan ajoneuvolla aiheutettujen vahinkojen korvaavaa vakuutusta, on vaihdellut. Tässä työssä käytetään pääsääntöisesti

termiä liikennevakuutus, vaikka vakuuttamisen alkuvuosina käytössä olivat sellaiset termit kuin liikennevastuuvakuutus ja autovastuuvakuutus. Yksinkertaisuuden vuoksi tässä työssä vakuutuksenottajalla tarkoitetaan vakuutuksen ottanutta ajoneuvon omistajaa, vaikka todellisuudessa vakuuttamisvelvollinen on voinut olla myös ajoneuvon haltija.

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmällä tarkoitetaan järjestelmää, jonka mukaisesti vakuutuksenottajan maksama osuus liikennevakuutuksen perusmaksusta riippuu vakuutuksenottajan aiheuttamista ja vakuutusyhtiön korvaamista vahingoista. Vahingottomien vuosien perusteella bonusprosentti nousee, jolloin maksettavaksi jää pienempi osa perusmaksusta. Kun vakuutuksenantaja joutuu suorittamaan korvausta vakuutuksenottajan vakuutuksesta, pienenee bonusprosentti ja maksettava osuus perusmaksusta kasvaa. Vahingottomuus johtaa siis alennukseen (bonus) ja korvattu vahinko lisämaksuun (malus)<sup>8</sup>.

Lemairen määritelmä<sup>9</sup> bonusjärjestelmästä (BMS Bonus-Malus Systems) on seuraava: Vakuutusyhtiö käyttää bonusjärjestelmää, kun

- 1) tietyn tariffiryhmän vakuutetut voidaan jakaa äärelliseen määrään luokkia, ja vuosittainen vakuutusmaksu on riippuvainen ainoastaan luokasta sekä
- 2) vakuutetun luokka tietyinä vakuutuskautena määräytyy ainutlaatuisesti edellisen kauden luokan ja edellisenä kautena ilmoitettujen vahinkojen mukaisesti.

Loimarannan mukaan bonusjärjestelmän yhtenä ominaisuutena edellisten lisäksi on vielä se, että on olemassa viimeinen bonusluokka, johon asetetaan kaikki sellaiset sopimukset, joissa vahingottomia kausia on kerääntynyt tarpeeksi<sup>10</sup>. Bonusjärjestelmän tarkoituksena voidaan pitää myös sitä, että se ”mitoitaa yksilölliset vakuutusmaksut kunkin vakuutuksenottajan omaan vahinkohistoriaan perustuvaa riskiä vastaaviksi”<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Lemaire 2000, 4.

<sup>9</sup> *ibid*, 6

<sup>10</sup> Särkämö 1983, liite 8.

<sup>11</sup> *ibid*, 29. Vakuutusmatemaattinen esitys bonusjärjestelmästä löytyy teoksen liitteestä 8, joka pitää sisällään Loimarannan vuoden 1970 ASTIN-kokoukseen laatiman kirjoituksen. Kirjoitus on myös julkaistu ASTIN-bulletinissa vuonna 1972.

## 1.6 Tutkimusmenetelmät

Tätä tutkielmaa voidaan pitää empiirisen ja teoreettisen tutkimuksen yhdistelmänä. Empiirisessä tutkimuksessa tutkimuskohteeksi valitaan reaali maailman ilmiö, josta hankitaan tietoa jollakin systemaattisella tiedonhankintamenetelmällä.<sup>12</sup> Tässä tutkielmassa tutkittava ilmiö on liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä, josta tietoa on hankittu läpikäymällä laaja aineisto alan kirjallisuutta ja julkaisuja. Tutkimuksen teoreettisuuden selittää se, että bonusjärjestelmä ei varsinaisesti ole reaali maailman ilmiö siinä missä esimerkiksi ilmasto tai vaikkapa väestönkehitys. Bonusjärjestelmä on osa liikennevakuutuslainsäädäntöä, ja lainsäädäntö voidaan oikeustieteellisessä tutkimuksessa katsoa kuuluvaksi teoriaan. Bonusjärjestelmän taustalla vaikuttavat toki vahvasti myös muunlaisetkin teoreettiset lähtökohdat. Bonusjärjestelmä voidaan esimerkiksi katsoa pitkälti perustuvan vakuutusmatemaattisiin teorioihin, bonusjärjestelmän vaikutuksia vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun voidaan arvioida erilaisten kilpailuteorioiden kautta ja vakuutusyhtiöiden tekemiä valintoja omien bonusjärjestelmien kehittämisessä voidaan puolestaan tarkastella tuotekehitykseen liittyvien teorioiden valossa.

Käytettävät tutkimusmenetelmät löytyvät empiirisen tutkimuksen metodivalikoimasta. Selkeimmin tätä tutkimusta voidaan luonnehtia kuvailevaksi tutkimukseksi. Yksi kuvailevan tutkimuksen muoto on kuvata jonkin ilmiön historiallista kehitystä. Tässä tutkielmassa pääpaino onkin juuri bonusjärjestelmän muuttumisen tutkimisessa vuodesta 1925 nykypäivään. Kuvailtavaksi tulee myös bonusjärjestelmään liittynyt keskustelu samalta aikakaudelta.<sup>13</sup>

Tutkielmasta on löydettävissä myös selittävän tutkimuksen piirteitä. Selittävällä tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa etsitään jollekin ilmiölle syitä. Selittävällä tutkimuksella pyritään siis vastaamaan kysymykseen miksi, kun kuvailevan tutkimuksen vastaukset liittyvät puolestaan useimmiten kysymyksiin mitä tai miten.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Uusitalo 1991, 60.

<sup>13</sup> *ibid*, 62.

<sup>14</sup> *ibid*, 63.

Selittävän tutkimuksen ominaisuudet näkyvät selvimmin tämän tutkielman tavoitteissa löytää syitä niille muutoksille, joita bonusjärjestelmään on tehty.

Tutkimus jäsentyy pääosin kronologisesti 1920-luvulta aina nykypäivään asti. Työ on pyritty aikajärjestyksen puitteissa jäsentämään myös asiakokonaisuuksien mukaan, jotta välttyttäisiin pelkältä muutosten luettelemiselta. Tämä tarkoittaa sitä, että tietyltä ajanjaksolta on poimittu suurimmat muutokset ja keskustelunaiheet. Keskustelu tietystä bonusjärjestelmän piirteestä on voinut jatkua useina eri aikakausina, mutta tässä tutkielmassa asiaa on tarkasteltu vain silloin, kun asiasta käydystä keskustelusta on löytynyt eniten materiaalia. Asiayhteydessä on kuitenkin mainittu, jos aihe on puhuttanut myös esitettyä ajankohtaa aiemmin tai myöhemmin.

## **1.7 Tutkimuksen kulku**

Tutkielman aloittava johdanto-luku sisältää tietoa muun muassa tutkimuksen aihealueesta, tutkimusongelmista, keskeisistä rajauksista, käsitteistä, tutkimusmenetelmistä ja tutkielman jäsentelystä. Luvussa kaksi esitellään pakollisen liikennevakuutuksen alkaminen 1920-luvulla ja siihen alusta asti eri muodoissa liittynyt bonusjärjestelmä. Luku toimii ennen kaikkea tutkimuksen alustuksena. Koska tietoa bonusjärjestelmästä liikennevakuuttamisen ensimmäiseltä vuosikymmeneltä ei ole paljon saatavissa, jää luku tutkimuksen lyhyimmäksi. Tutkimuksen lukujen pituus kuvastaakin eri aikakausilta löytyvän aineiston määrää, minkä voi katsoa olevan myös jossakin suhteessa kyseisenä aikana tehtyjen muutosten määrään. Kunkin luvun muotoutuminen aihe- tai aikakokonaisuudeksi on katsottu tärkeämmäksi kuin lukujen sivumäärien yhtäläisyys. Tästä syystä lukujen pituuksien välillä on eroa.

Luvussa kolme siirrytään selvittämään sitä, millaiseksi muodostui Suomen toinen liikennevakuuttamista koskeva lainsäädäntö vuonna 1938 ja erityisesti sitä, millainen bonusjärjestelmä lakiin kytkeytyi. Luvussa käydään läpi myös sotien vaikutukset bonusjärjestelmään, ja tutkitaan järjestelmän muuttumista aina vuoteen 1960 asti. Luku neljä alkaa Suomen kolmannen ja edelleen voimassaolevan liikennevakuutuslain voimaantulolla vuonna 1960. Bonusjärjestelmään lain voimaantuloa seuranneiden kolmen vuosikymmenen aikana tehtyjen muutosten lisäksi, luvussa tutkitaan myös

kyseisenä aikana puhuttaneita, bonusjärjestelmään liittyneitä aihealueita, kuten omavastuullista liikennevakuutusta ja liikennevakuutuksen hinnoittelua. Luku viisi ei edellisten lukujen tapaan ole muodostunut voimaantulleen lain ympärille, vaan luvussa keskitytään lakisäätetyn bonusjärjestelmän viimeisen voimassaolovuosisikymmenen eli 1990-luvun muutosten tarkasteluun. Suuren merkityksen luvussa saa Euroopan yhteisöjen komission vaikutus tarkasti lailla säädellyyn bonusjärjestelmän lakkauttamiseen. Luvun lopussa on vielä lyhyesti tutkittu, millaisia yhtiökohtaiset bonusjärjestelmät maaliskuussa 2008 olivat, sekä millaisia muutoksia bonusjärjestelmään on suunniteltu seuraavassa liikennevakuutuslaissa.

Tutkimuksen yllä kuvatulla rakenteella tulee tutkituksi liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen liikennevakuuttamisen alkuvuosilta aina lähes tutkimuksen valmistumisajankohtaan asti. Viimeisenä tutkielmassa on vielä yhteenvetoluku, jossa tutkimuksen tulokset kootaan tiivistetysti yhteen, pyritään vastaamaan johdannossa asetettuihin tutkimusongelmiin ja arvioidaan miten tutkielma on saavuttanut sille asetetut tavoitteet.

## 2 LIIKENNEVAKUUTUKSEN SYNTYMINEN

### 2.1 Liikennevakuuttaminen alkaa

Konevoimalla kulkevien ajoneuvojen yleistymisen Euroopan maanteille alkoi 1800-luvun puolen välin jälkeen. Pian huomattiin, että autot aiheuttivat enemmän ruumiinvammoja kuin hevosajoneuvot, vaikka autojen lukumäärä pysyikin useita vuosikymmeniä hevosajoneuvoja alhaisempana. Jo 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä väläyteltiin ideaa, että huolimaton ajotapa voisi hillitä jokaisen kuljettajan ajokirjaan tehtävä merkintä, kun hän oli ajanut ihmisen yli.<sup>15</sup> Autoja koskeva vakuuttaminen alkoi auton itsensä turvaksi otettavalla palovakuutuksilla ennen vuosisadan vaihdetta. Vaikka autojen aiheuttama vaara muillekin tienkäyttäjille tunnistettiin, päästiin kuitenkin 1920-luvulle ennen kuin Suomessa alettiin tarjota vakuutuksia autojen aiheuttamien vahinkojen varalle.<sup>16</sup>

Vuonna 1921 asetettiin komitea, jonka tehtävänä oli laatia laki "autonomistajan ja kuljettajan vastuunalaisuudesta liikennevahingoissa syntyneistä henkilö- ja omaisuusvahingoista". Vaikka lakia vasta valmisteltiin, alkoivat useat vakuutusyhtiöt myöntää autonomistajille vakuutuksia myös vastuuvahinkojen varalle. Vakuutustoiminta oli kuitenkin vielä melko pienimuotoista, koska autokanta pysyi 1920-luvun puoliväliin asti alle kymmenessä tuhannessa. Laki pakollisesta vakuuttamisesta katsottiin tarpeelliseksi, koska liikennevahinkojen korvaaminen ratkaistiin yleisten korvausvelvollisuutta koskevien lakien mukaan. Nämä lait edellyttivät syyllisyyttä, jota ei aina ollut liikennevahingoissa mahdollista osoittaa.<sup>17</sup> Laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta eli ns. liikennevastuulaki astui voimaan 1.9.1925<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Karppinen 1975, 14-15.

<sup>16</sup> *ibid*, 19.

<sup>17</sup> *ibid*, 20-21.

<sup>18</sup> *ibid*, 23.

Liikennevastuulain valmistelussa pohdittiin muun muassa sitä vaihtoehtoa, että vastuuvollinen joutuisi korvaamaan itse 10 prosenttia lain mukaan suoritettavasta korvauksesta. Tällaiseen varsinaiseen omavastuulliseen vakuutukseen ei lopulta päädytty, mutta omistajan tai kuljettajan omalle vastuulle kuitenkin usein käytännössä jäi osa korvauksista. Tämä johtui siitä, että laissa säädettiin vakuutuksenottajan korvausvelvollisuus laajemmaksi, kuin mitä pakollinen liikennevakuutus saman lain nojalla kattoi. Lain mukainen vakuuttamisvelvollisuus oli siis suppeampi kuin korvausvelvollisuus. Liikennevakuutuksen ulkopuolelle jäivät esimerkiksi ohimenevät henkilövahingot, jotka vakuutuksenottaja joutui itse vahingonkäräksineelle maksamaan.<sup>19</sup> Vakuutus joka tapauksessa kattoi kaikki pienimmätkin omaisuusvahingot<sup>20</sup>. Todellisuudessa myös vakuutuksenottaja joutui siten henkilövahinkojen osalta usein kärsimään taloudellisesti aiheuttamistaan liikennevahingoista, vaikka kyse ei ollutkaan suoranaista omavastuusta tai vahingon aiheuttamasta vakuutusmaksun korotuksesta. Ilman bonusjärjestelmän olemassaoloakin aiheutui vahingosta siis taloudellisia seuraamuksia vakuutuksenottajalle.

Liikennevastuulain mukaisia liikennevakuutuksia tarjosi vuonna 1925 yhdeksän suomalaista vakuutusyhtiötä. Yhtiöt tarjosivat vakuutuksenottajille lain edellyttämän liikennevakuutuksen oheen myös lisävakuutusta, joka kattoi koko lain edellyttämän omistajan korvausvastuun. Suurin osa vakuutuksenottajista tyytyi kuitenkin ottamaan ainoastaan lain edellyttämän pakollisen liikennevakuutuksen.<sup>21</sup> Vakuutuksenottajat jättivät siten enemmän tai vähemmän tietoisesti osan mahdollisesta korvausvelvollisuudestaan omalle vastuulleen, vaikka heillä olisi lisämaksusta ollut mahdollisuus vakuutuksella kattaa lain sanelema korvausvastuu kokonaisuudessaan.

Autoja vakuuttavien yhtiöiden välillä oli kovaa kilpailua jo ennen liikennevastuulain säätämistä. Vakuutuksenantajat halusivat kilpailusta huolimatta tehdä yhteistyötä esimerkiksi vakuutusehtojen ja -maksujen suhteen. Tätä tarkoitusta varten osa vakuutusyhtiöistä perusti vuonna 1923 Suomen Automobiilitariffiyhdistyksen.<sup>22</sup> Yhdistyksen toimintaa jatkoi kuusi vuotta myöhemmin perustettu

---

<sup>19</sup> Karppinen 1975, 21-22.

<sup>20</sup> *ibid*, 24.

<sup>21</sup> *ibid*, 23-24.

<sup>22</sup> *ibid*, 20.



Autovakuutuslaitosten Liitto. Liiton päämääränä oli työskentely Suomen liikennevakuutusolojen kehittämiseksi. Tämän päämäärän saavuttamiseksi liiton tehtävänä oli muun muassa edustaa vakuutusyhtiöitä lainsäädäntöä kehitettäessä, pitää liikennevahinkotilastoja ja valvoa yhtiöiden välistä kilpailua.<sup>23</sup>

Yhtenä liiton tehtävänä oli myös jäsenyhtiöiden lähettämien liikennevahinkotietojen rekisteröinti. Vahinkotietojen perusteella liitto ylläpiti vahinkokortistoa, joka järjestettiin sekä vakuutuksenottajan että kuljettajan nimen mukaisesti. Kortiston ensisijainen tehtävä oli tuoda esille liikennevakuutuksen ja liikenneturvallisuuden keskeisiä yhtymäkohtia.<sup>24</sup> Täten neljä vuotta liikennevastuulain voimaantulon jälkeen eli vuonna 1929, alettiin Suomessa keskitetysti tilastoida eri vakuutuksenottajien ja kuljettajien aiheuttamia vahinkoja. Tilastot eivät olleet enää vakuutusyhtiökohtaisia, vaan vakuutuksenottajien vahingoista pidettiin rekisteriä, joka ulottui yli yhtiörajojen pitäen sisällään kaikkien Autovakuutuslaitosten Liiton jäsenyhtiöiden tietoon tulleet vahingot.

Vuonna 1931 liiton nimi muutettiin Suomen Autovakuutusliitoksi. Vaikka liitto ei ollut varsinainen tariffiyhdistys, työllisti sitä paljon erilaiset liikennevakuutusmaksukysymykset. Liiton jäsenyhtiöt olivat kuitenkin edelleen vapaita määräämään itsenäisesti omista vakuutusmaksuistaan.<sup>25</sup> Liikennevakuutusyhtiöiden vapaasta hinnanmääräämisoikeudesta huolimatta, toimi Suomen Autovakuutusliitossa tariffitoimikunta, joka laati tariffeja ja niiden soveltamisohjeita. Yhtiöiden välisen kilpailun tervehdyttämiseksi liitto antoi myös määräyksiä esimerkiksi tariffimuutosten ilmoitusvelvollisuudesta ja laati esimerkkitariffeja, joita useimmat jäsenyhtiöt noudattivat. Liitto otti kantaa myös erilaisiin vakuutusmaksuista annettaviin alennuksiin ja niihin tehtäviin korotuksiin. Yleisin annettava alennus oli autojärjestöjen jäsenien saama liittoalennus, joka perustui järjestöjen suorittaman opetus- ja neuvontatyön liikennevahinkoja vähentävään vaikutukseen.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Karppinen 1975, 27-28.

<sup>24</sup> *ibid*, 28.

<sup>25</sup> *ibid*, 29.

<sup>26</sup> *ibid*, 38-39.

## 2.2 Liikennevakuutuksen korotus- ja hyvitysjärjestelmiä

Ensimmäinen bonusjärjestelmän kaltainen, kaikkia jäsenyhtiöitä sitova malli, oli vuonna 1930 aloitettu "toisarvoisten vakuutuksenottajien ja erityisesti väkijuomien kuljettajien" rekisteröinti. Jäsenyhtiöt pitivät niin sanottua mustaa kirjaa niistä henkilöistä, joiden liikennevakuutusmaksua oli tämän järjestelmän perusteella korotettu. Autovakuutusliiton päätöksen mukaisesti edellä mainittujen vakuutuksenottajien ja kuljettajien vakuutusmaksuja voitiin korottaa seuraavasti:

Luokka 1	Korotus 50 %
Luokka 2	Korotus 100 %
Luokka 3	Korotus 200 %
Luokka 4	Korotus 300 %

Vakuutuksenottajat yrittivät kuitenkin kiertää järjestelmää siirtämällä ajoneuvon ja vakuutuksen toisen henkilön nimiin. Jotta motiivia kiertämiseen saatiin hillittyä, lievennettiin korotusasteikkoa vuonna 1933. Lievennyksen jälkeen korotusprosentit olivat 25, 50, 100 ja 200 prosenttia.<sup>27</sup>

Autovakuutusliiton esimerkkitariffeissa oli käytössä myös hyvitysjärjestelmä vahingottomista vuosista. Tästä löytyy ensimmäinen viite vuoden 1934 Vakuutussanomista, jossa todetaan vapaaehtoisen vaunuvahinkovakuutuksen tariffiuudistuksen yhteydessä seuraavasti: "Uudessa tariffissa on myös muutettu vahingottoman vuoden alennus siten, että korkein hyvitys myös vaunuvahinkovakuutuksessa on nyt 20 %, joten se on yhdenmukainen vastuuvakuutustariffin kanssa."<sup>28</sup> Vakuutussanomien artikkelissa oleva maininta antaa aihetta olettaa, että liikennevastuuvakuutuksessa oli ainakin jossain laajuudessa käytössä hyvitysjärjestelmä, jonka mukaisesti vakuutuksenottajaa palkittiin vahingottomista vuosista.

---

<sup>27</sup> Karppinen 1975, 39-40.

<sup>28</sup> Autovakuutusalan kuulumisia, 1934.

Hyvitysjärjestelmä mainitaan uudestaan vuoden 1936 Vakuutussanomissa. Tällä kertaa järjestelmästä kerrotaan jo kattavammin. Kuten aiemmin tässä kappaleessa mainittiin, oli yksi Autovakuutusliiton tehtävistä eri yhtiöiden välisen kilpailun valvominen ja pysyttäminen terveellä pohjalla. Toteuttaakseen tätä tehtäväänsä antoi liiton yleiskokous erinäisiä päätöksiä, jotka sisälsivät jäsenyhtiöitä sitovia toimintaohjeita. Artikkelin mukaan hyvitysjärjestelmästä löytyy tietoa ainakin liiton 24.3.1930 antamassa päätöksessä numero 5. Päätöksen mukaisesti, vilpilliseksi kilpailuksi katsottiin se, että liiton jäsenyhtiö poikkesi yhdessä sovitusta tariffeista tai vakuutusehdoista hankkiessaan uusia vakuutuksia. Sovitut tariffit sisälsivät muun muassa määräyksen siitä, että ”... vakuutuksenottaja [oli] vakuutusta uusiessaan oikeutettu jopa 20 %:iin nousevaan hyvitykseen vahingottomilta vuosilta”. Artikkelin kirjoittajan Parmalan mielestä hyvitysjärjestelmä oli ”... terve ja oikeudenmukainen järjestelmä ja varmaankin ainoa keino, jolla vakuutuksen hinnoittelussa voidaan huomioida vakuutuksenottajain erilainen taipumus vahinkojen tuottamiseen”<sup>29</sup>.

Vakuutussanomien artikkelissa kerrotaan myös, että edellä esitellyn vakuutusmaksuhyvityksen oli liiton päätöksen mukaisesti oikeutettu myöntämään vain se yhtiö, jossa oikeus hyvitykseen oli ansaittu. Tämä hillitsi vakuutuksenottajia siirtämästä vakuutuksiaan yhtiöstä toiseen. Ohjailakseen jäsenyhtiöidensä kilpailua entisestään, antoi liitto vuonna 1931 määräyksen niistä sanktioista, jotka hyvitysoikeuden siirtymiseen liittyvää sääntöä rikkonut yhtiö joutui kohtaamaan. Jos jäsenyhtiö siirsi itselleen toisessa jäsenyhtiössä olleen moottoriajoneuvon vakuutuksen liiton ohjeiden vastaisesti, oli väärin toiminut yhtiö velvollinen korvaamaan vanhalle yhtiölle enintään vakuutusehtojen mukaisen maksua vastaavan määrän. Uusi yhtiö oli kuitenkin velvollinen edelleen vastaamaan tekemästään vakuutussopimuksesta. Toisin sanoen, liiton sääntöjen vastaisesti toiminut yhtiö piti itsellään korvausvastuun, mutta menetti vakuutusmaksun edelliselle yhtiölle. Vanhalle vakuutusyhtiölle jäi myös oikeus tarjota vakuutusajan päätyttyä menettämälleen vakuutuksenottajalle uutta vakuutusta.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Suomen autovakuutusliikkeen kilpailukysymysten järjestelystä. 1936.

<sup>30</sup> *ibid.*

Autovakuutusliiton säännöt, päätökset ja määräykset sitoivat ainoastaan liiton jäsenyhtiöitä. Vaikka liiton jäsenistön autovakuutusmaksut kattoivat artikkelin mukaan 98 % koko Suomen autovakuutuskannasta, loivat liiton ulkopuoliset yhtiöt paineita myös jäsenyhtiöille noudattamalla omia kilpailukeinojaan. Vakuutussanomien artikkelin kirjoittaja Parmala arvioi, että yhteiskunnalla olisi oikeus estää lailla pakolliseksi säädetyn vakuutuksen vakuutusmaksujen asiaankuulumaton kallistuminen. Tällainen asiaankuulumaton kallistava seikka oli Parmalan mukaan esimerkiksi epäterve kilpailu yhtiöiden kesken. Yhtenä vaihtoehtona tehtävän onnistumiseksi Parmala esitti sitä, että viranomaiset määräisivät kaikkien liikennevastuuvakuutusta tarjoavien yhtiöiden tärkeimmät toimintaperiaatteet.<sup>31</sup> Tämä kaikkiin alalla toimiviin yhtiöihin ulottuvien yhteisten sääntöjen luominen olikin yksi tulevan lainuudistuksen tavoitteista.

### **2.3 Liikennevakuutuslainsäädännön uudistaminen**

Kuten aiemmin mainittiin, kattoi pakollinen liikennevakuutus vain osan liikennevastuulain mukaisesta korvausvastuusta. Tämä seikka ei kaikille vakuutuksenottajille ollut kymmenenkään lain voimassaolovuoden jälkeen aina selkeä, ja epäselvyys aiheutti paljon tyytymättömyyttä paitsi vakuutuksenottajien myös korvauksensaajien keskuudessa. Korvaus- ja vakuuttamisvastuun välinen kuilu oli yksi niistä lain epäkohdista, joiden johdosta lain uudistaminen katsottiin aiheelliseksi.<sup>32</sup> Muita uudistamista kaipaavia asioita olivat esimerkiksi korvaussummien enimmäismäärät, ulkomaalaisten ajoneuvojen vakuuttaminen ja tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon aiheuttaminen henkilövahinkojen korvaaminen<sup>33</sup>.

Autovakuutusliiton aloitteesta valtioneuvosto asetti vuonna 1935 komitean, jonka tehtävänä oli lainsäädännön uudistaminen. Komitean mietinnön ja eri järjestöiltä saatujen lausuntojen pohjalta, antoi hallitus eduskunnalle esityksen laiksi moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvien vahinkojen vastuusta 16.4.1937.<sup>34</sup> Uusi autovastuulaki sisälsi useita muutoksia vuoden 1925 liikennevastuulakiin verrattuna.

---

<sup>31</sup> Suomen autovakuutusliikkeen kilpailukysymysten järjestelystä. 1936.

<sup>32</sup> Karppinen 1975, 43

<sup>33</sup> Moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuuta koskevan lainsäädännön uudistaminen. 1935.

<sup>34</sup> Karppinen 1975, 44-46.

Paljon puhuttanut korvausvastuun ja vakuuttamisvastuun eroavaisuus oli uudessa laissa poistettu, ja pakollinen liikennevakuutus kattoi kaiken sen korvausvastuun, joka lain mukaan vahingonaiheuttajalla oli. Myös ensimmäisen lain mukainen määräaikainen ajoneuvojen vastuuvakuuttaminen loppui, ja uuden lain mukaisesti liikennevakuutukset olivat aina voimassa toistaiseksi. Autovastuulaki määräsi lisäksi, että jokaisella liikennevakuutuksia myöntävällä yhtiöllä tuli olla toimilupa valtioneuvostolta, ja kaikkien yhtiöiden oli järjestäydyttävä sosiaaliministeriön valvonnan alaiseksi Liikennevakuutusyhdistykseksi. Autovastuulaki astui voimaan 1.4.1938 eli 13 vuotta Suomen ensimmäisen liikennevakuuttamista koskevan lain jälkeen.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Uusi autovastuulaki. 1938.

### 3 BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1938 - 1959

#### 3.1 Lakisääteisen bonusjärjestelmän syntyminen

Kuten edellisen kappaleen lopussa todettiin, piti uuden autovastuulain aikana vakuutusyhtiön hankkia valtioneuvostolta toimilupa liikennevakuutuksien myöntämiseen. Valtiovalta ei aiemmin ollut vaatinut toimiluvan hankkimista, eikä se ollut muutoinkaan puuttunut liikennevakuutustoiminnan teknilliseen toteuttamiseen esimerkiksi vakuutusmaksuja määräämällä. Vuonna 1938 voimaan tulleen autovastuulain nojalla otettiin käyttöön paitsi toimilupajärjestelmä, annettiin myös vakuutusmaksun määrääminen sosiaaliministeriön tehtäväksi. Näillä toimenpiteillä toivottiin muun muassa olevan tervehdyttävä vaikutus yhtiöiden väliseen kilpailuun.<sup>36</sup>

Bonusjärjestelmän kannalta yksi valtioneuvoston myöntämän toimiluvan sisältämistä ehtokohdista oli erityisen oleellinen. Ehtokohta oli seuraava:

Liikennevakuutuksesta, jonka johdosta ei tietyinä aikana ole suoritettu vahingonkorvausta, on yhtiön annettava vakuutusmaksualennusta sen mukaan kuin sosiaaliministeriö siitä tarkemmin määrää, kuitenkin enintään viisikymmentä (50) vakuutusmaksun sadalta.<sup>37</sup>

Aiemmin epäselvyyttä herättänyt korvaus- ja vakuuttamisvastuun eroavaisuus johti käytännössä usein siihen, että osa korvauksista lankesi vahingonaiheuttajan itsensä maksettavaksi. Hallituksen esityksessä eduskunnalle vuonna 1937 todettiin, että tällä niin sanotulla omavastuusuudella saattoi olla vahinkoja estävä vaikutus. Samaan lopputulokseen haluttiin kuitenkin päästä siten, ettei vahingonkärsinyt joutunut heikompaan asemaan esimerkiksi vahingonaiheuttajan maksukyvyttömyyden vuoksi. Tätä tarkoitusta vasten luotiin yllä mainittu, kaikkia vakuutuksenantajia sitova järjestelmä, jonka mukaisesti vakuutuksenottaja palkittiin vahingottomista vuosista

---

<sup>36</sup> Karppinen 1975, 48

vakuutusmaksualennuksella.<sup>38</sup> Liikennevakuutus kattoi siten kaikki ne korvausvastuut, joita vahingonaiheuttajalla vahingonkärsinyttä kohtaan autovastuulain mukaan oli. Jotta autoilijoilla säilyi tämän niin kutsutun omavastuuosuuden poiston jälkeenkkin intressi estää vahinkoja syntymästä, luotiin järjestelmä, joka palkitsi autoilijaa huolellisesta ajosta. Täten Suomeen syntyi ensimmäinen liikennevakuutuksen lakisääteinen bonusjärjestelmä.

### 3.1.1 Erimielisyyttä bonusjärjestelmän toteuttamisesta

Uudet vahvistetut liikennevakuutusmaksut sekä bonusjärjestelmä herättivät keskustelua uuden Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä, mutta myös laajemminkin lehdistössä. Vuoden 1938 Vakuutussanomista löytyy artikkeli, jossa kerrotaan bonusjärjestelmän aikaansaamista eriävistä näkemyksistä. Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus oli aiemmin esittänyt, että vahingottoman vakuutuskauden hyvitys eli niin sanottu bonus kertyi seuraavasti:

1 vahingoton vakuutuskausi	bonus 10 %
2 vahingotonta vakuutuskautta	bonus 30 %
3 tai useampi vahingoton vakuutuskausi	bonus 50 % <sup>39</sup>

Korvattavan vahingon sattuessa, vakuutuksenottaja puolestaan menetti ansaitsemansa bonuksen kokonaisuudessaan.<sup>40</sup>

Bonuksen kertymissäännöt eivät sinällään aiheuttaneet erimielisyyttä, vaan kiistan kohteeksi nousi hallituksen ehdotus siitä, että hyvitys laskettiin ainoastaan samassa vakuutusyhtiössä jatkuvan vakuutuksen maksusta. Osa Liikennevakuutusyhdistyksen jäsenyhtiöistä oli nimittäin sitä mieltä, että bonuksen myöntämiseen tulisi olla oikeus toisellakin vakuutusyhtiöllä silloin, kun vakuutuksenottaja vaihtoi yhtiötä. Hallituksen ehdotuksesta äänestettiin, ja enemmistö (8 – 7) asettui ehdotetun, rajoitetun

---

<sup>37</sup> Karppinen 1975, 49.

<sup>38</sup> *ibid*, 46.

<sup>39</sup> Vastakkaisia pyrkimyksiä Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä. 1938.

<sup>40</sup> Liikenne- ja autovakuutus vuonna 1943. 1944.

myöntöoikeuden puolelle. Ehdotuksen puolesta äänestivät lähes kaikki alalla pidempään toimineet yhtiöt, joiden yhteenlaskettu vakuutuskanta oli Vakuutussanomien artikkelin mukaan 90 – 95 % koko silloisesta liikennevakuutuskannasta. Ehdotusta vastaan äänestivät pääosin pienemmät yhtiöt ja alalla vasta aloittaneet vakuutusyhtiöt.<sup>41</sup> Todennäköisesti asemansa vakiinnuttaneet yhtiöt halusivat säilyttää hankkimansa vakuutuskannan, kun uudemmat yhtiöt puolestaan halusivat saada vakuutuksenottajia siirtymään omaan yhtiöönsä bonussääntöjen siirtymistä rajoittamatta.

Samaisen artikkelin mukaan enemmistö esitti useita perusteluja omalle kannalleen. Heidän mukaansa aiemmin vaikeissakin taloudellisissa olosuhteissa toimineiden yhtiöiden, olisi tullut saada jatkaa työtään häiriintymättä olosuhteiden parantuessa. Enemmistön mukaan, yleinen etu ei myöskään vaatinut uusien vakuutuksenantajien ilmaantumista liikennevakuutusmarkkinoille, vaan päinvastoin se olisi kärsinyt tästä. Uusien yhtiöiden olisi myös tullut koota kantansa ainoastaan uusista vakuutuksenottajista, ja vakuutusten siirtäminen yhtiöstä toiseen olisi pitänyt tehdä mahdottomaksi. Vapaa hankintakilpailu olemassa olevasta kannasta olisi enemmistön mukaan lisännyt alan kustannuksia, mikä olisi selvästi ollut vastoin yleisiä etuja.<sup>42</sup>

Enemmistö katsoi myös, että bonus oli vakuutusmaksuteknillisesti katsoen aikaisemmin maksetun liikamaksun palautusta. Tästä syystä heidän mukaansa palautuksen olisi saattanut antaa vain se yhtiö, joka oli liikamaksun kantanut ja mahdollisesti tehnyt siitä varauksia. Enemmistön mukaan bonuksen väärinkäyttöä olisi ollut mahdotonta yhtiönvaihtotilanteessa kontrolloida, koska päätös yhtiönvaihdosta oli autovastuulain mukaisesti tehtävä kolme kuukautta ennen vakuutuskauden loppumista vanhassa yhtiössä. Tämän kolmen kuukauden aikana olisi hallituksen esityksen puolesta äänestäneiden mukaan voinut sattua vielä vahinkoja, jotka olisivat vaikuttaneet bonukseen. Enemmistö perusteli näkemystään myös sillä, että liikennevakuutuksessa ”... tyytymättömyyttä vakuutuksenantajaa kohtaan voi käytännössä ilmetä [...] lähinnä vakuutustapausten yhteydessä, mutta tässähän tapauksessa voi vakuutuksenottaja

---

<sup>41</sup> Vastakkaisia pyrkimyksiä Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä. 1938.

<sup>42</sup> *ibid.*



mitään etua menettämättä vaihtaa yhtiötä, bonus kun joka tapauksessa on silloin rauennut”.<sup>43</sup>

Vähemmistöksi äänestyksessä jääneet katsoivat puolestaan, että vanhaan yhtiöön sidottu bonus olisi liikaa rajoittanut vakuutuksenottajan valinnanvapautta. Vakuutussanomien mukaan vähemmistö esitti myös, ettei yhtiöiden olisi tarvinnut pelätä epätervettä kilpailua liikennevakuutusmaksujen ja jopa asiamiespalkkioiden ollessa sosiaaliministeriön määräämät. Toisin kuin enemmistö, vähemmistö katsoi, että vahingoton vuosi oli vakuutuksenottajan turvallisen ajon tulosta, ja siitä syystä vakuutuksenottajan ansaitsema etuus, joka hänen olisi pitänyt voida halutessaan siirtää toiseen yhtiöön. Enemmistöä huolestuttanut bonuksen väärinkäyttö olisi pystytty vähemmistön mukaan ehkäisemään siten, että vanha yhtiö olisi ilmoittanut irtisanomisen jälkeen korvaamansa vahingot uudelle yhtiölle. Uusi yhtiö olisi puolestaan ollut velvollinen perimään vakuutuksenottajalta väärin annettua bonusta vastaavan lisämaksun.<sup>44</sup>

### **3.1.2 Yhteisymmärrys bonusjärjestelmästä**

Ratkaisuksi bonuksen siirtymiseen vanhan ja uuden yhtiön välillä tuli vastakkaisten näkemysten välimuoto. Sosiaaliministeriö määräsi, että uusi yhtiö oli oikeutettu antamaan vakuutuksenottajalle puolet siitä bonuksen määrästä, jonka vakuutuksenottaja oli vanhassa yhtiössään ansainnut. Uusien yhtiöiden tilannetta helpotti myös se, että kahden lain ylimenovaihetta silmällä pitäen oli tehty erikoisjärjestelyjä. Jokainen yhtiö oli nimittäin oikeutettu ja velvollinen antamaan jokaiselle vakuutuksenottajalle 30 prosentin bonuksen riippumatta vakuutuksenottajan aiemmista vahingoista tai siitä, mistä yhtiöstä vakuutus siirtyi.<sup>45</sup> Bonuksen antamisen edellytyksenä oli se, että liikennevakuutus sopimus oli tehty ennen uuden lain voimaantuloa eli ennen 1.4.1938. Samainen 30 prosentin bonus oli määrätty annettavaksi myös vuodeksi 1939, mikäli edellinen vakuutuskausi oli vahingoton. Koska ylimenovaihe sujui ongelmitta, muutti sosiaaliministeriö kuitenkin aiempaa määräystänsä, ja vuonna 1939 vakuutusyhtiöiden

---

<sup>43</sup> Vastakkaisia pyrkimyksiä Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä. 1938.

<sup>44</sup> *ibid.*

<sup>45</sup> *ibid.*

tulikin antaa vahingottomasti ajaneille vakuutuksenottajille 50 prosentin maksimibonus.<sup>46</sup>

Yhdeksi ongelmaksi katsottu bonustietojen välittäminen vanhan ja uuden yhtiön välillä onnistuttiin myös ratkaisemaan. Liikennevakuutusyhdistyksessä päätettiin, että antaessaan uudelle yhtiölle todistuksen vakuutuksen irtisanomisesta, vanha yhtiö ilmoitti samalla bonuksen ja vakuutusmaksun suuruuden. Uusi yhtiö palautti ilmoituksen mukana olleen irrotettavan osan vanhaan yhtiöön ja ilmoitti vuorostaan vakuutusmaksun suuruuden uudessa yhtiössä. Siinä tapauksessa, että vanha yhtiö suoritti vahingonkorvausta vakuutuksen irtisanomisen tai päättymisen jälkeen, tehtiin asiasta vastaavanlaiset ilmoitukset vanhan ja uuden yhtiön kesken.<sup>47</sup>

### **3.2 Sodasta johtuvat muutokset bonusjärjestelmään**

Sota-aika toi mukanaan useita muutoksia liikennevakuuttamiseen, ja osa muutoksista koski myös bonusjärjestelmää. Esimerkiksi aiemmin vakuutuksenottajan ansaitsema bonus oli säilynyt ainoastaan ajoneuvon käytöstä poistamista seuraavan kalenterivuoden loppuun. Vuonna 1940 Liikennevakuutusyhdistys kuitenkin päätti, että vakuutuksenottaja oli oikeutettu vuonna 1941 samaan bonukseen kuin hänellä oli ollut vuonna 1939, vaikka hänen autonsa ei olisi ollut käytössä lainkaan näiden kahden vuoden välisenä aikana. Syynä käyttämättömyyteen oli nimittäin usein se, että siviiliajoneuvoja pakko-otettiin sotilaskäyttöön, ja tällöin ajoneuvon katsottiin olevan käytöstä poistettu.<sup>48</sup>

Ennen sotaa oli bonuksen kasvuun oikeuttava ajoneuvon vähimmäiskäyttöaika ollut neljä kuukautta vuodessa. Vähimmäisaikaankin tehtiin kuitenkin muutoksia ja se lyhennettiin kahteen kuukauteen. Muutos tehtiin samasta syystä kuin bonuksen voimassaoloaika pidennettiin eli siviiliajoneuvojen sotilaskäyttöön siirtymisen takia.<sup>49</sup> Kun henkilöautot vapautettiin yleiseen liikenteeseen, muuttui myös bonuksen

---

<sup>46</sup> Liikennevakuutuksen bonusmääräykset. 1938.

<sup>47</sup> Karppinen 1975, 57.

<sup>48</sup> *ibid*, 62.

<sup>49</sup> *ibid*, 62.

voimassaoloaika. Muutoksesta johtuen säilyi 1.3.1948 alkaen bonus ainoastaan saman vuoden elokuun loppuun saakka, mikäli vakuutuksenottaja ei ollut voinut käyttää ajoneuvoaan poikkeuksellisten olojen takia.<sup>50</sup>

Bonusoikeuden säilymiseen tehtiin muutoksia sodan jälkeen vuonna 1948. Tällöin sotaajan erityisolosuhteiden takia pidennetty bonuksen säilymisoikeus palautettiin lähemmäksi sotaa edeltänyttä tilannetta. Samalla rajoitettiin bonuksen siirtymistä eri ajoneuvojen välillä. Eri ajoneuvotyypit oli jaettu eri tariffi- eli maksuluokkiin. Muutoksen jälkeen bonus säilyi ajoneuvon vaihdon jälkeen ainoastaan, mikäli uusi ajoneuvo kuului samaan ja rinnakkaiseen tai alempaan tariffiluokkaan kaikkiaan neljästä eri tariffiluokasta. Bonusoikeus ei säilynyt, jos uusi ajoneuvo kuului ylempään tariffiluokkaan. Edellytyksenä oli myös se, että uusi ajoneuvo oli hankittava viimeistään vanhan myymistä seuraavan kalenterivuoden kuluessa.<sup>51</sup>

### **3.3 Liikennevakuutuksen sosialisointi**

Liikennevakuutuksen sosialisointi eli toiminnan keskittäminen valtion hoitoon oli herättänyt keskustelua jo lähes pakollisen liikennevakuuttamisen alusta alkaen. Sosialisointipyrkimykset vahvistuivat erityisesti 1940-luvulla, jolloin sosiaaliministeriö pyysi Liikennevakuutusyhdistykseltä lausuntoa kahteen asiaa käsittelevään mietintöön. Tärkein näistä oli vuonna 1946 valmistunut mietintö, joka sisälsi laki- ja asetusehdotukset valtion liikennevakuutuslaitoksesta sekä pakollisen liikennevakuutuksen keskittämisestä valtion haltuun.<sup>52</sup>

Vakuutusala ja autojärjestöt asettuivat vahvasti sosialisointia vastaan. Vakuutussanomien artikkeleissa sosialisointia vastaan esitettiin useita perusteluja. Yhden artikkelin mukaan liikennevakuuttamiselle haluttiin virheellisesti antaa sosiaalisen huollon leima. Tämä olisi ollut harhaanjohtavaa, koska 90 prosenttia vahingoista oli omaisuusvahinkoja eivätkä siten kohdistuneet henkilöihin. Samaisessa artikkelissa ei myöskään uskottu valtion kykyyn hoitaa korvaustoimintaa yhtä nopeasti

---

<sup>50</sup> Karppinen 1975, 64.

<sup>51</sup> *ibid*, 64.

<sup>52</sup> *ibid*, 70-72.

ja tehokkaasti kuin vakuutusyhtiöt. Hitaampi korvauskäsittely nähtiin erityisen ongelmalliseksi silloin, kun vahingonkärsineen toimeentulo oli kiinni ajoneuvon pikaisesta saattamisesta liikennekelpoiseksi. Artikkelissa nähtiin uhkana myös se, että valtion laitos olisi edellyttänyt kuljettajia maksamaan vahingonkärsineelle maksettuja korvauksia takaisin valtiolle sillä perusteella, että kuljettaja oli vahinkotilanteessa rikkonut liikennesääntöjä.<sup>53</sup> Vahvistaakseen oman näkemyksensä painoarvoa, teettivät vakuutusyhtiöt kyselyn autoilevissa piireissä liikennevakuutuksen sosialisoinnissuunnitelmasta. Äänestäjiä oli yli 20,000 ja 95 prosenttisesti he vastustivat liikennevakuutuksen siirtämistä valtion hoidettavaksi.<sup>54</sup> Lopulta liikennevakuutuksen sosialisointi ei edennyt komiteamietintöjä pidemmälle<sup>55</sup>. Uudestaan liikennevakuutuksen sosialisointi tuli esille 1960-luvulla. Kuten kaksi vuosikymmentä aiemmin, myös 1960-luvulla vakuutusala vastusti jyrkästi sosialisoinnissuunnitelmia.<sup>56</sup>

Sosialisoinnilla olisi voinut olla vaikutuksia myös bonusjärjestelmään. Olisiko valtiolla esimerkiksi ollut halukkuutta periä eri suuruisia vakuutusmaksuja vakuutuksenottajilta perustuen näiden vahinkohistoriaan? Toisaalta valtiolla olisi voinut olla vahva intressi kannustaa vakuutuksenottajia bonusjärjestelmän avulla yhä turvallisempaan ajotapaan, koska erityisesti henkilövahingot aiheuttivat valtiolle suuria menoeriä, joita liikennevakuutus ei ollut kattanut. Tällaisia välillisiä, valtiolle koituvia kustannuksia, olivat esimerkiksi työkyvyttömäksi jääneen vahingonkärsineen ansioerotulojen menetys. Koko vakuuttamisen luonnetta olisi muuttanut myös se vaihtoehto, että valtio olisi perinyt maksamiaan korvauksia takaisin liikennesääntöjä rikkoneelta vakuutuksenottajalta. Olisiko bonustappion lisäksi vakuutuksenottajalle koitunut siis korvausten takaisinmaksuvastuu, vai olisi tämä takaisinmaksu poistanut koko bonusjärjestelmän tarpeellisuuden? Varmaa tietoa sosialisoinnin vaikutuksesta bonusjärjestelmään ei ole, koska sosialisointia ei toteutettu. Todennäköistä kuitenkin on, että myös bonusjärjestelmä olisi tullut tarkastelun ja mahdollisesti myös muutosten kohteeksi, jos tällainen liikennevakuuttamiseen suuresti vaikuttanut uudistus olisi toteutettu.

---

<sup>53</sup> Mitä hyötyä olisi liikennevakuutuksen sosialisoinnista? 1946.

<sup>54</sup> Liikenne- ja autovakuutus v. 1946. 1947.

<sup>55</sup> Karppinen 1975, 73.

<sup>56</sup> Ks. esim. Vakuutussanomien nrot 8 ja 10 1966.

### 3.4 1950-luku

Sodan jälkeen oli mahdollista aloittaa autovastuulain uudistaminen sen epäkohtia korjaamalla. Sosiaaliministeriön pyynnöstä Liikennevakuutusyhdistys laati arvion tarpeellisista muutoksista, joita yhdistyksen mukaan olivat muun muassa matkustajien vakuuttaminen liikennevahinkojen varalta, tulonmenetyksen korvaaminen korjausajalta, erinäisten korvausmäärien korottaminen ja toimiluvan myöntämisen riippuvuus uuden yhtiön tarpeellisuudesta liikennevakuutuslalla. Nämä ja eräät muut muutokset autovastuulakiin tulivat voimaan 1.7.1951.<sup>57</sup>

Koska sota oli pysäyttänyt Suomen taloudellisen kasvun, palautui autokanta sotaa edeltäneelle tasolle vasta 1950-luvun alussa<sup>58</sup>. Samaan aikaan kun maahantuotujen autojen vakuuttaminen kasvatti liikennevakuutuksen maksutuloa, vaikutti bonukseen oikeutettujen autojen lukumäärän lisääntyminen maksutuloon kuitenkin päinvastaisesti. Vahinkokehitys oli suotuisaa, ja liikenneturvallisuus oli yleisesti parantunut.<sup>59</sup>

Bonusjärjestelmä herätti 1950-luvulla enemmän keskustelua kuin siihen tehtiin varsinaisia muutoksia. Järjestelmää pohdittiin muiden aiheiden ohella esimerkiksi vuonna 1956 järjestetyssä pohjoismaisessa vahinko- ja tapaturmavakuutuskongressissa. Tilaisuudessa kävi ilmi, että silloisissa bonusjärjestelmissä oli eroavaisuuksia eri pohjoismaiden välillä. Ruotsissa vakuutuksenottajalla oli mahdollisuus jo tuolloin 70 prosentin bonukseen, ja vahingon johdosta bonusluokka aleni kaksi luokkaa. Muissa osallistujamaissa vakuutus siirrettiin vahingon jälkeen nollopisteeseen saakka. Kongressissa keskusteltiin muun muassa siitä, oliko asianmukaista antaa yhden vuoden vahinkotuloksen vaikuttaa bonukseen, vai olisiko vakuutuksenottajan vahinkoja seurattava esimerkiksi kolmen tai viiden vuoden ajalta ennen bonuksen muuttamista. Suomen edustaja Rothströmin mukaan bonus säilytti vakuutuksenottajalle aina merkityksensä palkintona henkilökohtaisista ajo-ominaisuuksista, ja sillä oli erittäin tärkeä vahinkoja ehkäisevä vaikutus. Rothström oli myös sitä mieltä, että ehdottoman oikean bonusjärjestelmän luomiseksi olisi Suomessa pitänyt olla perusteellisempaa

---

<sup>57</sup> Karppinen 1975, 75-79.

<sup>58</sup> *ibid*, 75.

<sup>59</sup> Liikennevakuutuksen vuositulos edelleen epäedullinen, 1955.

tilastollista tutkimusta, jota olisi edesauttanut pohjoismaisten autovakuutusyhtiöiden vireä yhteistyö. Rothström katsoi myös, että bonusjärjestelmää olisi pitänyt muuttaa siten, että uusi vakuutuksenottaja olisi aloittanut bonusasteikon keskivaiheilta nollapisteestä aloittamisen asemesta.<sup>60</sup>

Vakuutussanomissa palattiin vuonna 1959 edellä esitellyssä kongressissa keskusteltuun bonusjärjestelmämalliin, jossa uusi vakuutuksenottaja ei olisikaan aloittanut bonusten keräämistä niin sanotusti nollassa. Lehdessä tiedusteltiin nimittäin sitä, voisiko liikennevakuutusmaksuissa molempiin suuntiin vaikuttavalla bonuksella olla liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Malliksi ehdotettiin niin sanottua liukuvaa bonusta. Ehdotetussa järjestelmässä vakuutuksenottaja olisi aluksi sijoittunut bonusasteikon keskelle, ja vahingottomien vuosien jälkeen hän olisi päässyt yhä edullisimpiin vakuutusmaksuihin. Toisaalta vahinkojen johdosta vakuutuksenottaja olisi joutunut maksamaan suurempia vakuutusmaksuja, kuin mitä artikkelin aikana voimassa olevan bonusjärjestelmän mukaisessa bonuksettomassa maksuluokassa.<sup>61</sup>

Ehdotukseen otti artikkelissa kantaa Soratie, jonka mukaan esitetty järjestelmä olisi voinut jossakin määrin lisätä liikenneturvallisuutta. Soratien mukaan kyseinen järjestelmä olisi varmasti motivoinut yrityksiä valitsemaan kuljettajansa huolellisesti ja kiinnittämään huomiota kuljettajien ajotapaan. Myös yksityisautoilijoiden varovaisuuteen olisi Soratien mielestä voinut olla vaikutusta sakkomaksun kaltaisella liikennevakuutusmaksun huomattavalla korottumisella. Ongelmaksi Soratie näki järjestelmän valvonnan sekä joidenkin autoilijoiden välinpitämättömyyden liikenneturvallisuudesta sakkomaksusta huolimatta. Soratien mukaan Norjassa vastaava järjestelmä sai ainakin maan vakuutusalan edustajien mielestä autoilijat ajamaan varovaisemmin.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Kivusta ja särystä atomivoimaan Saltsjöbadenin kongressin puitteissa, 1956.

<sup>61</sup> Liukuva bonus 1959.

<sup>62</sup> *ibid.*

Keskustelun lisäksi 1950-luvulla tehtiin bonusjärjestelmään muutos, joka helpotti vakuutuksenottajien siirtymistä vakuutusyhtiöstä toiseen. Liikennevakuutusyhdistyksen hallitus päätti nimittäin 19.9.1958 pitämässään kokouksessa esittää, ettei bonus pienenesi vakuutusyhtiötä vaihdettaessa. Aiemminhan vakuutuksenottaja oli menettänyt puolet keräämästään bonuksesta vaihtaessaan vakuutusyhtiötä.<sup>63</sup> Seuraavan vuoden alusta lukien astui voimaan sääntö, jonka mukaan bonus säilyi muuttumattomana yhtiötä vaihdettaessa<sup>64</sup>.

### 3.5 Liikennevakuutuslain valmistelu

Jo 1950-luvun alussa oli tiedossa, että autovastuulaki vaati laajan uudistustyön muun muassa siksi, että lakia haluttiin kehittää yhteispohjoismaiseen suuntaan. Tästä huolimatta vuosikymmenen alussa päädyttiin korjaamaan vain lain akuuteimmat puutteet, ja kokonaisvaltainen uudistustyö jätettiin myöhemmäksi.<sup>65</sup> Kuitenkin jo vuonna 1951 asetettiin komitea, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus uudeksi autovastuulaiksi. Komitea sai mietintönsä valmiiksi lopulta vuonna 1957 ja uusi liikennevakuutuslaki astui voimaan 1.1.1960.<sup>66</sup>

Uusi liikennevakuutuslaki sisälsi useita muutoksia edeltäneeseen autovastuulakiin verrattuna. Bonusjärjestelmää ei tosin hallituksen esityksessä käsitelty laisinkaan. Uudessa laissa järjestelmän kuvaus oli hyvin ylimalkainen. 18 §:ssä todettiin, että ”Liikennevakuutusmaksujen perusteet vahvistaa sosiaaliministeriö määrääjäksi [...] siten, että maksu yleensä on suurempi niistä vakuutuksista, joista on jouduttu suorittamaan korvausta”.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> Karppinen 1975, 89.

<sup>64</sup> Karppinen 1984, 29.

<sup>65</sup> Lakisäateisen liikennevakuutuksen piiri laajentunut. 1952.

<sup>66</sup> Karppinen 1975, 91-95.

<sup>67</sup> HE 68/1958, 12.

## 4 BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1960 - 1989

### 4.1 Bonuskomitea

#### 4.1.1 Komitean ehdotukset

Vuoden 1960 lopulla Liikennevakuutusyhdistys asetti komitean tutkimaan liikennevakuutuksen bonuskysymystä ja muita siihen liittyviä liikennevakuutusmaksun jakaantumista vahingon vastuun mukaan koskevia seikkoja. Komitean tehtävänä oli myös esittää tutkimustensa tulosten perusteella ehdotuksia käytännön toimenpiteistä.<sup>68</sup> Komitea sai työnsä valmiiksi keväällä vuonna 1961, minkä jälkeen ehdotukseen pyydettiin auto- ja moottorijärjestöiltä lausunnot. Mietinnössään komitea muun muassa totesi, että bonusjärjestelmä oli liikennevakuutuksen tariffirakenteessa keskeisessä asemassa. Komitean mukaan järjestelmän merkitystä voitiin tarkastella monelta eri näkökulmalta, mistä osoituksena oli se, että bonuskysymys oli eri maissa ratkaistu eri tavoilla. Bonuskomitea katsoi, että yksi silloisen bonusjärjestelmän heikkouksista oli suuri siirtymisnopeus nolosta täyteen 50 prosenttiin. Putoaminen takaisin nolapisteeseen tapahtui vielä nopeammin eli ainoastaan yhden korvatun vahingon johdosta. Tästä oli komitean mukaan seurauksena se, että jokainen bonusluokka oli kokoonpanoltaan kovin epähomogeenin.<sup>69</sup> Eri bonusluokkien epähomogeenisuus johtui siitä, että esimerkiksi nolaluokassa saattoi olla täysin uusia vakuutuksenottajia, pitkäaikaisia vakuutuksenottajia, jotka ajoivat paljon vahinkoja tai vakuutuksenottajia, jotka olivat ajaneet vuosia vahingoitta ja sitten aiheuttaneet yhden vahingon. Samalla tavalla 50 prosentin bonusluokkaan kuului mahdollisesti vuosia vahingottomasti ajaneita vakuutuksenottajia, mutta myös vakuutuksenottajia, jotka olivat ajaneet vahingoitta ainoastaan edeltäneet kolme vuotta. Samassa bonusluokassa olevat vakuutuksenottajat eivät siten välttämättä olleet vahinkohistorialtaan ja ajotavoiltaan keskenään samankaltaisia.

---

<sup>68</sup> Komitea bonuksia tutkimaan 1960.

<sup>69</sup> Bonusasteikko ja aluejako uudistuksen alaiseksi liikennevakuutuksessa, 1961.



Komitean mietinnön mukaan nopean siirtymänopeuden lisäksi bonusjärjestelmä oli epäoikeudenmukainen eri bonusasteikon tasoilla oleville vakuutuksenottajille. Tämä oli seurausta siitä, että bonuksen menetyksen muodostama peitetty omavastuu oli ylemmissä bonusluokissa suurempi kuin alemmissa.<sup>70</sup> Tämä näkemys selittyi sillä, että kun esimerkiksi täyden 50 prosentin bonuksen omaavan vakuutuksenottajan vakuutuksesta korvattiin yksi vahinko, menetti hän koko bonuksensa ja siten hänen liikennevakuutusmaksunsa nousi 50 prosenttia. Jos toinen vakuutuksenottaja oli ehtinyt kerryttää bonuksensa vasta 30 prosenttiin, nousi hänen vakuutusmaksunsa vahingon johdosta ainoastaan 30 prosenttia. Korvatun vahingon seuraamus oli siten näille kahdelle eri vakuutuksenottajalle hyvin erilainen.

Yllä esitettyjen epäkohtien johdosta komitea esitti, että bonusasteikkoa olisi tullut tihentää ottamalla käyttöön kuusi bonusluokkaa. Uudet bonusluokat olisivat olleet 0, 10, 20, 30, 40 ja 50 prosentin luokat. Siirtyminen ylimpään bonusluokkaan olisi uusilla bonusluokilla kestänyt viisi vuotta, ja korvatun vahingon johdosta bonus olisi laskenut kaksi luokkaa alemmaksi. Jos vakuutuksenottajalla olisi vahinkohetkellä ollut kerättynä 10 prosentin bonus, olisi bonus laskenut kuitenkin vain yhden luokan eli 0 prosenttiin. Tällä toimenpiteellä olisi komitean mukaan poistunut voimassa olleen bonusjärjestelmän yksi ongelma eli liian nopea siirtyminen luokasta toiseen.<sup>71</sup> Toisen ongelman eli järjestelmän epäoikeudenmukaisuuden, komitea ehdotti ratkaistavaksi lisämaksulla. Jotta myös nolaluokassa olevalle vakuutuksenottajalle tulisi maksuseuraamus korvattavasta vahingosta, olisi häneltä komitean mukaan perittävä lisämaksu.<sup>72</sup>

#### **4.1.2 Ehdotuksen pohjalta tehdyt muutokset**

Bonuskomitean mietintö tuotti tulosta, ja tihennetty bonusasteikko otettiin käyttöön vuoden 1962 alusta lukien. Komitean ehdotuksen mukaisesti uudet bonusluokat olivat 10, 20, 30, 40 ja 50 prosenttia, ja vahingon johdosta bonus aleni 20 prosenttiyksikköä.

---

<sup>70</sup> Bonusasteikko ja aluejako uudistuksen alaiseksi liikennevakuutuksessa, 1961.

<sup>71</sup> *ibid.*

<sup>72</sup> *ibid.*

Poikkeuksena oli 10 prosentin bonusluokassa korvattu vahinko, joka laski bonusta ainoastaan 10 prosenttiyksikkö eli nollaan. Jos vakuutuksenottaja aiheutti vahingon ollessaan 0-bonusluokassa, joutui hän suorittamaan 20 prosentin lisämaksun. Lisämaksun aiheuttamasta, niin sanotusta miinusluokasta, siirtyi vakuutuksenottaja seuraavan vahingottoman vuoden jälkeen suoraan 10 prosentin bonusluokkaan. Ennen lisämaksuluokan käyttöönottoa 0-bonusluokassa aiheutetulla vahingolla ei ollut ollut mitään vaikutuksia vakuutuksenottajan vakuutusmaksuun.<sup>73</sup> Sosiaaliministeriön hyväksymät muutokset vastasivat siten täysin komitean esittämiä ehdotuksia.

Uusi bonusjärjestelmä otettiin käyttöön vakuutuksenottajien kannalta edullisella tavalla. Jos bonus nimittäin oli vuonna 1961 10 tai 30 prosenttia, nousi se seuraavan vuoden aikana vanhan bonusjärjestelmän sääntöjen mukaisesti 20 prosenttiyksikköä. Jos vakuutuksesta suoritettiin vuonna 1962 korvausta vahingosta, joka oli sattunut edellisenä vuonna, laski bonus kuitenkin uuden järjestelmän sääntöjen mukaisesti ainoastaan 20 prosenttiyksikköä. Jos vakuutus oli vuoden 1962 alussa 0-bonusluokassa, veloitettiin 20 prosentin lisämaksu vasta sen vahingon johdosta, joka sattui kyseisen vuoden eräpäivän jälkeen.<sup>74</sup> Uusia ja vanhoja bonussääntöjä sovellettiin siis vaihdellen sen mukaan, kumpi tuli vakuutuksenottajan kannalta edullisemmaksi. Täydessä laajuudessaan uusi bonusjärjestelmä otettiin käyttöön vuoden 1963 alusta<sup>75</sup>.

Liikennevakuutusyhdistys alkoi myös tutkia mahdollisuutta palkita huomattavan kauan vahingoitta ajaneita vakuutuksenottajia lisäbonuksella. Yhdeksi vaihtoehdoksi erityishyvityksen saamiseksi ehdotettiin kymmenen vuoden vahingotonta ajoa. Vakuutuksenottajien vahinkohistorian selvittämistä taannehtivasti pidettiin kuitenkin kustannuksiltaan niin raskaana, että vakuutusyhtiöt päättivät aloittaa tilaston kokoamisen 50 prosentin bonusluokassa olevien vakuutuksenottajien vahinkotilanteen kehityksestä. Erityshyvityksenä annettava lisäbonus jäi siten tulevien vuosien mahdollisuudeksi, kun yhtiöt olivat ensin saaneet kerättyä riittävästi tilastotietoja.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> Uuden bonusasteikon ja aluejaon mukaiset liikennevakuutusmaksut hyväksytyt v. 1962, 1961.

<sup>74</sup> *ibid.*

<sup>75</sup> Liikennevakuutusmaksut pysyvät ennallaan, 1962.

<sup>76</sup> Uuden bonusasteikon ja aluejaon mukaiset liikennevakuutusmaksut hyväksytyt v. 1962, 1961.

Bonuskomitean esittämien muutosten lisäksi tarkennettiin vuoden 1964 alusta bonusmääräyksiä vielä siten, että bonus ei laskenut ajoneuvon omistajan tai kuljettajan henkilövahingon johdosta suoritetun korvauksen vuoksi. Matkustajan tuottamuksesta aiheutuneen vahingon korvaus ei myöskään laskenut bonusta. Bonus laski siten vain sellaisten vahinkojen johdosta, joista suoritettiin korvausta muulle kuin omistajalle tai kuljettajalle. Edellytyksenä oli myös, että vahinko oli aiheutunut ajoneuvon omistajan tai kuljettajan tuottamuksesta tai siitä, että ajoneuvo oli puutteellisessa kunnossa.<sup>77</sup>

## 4.2 Musta lista

Siitä huolimatta, että uudessa bonusjärjestelmässä 0-bonusluokassa aiheutetut vahingot saivat aikaan siirtymisen lisämaksuluokkaan, onnistuivat kekseliäät vakuutusnottajat kiertämään tämän säännön. Erityisesti lisämaksulta välttyminen oli mahdollista, jos vahinkoja oli aiheutettu 0-bonusluokassa useita. Liikennevakuutusyhdistys päättikin ottaa vuoden 1967 alusta käyttöön niin sanotun mustan listan, jonka tavoitteena oli liikennevahinkoja aiheuttavien vakuutusnottajien tarkka seuraaminen sekä vakuutusmaksukorotuksen kiertämismahdollisuuksien poistamiseksi, että tulevia tutkimustarpeita varten.<sup>78</sup>

Käytännössä listan ylläpitäminen hoidettiin siten, että jokainen vakuutusyhtiö piti kirjaa sellaisista vakuutusnottajistaan, jotka olivat vahinkokehityksensä johdosta siirtymässä lisämaksuluokkaan. Yhtiöt lähettivät omat kortistonsa kuukausittain Liikennevakuutusyhdistykselle, joka järjesti kaikkien yhtiöiden tiedot yhteiseksi aakkoselliseksi luetteloksi eli mustaksi listaksi. Tämä lista lähetettiin kuukausittain kaikille yhtiöille, joiden velvollisuus oli verrata jokaista uutta vakuutushakemusta listan tietoihin. Jos uuden hakemuksen vakuutusnottaja löytyi mustalta listalta, oli uusi yhtiö bonustietojen saamiseksi yhteydessä vakuutusnottajan listalle ilmoittaneeseen yhtiöön. Vakuutus poistettiin mustalta listalta, kun se oli päässyt takaisin 0 prosentin bonusluokkaan. Listalta poistettiin vakuutus myös siinä tapauksessa, että vakuutus oli päättynyt, ja päättymisestä oli kulunut kaksi vuotta.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Muutoksia liikenne- ja autovakuutusperusteissa, 1964.

<sup>78</sup> Karppinen 1984, 51.

<sup>79</sup> *ibid*, 51.

Myöhemmin yhtiöiden tietojen keräämissääntöjä muutettiin sopiviksi muuttuneisiin bonussääntöihin ja kortistojen lähettämistiheyttä Liikennevakuutusyhdistykselle harvennettiin tapahtuvaksi neljännesvuosittain<sup>80</sup>. Bonustietojen siirtäminen yhtiöltä toiselle helpottui huomattavasti 1980-luvun lopulla, jolloin Sampo, Pohjola, Kansa, Tapiola ja Y-Fennia päättivät kehittää yhteisen tietojärjestelmän vakuutuksenottajan bonustietojen välittämiseksi sähköisesti<sup>81</sup>.

### 4.3 Bonusjärjestelmän tehokkuus

Vahinkovakuutuksen tilastokeskuksen johtaja Loimaranta pohti muun muassa bonusjärjestelmän tehokkuutta esitelmöidessään Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliiton vuosikokouksessa vuonna 1965. Loimarannan mukaan bonussäännöt olivat eräiltä osin melko monimutkaiset. Tästä esimerkkinä olivat määräykset siitä, että vain osa vahingoista laski bonusta. Myös niin sanotut siirtymäsäännöt hankaloittivat bonusjärjestelmän hoitamista ja vähensivät järjestelmän tehokkuutta. Siirtymäsäännöt olivat määräyksiä, jotka sanelivat miten bonus oli mahdollista siirtää ajoneuvosta toiseen tai vakuutuksenottajalta toiselle. Loimaranta katsoi, että siirtymäsääntöjen monimutkaisuuden syynä oli se, että liikennevakuutus oli ajoneuvokohtainen, ja bonuksella oli puolestaan pyritty huomioimaan kuljettajan ajotaito.<sup>82</sup>

Loimaranta uskoi, että vakuutuksenottajat kokivat bonusjärjestelmän rankaisevan vahingon aiheuttaneita kuljettajia, ja samalla mahdollistavan sen, että niin sanotut hyvät kuljettajat maksoivat huomattavasti pienempiä liikennevakuutusmaksuja. Tämä käsitys kertoi uskosta bonusjärjestelmän tehokkuuteen eli siihen, että järjestelmä luokitteli tehokkaasti vakuutuksenottajat hyviin ja huonoihin riskeihin siten, että hyvälle riskeille tuli alemmat vakuutusmaksut kuin huonoille riskeille. Loimarannan mukaan bonusjärjestelmä oli kuitenkin todellisuudessa melko vähätehoinen ja kallis keino vakuutuksenottajien luokittelussa hyviin ja huonoihin vastuisiin. Väitteensä tueksi Loimaranta esitti laskelman, jonka mukaan vahingoitta ajavat kuljettajat saivat

---

<sup>80</sup> Karppinen 1984, 52.

<sup>81</sup> Autovakuutusmiehet 21.10.1987.

<sup>82</sup> Liikennevakuutuksen ongelmia, 1965.

todellisuudessa vain noin 6 prosentin alennuksen, vaikka nimellinen alennusprosentti olikin 50. Loimaranta katsoi myös, että vahinko perustui usein sattumaan, eikä niinkään kuljettajan ajotaitoon.<sup>83</sup>

Loimarannan näkemys, jonka hänen mukaansa jakoivat myös muut alan asiantuntijat, oli se, että bonusjärjestelmän käytön ensisijainen peruste oli järjestelmän sisältämä epäsuora omavastuu. Varsinaisen omavastuun käyttöönotto olisi Loimarannan mukaan ollut liikennevakuutuksessa muulla tavoin toteutettuna hankalaa.<sup>84</sup> Varsinaisenkin omavastuun käyttöönotto kuitenkin herätti keskustelua vakuutusosalalla, kuten seuraavassa kappaleessa selviää.

#### **4.4 Omavastuu liikennevakuutuksessa**

Omavastuun soveltamisen mahdollisuutta liikennevakuutuksessa pohdittiin 1960-luvulla. Vakuutussanomissa liikennevakuutuksen omavastuuta pohti muun muassa Soramäki vuonna 1964. Soramäen mukaan ongelmallista omavastuun näkökulmasta liikennevakuutuksessa oli se, että vakuutuksenantajan korvausvastuu vahingonkäräksineelle pysyi samana, vaikka vakuutuksenantaja ja -ottaja olisivatkin keskenään sopineet jostakin omavastuusta. Vakuutusyhtiön olisi siten tullut suorittaa lain vaatima täysi korvaus vahingonkäräksineelle ja periä omavastuu vakuutuksenottajalta jälkikäteen. Tällainen järjestelmä olisi Soramäen näkemyksen mukaan ollut luotonantoa vakuutuksenottajalle ilman vakuutusta ja olisi tuonut tullessaan lisäkustannuksia. Soramäki ei myöskään kokenut, että omavastuulla olisi ollut vahinkoja ehkäisevä merkitys.<sup>85</sup> Seuraavana vuonna Vakuutussanomien pääkirjoituksessa katsottiin kuitenkin Soramäen näkemyksen vastaisesti, että omavastuun käyttöönotolla liikennevakuutuksessa olisi saattanutkin olla sekä vahinkolukumäärää että keskivahinkoa alentava vaikutus<sup>86</sup>.

---

<sup>83</sup> Liikennevakuutuksen ongelmia, 1965.

<sup>84</sup> *ibid.*

<sup>85</sup> Omavastuu autovakuutuksessa paikallaan – liikennevakuutukseen vaikea soveltaa, 1964.

<sup>86</sup> Liikennevakuutus ja vahingot, 1965.

Vaikka liikenteessä olevien ajoneuvojen määrä kasvoi voimakkaasti, kärsi vakuutusala 1960-luvun alkupuolella kannattavuusongelmista<sup>87</sup>. Vuonna 1965 valtioneuvosto asettikin komitean tutkimaan mahdollisuuksia liikennevakuutusmaksujen laskuperusteiden muuttamiseksi siten, että vakuutusmaksujen suurilta kertakorotuksilta olisi voitu välttyä. Yhtenä pohdinnan kohteena oli omavastuullinen liikennevakuutus. Komitea esittikin ensimmäisessä osamietinnössään liikennevakuutuslain muuttamista siten, että omavastuiset liikennevakuutus sopimukset olisivat tulleet mahdollisiksi.<sup>88</sup>

Komitean toisessa osamietinnössä omavastuu-kysymykseen palattiin uudestaan. Komitea totesi, että edut omavastuisessa liikennevakuutuksessa eivät olisi olleet yhtä suuret kuin monessa muussa vakuutuslajissa. Tämä selittyi komitean mukaan sillä, että omavastuun olisi pitänyt olla melko korkea, jos olisi haluttu osan vahingoista jäävän omavastuurajan alle; liikennevahingot kun usein olivat korvauksiltaan melko suuria. Jos omavastuu olisi ollut suurehko, olisi vahingonkärsineen oikeus korvaukseen voinut vaarantua esimerkiksi vakuutuksenottajan maksukyvyttömyyden vuoksi. Jotta vahingonkärsineen oikeus korvaukseen olisi ollut turvattu, olisi vakuutusyhtiö voinut suorittaa koko korvauksen ja periä omavastuun vakuutuksenottajalta jälkikäteen. Tämä järjestely olisi kuitenkin komitean mielestä voinut nostaa vahingon selvittelykustannuksia entisestään. Mietinnössään komitea totesi myös, että liikennevakuutukseen sisältyi jo tietynlainen omavastuu bonusjärjestelmän muodossa.<sup>89</sup>

Lopulta toisessa osamietinnössään liikennevakuutusmaksukomitea katsoi, ettei omavastuujärjestelmä olisi tarjonnut liikennevakuutuksessa sellaisia etuja, joiden avulla olisi päästy vallitsevaa tilannetta parempaan kokonaislopputulokseen. Komitea kuitenkin suositteli, että sosiaaliministeriön, Liikennevakuutusyhdistyksen ja vakuutusyhtiöiden tulisi lähemmin tutkia omavastuujärjestelmän toteutettavuutta liikennevakuutuksessa. Komitea harkitsi myös mahdollisuutta korottaa 50 prosentin bonuksen ylärajaa sekä suuremman lisämaksun käyttöönottoa vakuutuksesta suoritettun korvauksen seurauksena. Komitea katsoi, että lisämaksujärjestelmän laajentaminen olisi saattanut tulla kysymykseen, mutta ei päätynyt suosittelemaan bonuksen ylärajan

---

<sup>87</sup> Kallenautio 1994, 145.

<sup>88</sup> Komiteamietintö 1965: B 34, 1 – 2, 6.

<sup>89</sup> *ibid*, 22 – 23.

korottamista. Ylärajan korottamiseen ei mietinnön mukaan ollut perusteita, koska se olisi aiheuttanut huomattavia lisätoivia, kustannusten kasvua vakuutusten hoidossa sekä bonuksettomien vakuutusluokan maksujen korottamisen, jotta tulot olisivat riittäneet yhtiön menoihin. Ylärajan korottamista vastaan puhui komitean mukaan myös se, että tilastollisesti sattuneet vahingot eivät antaneet luotettavaa kuvaa kuljettajan ajotaidoista. Komitea katsoi nimittäin, että vahinko saattoi sattua lähes yhtä suurella todennäköisyydellä myös kuljettajalle, joka oli ajanut vuosikausia vahingoita.<sup>90</sup>

Komitean kehotuksesta Liikennevakuutusyhdistyksessä perustettiin syyskuussa 1965 tariffirakennekomitea, jonka tehtävänä oli pohtia kehityksen vaatimia muutoksia liikennevakuutuksen tariffirakenteeseen. Pohdittavaksi tulivat omavastuujärjestelmän käyttöönoton lisäksi esimerkiksi bonusjärjestelmän kehittäminen sekä mahdollinen lisämaksujärjestelmän laajentaminen. Komitean tuli myös miettiä näihin muutoksiin liittyviä käytännön toteuttamisen yksityiskohtia.<sup>91</sup>

Ajatus omavastuusta nousi esille seuraavan kerran kahdeksan vuotta tariffirakennekomitean perustamisen jälkeen. Liikennevakuuttaminen oli tappiollista toimintaa 1970-luvun alussa. Jotta vakuutusmaksuja ei olisi tarvinnut jatkuvasti korottaa, esitti Liikennevakuutusyhdistys sosiaali- ja terveysministeriölle, että yksi vaihtoehto korotuspaineen helpottamiseksi olisi muun muassa ollut vahingonaiheuttajan omavastuun käyttöönotto. Yhdistyksen esityksen mukaan omavastuuta eli vahinkolisää olisi tullut soveltaa jokaista aiheutettua liikennevahinkoa kohti, ja se olisi peritty vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuutusentottajalta.<sup>92</sup> Omavastuuta ei kuitenkaan otettu käyttöön.

## **4.5 Täysraittiiden kuljettajien vakuutusmaksualennus**

Ruotsissa oli 20 prosentin raittiusalennus otettu käyttöön vuonna 1957. Suomessa raittiusalennuksesta alettiin keskustella, kun maahan perustettiin raittiiden vakuutusyhtiö. Liikennevakuutusyhdistys vastusti toimiluvan myöntämistä kyseiselle

---

<sup>90</sup> Komiteamietintö 1965: B 42, 23 – 24.

<sup>91</sup> Karppinen 1975, 99.

<sup>92</sup> Uudet liikennevakuutusmaksut, 1973.

yhtiölle, koska sen mukaan oli muitakin vastaavanlaisia riskiä vähentäviä tekijöitä kuin raittius. Koska toimilupa kuitenkin myönnettiin, katsoivat muutkin vakuutusyhtiöt olevansa pakotettuja samanlaisen raittiusalennuksen myöntämiseen taatakseen omien vakuutuksenottajiensa tasavertaisen kohtelun. Sosiaaliministeriön vahvistaessa uudet liikennevakuutusmaksut vuodeksi 1961 sisältyi maksujen perusteisiin noin 20 prosentin suuruinen raittiusalennus. Liikennevakuutus voitiin sijoittaa täysraittiiden tariffiluokkaan kirjallisesti tehdyn anomuksen perusteella. Anomuksessa ja siihen liitetyissä kahden todistajan lausunnoissa vakuutettiin muun muassa, että vakuutuksenottaja noudatti raitista elämäntapaa. Edullisempi tariffiryhmä alkoi nopeasti kasvaa, ja vuonna 1967 yksityiskäyttöisten henkilöautojen osalta täysraittiiden vakuutuksenottajien osuus oli jo 25 prosenttia. Tätä määrää pidettiin epäuskottavana, ja lopulta täysraittiiden tariffiluokka päätettiin Liikennevakuutusyhdistyksen esityksen perusteella poistaa vuoden 1968 alusta alkaen.<sup>93</sup>

Täysraittiiden kuljettajien saama vakuutusmaksualennus ei ollut osa bonusjärjestelmää, mutta bonusjärjestelmän tavoin sen tarkoituksena oli hyvittää vähemmän riskialttiita kuljettajia vakuutusmaksualennuksella. Bonus kuitenkin ansaittiin vahingottomalla ajamisella, ja sen sai vasta vahingottoman ajovuoden jälkeen. Täysraittiusalennus annettiin puolestaan jo etukäteen, eikä vakuutuksenottajan tarvinnut omalla ajamisellaan osoittaa huolellista ajotapaansa; vaan riitti, että hän ja todistajat antoivat sanansa täysraittiuudesta. Todistetusti alkoholin vaikutuksen alaisina olevat kuljettajat aiheuttivat paljon liikennevahinkoja, ja siten täysraittiusalennus oli perusteltavissa. Epäselväksi kuitenkin jää se, miten pystyttiin ennalta arvioimaan ja vertaamaan täysraittiiden ajotapaa esimerkiksi sellaisiin kuljettajiin, jotka eivät olleet täysraittiita, mutta eivät myöskään ajaneet humalassa. Siinä missä bonus oli henkilökohtainen ja etukäteen ansaittu, oli täysraittiusalennus ryhmäkohtainen ja etukäteen annettu.

---

<sup>93</sup> Karppinen 1975, 102-103.



## 4.6 Useita muutoksia bonusjärjestelmässä

Bonusen siirtymäsääntöihin ja suuruuteen tehtiin useita muutoksia 1960-luvun lopulta lähtien. Vuonna 1968 muutettiin Liikennevakuutusyhdistyksen esityksestä esimerkiksi bonusen siirtymäsääntöjä, ja vuoden 1970 alusta otettiin käyttöön Liikennevakuutusyhdistyksen tariffirakennekomitean esityksen johdosta niin sanottu superbonus eli ylintä bonusluokkaa korotettiin 50 prosentista 60 prosenttiin. Superbonusen lisäksi otettiin käyttöön toinen lisämaksuluokka. Aiemmin lisämaksuluokkia oli ollut ainoastaan yksi eli 120 prosentin maksuluokka, mutta muutoksen seurauksena toiseksi lisämaksuluokaksi tuli 140 prosenttia.<sup>94</sup>

Seuraavat muutokset bonusjärjestelmään tehtiin vuoden 1972 alusta lukien (taulukko 1).

TAULUKKO 1 Bonusluokitus 1.1.1972

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

<sup>95</sup>

Jos ajoneuvo oli liikenteessä vakuutusmaksukauden aikana vähintään kuusi kuukautta eikä vakuutuksesta maksettu bonukseen vaikuttavia korvauksia, siirtyi vakuutus seuraavan kauden alusta yhden bonusluokan ylöspäin. Luokista M ja K vakuutus siirtyi tällaisen kauden jälkeen kuitenkin luokkaan 0 ja luokasta U luokkaan 1. Bonukseen vaikuttavan korvauksen jälkeen bonus laski pääsääntöisesti 20 prosenttiyksikköä, mutta joissakin tapauksissa muutos saattoi olla tätä suurempi tai pienempi (katso liite 1). Uusi

<sup>94</sup> Karppinen 1975, 105 – 106.

<sup>95</sup> *ibid*, 106.

vakuutus sijoitettiin bonusluokkaa U, mikä tarkoitti sitä, että uusi vakuutuksenottaja maksoi vakuutuksestaan 20 prosentin lisämaksua perusmaksuun verrattuna.<sup>96</sup> Uusilla kuljettajilla vahinkoriski oli selvästi korkeampi, ja lisääntyneeseen riskiin pystyttiin täten vastaamaan korkeammilla vakuutusmaksuilla<sup>97</sup>.

Kuten bonusluokkiin, myös bonuksen vanhentumisaikoihin tehtiin muutoksia 1970-luvulla. Vuoden 1974 alussa bonuksen kahden vuoden vanhentumisaikaa pidennettiin kolmeen vuoteen. Vanhentumisaika tarkoitti sitä aikaa, jonka bonus pysyi voimassa vakuutuksen päättymisvuoden jälkeen. Vuotta myöhemmin vanhentumisaikaa pidennettiin vielä neljään kalenterivuoteen. Vuosikymmenen alkupuolella otettiin käyttöön myös erikoistariffoitavat vastuut, joissa bonuksena käytettiin sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamaan keskibonusta. Näissä vastuissa samalla vakuutuksenottajalla oli vakuutettavanaan suurempi määrä laadultaan ja käyttötarkoitukseltaan samanlaisia ajoneuvoja. Kaikkiin ajoneuvoihin sovellettiin samaa bonusta eli niin sanottua keskibonusta.<sup>98</sup> Koska erikoistariffoitavat vastuut liittyivät usein yritysten vakuuttamiin ajoneuvoryhmiin, ei asiaan paneuduta tässä työssä tämän enempää.

#### **4.7 Liikennevakuutuksen hinnoittelu**

Liikennevakuutusmaksut olivat liikennevakuutuslain mukaan määrättävä siten, että vakuutusmaksut yhdessä vakuutusrahaston korkotuottojen kanssa riittivät sekä vakuutusyhtiön toiminnasta aiheutuviin menoihin että yhtiön vastuukyvyyn vahvistamiseen. Maksuun sisältyi myös liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettu erä sekä vakuutusmaksuvero. Liikennevakuutuslaki määräsi myös, että maksun tuli yleensä olla suurempi niissä vakuutuksissa, joista ei ollut suoritettu korvausta. Vakuutusyhtiölle ei saanut myöskään syntyä pitkällä aikavälillä liikennevakuutusmaksuista voittoa eikä tappiota. Käytännössä liikennevakuutusmaksut määrättiin siten, että ajoneuvot oli jaettu muun muassa niiden laadun ja kotipaikkakunnan mukaisiin tariffiryhmiin. Vakuutusyhtiöt keräsivät tietoja jokaisen

---

<sup>96</sup> Karppinen 1975, 106 – 107.

<sup>97</sup> Liikennevakuutus, 1972.

<sup>98</sup> Karppinen 1975, 107.

tariffiryhmän kertyneistä vakuutusmaksuista ja maksetuista korvauksista, ja niiden perusteella ryhmälle määrättiin vakuutusmaksu. Lopulta sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö vahvisti maksun vakuutusyhtiöiden anomuksesta.<sup>99</sup> Vuoteen 1974 asti liikennevakuutusyhtiöt noudattivat liikennevakuutusmaksuissa samoja tariffeja<sup>100</sup>. Tilanne kuitenkin muuttui heinäkuussa 1974, kun Pohjolan anomuksesta sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö laski sen liikennevakuutusmaksuja enemmän kuin muiden liikennevakuutusyhtiöiden<sup>101</sup>.

Yksi liikennevakuutusmaksun suuruuteen vaikuttavista tekijöistä oli bonus. Bonusjärjestelmän seurauksena jokaisen yksityisen vakuutusnottajan vakuutusmaksu määräytyi omassa tariffiryhmässä vakuutuksesta suoritettujen vahingonkorvausten perusteella. Kun bonusjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1938, oli käytössä vain neljä bonusluokkaa. Vuonna 1973 bonusluokkia oli käytössä jo kappaleessa 4.6 esittelyt 14. Bonusjärjestelmän ominaisuudella, jonka mukaisesti bonus aleni ja vakuutusmaksu nousi aiheutetun liikennevahingon johdosta, oli muiden lisäksi se etu, että vahingonaiheuttaja ei välttämättä ilmoittanut taloudellisesti merkityksettömiä pikkuvahinkoja vakuutusyhtiölleen. Tästä syystä yhtiö säästyivät osalta vahinkojen selvittelykustannuksilta. Kun vakuutusnottaja harkitsi vahingon siirtämistä vakuutusyhtiön korvattavaksi, tuli hänen ottaa huomioon, että vahingon vaikutus vakuutusmaksun suuruuteen ei kohdistunut ainoastaan korvauksen maksua seuraavaan vuoteen. Vaikutus ulottui nimittäin useammalle seuraavalle vuodelle bonuksen saannin myöhentymisen muodossa. Maksunkorotus, jonka bonuksen saannin myöhentyminen vakuutusnottajalle aiheutti, jakautui useammalle vuodelle ja tuli vakuutusnottajan maksettavaksi niin sanotusti osamaksulla.<sup>102</sup>

Bonusjärjestelmällä oli merkittävä vaikutus liikennevakuutuksen maksutasoon. Esimerkiksi vuonna 1973 kaikkien bonusoikeutettujen vakuutusten osalta bonuksen suuruus oli keskimäärin 36,4 prosenttia. Kaikista bonusoikeutetuista ajoneuvoista 57 prosenttia oli joko 50 tai 60 prosentin bonusluokassa. Eri tariffiryhmien todelliset

---

<sup>99</sup> Näin määräytyy liikennevakuutusmaksu, 1973.

<sup>100</sup> Pohjola alentaa liikennevakuutusmaksuja? 1974.

<sup>101</sup> Liikennevakuutusmaksut alenevat, 1974.

<sup>102</sup> Näin määräytyy liikennevakuutusmaksu, 1973.

keskimääräiset vakuutusmaksut olivat siten huomattavasti alhaisemmat, kuin mikä tariffiryhmän perusmaksu antoi ymmärtää.<sup>103</sup>

#### 4.8 Bonusoikeuden siirtäminen

Koska korkea bonus vaati useiden vuosien huolellista ajoa ja oli taloudellisesti merkittävä vakuutusmaksuun vaikuttava tekijä, halusivat vakuutuksenottajat siirtää ansaitsemansa etuuden mukanaan uuteen vakuutusyhtiöön tai uuteen ajoneuvoon. Bonusoikeuden siirtämistä varten luotiin oma säännöstönsä, joka määritteli bonuksen siirtomahdollisuuden erilaisissa tilanteissa. Bonuksen siirtoa koskevia määräyksiä tarkistettiin useaan otteeseen.<sup>104</sup>

Vuonna 1948 tariffiluokat ryhmiteltiin vakuutusmaksun suuruuden mukaisiin neljään luokkaan. Bonusta pystyi siirtämään samojen tariffiluokkien kesken sekä halvempaan tariffiluokkaan. Kymmenen vuotta myöhemmin määräyksiä muutettiin siten, että bonuksen siirtäminen eri ajoneuvojen välillä oli lähes täysin vapaata. Jälleen vuosikymmen myöhemmin eli vuonna 1968, bonusoikeiden siirtosääntöjä tiukennettiin siten, että laadultaan erilaisten ajoneuvojen bonusoikeus voitiin siirtää autolta moottoripyörälle, traktorille ja moottorityökoneelle, sekä moottoripyörältä traktorille, moottorityökoneelle ja yksityiskäyttöiselle henkilöautolle. Edelleen voitiin bonusoikeus siirtää traktorilta moottorikäyttöiselle laitteelle tai päinvastoin sekä saman ajoneuvoryhmän sisällä ajoneuvolta toiselle.<sup>105</sup>

Bonuksen siirtämiseen eri henkilöiden välillä saattoi myös tulla tarvetta. Yksityishenkilöiden kohdalla bonuksen pystyi siirtämään samassa taloudessa asuvalta perheenjäseneltä toiselle. Vaikka siirto-oikeuden rajoittamisesta keskusteltiin jo 1970-luvulla, kavennettiin oikeutta kuitenkin vasta vuosikymmeniä myöhemmin.<sup>106</sup> Bonusoikeuden siirto perheenjäseneltä toiselle lopetettiin vuoden 1999 alusta lukien. Syynä muutokseen oli Vakuutussanomien artikkelin mukaan se, että bonusten

---

<sup>103</sup> Näin määräytyy liikennevakuutusmaksu, 1973.

<sup>104</sup> Karppinen 1984, 29 – 30.

<sup>105</sup> *ibid*, 30 – 31.

<sup>106</sup> *ibid*, 32.

siirtokäytännössä bonusjärjestelmään liittynyt riskiajattelu oli menettänyt merkityksensä, koska esimerkiksi täydet bonuksen vanhemmaltaan saanut lapsi ei ollut itse kerryttänyt omalla vahingottomalla ajollaan bonuksia. Siirto-oikeus säilytettiin edelleen avio- ja tietyin ehdoin avopuolisoiden kesken.<sup>107</sup>

---

<sup>107</sup> Bonusten siirtyminen perintönä loppui, 1999.

## 5 BONUSJÄRJESTELMÄ VUOSINA 1990 - 2007

### 5.1 Bonusjärjestelmä 1990-luvulla

Vuoden 1990 lopussa liikennevakuutusyhtiöt esittivät sosiaali- ja terveysministeriölle bonustaulukon muuttamista vuoden 1991 alusta lukien. Eesityksen mukaan korkein bonusprosentti nousi 70 prosenttiin, ja sen saivat edellisenä vuonna 60 prosentin omaavat vakuutuksenottajat. Lisämaksuluokat hävisivät kokonaan. Eesityksen mukaan siirtyminen uuteen bonusjärjestelmään toteutettiin siten, että muutosta edeltävä bonus sijoitettiin sitä maksultaan lähinnä vastaavaan uuteen bonusluokkaan.<sup>108</sup> Muutoksen jälkeen bonustaulukko näytti seuraavalta:

TAULUKKO 2 Bonusluokitus 1990-luvulla

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

<sup>109</sup>

<sup>108</sup> Liikennevakuutukseen uusi bonusasteikko, 1990.

<sup>109</sup> STM:n määräys 1/411/95.

Uusi vakuutus sijoitettiin bonusluokkaan U. Jos ajoneuvo oli vakuutuskauden aikana liikenteessä vähintään 6 kuukautta, eikä bonukseen vaikuttavia korvattavia vahinkoja ollut, siirtyi bonus seuraavan vakuutuskauden alussa yhtä bonusluokkaa korkeammalle. Vahingon johdosta bonus aleni pääsääntöisesti 20 prosenttiyksikköä. Bonusluokituksen alkupäässä vahinko ei aiheuttanut lisämaksuluokkien puuttuessa bonusprosentin alentumista, vaan bonuksen kasvaminen ainoastaan hidastui (katso liite 2).<sup>110</sup> Bonusluokkataulukko säilyi yllä esitetyn kaltaisena seuraavat yli kymmenen vuotta aina poistamiseensa asti vuonna 2003<sup>111</sup>.

## 5.2 Kuljettajakohtainen liikennevakuutus

Kuljettajakohtaisesta liikennevakuutuksesta löytyy tietoa jo vuoden 1966 Vakuutussanomien artikkelissa, jossa kerrotaan ruotsalaisen johtajan Kööpenhaminan 18. pohjoismaisessa vahinko- ja tapaturmakongressissa pitämästä esitelmästä<sup>112</sup>. Uudestaan kuljettajakohtaista liikennevakuutusta mietittiin eri kokoonpanoilla 1970-luvulla. Tällöin päädyttiin kuitenkin siihen, että tällainen vakuutusjärjestelmä olisi hoidon ja valvonnan kannalta ollut vaikeasti toteutettava. Myös vahinkoriskiä vastaavan tariffiluokituksen löytämistä pidettiin kuljettajakohtaisessa vakuutusjärjestelmässä erityisen ongelmallisena. Esille tuli myös se, että vastaavaan tulokseen eli kuljettajaan kohdistuvaan taloudelliseen seuraamukseen, olisi päästy kuljettajakohtaisella omavastuujärjestelmällä.<sup>113</sup> Seuraavan kerran kuljettajakohtainen liikennevakuutus herätti enemmän keskustelua vuonna 1997, kun Sampo uudisti liikennevakuutuksensa hinnoittelua siten, että se pelkkien ajoneuvo- ja käyttökuntatietojen lisäksi perustui myös muun muassa ajoneuvon haltijan ikään<sup>114</sup>.

Vuonna 2005 kuljettajakohtainen liikennevakuutus nousi jälleen otsikoihin, kun kansanedustaja Vahasalo esitti, että tieturvallisuuden edistämiseksi Suomessa olisi siirrytty ajoneuvo-kohtaisesta liikennevakuutuksesta kuljettajakohtaiseen vakuutukseen.

---

<sup>110</sup> STM:n määräys 1/411/95.

<sup>111</sup> EU vaatii Suomea luopumaan autojen pakollisista vakuutusbonuksista, 2001.

<sup>112</sup> Onko kuljettajanvakuutus tulevaisuuden liikennevakuutus, 1965.

<sup>113</sup> Karppinen 1984, 24 – 25.

<sup>114</sup> Kuljettajan ikä ja osoite autovakuutuksen perusteita, 1997.

Iltalehden artikkelissa, jossa ehdotusta pohdittiin, todettiin, että liikennevakuutus ei ollut puhtaasti ajoneuvoikohtainen, vaan se oli vakuutuksenottajakohtainen, joka oli kytketty tiettyyn ajoneuvoon. Vakuutuksenottajan vaihtaessa vakuutusyhtiötä tai autoa, maksuun vaikuttava vahinkohistoria siirtyi hänen mukanaan. Ajoneuvoon sidottu liikennevakuutus myös helpotti artikkelin mukaan vakuuttamisen valvontaa, koska ajoneuvon liikennevakuutus oli tarkastettavissa esimerkiksi vuosikatsastusten yhteydessä. Artikkelin mukaan liikennevakuutus silloisessakin muodossaan edisti liikenneturvallisuutta, koska lakikin edellytti, että vahingottomuus ja korvatut vahingot näkyivät vakuutusmaksussa.<sup>115</sup> Yhden näkökulman kuljettajakohtaiseen liikennevakuutukseen esitti myös Liikenneturvan entinen toimitusjohtaja Mikkonen vuonna 2006. Mikkonen esitti, että ikääntyvän kuljettajan olisi ollut mahdollista luopua ajo-oikeudestaan ja lunastaa itselleen henkilökohtaiset bonukset joko rahana tai esimerkiksi taksiseteleinä.<sup>116</sup>

### 5.3 Kilpailu ja bonusjärjestelmä

Bonusjärjestelmän vaikutus vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun herätti paljon keskustelua 1990-luvun puolivälistä eteenpäin. Syynä oli Euroopan komission kiinnostuminen Suomen lakisääteisestä bonusjärjestelmästä ja sen vaikutuksesta yhtiöiden väliseen kilpailuun<sup>117</sup>. Komission ensimmäisen yhteydenoton aikoihin myös Kilpailuvirasto esitti pakollisen bonusjärjestelmän poistamista liikennevakuutuksesta<sup>118</sup>. Vakuutussanomien artikkelissa vuonna 1997 muun muassa Liikennevakuutuskeskuksen<sup>119</sup> toimitusjohtaja Ajo kommentoi bonusjärjestelmää yhtiöiden välisen kilpailun kannalta. Ajon mukaan yhtenäinen bonusjärjestelmä mahdollisti ja helpotti vakuutusten hintavertailua eri yhtiöiden välillä, ja siten bonusjärjestelmän olemassaolo oli perusteltavissa muun muassa kuluttajansuojalla. Ajon mukaan liikennevakuutukseen kuului sisältyä jonkinlainen bonusjärjestelmä, koska ilman järjestelmää yksilöllisen vahinkokehityksen huomioimisesta ei olisi ollut takeita. Kaikille yhtiöille yhtenäisellä

---

<sup>115</sup> Kuljettajakohtainen liikennevakuutus ei toimi, 2005.

<sup>116</sup> Henkilökohtainen liikennevakuutus herättelisi kuljettajaa vastuuseen, 2006.

<sup>117</sup> Perusteltu lausunto 1996/2137, 2001.

<sup>118</sup> Aloite 29.8.1996.

<sup>119</sup> Liikennevakuutusyhdistys oli muuttanut nimensä Liikennevakuutuskeskukseksi (LVK).



bonusjärjestelmällä saavutettiin Ajon mukaan ne edut, joita bonusjärjestelmällä oli saavutettavissa. Artikkelin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa sosiaali- ja terveysministeriölle todettiin puolestaan, että bonusjärjestelmä esti kuluttajan kannalta sellaisen epäterveen ilmiön, jossa vakuutusyhtiö olisi voinut jättää huomiotta vakuutuksenottajan aiemman vahinkokehityksen vakuutusmaksua määritellessään. Bonusjärjestelmän ansiosta vakuutuksenottajat olivat siten tasavertaisessa asemassa vakuutusyhtiöihin nähden.<sup>120</sup>

### **5.3.1 Kilpailuviraston aloite bonusjärjestelmän poistamisesta**

Vuonna 1996 Kilpailuvirasto teki bonusjärjestelmän poistamisesta sosiaali- ja terveysministeriölle aloitteen, joka oli seurausta Suomen Harrasteajoneuvoliiton toimenpidepyynnöstä. Aloitteessaan Kilpailuvirasto totesi, että bonusjärjestelmän avulla vakuutusyhtiöt pystyivät ottamaan huomioon yksittäisen ajoneuvon aiheuttaman riskin. Järjestelmä mahdollisti myös vakuutusmaksun alentamisen vahingottomien vuosien jälkeen ja toisaalta vahinkoja aiheuttaneiden vakuutuksenottajien maksujen korottamisen. Näiden syiden takia Kilpailuvirasto katsoi, että bonusjärjestelmän oli keskeinen lopulliseen vakuutusmaksuun vaikuttava tekijä.<sup>121</sup>

Sosiaali- ja terveysministeriön antamat bonusjärjestelmää koskevat ehdottomat määräykset estivät Kilpailuviraston mukaan kilpailun yksityistalouksille myönnettävien liikennevakuutusten bonuksilla. Mikäli bonusjärjestelmää ei olisi määrätty yhtenäiseksi, olisi vakuutusyhtiöillä ollut viraston näkemyksen mukaan mahdollisuus oman taloudellisen tilanteensa ja myöntämiensä vakuutusten aiheuttamien riskien sallimissa rajoissa tarjota vakuutuksenottajille maksualennuksia vahingottomista vuosista. Kilpailuvirasto katsoi, että bonusjärjestelmä vaikutti osaltaan lopulliseen vakuutusmaksuun, ja siksi pakollisen bonusjärjestelmän voitiin olettaa yhtenäistävän liikennevakuutuksen hintoja ja siten vähentävän kilpailua liikennevakuutusmarkkinoilla.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä uhattuna, 1997.

<sup>121</sup> Aloite 29.8.1996.

<sup>122</sup> *ibid.*

Kilpailuviraston käsityksen mukaan bonuksia koskevia ehdottomia määräyksiä ei voitu oikeuttaa sosiaali- ja terveysministeriön esittämällä perusteilla kuluttajien suojelemisesta ja mahdollisuudella siirtää bonusoikeus tarvittaessa yhtiöstä toiseen. Näiden seikkojen varmistamiseksi olisi riittänyt vähemminkin pakottava järjestelmä. Myöskään hintavertailujen helpottuminen ei ollut viraston mielestä riittävä peruste ylläpitää hintakilpailua vähentävää järjestelmää. Aloitteessaan Kilpailuvirasto katsoi, että kuluttajat olisivat hyötäneet sellaisesta bonusjärjestelmästä, jota soveltaessaan vakuutusyhtiöt olisivat voineet ottaa joustavasti huomioon sekä oman taloudellisen tilanteensa että yksittäisen asiakkaansa vahinkokehityksen. Lausuntonsa pohjalta Kilpailuvirasto esitti, että sosiaali- ja terveysministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin bonusjärjestelmää koskevien määräysten kilpailua rajoittavien vaikutusten poistamiseksi.<sup>123</sup> Viraston aloite ei aiheuttanut ministeriössä toimenpiteitä.

### **5.3.2 Euroopan komission perusteltu lausunto bonusjärjestelmästä**

Suomi kävi säännöllistä kirjeenvaihtoa Euroopan komission kanssa liikennevakuutuksen lakisääteisestä bonusjärjestelmästä vuosina 1996 - 2001. Tässä työssä keskitytään lähemmin kirjeenvaihdon lopputulemaan eli Euroopan komission antamaan perusteltuun lausuntoon, jonka pohjalta Suomi päätti tehdä muutoksia liikennevakuutuksen bonuksia käsittelevään lainsäädäntöönsä vuonna 2002.<sup>124</sup> Perustellussa lausunnossaan komissio katsoi, että pitämällä voimassa lakisääteisen bonusjärjestelmänsä Suomi rikkoi hinnoitteluvapauden periaatetta sekä järjestelmällisesti tai ennakkoon toteutettavan maksuihin ja sopimuksiin kohdistuvan valvonnan poistamisen periaatetta. Kantaansa komissio perusteli muun muassa seuraavassa esitellyin näkemyksin, joissa oli otettu kantaa Suomen viranomaisten aiemmissa vastineissaan esittämiin perusteluihin.<sup>125</sup>

Komissio totesi, että vakuutusdirektiiveillä säädetyllä järjestelmällä pyrittiin vapauttamaan vakuutusmarkkinat ottamalla käyttöön yhden eurooppalaisen toimiluvan järjestelmä sekä takaamalla palvelujen tarjoamisen vapaus ja sijoittautumisvapaus. Suomen lakisääteinen bonusjärjestelmä rikkoi komission näkemyksen mukaan

---

<sup>123</sup> Aloite 29.8.1996.

<sup>124</sup> Perusteltu lausunto 1996/2137, 2001.

direktiivin säännöksillä taattua hinnoitteluvapautta. Hinnoitteluvapauden periaatteen mukaan vakuutusyhtiön oli voitava määritellä vakuutusmaksut vapaasti markkinatilanteen mukaan, eivätkä kansalliset valvontaviranomaiset saaneet niitä enää valvoa. Komissio ei sinänsä vastustanut jäsenvaltioiden mahdollisuutta yhtenäisen bonusjärjestelmän käyttöönottoon, mutta tällainen järjestelmä ei saanut komission mukaan sisältää pakollisia hinnoittelusäännöksiä, jotka automaattisesti vaikuttivat hintoihin.<sup>126</sup>

Suomen lakisääteisen bonusjärjestelmän komissio katsoi olevan hinnoitteluvapauden periaatteen vastainen, koska bonusjärjestelmän sisältämä maksutaulusto esti vakuutusyhtiöitä vaikuttamasta vapaasti vakuutusmaksujen kehitykseen. Maksutauluston säännöt olivat tarkat ja yksityiskohtaiset, eikä Suomessa toimivilla vakuutuksenantajilla ollut oikeutta käyttää muita alennus- tai korotusperiaatteita. Komissio katsoi, että vakuutusyhtiöiden vapaus päättää liikennevakuutuksen perusmaksun suuruudesta ei ollut todellinen, koska sekä vakuutusmaksujen kehityksperusteet että kehitysprosentit olivat ennalta määritellyt. Lakisääteisen bonusjärjestelmän katsottiin siten olevan vakuutustekniseltä kannalta hinnoittelusäännös.<sup>127</sup>

Suomen hallitus oli perustellut bonusjärjestelmäänsä kirjeenvaihdon aikana muun muassa yleiseen etuun liittyvillä pakottavilla syillä, joiden tarkoituksena oli suojella kuluttajia ja ehkäistä liikenneonnettomuuksia. Komissio kuitenkin katsoi, että hinnoitteluvapaus on direktiivin keskeisiä periaatteita, ja siksi jäsenvaltiot eivät voineet vedota yleiseen etuun liittyviin pakottaviin syihin perustellessaan hinnoittelusäännöksiä sisältävän kansallisen toimenpiteen soveltamista. Suomi oli katsonut bonusjärjestelmän helpottavan vakuutuksenottajan siirtymistä vakuutusyhtiöstä toiseen ja takaavan riskin tasapuolisuuden. Komission näkemys puolestaan oli se, että muillakin menetelmillä voitiin päästä kuluttajien suojelun kannalta samaan tulokseen hintapolitiikkaan vaikuttamatta. Komissio ei myöskään hyväksynyt Suomen näkemystä siitä, että maksutaulustolla olisi varoittava vaikutus huonoihin kuljettajiin, ja että se olisi kannustanut noudattamaan liikenneturvallisuuteen liittyviä sääntöjä rankaisemalla

---

<sup>125</sup> Perusteltu lausunto 1996/2137, 2001, 1.

<sup>126</sup> *ibid*, 5.

<sup>127</sup> *ibid*, 6 – 7.

raskaasti vahinkoja aiheuttavia kuljettajia. Päinvastoin komission näkemys oli, että luonteensa vuoksi bonusjärjestelmä lähinnä kannusti vakuutuksenottajia petokseen, sillä heitä kannustettiin joko ajamaan ajoneuvoja, joihin ei sovellettu maksutaulustoa (esim. työsuhdeajoneuvot) tai jättämään ilmoittamatta aiheuttamistaan liikenneonnettomuuksista välttääkseen maksunkorotukset. Bonusjärjestelmä olisi siis voinut vähentää vahinkoilmoitusten määrää, vaikka vahinkojen määrä ei olisikaan vähentynyt.<sup>128</sup>

Suomen hallitus oli aiemmissa kirjeissään todennut, että yhtenäiset, avoimet ja helposti ymmärrettävät bonussäännöt helpottivat hintavertailua ja edistivät vakuutusyhtiöiden välistä avointa kilpailua. Komissio kuitenkin katsoi, että kilpailu varmistettiin paremmin, jos vakuutuksenantajat pystyivät vapaasti eriyttää hintojaan perusmaksun lisäksi myös maksun kehityksen osalta. Eriyttäminen ei komission mukaan välttämättä merkinnyt avoimuuden puuttumista, vaan eriyttäminen voitiin yhdistää kuluttajille suuntautuvaan riittävään tiedottamiseen.<sup>129</sup>

### 5.3.3 Vuoden 2002 bonusasetus

Komission antaman perustellun lausunnon pohjalta EU-ministerivaliokunta päätti oikeudellisen arvioinnin perusteella joulukuussa 2001, että Suomi ei lähtenyt puolustamaan bonusjärjestelmäänsä EU:n tuomioistuimeen<sup>130</sup>. Kesäkuussa 2002 sosiaali- ja terveysministeriö antoi uuden bonusasetuksen, joka sisälsi edellisten määräysten lailla bonusluokkataulukon. Aivan kuten edellisissäkin liikennevakuutuksen bonusjärjestelmää koskevissa määräyksissä, myös uudessa asetuksessa todettiin, että vakuutusyhtiöllä tulee olla bonusluokkataulukko, josta ilmenee se, miten vakuutuksenottajan vakuutus sijoitetaan bonusluokkataulukon sekä se, miten vahingottomat vuodet ja vahingot vaikuttavat vakuutusmaksuun.<sup>131</sup>

---

<sup>128</sup> Perusteltu lausunto 1996/2137 2001, 7 – 10.

<sup>129</sup> *ibid*, 10.

<sup>130</sup> Yhteiset bonukset poistuvat pakollisesta liikennevakuutuksesta, 2001.

<sup>131</sup> STM:n asetus 512/2002.

Asetuksessa todettiin edeltäjistään poiketen kuitenkin, että bonusluokkataulukon asemesta yhtiö voi käyttää myös jotain vastaavaa säännöstöä, jos vahingottomien vuosien ja vahinkojen vaikutus vakuutusmaksuun käy siitä selkeästi ilmi<sup>132</sup>. Asetus astui voimaan 1.5.2003. Tällä lisäyksellä ministeriö varmisti, että vakuutusyhtiöt voivat kilpailla vapaasti myös hinnanmuutosjärjestelmän osalta<sup>133</sup>. Komission vaatimuksesta huolimatta Ranska ja Luxemburg eivät olleet omalta osaltaan valmiit muuttamaan omia bonusjärjestelmiään, ja molemmat maat vastasivatkin EU:n tuomioistuimessa komission nostamaan kanteeseen. Eurooppalaisista bonusjärjestelmistä juuri Ranskan järjestelmä oli lähinnä suomalaista bonusjärjestelmää<sup>134</sup>.

#### **5.3.4 EY:n tuomioistuimen ratkaisut bonusjärjestelmistä**

Koska Luxemburg ja Ranska eivät komission vaatimuksesta huolimatta muuttaneet omia lakisäätteisiä bonusjärjestelmiään, nosti komissio yhteisöjen tuomioistuimessa molempia maita vastaan kanteen 30.9.2002. Peruseriaatteiltaan Luxemburgin ja Ranskan bonusjärjestelmät vastasivat Suomen lakisäätteistä bonusjärjestelmää yksityiskohtaisine ja velvoittavine korotus- ja alennusprosentteineen. Myös komission perustelut järjestelmien poistamiseksi olivat yhteneväisiä Suomelle esitettyjen perustelujen kanssa. Tuomioistuin antoi molemmista kanteista tuomionsa 7.9.2004.<sup>135</sup>

Tuomioistuin totesi, että yhteisön lainsäätäjän tarkoitus oli ollut taata hinnoitteluvapauden periaate myös pakollisissa vahinkovakuutuksissa. Tuomioistuimen mukaan maiden järjestelmät vaikuttivat vakuutusmaksun kehitykseen, mutta tästä ei kuitenkaan seurannut se, että valtiot olisivat välittömästi vahvistaneet maksuperusteet, sillä vakuutuksenantajat olivat edelleen vapaita päättämään perusmaksujen suuruudesta. Näin ollen maiden bonusjärjestelmiä ei tuomioistuimen kannan mukaan voitu rinnastaa hinnoitteluvapauden periaatteen vastaiseen maksuperusteiden hyväksymisjärjestelmään. Tuomion mukaan ei myöskään voitu olettaa, että unionin alueella vakuutusten

---

<sup>132</sup> STM:n asetus 512/2002, 2 §.

<sup>133</sup> Bonusjärjestelmän purkaminen liikennevakuutuksissa mutkistui, 2002

<sup>134</sup> EU uhkaa kaataa liikennevakuutuksen pakollisen bonusjärjestelmän, 2001.

<sup>135</sup> Yhteisöjen tuomioistuimen tuomiot asioissa C-346/02 ja C-347/02.

maksuperusteala olisi täysin yhdenmukaistettu siten, että minkäänlainen kansallinen, maksuperusteisiin vaikuttava toimenpide ei olisi mahdollinen.<sup>136</sup>

Edellä esiteltyin perusteluin yhteisöjen tuomioistuin totesi, että hinnoitteluvapauden sekä maksuperusteiden ja vakuutus sopimusten ennakkollisen tai järjestelmällisen valvonnan poistamisen periaatteiden loukkaamisen osalta komission molempia maita vastaan nostamat kanteet oli hylättävä.<sup>137</sup> Luxemburg ja Ranska olivat siten oikeutettuja edelleen pitämään voimassa lakisääteiset bonusjärjestelmänsä. Todennäköisesti tuomioistuin oli päätenyt samanlaiseen ratkaisuun, jos Suomi ei olisi komission vaatimuksesta purkanut lakisääteistä bonusjärjestelmänsä ja olisi vastannut asiasta yhteisöjen tuomioistuimessa.

#### **5.4 Yhtiökohtaiset bonusjärjestelmät**

Saksassa ja Ruotsissa bonusjärjestelmät uudistettiin 1990-luvulla. Saksassa yhtiöt säilyttivät järjestelmänsä lähes ennallaan, mutta Ruotsissa uudistus aiheutti kovaa kilpailua yhtiöiden välillä. Kilpailu jopa ajoi liikennevakuutukset kannattavuuskriisiin ja aiheutti liikennevakuutusmaksujen korotuksia. Taloussanomien vuoden 2003 artikkelin mukaan suomalaiset vakuutusyhtiöt olivat aloittaneet kilpailun bonuksilla kuitenkin varovaisesti. Artikkelin mukaan bonusjärjestelmät olivat eri yhtiöissä lähes samanlaiset, ja liikennevakuutusten hinnoittelukin oli hyvin yhtenäistä. Suurimmat muutokset lehden mukaan näkyivät moottoripyöräilijöille ja vakuutuksenottajille, jotka maksoivat vakuutusmaksua vain osasta vuotta. Yhtiöiden välille oli nimittäin tullut muutoksia siihen, kuinka monta käyttöpäivää ajoneuvolla piti vakuutusvuoden aikana olla, jotta bonus olisi noussut. Jotkut yhtiöt olivat myös nostaneet maksimibonuksen 70 prosentista 75 prosenttiin. Taloussanomien viidelle Suomen suurimmalle vakuutusyhtiölle (If, Tapiola, Pohjola, Lähivakuutus ja Fennia) tekemän kyselyn mukaan, kaikki yhtiöt antoivat kyselyssä kahdeksan vuoden kolarittomasta historiasta bonuksia 45 prosenttia.<sup>138</sup>

---

<sup>136</sup> Yhteisöjen tuomioistuimen tuomiot asioissa C-346/02 ja C-347/02.

<sup>137</sup> *ibid.*

<sup>138</sup> Liikennevakuuttajat kilpailevat varovasti, 2003.

Bonusjärjestelmän vapautuminen kilpailulle aiheutti vakuutusyhtiöille muun muassa muutostarpeita yhtiöiden välisiin tietojärjestelmiin. Aikaisemmin vakuutuksenottajan vaihtaessa vakuutusyhtiötä, oli uusi yhtiö tarvinnut vanhasta yhtiöstä tietoonsa ainoastaan vakuutuksenottajan bonusprosentin. Lakimuutoksen jälkeen uusi yhtiö tarvitsi kuitenkin laajemmin tietoonsa vakuutuksenottajan koko vahinkohistorian. Tämä johtui siitä, että uusi yhtiö laski oman bonusjärjestelmänsä mukaisesti sen bonusprosentin, johon vakuutuksenottaja oli oikeutettu vahinkohistoriansa perusteella, eikä enää automaattisesti antanut vakuutuksenottajalle samaa bonusprosenttia, joka edellisessä yhtiössä hänellä oli ollut.<sup>139</sup>

Henkilöautojen ja moottoripyörien välisten bonussiirtojen kieltäminen vuonna 2003 vaikutti vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmien kehittämistyöhön. Aiemmin bonuksia oli yleisesti siirretty kesäksi käyttöönotettavaan moottoripyöriin niiden henkilöautoja huomattavasti korkeampien perusmaksujen takia. Vuonna 2003 vakuutuksenottajien oli päätettävää kumpaan ajoneuvoon bonukset lopullisesti siirrettiin. Vakuutusyhtiöt alkoivat tehdä muutoksia moottoripyörien bonusjärjestelmiin, jotta mahdollisesti bonuksettomaksi jääneiden moottoripyörien vakuuttaminen olisi tullut vakuutuksenottajille edullisemmaksi. Vakuutusyhtiöistä suurin osa alkoi esimerkiksi myöntää moottoripyörille 20 prosentin lähtöbonuksia ja lyhensivät bonuksen kasvamiseen vaadittavaa vuotuista käyttöaikaa aina 90 vuorokauteen asti.<sup>140</sup> Seuraavassa on tutkittu neljän suomalaisen liikennevakuutusyhtiön henkilöautoille ja moottoripyörille soveltamia bonusjärjestelmiä sellaisina, kuin ne olivat voimassa maaliskuussa vuonna 2008. Yhtiöt olivat vuonna 2006 markkinaosuudeltaan Suomen neljä suurinta vahinkovakuuttajaa, kattaen yhteensä 82,9 prosenttia Suomen vahinkovakuuttamisesta<sup>141</sup>.

---

<sup>139</sup> Liikennevakuuttajat kilpailevat varovasti, 2003.

<sup>140</sup> Viimeinen tilaisuus siirtää auton bonukset moottoripyörään, 2003.

<sup>141</sup> Vahinkovakuutuksen markkinaosuudet 2006.

### 5.4.1 Fennia

Vakuutusyhtiö Fennian henkilöautojen bonustaulukko on edelleen samanlainen kuin kaikilla vakuutusyhtiöillä oli Suomessa 1990-luvulla (katso luku 5.1). Myös bonusluokan muutos vakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta on pysynyt muuttumattomana (katso liite 2). Uusi vakuutus sijoitetaan bonusluokkaan U ja käyttöpäiviä bonusluokan nousemiseksi vaaditaan 120. Moottoripyörän bonusjärjestelmä vastaa pääosin henkilöauton bonusjärjestelmää. Ainoina eroina on uuden vakuutuksen sijoittaminen bonusluokkaan 3 (20 prosentin bonus) sekä 90 käyttöpäivän vaatimus bonuksen nousemiseksi.<sup>142</sup>

### 5.4.2 If

Vakuutusyhtiö Ifin henkilöautojen bonustaulukko on vuoden 2008 alusta sovellettavien liikennevakuutusehtojen mukaan edelleen samanlainen kuin kaikilla vakuutusyhtiöillä Suomessa 1990-luvulla (katso luku 5.1) ja siten vastaava Fennian kanssa. Myös bonusluokan muutos vakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta on pysynyt muuttumattomana (katso liite 2). Uusi vakuutus sijoitetaan bonusluokkaan U. Tapauksissa, joissa vakuutuksenottaja ei halua siirtää vakuutukselle olemassa olevaa vahinkohistoriaansa, sijoitetaan vakuutus bonusluokkaan M. Bonuksen nousemiseen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen vaaditaan enää 140 käyttöpäivää entisen 180 käyttöpäivän asemesta. Moottoripyörä osalta muutosta 1990-luvun bonusjärjestelmään on puolestaan hieman enemmän, mutta ei laisinkaan verrattuna vastaavaan Fennian järjestelmään. Uusi moottoripyörävakuutus nimittäin sijoitetaan bonusluokkaan 3 eli asiakas saa 20 prosentin lähtöbonuksen. Käyttöpäiviä moottoripyörän osalta vaaditaan 90, jotta bonus seuraavan vakuutuskauden alussa nousee.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> Fennian liikennevakuutusehdot 1.1.2005, kohdat 8.3, 8.5 ja liite.

<sup>143</sup> Ifin liikennevakuutusehdot 1.1.2008, 61.



### 5.4.3 Pohjola

Fennian ja Ifin tavoin myös Pohjolan bonusjärjestelmä on bonusluokkataulukon ja vahinkojen bonusvaikutuksen osalta säilynyt muuttumattomana lakisääteisen bonusjärjestelmän lakkauttamisen jälkeen. Pohjolassa henkilöauton uusi vakuutus sijoitetaan bonusluokkaan U. Pohjolan liikennevakuutusehtojen mukaan vakuutus sijoitetaan bonusluokkaa M, jos vakuutuksenottaja ei anna lupaa vahinkohistoriansa siirtoon toisesta yhtiöstä Pohjolaan. Jotta vakuutus siirtyy vahingottoman vakuutuskauden jälkeen korkeampaan bonusluokkaan, täytyy henkilöautolla on Pohjolassa käyttöpäiviä 180. Moottoripyörien liikennevakuutuksissa uusi vakuutus sijoitetaan bonusluokkaan 3 (20 prosenttia), ja bonus siirtyy seuraavaan bonusluokkaan vahingottoman vakuutuskauden jälkeen, jos kaudella on käyttöpäiviä on ollut vähintään 90. Poikkeuksen moottoripyörissä Pohjolassa muodostaa vuodenaikahinnoitteluun perustuva Autoturvasopimus, jossa bonusluokan kohoaminen edellyttää 180 käyttöpäivää.<sup>144</sup>

### 5.4.4 Tapiola

Kuten edellä esitetyissä vakuutusyhtiöissä, myös Tapiolassa henkilöautojen bonusjärjestelmä vastaa bonusluokkataulukon osalta 1990-luvulla käytössä ollutta järjestelmää. Uusi vakuutus sijoitetaan luokkaan U, vaikka asiasta ei ehdoissa olekaan selkeää mainintaa. Jos vakuutuksenottaja ei anna suostumusta vanhan vahinkohistorian siirtämiseen uuteen vakuutukseen, sijoitetaan vakuutus bonusluokkaan U. Käyttöpäiviä bonuksen nousemiseksi vaaditaan vähintään 180.<sup>145</sup>

Moottoripyörien osalta Tapiolan bonusjärjestelmä on muuttunut eniten tutkituista neljästä vakuutusyhtiöstä verrattuna 1990-luvun tilanteeseen. Kuten muissakin yllä esitellyissä yhtiöissä, myös Tapiolassa uusi moottoripyörävakuutus sijoitetaan bonusluokkaan, jota vastaa 20 prosentin bonus. Jos vakuutuksenottaja ei anna suostumustaan vahinkohistoriansa selvittämiseen, sijoitetaan vakuutus 0 prosentin

---

<sup>144</sup> Pohjolan yleiset liikennevakuutusehdot 24.10.2005, 2 – 3.

<sup>145</sup> Tapiolan liikennevakuutusehdot, 1.11.2007, 3 – 5.

bonusluokkaan. Tapiolassa moottoripyörän bonus nousee vahingottoman vakuutuskauden jälkeen käyttöpäivien lukumäärästä riippuen taulukon 3 mukaisesti.<sup>146</sup>

TAULUKKO 3 Moottoripyörien bonusten nouseminen

<b>Käyttöpäivien lukumäärä</b>	<b>Bonuksen kasvu, %-yksikköä</b>
alle 90 vrk	0
90 - 119 vrk	3
120 - 139 vrk	5
vähintään 140 vrk	10

<sup>147</sup>

Taulukon mukaisesti bonus nousee 0 – 10 prosenttiyksikkö. Kuten henkilöautoilla, myös moottoripyörillä bonuksen suuruus voi vaihdella nollan ja 70 prosentin välillä. Vahingon johdosta moottoripyörän bonus laskee siten, että samalla vakuutuskaudella korvattu yksi vahinko laskee bonusta 20, kaksi vahinkoa 40, kolme vahinkoa 60 ja 4 vahinkoa 70 prosenttiyksikköä. Bonus ei kuitenkaan laske alle 0 prosentin eli bonusjärjestelmässä ei ole lisämaksuluokkia.<sup>148</sup>

## 5.5 Liikennevakuutuslainsäädännön uudistus 2000-luvulla

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti vuonna 2004 työryhmän, jonka tavoitteena oli valmistella liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta. Työryhmä pyrki liikennevakuutuslainsäädännön selkeyttämiseen ja ajanmukaistamiseen, ottaen samalla huomioon Euroopan yhteisön vaatimukset sekä liikennevakuutuksen kansalliset erityistarpeet. Työryhmän ehdotukset julkistettiin tammikuussa vuonna 2008.<sup>149</sup> Työryhmän mietintö piti toimeksiantonsa mukaisesti sisällään ehdotuksia koko liikennevakuutuslainsäädännön uudistamisesta. Bonusjärjestelmän osalta työryhmä ehdotti järjestelmän säilyttämistä ja sitä kautta vakuutusmaksujen määräytymistä siten, että ne yleensä olisivat olleet korkeammat sellaisissa vakuutuksissa, joista oli jouduttu

<sup>146</sup> Tapiolan liikennevakuutusehdot, 1.11.2007, 6 - 7.

<sup>147</sup> *ibid*, 7.

<sup>148</sup> *ibid*, 7 - 8.

<sup>149</sup> Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:74, kuvailulehti.

suorittamaan korvausta. Perusteluksi bonusjärjestelmän säilyttämiseksi työryhmä esitti sen, että säännösten katsottiin niitä vuonna 2002 uudistettaessa mahdollistavan vapaan kilpailun ja vakuutusnottajien yhdenmukaisen kohtelun. Työryhmä toi kuitenkin esille myös näkemyksen, jonka mukaan bonusjärjestelmän liikenneturvallisuutta edistävät perustelut voitiin kyseenalaistaa, ja siten järjestelmästä ei olisi ollut tarve säätää lailla.<sup>150</sup>

Työryhmä ehdotti vakuutusmaksusta säädettävän uuden liikennevakuutuslain 11 §:ssä. Pykälässä mainittiin voimassa olevaa lakia vastaavasti muun muassa siitä, että maksujen tuli olla yleensä suuremmat niissä vakuutuksissa, joista oli suoritettu korvausta kuin sellaisissa vakuutuksissa, joista korvausta ei ollut suoritettu. Työryhmän näkemyksen mukaan vakuutusyhtiöiden oli maksuperusteissaan erikseen yksilöitävä miten vahingottomat vuodet ja korvatut vahingot vaikuttivat vakuutusmaksuun. Vakuutusyhtiön oli myös otettava kantaa siihen, miten vahinkohistoriaton vakuutus hinnoiteltiin. Vahinkohistorian avulla vakuutusyhtiön oli työryhmän arvion mukaan mahdollista huomioida hinnoittelussaan riskitekijöitä, joita oli mahdotonta tai liian raskasta mitata. Vahinkohistorian kun työryhmän mukaan voitiin olettaa pitkällä aikavälillä ilmentävän vakuutukseen liittyvää riskiä.<sup>151</sup> Vakuutusnottajan oikeudesta saada vakuutusyhtiöltä todistus omasta vahinkohistoriastaan oli säädetty työryhmän ehdotuksen mukaan 22 §:ssä. Samassa pykälässä oli säädetty myös vahinkohistorian siirto-oikeudesta laadultaan ja käytöltään samanlaiseen ajoneuvoon. Myös puolisoiden välinen siirto-oikeus olisi työryhmän näkemyksen mukaan säilytetty.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:74, 21 – 23.

<sup>151</sup> *ibid*, 37 – 38.

<sup>152</sup> *ibid*, 46 – 47.

## 6 YHTEENVETO

### 6.1 Muutokset bonusjärjestelmässä

Ensimmäisiä vakuutuksia autojen aiheuttamien vahinkojen varalle tarjottiin Suomessa 1920-luvun alussa, mutta lakisääteiseksi vakuuttaminen tuli vuonna 1925 liikennevakuutuslain myötä. Lain valmistelussa pohdittiin omavastuun sisällyttämistä lakiin, mutta sekä omavastuu että bonusjärjestelmä jäivät ensimmäisestä liikennevakuutuslaista puuttumaan. Todellisuudessa lakiin kuitenkin itsessään sisältyi eräänlainen omavastuu, koska osa korvauksista jäi auton omistajan omalle vastuulle lain määrätessä korvausvelvollisuuden laajemmaksi kuin vakuuttamisvelvollisuuden. Heti alusta lähtien oli liikennevakuutusyhtiöiden välillä kovaa kilpailua. Voimakkaasta kilpailusta huolimatta alalle perustettiin yhteistoimintajärjestö, jonka puitteissa tehtiin yhteistyötä esimerkiksi vakuutusehtojen ja -maksujen suhteen.

Ensimmäinen bonusjärjestelmän kaltainen, kaikkia liiton jäsenyhtiöitä sitova malli, oli vuonna 1930 aloitettu toisarvoisten vakuutuksenottajien ja väkijuomien kuljettajien rekisteröinti ja heidän vakuutusmaksujensa korottaminen sovitun mallin mukaisesti. Yhteistyöliiton esimerkkitariffeissa oli käytössä myös hyvitysjärjestelmä vahingottomista vuosista, jonka perusteella vakuutuksenottajan oli oikeutettu enintään 20 prosentin bonukseen. Liiton säännöt koskivat aluksi ainoastaan sen jäsenyhtiöitä, mutta vuoden 1938 autovastuulain tullessa voimaan kaikkien liikennevakuuttajien tuli lain nojalla kuulua Liikennevakuutusyhdistykseen, joka sosiaaliministeriön kanssa määräsi kaikille yhtiöille yhtenäiset vakuutusmaksutariffit bonusjärjestelmineen. Lain nojalla otettiin käyttöön myös toimilupajärjestelmä. Näillä toimenpiteillä toivottiin olevan tervehdyttävä vaikutus yhtiöiden väliseen kilpailuun. Toimilupa määräsi muun muassa, että liikennevakuutuksesta, jonka johdosta ei tietynä aikana ollut suoritettu vahingonkorvausta, oli yhtiön annettava vakuutusmaksualennusta sen mukaan kuin sosiaaliministeriö siitä tarkemmin määräsi, kuitenkin enintään 50 prosenttia. Autovastuulaissa korvaus- ja vakuuttamisvelvollisuus olivat yhtenevät, eikä laki siten edeltäjänsä tapaan sisältänyt minkäänlaista omavastuusuutta. Omavastuulla

tunnustettiin mahdollisesti olevan vahinkoja estävä vaikutus, mutta autovastuulaissa samaan lopputulokseen haluttiin kuitenkin päästä siten, ettei vahingonkärsinyt joutunut heikompaan asemaan esimerkiksi vahingonaiheuttajan maksukyvyttömyyden vuoksi. Täten Suomeen syntyi ensimmäinen liikennevakuutuksen lakisääteinen bonusjärjestelmä.

Bonusjärjestelmän käytännön toteuttaminen aiheutti Liikennevakuutusyhdistyksessä erimielisyyksiä alalla pidempään toimineiden vakuutusyhtiöiden ja uusien tulokkaiden kesken. Kiistan kohteeksi nousi ehdotus siitä, että hyvitys laskettiin ainoastaan samassa vakuutusyhtiössä jatkuvan vakuutuksen maksusta. Lopulta sosiaaliministeriö määräsi, että uusi yhtiö oli oikeutettu antamaan vakuutuksenottajalle puolet siitä bonuksen määrästä, jonka vakuutuksenottaja oli vanhassa yhtiössään ansainnut. Uusien yhtiöiden tilannetta helpotti myös se, että kahden lain ylimenovaihetta silmällä pitäen oli tehty erikoisjärjestelyjä.

Sota-aikana tehtiin erikoisolosuhteiden seurauksena muutoksia myös bonusjärjestelmään. Sodan aikana useita ajoneuvoja otettiin sotilaskäyttöön, ja tästä syystä bonuksen voimassaoloaika ja bonuksen nousemiseksi vaadittavaa vähimmäiskäyttöaika muutettiin vakuutuksenottajan eduksi. Sodan jälkeen osa tehdyistä muutoksista kumottiin ja samalla rajoitettiin bonuksen siirtymäoikeutta eri ajoneuvolajien välillä. Sodan aikana ja sen jälkeen vakuutusosalalla keskusteltiin kiivaasti liikennevakuuttamisen sosialisoinnista. Varmaa tietoa sosialisoinnin vaikutuksesta bonusjärjestelmään ei ole, koska sosialisointia ei laajoista selvityksistä huolimatta koskaan toteutettu. Todennäköistä kuitenkin on, että liikennevakuuttamiseen perustavasti vaikuttanut muutos olisi aiheuttanut muutospaineita myös bonusjärjestelmään.

Vuonna 1959 vakuutusyhtiöiden välinen kilpailu koki muutoksen, kun päätettiin, että bonus säilyi vaihdosta huolimatta saman suuruisena kuin edellisessä yhtiössä. Samaan aikaan keskusteltiin myös niin sanotusta liukuvasta bonuksesta, jossa vakuutuksenottaja aloittaisi bonusten keräämisen bonusasteikon keskeltä. Eniten vakuutusosalalla 1950-luvulla puhutti kuitenkin uuden liikennevakuutuslain valmistelu. Uusi liikennevakuutuslaki astui voimaan vuonna 1960. Bonusjärjestelmää ei hallituksen esityksessä käsitelty laisinkaan, mutta laissa järjestelmä määriteltiin. Lain mukaan

liikennevakuutusmaksujen perusteet vahvistettiin siten, että maksu oli yleensä suurempi niistä vakuutuksista, joista oli jouduttu suorittamaan korvausta.

Vuonna 1960 Liikennevakuutusyhdistys asetti komitean tutkimaan liikennevakuutuksen bonuskysymystä. Komitea katsoi, että bonusjärjestelmä oli liikennevakuutuksen tariffirakenteessa keskeisessä asemassa, mutta totesi, että bonusjärjestelmän ongelmina olivat nopea siirtymisnopeus ja bonusasteikon epäoikeudenmukaisuus. Epäkohtien poistamiseksi komitea esitti bonusasteikon tihentämistä ja lisämaksuluokan käyttöönottoa. Komitean ehdotuksen mukaiset muutokset astuivat voimaan vuonna 1962. Uudet bonusluokat olivat 10, 20, 30, 40 ja 50 prosenttia, ja vahingon johdosta bonus aleni pääsääntöisesti 20 prosenttiyksikköä. Jos vakuutuksenottaja aiheutti vahingon ollessaan 0-bonusluokassa, joutui hän 20 prosentin lisämaksuluokkaan. Liikennevakuutusyhdistys alkoi myös tutkia mahdollisuutta palkita huomattavan kauan vahingoitta ajaneita vakuutuksenottajia lisäbonuksella

Liikennevakuutusyhdistys päätti ottaa vuoden 1967 alusta käyttöön niin sanotun mustan listan, jonka tavoitteena oli liikennevahinkoja aiheuttavien vakuutuksenottajien tarkka seuraaminen sekä vakuutusmaksukorotuksen kiertämismahdollisuuksien poistamiseksi että tulevia tutkimustarpeita varten. Vahinkohistoriatietoja siirreltiin yhtiöiden ja LVY:n välillä paperilla, kunnes 1980-luvun lopulla suurimmat liikennevakuutusyhtiöt päättivät kehittää yhteisen tietojärjestelmän vakuutuksenottajan bonustietojen välittämiseksi sähköisesti. Bonusjärjestelmän tehokkuutta mietittiin 1960-luvulla. Yhden näkemyksen mukaan bonuksen siirtymäsäännöt hankaloittivat bonusjärjestelmän hoitamista ja vähensivät sen tehokkuutta. Järjestelmän esitettiin olevan melko vähätehoinen ja kallis keino, ja sen käytön ensisijaisena perustana katsottiin olevan sen sisältämä epäsuora omavastuu. Varsinaista liikennevakuutuksen omavastuutakin pohdittiin samalla vuosikymmenellä valtioneuvosto asettamassa komiteassa. Komitea esitti ensimmäisessä osamietinnössään liikennevakuutuslain muuttamista siten, että omavastuiset liikennevakuutussopimukset olisivat tulleet mahdollisiksi. Toisessa osamietinnössään komitea katsoi kuitenkin, että edut omavastuisessa liikennevakuutuksessa eivät olisi olleet yhtä suuret kuin monessa muussa vakuutuslajissa. Komitea totesi myös, että liikennevakuutukseen sisältyi jo tietynlainen omavastuu bonusjärjestelmän muodossa, ja omavastuu ei olisi tarjonnut liikennevakuutuksessa sellaisia etuja, joiden avulla olisi päästy vallitsevaa tilannetta parempaan kokonaislopputulokseen. Komitean

kehotuksesta Liikennevakuutusyhdistyksessä perustettiin tariffirakennekomitea, jonka tehtävänä oli pohtia muun muassa omavastuujärjestelmän käyttöönottoa, bonusjärjestelmän kehittämistä sekä mahdollisen lisämaksujärjestelmän laajentamista.

1960-luvulla otettiin käyttöön täysraittiiden kuljettajien vakuutusmaksualennus. Alennus ei ollut osa bonusjärjestelmää, mutta bonusjärjestelmän tavoin sen tarkoituksena oli hyvittää vähemmän riskialttiita kuljettajia vakuutusmaksualennuksella. Bonuksesta eroten täysraittiusalennus annettiin etukäteen, eikä vakuutusnottajan tarvinnut omalla ajamisellaan osoittaa huolellista ajotapaansa; vaan riitti, että hän ja todistajat antoivat sanansa täysraittiuudesta. Erikoistariffi poistettiin vuosikymmenen lopulla. Vuonna 1970 otettiin käyttöön niin sanottu superbonus eli ylintä bonusluokkaa korotettiin 50 prosentista 60 prosenttiin. Superbonuksen lisäksi otettiin käyttöön toinen lisämaksuluokka. Muutoksen jälkeen bonusjärjestelmään sisältyi 120 ja 140 prosentin lisämaksuluokat. Kaksi vuotta myöhemmin lisämaksuluokkia lisättiin neljään kappaleeseen. Kuten bonusluokkiin, myös bonuksen vanhentumisaikoihin tehtiin muutoksia 1970-luvulla.

Bonusen siirtymäsääntöihin oltiin tehty muutoksia vuodesta 1948 lähtien. Vuonna 1968 bonusoikeiden siirtosääntöjä tiukennettiin siten, että bonus voitiin siirtää eri ajoneuvoluokkien välillä ainoastaan tietyin edellytyksin. Bonusoikeuden siirto perheenjäseneltä toiselle lakkautettiin vuonna 1999. Syynä muutokseen oli se, että bonusten siirtokäytännössä perheenjäsenien kesken bonusjärjestelmään liittynyt riskiajattelu oli menettänyt merkityksensä. Siirto-oikeus säilytettiin kuitenkin edelleen avio- ja tietyin ehdoin avopuolisoiden kesken.

Vuonna 1991 bonusjärjestelmä uudistettiin. Korkein bonusprosentti nousi 70 prosenttiin ja lisämaksuluokat hävisivät kokonaan. 1990-luvulla keskusteltiin myös kuljettajakohtaisesta liikennevakuutuksesta, mutta ehdottomasti eniten puhutti vakuutusalaa bonusjärjestelmän vaikutus vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun. Paitsi, että Kilpailuvirasto esitti pakollisen bonusjärjestelmän poistamista, myös Euroopan komissio kiinnostui Suomen lakisääteisestä bonusjärjestelmästä ja sen vaikutuksesta yhtiöiden väliseen kilpailuun. Komissio nimittäin katsoi, että lakisääteisellä bonusjärjestelmällään Suomi rikkoi muun muassa hinnoitteluvapauden periaatetta. Komission mielestä järjestelmä ei olisi saanut sisältää pakollisia hinnoittelusäännöksiä,

jotka automaattisesti vaikuttivat hintoihin. Suomen järjestelmä esti komission mukaan vakuutusyhtiöitä vaikuttamasta vapaasti vakuutusmaksujen kehitykseen, koska sekä vakuutusmaksujen kehityspäätökset että kehityspäätökset olivat ennalta määritellyt. Bonusjärjestelmän oli siten vakuutustekniseltä kannalta hinnoittelusäännös. Komissio ei yhtynyt mihinkään niistä Suomen viranomaisten esittämiin perusteluihin, joiden mukaan bonusjärjestelmä muun muassa suojelee kuluttajia, ehkäisi liikenneonnettomuuksia, helpotti vakuutusnottajan siirtymistä yhtiöstä toiseen ja edisti yhtiöiden välistä avointa kilpailua.

Lopulta vuonna 2003 astui Suomessa voimaan uusi asetus, jonka mukaan yhtiö pystyi bonusluokkataulukon asemesta käyttämään myös jotain vastaavaa säännöstöä, jos vahingottomien vuosien ja vahinkojen vaikutus vakuutusmaksuun kävi siitä selkeästi ilmi. Luxemburgin ja Ranskan bonusjärjestelmiä koskevat kiistat ratkaistiin Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa. Tuomioistuin asettui komission näkemystä vastaan ja maat olivat oikeutettuja säilyttämään omat lakisääteiset bonusjärjestelmänsä. Todennäköisesti tuomioistuin olisi päättänyt samanlaiseen ratkaisuun myös Suomen kohdalla.

Kun bonusjärjestelmä vapautettiin, aloittivat suomalaiset yhtiöt kilpailun bonuksilla varovasti. Suurimpia muutoksia tehtiin moottoripyörien bonusjärjestelmiin, koska bonussierrot henkilöautojen ja moottoripyörien välillä kiellettiin. Maaliskuussa vuonna 2008 Suomen neljän suurimman liikennevakuuttajan bonusjärjestelmissä yksityiskäyttöisille henkilöautoille ja moottoripyörille oli ainoastaan pieniä eroavaisuuksia. Henkilöautojen osalta erot liittyivät ainoastaan bonusnousun oikeuttavien käyttöpäivien määrärajoituksissa. Moottoripyörien osalta järjestelmät olivat identtiset lukuun ottamatta Pohjolan erikoissopimusasiakkaiden korkeampaa käyttöpäivävaatimusta ja Tapiolan bonusnousuprosenttien riippuvuutta käyttöpäivien lukumäärästä.

Liikennevakuuttamisen kehittäminen jatkuu edelleen, ja vuonna 2004 sosiaali- ja terveysministeriö asettikin työryhmän, jonka tavoitteena oli valmistella liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta. Bonusjärjestelmän osalta työryhmä ehdotti järjestelmän säilyttämistä ja sitä kautta vakuutusmaksujen määräytymistä siten, että ne yleensä olisivat olleet korkeammat sellaisissa vakuutuksissa, joista oli jouduttu suorittamaan korvausta. Työryhmän näkemyksen mukaan vakuutusyhtiöiden oli



maksuperusteissaan erikseen yksilöitävä miten vahingottomat vuodet ja korvatut vahingot vaikuttivat vakuutusmaksuun. Vakuutusyhtiön oli myös otettava kantaa siihen, miten vahinkohistoriaton vakuutus hinnoiteltiin.

## **6.2 Tutkimuksen arviointi**

### **6.2.1 Tutkimusongelmiin vastaaminen**

Tässä tutkimuksessa haluttiin löytää vastaus seuraaviin tutkimusongelmiin:

- 1) Miten liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä on muuttunut vuosina 1925 - 2007?
- 2) Millaista keskustelua vakuutuslalla on bonusjärjestelmästä käyty?

Valitun aineiston perusteella oli mahdollista kuvailla bonusjärjestelmään tehdyt muutokset, sekä lisäksi osittain löytää perusteluja tehdyille tai suunnitelluille muutoksille. Myös bonusjärjestelmään liittyvää keskustelua löytyi eritoten aineiston sanomalehtiartikkeleista.

Tutkimuksen avulla nähtiin, että bonusjärjestelmää on kehitetty liikennevakuutukseen liittyvän kehitystyön rinnalla aina sen lakisääteiseksi tulon jälkeen vuonna 1938. Oikeastaan jo ennen sen lakisääteisyttäkin, olivat silloiseen autovakuutusalan yhteistoimintajärjestöön kuuluvat jäsenyhtiöt sopineet yhteisesti noudatettavasta 20 prosenttiin kohoavasta hyvitysjärjestelmästä. Vuoden 1938 autovakuutuslaki oli bonusjärjestelmän kannalta merkittävä siitä syystä, että laki velvoitti jokaisen liikennevakuuttamista harjoittavan yhtiön hankkivan toimiluvan ja kuuluvan Liikennevakuutusyhdistykseen. Toimiluvan hankkiminen ja yhteistoimintaliittoon kuulumisen takasivat sen, että jokaisella yhtiöllä oli keskenään identtiset bonusjärjestelmät.

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän historiaan Suomessa sisältyy jonkin verran myös järjestelmän kyseenalaistamista. Omavastuullista liikennevakuutusta bonuksellisen vakuutuksen asemesta pohdittiin erityisesti 1960-luvulla. Samaan aikaan täysraittiille vakuutuksenottajille myönnettiin noin 20 prosentin vakuutusmaksualennus; alennus, jonka saavuttamiseksi muiden autoilijoiden piti ajaa vahingoitta kaksi vuotta. Välillä vakuutusosalalla mietittiin myös kuljettajakohtaista liikennevakuutusta ja liukuvaa bonusta. Joka kerta päädyttiin kuitenkin järjestelmän perusperiaatteiden säilyttämiseen, ja muutoksilla vaikutettiin ainoastaan bonusluokkien lukumäärään, bonuksen alenemissääntöihin ja bonuksen siirtomahdollisuuksiin. Tehdyt muutokset eivät siten missään vaiheessa muuttaneet järjestelmän perusolemusta, ainoastaan sen sisältöön tehtiin tarkennuksia.

Bonusjärjestelmän lakisääteiseksi tulon jälkeen seuraava suurin muutos oli sen uudelleenvapauttaminen. Vuonna 2003 yhtiöt saivat mahdollisuuden alkaa kehittää omia, yhtiökohtaisia järjestelmiään. Kuten tutkielmassa selvisi, ovat muutokset olleet eri yhtiöiden välillä melko vaatimattomia. Kyse voi olla siitä, että lakisääteinen bonusjärjestelmä on havaittu toimivaksi, tai sitten yhtiöt eivät ole kokeneet järjestelmän kehittämistä tärkeäksi erottautumiskeinoksi liikennevakuutusmarkkinoilla. Bonusjärjestelmässä uskoisi kuitenkin olevan kehittämismahdollisuuksia eri yhtiöillä. Täytyy huomioda, että uusin bonusjärjestelmä ehti olla voimassa vain noin 12 vuotta ennen järjestelmän vapautumista kilpailulle. Tätä ennen järjestelmä koki muutoksia viimeksi vuosina 1972, 1970 ja 1962. Neljänkymmenen vuoden aikana bonusjärjestelmään tehtiin merkittäviä muutoksia neljä kertaa. Todennäköisesti järjestelmä ei siis edelleenkään ole lopullisessa muodossaan, ja sitä jouduttaneen sopeuttamaan jatkossakin esimerkiksi liikennevakuuttamisessa tapahtuviin muutoksiin.

Vakuutusosalalla bonusjärjestelmästä käydyn keskustelun tutkiminen on ollut lähes välttämätöntä tehtyjen muutosten ymmärtämiseksi. Keskustelua on käyty vuosikymmenien aikana melko runsaasti, ja se on dokumentoitu kiitettävästi eritoten Vakuutussanomissa. Ilman Vakuutussanomia olisi aikalaistiedon saaminen ollut luultavasti mahdotonta. Tietenkin tutkielman luotettavuuden kannalta on valitettavaa, että joistakin keskusteluista löytyi vain yksi artikkeli, ja silloinkin artikkeli mahdollisesti rakentui yhden henkilön mielipiteen ympärille. Tällaisissa tapauksissa tutkielmassa on tuotu esille myös mielipiteen esittäjän tai artikkelin kirjoittajan nimi.

Useissa tapauksissa mielipiteiden vaihdosta on kuitenkin löytynyt toisiaan tukevaa tietoa monista eri lähteistä. Tällöin kyse on voinut olla esimerkiksi työryhmän tekemästä muistiosta, jota on selitetty ja mahdollisesti arvioitu Vakuutussanomien artikkelissa.

## **6.2.2 Tutkimuksen oletukset**

Tämän tutkielman johdanto-kappaleessa oletettiin, että muutokset bonusjärjestelmässä ovat heijastelleet muutoksia liikennevakuutuksessa yleensä ja eritoten muutoksia liikennevakuutuksen maksuperusteissa. Tämä oletus piti osittain paikkansa. On totta, että bonusjärjestelmää on tarkasteltu samassa yhteydessä, kun on tutkittu liikennevakuutuksen muitakin maksuperusteita. Bonusjärjestelmään ei kuitenkaan ole tehty suuria muutoksia samalla, kun itse liikennevakuutusta on muutettu esimerkiksi lakimuutosten yhteydessä. Usein muutokset bonusjärjestelmässä ovat ainakin näennäisesti olleet melko erillisiä liikennevakuutukseen muuten tehdyistä muutoksista. Toki muutosten juuret ovat voineet yltää pitkälle taaksepäin, ja muutoksen suunnitteleminen on mahdollisesti lähtenyt liikkeelle mietittäessä koko liikennevakuuttamisen suurempia kokonaisuuksia.

Alussa tehdyn oletuksen mukaisesti on vakuutusyhtiöiden välinen kilpailu puhuttanut useaan otteeseen bonusjärjestelmän yhteydessä. Erityisesti asia nousi esiin pakollisen bonusjärjestelmän ensimmäisenä voimassaolovuotena, jolloin Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä kiisteltiin bonuksen siirtymisestä yhtiöiden välillä vakuutusyhtiön vaihdon yhteydessä. Seuraavan kerran kilpailunäkökulma sai suuren merkityksen, kun se nousi EY:n komission pääasialliseksi perusteeksi komission vaatiessa Suomen bonusjärjestelmän lakkauttamista. Myös liikenneturvallisuus ja vakuutusten hinnoittelu ovat jonkin verran puhuttaneet bonusjärjestelmästä yhteydessä.

Yllätykseksi tutkielmassa tuli vaikeus muutosten ja keskustelunaiheiden sitomisesta luontevasti eteneväksi kokonaisuudeksi. Työn pirstaloituminen eri keskustelunaiheiden esittelemiseksi ja muutosten listaamiseksi ei ollut täysin vältettävissä. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta oli kuitenkin perusteltua ottaa mukaan mahdollisimman laajasti

tehtyjä muutoksia ja keskusteluun nousseita teemoja, vaikka tutkielman luettavuus siitä mahdollisesti paikoitellen kärsikin.

### **6.3 Lopuksi**

Koska vakuutusyhtiöt ovat toistaiseksi kehittäneet omia bonusjärjestelmiään hyvin maltillisesti, olisi mielenkiintoista lähteä osallistumaan tähän kehitystyöhön tutkimuksellisista lähtökohdista. Yksi jatkotutkimuksen mahdollisuus olisikin kehittää yhtiökohtainen bonusjärjestelmä yhdessä jonkun suomalaisen vakuutusyhtiön kanssa. Kehitystyössä tulisi huomioitavaksi ainakin vakuutusmatemaattiset, tuotekehitykselliset ja markkinointiin liittyvät näkökulmat. Ajankohtakin voisi tällaiselle tutkimukselle olla sopiva, koska yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin on Suomessa totuteltu nyt viiden vuoden ajan.

Tämän kehitystutkimuksen yhteydessä tai omana erillisenä tutkimuksenaan, olisi hedelmällistä tutkia liikennevakuutuksessa käytettäviä bonusjärjestelmämalleja kansainvälisesti. Kuten tässä tutkielmassa havaittiin, on bonusjärjestelmä Suomessa kokenut muutoksia useita kertoja sen historian aikana. Todennäköisesti muutoksia on tapahtunut muissakin maissa ja mahdollisesti muualla muutokset ovat lähteneet viemään järjestelmää hieman erilaiseen suuntaan.

## LÄHTEET

### Virallisjulkaisut:

HE 68/1958 Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi.

Komiteamietintö 1965: B 34 Liikennevakuutusmaksukomitean osamietintö I.

Komiteamietintö 1965: B 42 Liikennevakuutusmaksukomitean osamietintö II.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetus N:o 512 liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä. Annettu Helsingissä 11 päivänä kesäkuuta 2002.

### Teokset:

Kallenautilo, J. 1994. Kansan tarina. Vakuutusyhtiö Kansa 1919 – 1994. Helsinki. Kustannusosakeyhtiö Otava.

Karppinen, E. 1975. Liikennevakuutus 1925 - 1975. 50 vuotta liikennevakuutus-toimintaa. Lahti. Liikennevakuutusyhdistys.

Karppinen, E. 1984. Autovakuutusmiehet ry 25 vuotta 1959 - 1984. Helsinki. Autovakuutusmiehet ry.

Lemaire, J. 2000. Bonus-Malus Systems in Automobile Insurance. Third Printing. Boston/Dordrecht/London. Kluwer Academic Publishers.

Särkämö, J. 1983. Liikennevakuutusmaksujen määräytyminen. Liikennevakuutusyhdistyksen tariffijaoston selvitys. Helsinki.

Uusitalo, H. 1991. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Johdatus tutkielman maailmaan. Juva. WSOY.

### Lehdet:

Autovakuutusalan kuulumisia. 1934. Vakuutussanomia nro 11, 1934.

Bonusasteikko ja aluejako uudistuksen alaiseksi liikennevakuutuksessa, 1961. Vakuutussanomiat nro 9, 1961.

Bonusjärjestelmän purkaminen liikennevakuutuksissa mutkistui, 2002. Kauppalehti 11.3.2002.

Bonusten siirtyminen perintönä loppui, 1999. Vakuutussanomiat nro 1, 1999.

EU uhkaa kaataa liikennevakuutuksen pakollisen bonusjärjestelmän, 2001. Taloussanomat 29.3.2001.

EU vaatii Suomea luopumaan autojen pakollisista vakuutusbonuksista, 2001. Helsingin Sanomat 26.10.2001.

Henkilökohtainen liikennevakuutus herättelisi kuljettajaa vastuuseen, 2006. Kainuun Sanomat 13.9.2006.

Kivusta ja särystä atomivoimaan Saltsjöbadenin kongressin puitteissa 1956. Vakuutussanomia nro 9, 1956.

Komitea bonuksia tutkimaan 1960. Vakuutussanomia nro 12, 1960.

Kuljettajakohtainen liikennevakuutus ei toimi, 2005. Iltalehti 6.9.2005.

Kuljettajan ikä ja osoite autovakuutuksen perusteita, 1997. Helsingin Sanomat 31.1.1997.

Lakisääteisen liikennevakuutuksen piiri laajentunut. 1952. Vakuutussanomia nro 1, 1952.

Liikenne- ja autovakuutus vuonna 1943. Vakuutussanomia nro 1, 1944.

Liikenne- ja autovakuutus v. 1946. 1947. Vakuutussanomia nro 4 – 5, 1947.

Liikennevakuuttajat kilpailevat varovasti, 2003. Taloussanomat 8.12.2003.

Liikennevakuutukseen uusi bonusasteikko, 1990. Vakuutussanomiat nro 9, 1990.

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä uhattuna, 1997. Vakuutussanomiat nro 2, 1997.

Liikennevakuutuksen bonusmääräykset. 1938. Vakuutussanomiat nro 12, 1938.

Liikennevakuutuksen ongelmia, 1965. Vakuutussanomiat nro 2, 1965.

Liikennevakuutuksen vuositulos edelleen epäedullinen, 1955. Vakuutussanomiat nro 5, 1955.

Liikennevakuutus, 1972. Vakuutussanomiat nro 3, 1972.

Liikennevakuutus ja vahingot, 1965. Vakuutussanomiat nro 5, 1965.

Liikennevakuutusmaksut alenevat, 1974. Vakuutussanomiat nro 5, 1974.

Liikennevakuutusmaksut pysyvät ennallaan, 1962. Vakuutussanomiat nro 12, 1962.

Liukuva bonus, 1959. Vakuutussanomiat nro 10, 1959.

Mitä hyötyä olisi liikennevakuutuksen sosialisomisesta? 1946. Vakuutussanomia nro 7 – 8, 1946.

Moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuuta koskevan lainsäädännön uudistaminen. 1935. Vakuutussanomia nro 11, 1935.

Muutoksia liikenne- ja autovakuutusperusteissa, 1964. Vakuutussanomiat nro 1, 1964.

Näin määräytyy liikennevakuutusmaksu, 1973. Vakuutussanomiat nro 8, 1973.

Omavastuu autovakuutuksessa paikallaan – liikennevakuutukseen vaikea soveltaa, 1964. Vakuutussanomiat nro 6 – 7, 1964.

Onko kuljettajanvakuutus tulevaisuuden liikennevakuutus? 1965. Vakuutussanomiat nro 8, 1965.

Pohjola alentaa liikennevakuutusmaksuja? 1974. Vakuutussanomiat nro 4, 1974.

Suomen autovakuutusliikkeen kilpailukysymysten järjestelystä. 1936. Vakuutussanomiat nro 9, 1936.

Uuden bonusasteikon ja aluejaon mukaiset liikennevakuutusmaksut hyväksytyt v. 1962. 1961. Vakuutussanomiat nro 10, 1961.

Uudet liikennevakuutusmaksut, 1973. Vakuutussanomiat nro 6, 1973.

Uusi autovastuulaki. 1938. Vakuutussanomiat nro 2, 1938.

Vastakkaisia pyrkimyksiä Liikennevakuutusyhdistyksen piirissä. 1938. Vakuutussanomiat nro 3, 1938.

Viimeinen tilaisuus siirtää auton bonukset moottoripyörään, 2003. Iltalehti 6.5.2003.

Yhteiset bonukset poistuvat pakollisesta liikennevakuutuksesta, 2001. Helsingin Sanomat 6.12.2001.

#### Muut:

Aloite 29.8.1996. Dno 715/71/96. Kilpailuvirasto

Autovakuutusmiehet. Marraskuun kuukausikokous, pöytäkirja 21.10.1987.

Bonusjärjestelmä. Liikennevakuutuskeskus. Vakuutus- ja oikeusyksikkö / M. Vannekoski. 28.10.2002.

Fennian liikennevakuutusehdot, voimassa 1.1.2005 alkaen.

Ifin liikennevakuutusehdot. EHTO LII 601.6, voimassa 1.1.2008 alkaen.

Perusteltu lausunto, asian numero 1996/2137. SG(2001) D/260324 Euroopan yhteisöjen komissio 23.10.2001.

Pohjolan yleiset liikennevakuutusehdot LE 05, voimassa 24.10.2005 alkaen.

Sosiaali- ja terveysministeriön määräys 1/411/95. Määräys liikennevakuutuksen riskien luokittelusta ja bonusjärjestelmästä liikennevakuutuskeskukselle.

Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:74. Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus. Liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö. Helsinki 2008. Sosiaali- ja terveysministeriö.

Tapiolan liikennevakuutusehdot, voimassa 1.11.2007 alkaen.

Vahinkovakuutuksen markkinaosuudet 2006. Finanssialan Keskusliitto. Löytyy ainakin Finanssialan Keskusliiton www-sivuilta [www.fkl.fi](http://www.fkl.fi) (Julkaisut ja tilastot – Tilastot – Vahinkovakuutus – Vahinkokuvat 2006). 9.3.2008.

Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 7.9.2004. Euroopan yhteisöjen komissio vastaan Luxemburgin suurherttuakunta. Vakuutukset - Kolmas vahinkovakuutusdirektiivi - Bonusjärjestelmä. Asia C-346/02

Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 7.9.2004. Euroopan yhteisöjen komissio vastaan Ranskan tasavalta. Vakuutukset - Kolmas vahinkovakuutusdirektiivi - Bonusjärjestelmä. Asia C-347/02



## LIITE 1: Korvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1972 - 1990

TAULUKKO 4 Bonukseen vaikuttavan vahingonkorvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1972 - 1990

Vakuutusmaksu % ennen vahinkoa	Bonusluokka ennen vahinkoa	Uusi vakuutusmaksu % (bonusluokka), kun korvattujen vahinkojen lukumäärä saman vakuutusmaksukauden aikana on			
		1	2	3	4
150 ja 130	M ja K	150 (M)	150 (M)	150 (M)	150 (M)
120 ja 110	U ja 0	130 (K)	150 (M)	150 (M)	150 (M)
100	1	110 (0)	150 (M)	150 (M)	150 (M)
80	2	100 (1)	130 (K)	150 (M)	150 (M)
70	3	100 (1)	130 (K)	150 (M)	150 (M)
60	4 ja 5	80 (2)	110 (0)	150 (M)	150 (M)
50	6, 7, 8, ja 9	70 (3)	100 (1)	130 (K)	150 (M)
40	S	60 (4)	100 (1)	130 (K)	150 (M)

<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> Karppinen 1975, 107.

## LIITE 2: Korvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1991 - 2002

TAULUKKO 5 Bonukseen vaikuttavan vahingonkorvauksen vaikutus bonusluokkaan vuosina 1991 – 2002

Vakuutusmaksu % ennen vahinkoa	Bonusluokka ennen vahinkoa	Uusi vakuutusmaksu % (bonusluokka), kun korvattujen vahinkojen lukumäärä saman vakuutusmaksukauden aikana on			
		1	2	3	4
100	M	100 (M)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
100	K	100 (M)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
100	U	100 (M)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
95	0	100 (M)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
90	1	100 (K)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
85	2	100 (K)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
80	3	95 (0)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
75	4	90 (1)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
70	5	85 (2)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
65	6	85 (2)	100 (M)	100 (M)	100 (M)
60	7	80 (3)	100 (K)	100 (M)	100 (M)
55	8	75 (4)	95 (0)	100 (M)	100 (M)
50	9	70 (5)	90 (1)	100 (M)	100 (M)
45	10	65 (6)	90 (1)	100 (M)	100 (M)
40	11	60 (7)	85 (2)	100 (M)	100 (M)
35	12	55 (8)	80 (3)	100 (K)	100 (M)
30	S	50 (9)	75 (4)	95 (0)	100 (M)

154

<sup>154</sup> STM:n määräys 1/411/95.