

TAMPEREEN YLIOPISTO

Johtamiskorkeakoulu

**LIIKENNEVAKUUTUS KEHITYSMAISSA-
KENIA, UGANDA JA TANSANIA**

Vakuutustiede

Pro gradu-tutkielma

Marraskuu 2014

Kaarina Kujala

Ohjaaja:

Olli-Pekka Ruuskanen

TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto	Johtamiskorkeakoulu: vakuutustiede
Tekijä:	Kaarina Kujala
Tutkielman nimi:	Liikennevakuutus kehitysmaissa – Kenia, Uganda ja Tansania
Pro gradu – tutkielma:	72 sivua
Aika:	Marraskuu 2014
Avainsanat:	Liikennevakuutus, takuurahasto, vakuutusmaksutulo, vahinkosuhte, penetraatio-luku, kehitysmaa

Liikennevahingoista suurin osa tapahtuu kehitysmaissa ja ne ovat kasvava ongelma, jonka on ennustettu pahenevan vuosiin 2020 – 2030 mennessä, jos tilanteelle ei tehdä nopeasti jotain. Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa liikennevahinkojen määrä on huolestuttava ja ne aiheuttavat valtiolle ja yksilöille suuria kustannuksia.

Liikennevakuutuksella on nähty olevan vähentävä vaikutus liikennevahinkoihin, koska sillä voidaan saada ihmiset oppimaan henkilökohtaisen vastuun merkityksen ja syy-yhteyden omaan ajokäyttäytymiseen. Liikennevakuutus on säädetty kolmannen osapuolen turvaksi, jotta hän saa korvauksen liikennevahingoissa aiheutuneista omaisuus- tai henkilövahingoista. Liikennevakuutus ei ole kuitenkaan onnistunut ottamaan vielä tätä rooliaan kehitysmaissa, sillä suurin osa ajoneuvoista on vakuuttamattomia ja liikennekäyttäytyminen on huolimaton.

Tässä tutkielmassa tarkastellaan kehitysmaiden liikennevahinkoja ja liikennevakuutusjärjestelmää. Afrikan maista on valittu tarkempaan tarkasteluun Kenia, Uganda ja Tansania ja kerrotaan näiden maiden vakuutusmarkkinoista sekä liikennevahingoista ja liikennevakuutuksista. Tutkielmassa selvitetään ensin toimivan liikennevakuutusjärjestelmän teoriaa ja selvitetään miten liikennevakuutus toimii tutkittavissa maissa. Tutkielmassa selvitetään myös syitä liikennevakuutusjärjestelmän toimimattomuuteen.

Tutkielma on tutkimusotteeltaan kvalitatiivinen. Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmiä vertaillaan tapaustutkimuksen avulla. Aineisto koostuu valittujen maiden vuosikertomuksista ja tilastoista, joita havainnollistetaan kuvioiden ja taulukoiden avulla.

Tutkielmassa kirjallisuuden ja vuosikertomuksista saatujen tietojen pohjalta selviää, että kehitysmaiden vakuutusmarkkinoiden toiminnassa on puutteita ja siihen on tiettyjä ominaisuuksia. Afrikassa ja etenkin Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa vakuutusala toimii hyvin tehottomasti ja on alikehittynyt, sillä suurin osa väestöstä on vakuuttamattomia. Vakuutusmarkkinat ja vakuutusyhtiöt ovat pieniä ja vakuutustiedosta on puutetta. Osa väestöstä on köyhää, eikä heillä ole varaa vakuutuksiin. Liikennevakuutusta ei ole suurimmalla osalla väestöstä, vaikka se on pakollinen vakuutus. Valvontaviranomaisilla ei ole tehokkaita keinoja valvoa sen noudattamista ja saada ihmiset ymmärtämään sen merkityksen.

SISÄLLYSLUETTELO

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

1 JOHDANTO	1
1.1 TUTKIELMAN TAUSTA JA KESKEINEN KIRJALLISUUS	2
1.2 TUTKIMUSONGELMAT JA RAJAUKSET	3
1.3 TUTKIELMAN RAJAUKSET	4
1.4 TEOREETTINEN VIITEKEHYS JA KESKEISET KÄSITTEET	4
1.5 TUTKIMUSMENETELMÄ JA AINEISTO	7
1.5.1 KVALITATIIVINEN TUTKIMUSOTE	7
1.5.2 TAPAUSTUTKIMUS	8
1.6 TUTKIELMAN RAKENNE	10
2 KEHITYSMAAT	12
2.1 KEHITYSMAAN MÄÄRITELMÄ	12
2.2 KEHITYSMAIDEN VAKUUTUSMARKKINAT	12
2.3 LIIKENNEVAHINGOT KEHITYSMAISSA	14
3 LIIKENNEVAKUUTUS	16
3.1 LIIKENNEVAKUUTUKSEN LEVINNEISYYS JA PAKOLLISUUS	16
3.2 VAATIMUKSET LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄLLE	17
3.3 LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄN EDELLYTYKSET	18
3.4 LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄN PAKOLLISUUDESTA JA KILPAILUN MERKITYKSESTÄ	19
3.5 LIIKENNEVAKUUTUKSEN HINNOITTELU LAKISÄÄTEISESTI TAI VAPAASTI	21
3.6 TAKUURAHASTO	22
3.7 VAKUUTUS JA MOTIIVIT TURVALLISEMPAAN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISEEN	23
3.8 SYITÄ VAKUUTTAMATTOMUUTEEN	25
4 LIIKENNEVAKUUTUS KEHITYSMAISSA	27
4.1 TOIMIVAN LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄN EDELLYTYKSET JA HAASTEET	28
4.2 VAKUUTUSJÄRJESTELMÄ AFRIKASSA	30
5 LIIKENNEVAKUUTUS KENIASSA, UGANDASSA JA TANSANIASSA	33
5.1 TIETOA KENIASTA	33
5.1.1 KENIAN VAKUUTUSMARKKINAT	33
5.1.2 LIIKENNEVAHINGOT KENIASSA	34

5.1.3	LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄ KENIASSA	35
5.2	TIETOA UGANDASTA	37
5.2.1	UGANDAN VAKUUTUSMARKKINAT	37
5.2.2	LIIKENNEVAHINGOT UGANDASSA	40
5.2.3	LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄ UGANDASSA	41
5.3	TIETOA TANSANIASTA	42
5.3.1	TANSANIAN VAKUUTUSMARKKINAT	42
5.3.2	LIIKENNEVAHINGOT TANSANIASSA	45
5.3.3	LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄ TANSANIASSA	46
5.4	YHTEENVETO KENIAN, UGANDAN JA TANSANIAN TIEDOISTA	47
6	EMPIRIAOSUUS	49
6.1	AJONEUVOJEN MÄÄRÄ	49
6.2	LIIKENNEVAHINGOT	51
6.3	VAKUUTUSYHTIÖT	53
6.4	PENETRAATIOLUKU	54
6.5	VAKUUTETTUJEN MÄÄRÄ	55
6.6	AJONEUVOVAKUUTUSMAKSUTULOT	57
6.7	AJONEUVOVAKUUTUKSEN OSUUS VAKUUTUSMAKSUISTA	59
6.8	AJONEUVOVAKUUTUKSEN KORVAUSMENOT	60
6.8.1	KORVAUSMENOJEN VERTAILU	60
6.8.2	VAKUUTUSMAKSUJEN JA KORVAUSMENOJEN VERTAILU	62
6.9	VAHINKOSUHDE	65
6.10	YHTEENVETO EMPIRIASTA	67
7	YHTEENVETO	69
7.1	LIIKENNEVAKUUTUS KEHITYSMAISSA JA KENIASSA, UGANDASSA JA TANSANIASSA	69
7.2	LIIKENNEVAKUUTUSJÄRJESTELMÄN TOIMIVUUS	70
7.3	VAKUUTTAMATTOMIEN AJONEUVOJEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET	72
7.4	LOPUKSI	72
LÄHTEET:		74

Kuvio- ja taulukkoluetelo

- Kuvio 1: Liikennevahinkojen kuolleisuusaste
- Kuvio 2: Liikennevakuutuksen pakollisuus
- Kuvio 3: Liikennevakuutuksen kattamat vahingot
- Kuvio 4: Takuurahasto
- Kuvio 5: Markkinaosuuksien kehitys dollareissa
- Kuvio 6: Vakuutuksien käytön jakaantuminen yli 16-vuotiailla
- Kuvio 7: Vakuutusalan oikeusrakenne
- Taulukko 8: Liikennevahingot
- Kuvio 9: Penetraatio-luvut
- Taulukko 10: Liikennevahingoissa kuolleiden määrä
- Kuvio 11: Ajoneuvojen määrä
- Kuvio 12: Ajoneuvojen määrä per 1000
- Kuvio 13: Liikennevahinkojen määrä
- Kuvio 14: Liikennevahingoissa loukkaantuneet ja kuolleet
- Kuvio 15: Kuolleiden määrä per 10000 ajoneuvoa
- Kuvio 16: Vakuutusyhtiöt
- Kuvio 17: Kenian penetraatio-luku
- Kuvio 18: Ugandan ja Tansanian penetraatio-luvut
- Kuvio 19: Ugandan vakuutettujen määrä
- Kuvio 20: Ajoneuvovakuutusmaksutulot (brutto)
- Kuvio 21: Kenian julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo (brutto)
- Kuvio 22: Kenian julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo (netto)
- Kuvio 23: Ajoneuvovakuutusten osuus vakuutusmaksuista
- Kuvio 24: Kenian ja Ugandan ajoneuvovakuutuksen korvausmenot
- Kuvio 25: Julkisten ajoneuvojen vakuutuksen korvausmenot (netto)
- Kuvio 26: Tansanian vahinkovakuutuksen korvausmenot
- Kuvio 27: Ugandan ajoneuvovakuutuksen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot
- Kuvio 28: Kenian yksityisten ajoneuvojen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot
- Kuvio 29: Kenian julkisten ajoneuvojen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot
- Kuvio 30: Tansanian vahinkovakuutuksen bruttovakuutusmaksutulo ja bruttokorvausmeno
- Kuvio 31: Tansanian vahinkovakuutuksen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmeno
- Kuvio 32: Kenian ja Ugandan vahinkosuhteet
- Kuvio 33: Kenian julkisten ajoneuvojen vahinkosuhde
- Kuvio 34: Tansanian vahinkovakuutuksen vahinkosuhde (netto)
- Kuvio 35: Tansanian vahinkovakuutuksen vahinkosuhde (brutto)

1 JOHDANTO

Liikennevakuutus voi tuntua itsestään selvältä, kun se toimii tehokkaasti. Suomalaisena on totuttu siihen, että suurimmalla osalla ajoneuvoista on liikennevakuutus ja vahingon sattuessa saadaan ajallaan asianmukainen korvaus. Liikennevakuutuksen merkityksen ymmärtää vasta, kun se ei toimikaan tehokkaasti ja vahingonkärsinyt jää ilman korvauksia.

Suurin osa liikennevahingoista tapahtuu kehitysmaissa, vaikka ajoneuvojen määrä on pienempi kuin teollistuneissa maissa. Liikennevahingoista on tulossa vakava ongelma, jos tilanteeseen ei puututa. Who:n tilaston mukaan liikennekuolemista 90 % tapahtuu pieni- ja keskituloisissa maissa ja liikennevahingoissa kuolevien määrän on arvioitu nousevan noin 80 % vuosien 2000 ja 2020 välillä.

Liikennevahingoissa kuolevien ryhmissä on eroa verrattaessa eri alueita tai maita. Suurin osa liikennevahingoissa kuolleista teollistuneissa maissa on autossa olevia matkustajia, kun taas Afrikassa enemmistö liikennevahingoissa kuolleista on jalankulkijoita, matkustajia, pyöräilijöitä, mopoilijoita sekä linja-autojen ja minibussien matkustajia. Liikennevahingot aiheuttavat sekä yksilöille että yhteiskunnalla suuria tappioita, sillä pääosa liikennevahinkojen uhreista on tuottavassa iässä olevia ihmisiä. Liikennevahingot aiheutuvat kehitysmaissa pääasiassa kuljettajan huolimattomasta ja varomattomasta ajotavasta sekä ajoneuvojen huonon kunnon vuoksi.

Liikennevakuutus on yksi keino, jolla voidaan vähentää liikennevahinkoja. Sillä voidaan edistää henkilökohtaista vastuuta ja lainsäädännöllä se voidaan säätää pakolliseksi, jolloin ajoneuvojen määrän kasvaessa kasvaisi myös liikennevakuutusala ja ihmiset ottaisivat enemmän muitakin vakuutuksia. Teollistuneissa maissa liikennevakuutusyhtiöt ovat tukeneet liikenneturvallisuutta useampana vuosikymmenenä joko vapaaehtoisesti tai lainsäädännön ohjaamana. Liikennevakuutusmaksusta otettavalla verolla on tuettu liikenneturvallisuutta. Liikennevakuutuksessa lainsäädännöllä ja sen valvonnalla on tärkeä merkitys, jotta liikennevakuutus otettaisiin ja että se toimii tehokkaasti. Vanhentunut lainsäädäntö aiheuttaa liikennevakuutuksen tehokkuudelle ongelmia kehitysmaissa.

Valitettavasti kehitysmaissa vakuutusala, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta, ei ole paneutunut tarpeeksi liikenneturvallisuuden parantamiseen. Liian usein toiminta rajoittuu vahingon jälkeiseen vaiheeseen ja suuria summia käytetään onnettomuuksista vaadittuihin korvauksiin.

Näin ollen liikennevahinkojen ehkäisemiseen ei ole annettu riittävästi rahoitusta. Kehitysmaissa on myös suurena ongelmana, etteivät ihmiset ota pakollista liikennevakuutusta. Tällöin liikennevahingot uhrin jäävät ilman korvausta ja vahingosta aiheutuvat kustannukset jäävät yksilölle tai yhteiskunnalle.

Afrikan maille tunnusomaista on alhainen markkinoiden valtaaminen (penetration) ja syinä tähän ovat muun muassa maiden vakuutuksen myöhäinen omaksuminen, markkinoiden sulkeutuneisuus monissa maissa ennen 1990-luvun loppua, väestön alhainen tulotaso ja hyödytön lainsäädäntö. Lisäksi väestön on hankala luottaa vakuutusalaan ja korvauksien saamiseen. Kenian, Ugandan ja Tansanian väestöstä suurin osa elää köyhyysrajan alapuolella ja saavat vaivoin täytettyä perustarpeensa. Näin ollen ihmisillä ei ole varaa hankkia liikennevakuutusta eikä muitakaan vakuutustuotteita.

1.1 Tutkielman tausta ja keskeinen kirjallisuus

Tutkielman aiheeksi muodostui kehitysmaiden liikennevakuutusjärjestelmä, koska liikennevahingot ovat kasvava ja vakava ongelma kehitysmaissa. Kasvava määrä liikennevahinkoja luo painetta liikennevakuutusjärjestelmään ja suuri määrä vakuuttamattomia ajoneuvoja aiheuttaa riskiä vahingonkärsineille jäädä ilman korvausta. Liikennevakuutuksella pyritään vähentämään kehitysmaissakin liikennevahinkojen määrää, mutta vakuutus ei toimi toivotulla tavalla. Tutkielmassa on tärkeää tutkia, mitkä ovat syitä siihen, miksi liikennevakuutusjärjestelmä on tehoton ja miksei liikennevakuutusta ole suurimmassa osassa ajoneuvoja, vaikka se on määrätty liikennevakuutuslaissa pakolliseksi.

Suomessa ei ole tehty vastaavaa tutkielmaa kehitysmaiden liikennevakuutusjärjestelmän rakenteesta ja toimivuudesta ja jossa olisi keskitytty Ugandan, Kenian ja Tansanian tilanteeseen. Suomenkielistä kirjallisuutta ei ole myöskään löytynyt aiheesta. Suomenkielellä löytyy kirjallisuutta ja tietoa yleisestä liikennevakuutuksen teoriasta pääpainon ollen kuitenkin muun muassa Suomen liikennevakuutusjärjestelmässä ja liikennevakuutuksen toimivuudessa EU:ssa. Tutkimuksia löytyy englanniksi ja tietoa sitäkin enemmän kehitysmaiden liikennevahingoista ja liikennevakuutusjärjestelmästä. Maailman pankki on julkaissut kehitysmaiden liikennevakuutuksesta vuonna 2009 raportin, jossa käsitellään laajasti aihetta. Siinä käsitellään muun muassa miten liikennevakuutusjärjestelmä rakentuu ja sitä tilannetta, jos vakuutusyhtiö ei pysty maksamaan korvausta vahingonkärsineelle tai vakuuttamattomalla ajoneuvolla on aiheutettu liikennevahinko. Raportissa ei varsinaisesti keskitytä Afrikan maihin. AIDA

(kansainvälinen yhdistys, joka pyrkii muun muassa edistämään ja kehittämään sen jäsenien tietämystä kansainvälisestä ja kansallisesta vakuutuslaista) on julkaissut vuonna 2010 raportin ”Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world”, jossa esitellään liikennevakuutusjärjestelmää eri puolilla maailmaa. Ugandan vakuutusmarkkinoista on tehty vuonna 2009 tutkimus “Making insurance markets work for the poor: microinsurance policy, regulation and supervision” ja Ajwang Moses Otieno on tutkielmassaan ”vakuutusalan sääntelyn parantaminen tietotekniikan avulla: Ugandan liikennevakuutustietokanta” (Enhancing insurance regulation using information technology: The Uganda motor insurance database) käsitellyt Ugandan liikennevakuuttamisen käytäntöjä ja sen valvontaa sekä miten sen tehokkuutta voidaan parantaa tietotekniikan avulla.

1.2 Tutkimusongelmat ja rajaukset

Tutkielman tutkimuskysymykset ovat:

- 1) Mikä on liikennevakuutusjärjestelmä kehitysmaassa
- 2) Minkälainen on liikennevakuutusjärjestelmä Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa?
- 3) Miten hyvin vakuutusjärjestelmä toimii?
 - Kuinka paljon vakuuttamattomat ajoneuvot aiheuttavat liikennevahinkoja?
 - Mitä kustannuksia tästä aiheutuu?
- 4) Miten järjestelmää voidaan kehittää tai tullaan kehittämään?

Tutkielma rakentuu neljästä tutkimuskysymyksestä, joissa yhdessä on kaksi alisteista tarkentavaa kysymystä. Kysymyksillä pyritään edetä yleisestä teoriasta tarkempaan kuvaukseen Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmistä.

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen tarkoituksena on kertoa liikennevakuutuksen rakenteesta ja sen vaikutuksesta liikennevahinkojen määrään. Kysymyksen avulla tarkastellaan myös sen erityispiirteitä kehitysmaissa ja etenkin Afrikassa. Kysymyksellä luodaan pohja, jonka avulla voidaan verrata liikennevakuutusjärjestelmän toteutumista valituissa kolmessa maassa.

Toisen tutkimuskysymyksen tarkoituksena on tarkastella Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmiä ja tähän sisältyy myös selvitys maiden liikennevahingoista. Tähän kysymykseen vastataan sekä teoriassa että laajemmin empiriassa.

Kolmas tutkimuskysymys on alisteinen toiselle tutkimuskysymykselle. Siinä perehdytään siihen, kuinka hyvin vakuutusjärjestelmä toimii ja mitkä ovat syynä sen puutteisiin.

Neljännessä tutkimuskysymyksessä esitellään tulevaisuuden kehitysnäkymiä maiden liikennevakuutusjärjestelmistä ja joitakin ehdotuksia, miten liikennevakuutusjärjestelmistä saisi toimivampia.

1.3 Tutkielman rajaukset

Tutkielma käsittelee liikennevakuutusjärjestelmää ja tarkastelun ulkopuolelle jätetään muut vahinkovakuutukset. Toisena keskeisenä rajauksena on tutkia kehitysmaiden liikennevakuutusjärjestelmää ja keskittyä tarkemmin Afrikan maista Kenian, Ugandan ja Tansanian järjestelmiin. Maiden vakuutusmarkkinoista annetaan yleiskuvaus, jolloin lukija saa kuvan markkinoiden toiminnasta ja niiden erityispiirteistä, pääpainon ollessa kuitenkin liikennevakuutuksissa. Lisäksi tarkastellaan kehitysmaiden liikennevahinkotilannetta, koska se vaikuttaa liikennevakuutusjärjestelmään ja tarkastelussa keskitytään tarkemmin Kenian, Ugandan ja Tansanian tilanteisiin.

Tutkittava aikaväli on myös rajattu empirian osalta käsittämään liikennevakuutusjärjestelmää ajalta noin 2000- 2009. Noin kymmenen vuoden aikavälin avulla saadaan riittävän laaja kuva liikennevakuutusjärjestelmän tilanteesta ja kehityksestä. Empiria-aineisto on rajattu myös käsittämään Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinoiden vuosiraportit ja tilastot, joita tullaan käsittelemään kvalitatiivisen tapaustutkimuksen avulla.

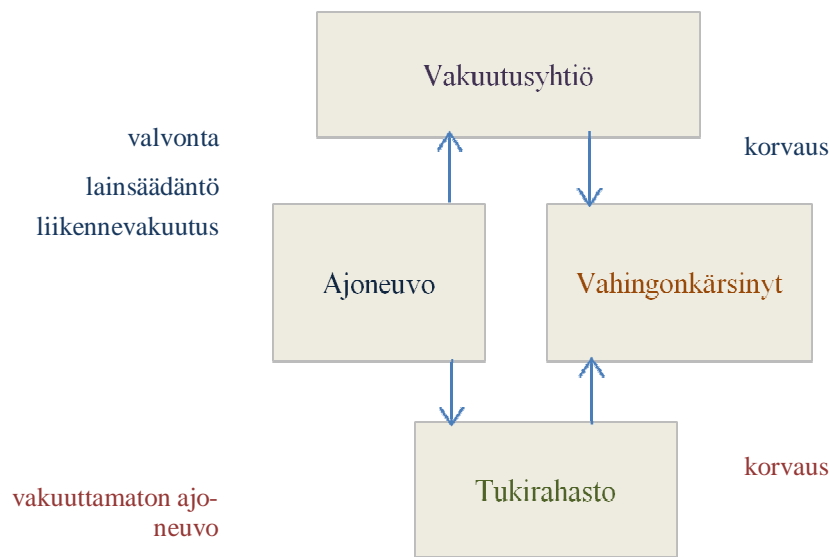
1.4 Teoreettinen viitekehys ja keskeiset käsitteet

Liikennevakuutusjärjestelmästä säädetään kunkin maan laissa. Liikennevakuutuksella pyritään vähentämään liikennevahinkoja sekä turvaamaan vahingonkärsinyt kolmas osapuoli. Ensimmäinen osapuoli on vakuutusyhtiö, jolta toinen osapuoli ostaa vakuutusturvan eli liikennevakuutuksen. Liikennevakuutus on pakollinen ajoneuvoille Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa. Vakuutusyhtiö korvaa vahingonkärsineen vahinkoja, joita ovat henkilö- ja omaisuus-

vahingot. Eri maissa turvan taso vaihtelee, esimerkiksi vain henkilövahingot kuuluvat korvauksen piiriin. Vahingon aiheuttanut ajoneuvo voi kuitenkin liikennevakuutuksen pakollisuudesta huolimatta olla vakuuttamaton, jolloin vahingon kärsinyt on vaarassa jäädä ilman korvausta. Tällöin vahingonkärsinyt voi hakea korvausta tukirahastosta tai valtiolta. Siihen, miksi ajoneuvoa ei ole pakollisuudesta huolimatta vakuutettu, on monia syitä. Siihen vaikuttavat muun muassa henkilön varallisuus, tietotaso vakuutuksista sekä luottamus vakuutuksiin.

Liikennevahinkojen kasvava määrä lisää myös liikennevakuutusten korvauksia, jolloin järjestelmän tulee toimia vielä tehokkaammin. Liikennevakuutuksen ajatuksena on, että sillä voidaan edistää henkilökohtaista vastuuta ja näin vähentää liikennevahinkojen määrää. Liikennevakuutuksen käyttöön on myös syytä kiinnittää huomiota, koska kehitysmaissa vakuuttamattomat ajoneuvot aiheuttavat vahinkoja ja kustannuksia kolmansille osapuolille. Liikennevahingoista aiheutuvien vammojen kustannusten on arvioitu olevan noin 1 % kehitysmaiden bruttokansantuotteesta ja 2 % teollistuneiden maiden bruttokansantuotteesta (road traffic injury, 29). Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa suurimmassa osassa ajoneuvoja ei ole liikennevakuutusta.

Vakuutusyhtiöillä tulee olla riittävästi luotettavaa tietoa aiemmista vahingoista, jotta liikennevakuutus toimii tehokkaasti. Ilman luotettavaa tietoa on vaarana, että vakuutusmaksut vääristyvät eikä pystytä tunnistamaan vakuuttamattomia ajoneuvoja. Ajoneuvojen liikennevakuutusten voimassaolon valvontaa tulisi tehostaa ja keksiä siihen erilaisia keinoja, jotta saadaan vähennettyä vakuuttamattomien ajoneuvojen määrää. Joissakin maissa onkin käytäntönä, ettei ajoneuvoa voi rekisteröidä ennen kuin on todistanut, että on ottanut liikennevakuutuksen. Tässä käytännössä on kuitenkin puutteita, sillä korruptio heikentää rekisteröinnin yhteydessä tehtävää valvontaa.



- Liikennevakuutus (Motor third party liability insurance): Korvaa liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vahingosta kolmannelle osapuolelle aiheutuneita henkilö- ja omaisuusvahinkoja.

- Takuurahasto (Guarantee fund): Rahasto, josta vahingonkärsinyt voi hakea korvausta, jos vahingon on aiheuttanut vakuuttamaton tai tuntematon ajoneuvo.

- Vakuutusmaksutulo (gross premium written): vakuutusyhtiöiden saamaa vastine siitä vakuutusturvasta, joka on alkanut kauden aikana. Vakuutusmaksutulosta on vähennetty maksuista annetut alennukset, vakuutusmaksusaamisten luottotappiot sekä vakuutusmaksuverot ja muut julkiset maksut. Vakuutusmaksutulo ilmoitetaan bruttona ennen jälleenvakuuttajien osuuden vähentämistä. (finanssivalvonta)

- Vakuutusmaksutulo (earned premiums): vakuutusmaksutulon ja vakuutusmaksuvastuun muutoksen yhteissumma jälleenvakuuttajien osuus vähennettynä. Vakuutusmaksutuotto tarkoittaa vakuutusyhtiöiden saamaa korvausta kauden aikana yhtiön omalla vastuulla voimassa olleesta vakuutusturvasta. (finanssivalvonta)

- Vahinkosuhte % (loss ratio): korvauskulut / vakuutusmaksutuotot. Tunnusluku kertoo kuinka suuri osa kauden vakuutusmaksutuotoista käytettiin kuluvaan ja edellisten kausien korvauskulujen kattamiseen.
- Penetraatio-luku: Vakuutusmaksutulon suhte bruttokansantuotteeseen. Kertoo vakuutusalan kehittymisen tason.
- Kehitysmää: Maa, jonka bruttokansantuote on 11 905 dollaria tai vähemmän

1.5 Tutkimusmenetelmä ja aineisto

Tutkielmassa tullaan käyttämään kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, koska se sopii tutkittavaan aiheeseen tutkimusotteensa eli tapaustutkimuksen puolesta. Teoriaosuus koostuu kirjallisuudesta ja julkaisuista, jotka käsittelevät kehitysmaiden sekä Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmiä ja liikennevahinkoja. Empiria rakentuu Kenian, Ugandan ja Tansanian vuosikertomusten ja tilastojen pohjalta.

Tutkielma perustuu tapaustutkimukseen, koska tutkimuskohteeksi on valittu joukko tapauksia. Tässä tutkielmassa tapauksina ovat Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinat ja vielä tarkemmin tarkastellaan tapauksina niiden liikennevakuutusjärjestelmiä. Tapaustutkimuksessa tyypillisesti pyritään tutkimaan, kuvaamaan ja selittämään tapauksia pääasiassa miten- ja miksi - kysymysten avulla. (tapaustutkimus) Tapaustutkimus valitaan silloin menetelmäksi, kun kohdetta halutaan ymmärtää syvällisesti ja tutkia tapausten taustatekijöitä, ajankohtaista asemaa ja tilannetta. Lisäksi tarkastellaan tapauksiin vaikuttavia ympäristötekijöitä ja sekä sisäisesti tai ulkoisesti vaikuttavia tekijöitä. (case-tutkimus) Tapaustutkimuksella pyritään lisäämään ymmärrystä tietyistä ilmiöistä, eikä pyritä yleistettävään tietoon. (tapaustutkimus)

Tapaustutkimuksessa on tyypillistä tapausten tarkka kuvailu ja siinä etsitään mikä tapauksissa on yhteistä ja mikä taas erityistä. Joskus yhdistävät tekijät voivat johtaa yleistämiseen, mutta se ei ole tutkielman tarkoituksena. (Mathm-57550 kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät)

1.5.1 Kvalitatiivinen tutkimusote

Laadullisessa tutkielmassa teoria ja viitekehys muodostuvat käsitteistä ja niiden välisestä merkityssuhteista. Viitekehyksessä kuvataan tutkielman keskeisiä käsitteitä ja niiden välisiä suhteita ja se jaetaan kahteen osaan: mitä tutkittavasta ilmiöstä jo tiedetään sekä tutkimusta ohjaava metodologia. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 18)

Laadullisessa tutkielmassa ei ole varsinaista metodia analyysiin. Niiniluoto on esittänyt teoreettiseksi analyysiksi 1) problematisointi, jossa ongelma herätetään, 2) eksplikointi, jonka tehtävänä on epäselvien, monimielisten tai implisiittisesti omaksuttujen näkemysten selkeäksi tekeminen, erittely ja muotoilu ja 3) argumentaatio, jossa arvioidaan eksplikaation tuloksena saatujen näkemysten pätevyyttä. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 20) Teoreettisessa analyysissä ratkotaan ongelmaa ja keskeistä on, kuinka uskottavasti ja pätevästi lähdeaineistoa käytetään perusteluun. Lähteiden tulee olla aiheen kannalta keskeisiä ja lähdeviitteiden asiaan kuuluvia.

Kvalitatiivisessa tutkielmassa käytetään monenlaisia kirjallisia lähteitä. Niitä ovat esimerkiksi tilastot, aiemmat tutkimukset, selvitykset, raportit. Monet näistä ovat sähköisessä muodossa. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 131) Kirjallisten lähteiden käyttöön voi liittyä hankaluutta sekä lähteiden paikantamiseen voi liittyä ongelmia. Kirjallisia aineistoja ei voida yleensä tuottaa omiin tarpeisiin, jolloin kirjalliset lähteet eivät vastaa suoraan tutkittavana olevaan ongelmaan. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 142) Tällöin joudutaan tarkastelemaan, onko aineistossa puutteita ja mahdollisia vääristymiä. Myös aineiston saatavuudessa voi ilmetä hankaluuksia. Monet paperit pidetään salassa tutkijoilta. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 141)

1.5.2 Tapaustutkimus

Tapaustutkimusta voidaan pitää tutkimusotteena enemmän kuin menetelmänä, sillä sen ydin on sen tavassa kerätä tapauksia ja analysoida niitä. Tapaustutkimuksessa tutkitaan yksi tai enintään muutama tietyllä tarkoituksella valittu tapaus. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 154) Tapaustutkimusta voi tehdä tilastollisin kuin laadullisin menetelmin. Haastattelu- ja kirjalliset aineistot ovat tyypillisimmin käytettyjä laadullisia aineistoja. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 157) Keskittymisellä yhden tai enintään kahden tapauksen tutkimiseen antaa tapauksista tarkkaa tietoa ja sillä saadaan luotettava kuvaus tapauksista. Tutkiessa useita tapauksia aineisto käsitellään aineisto useimmiten joko taulukoimalla tai analyttisen induktion periaatteiden mukaisesti. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 46)

Tutkielmassa tehdään tutkimusasetelma, jotta päästään alustavista kysymyksistä johtopäätöksiin. Tutkimusasetelma koostuu kysymyksistä ja tutkielman väitteistä sekä siinä kuvataan analyysiyksikkö, jota käytetään. Lisäksi muodostetaan logiikka, joka yhdistää aineiston väitteisiin sekä hahmottuu tulkinnassa käytetystä menettelytavasta. Asetelma kattaa periaatteet tulosten tulkitsemiseksi. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 160)

Tapaustudkimusta voidaan tulkita monella tavalla. Yksi tapa on aloittaa tutkielma teoreettisista väitteistä. Teoreettisessa analyysissä aluksi rakennetaan teoreettinen hypoteesi, joka kuvaa ilmiön joukkona kausaalisia yhteyksiä. Alkuperäisen tapauksen löydöksiä verrataan lausumaan, jota korjataan, mikäli se osoittautuu virheelliseksi. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 166) Alkuperäistä tapausta analysoidaan tarkemmin korjauksen jälkeen ja lausumaa korjataan siihen asti, että se kuvaa kohteen riittävän tarkasti (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 166) Prosessia toistetaan niin kauan, kun tarpeellista. Tapauksien tutkimisessa pyritään yleensä suhteellisen yksityiskohtaiseen tietoon. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 167) Koska tapauksia on kuitenkin yleensä korkeintaan muutama, yleistäminen on aina ongelma. Tapaustudkielmassa on ongelmana etteivät tulokset mahdollisesti päde ulkopuolissa tapauksissa. Selitys pätee ainakin paikallisesti tutkitussa aineistossa. Ongelma on suurin tutkittaessa yksittäisiä tapauksia, kun taas monitapaustudkimuksessa ongelma on lievempi. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 167) Tapaustudkielmassa tapausten valinnassa on tärkeämpää keskittyä valitsemaan ne päättelyn kannalta kuin yleistyksen vuoksi. Kuitenkin pienestä tapausmäärästä voi tehdä yleistyksiä vain poikkeustapauksissa. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 167) On kuitenkin ajateltu, että tapaustudkielmassa yleistäminen toimii teoreettisesti, jolloin yleisempiä johtopäätöksiä voi tehdä pienemmästäkin tapausjoukosta yleisemmän teorian avulla.

Tapauksia voidaan tutkia vertailemalla. Ensimmäisestä tapauksesta uusi tapaus poikkeaa yhden tai korkeintaan muutaman oleellisen muuttujan suhteen. Tapauksia valitessa toiset tai useammat tapaukset tulisi valita ”ikään kuin ne olisivat tapauksia kontrolloidussa koeasetelmassa”. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 168) Muut tekijät pysyvät suurin piirtein samoina, jolloin uutta tapausta tuotaessa tutkielmaan voidaan selittävän muuttajan käyttäytymisestä havaitut muutokset selittää taustamuuttujalla. Vertailun avulla voidaan myös yleistää tutkielman tuloksia. Joko verrataan ”mahdollisimman samanlaisia tapauksia” tai ”mahdollisimman erilaisia tapauksia” Kummassakin muodostettuja väitteitä testataan uusilla tapauksilla ja niitä voidaan silloin pitää oikeutettuina metodisesti, kun ne antavat tietoa päättelylle. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 269) Laadullisessa tutkielmassa näytteet poimitaan tarkoituksenmukaisesti eikä tilastollisella otannalla. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 273)

Tietyllä väitteellä, tulkinnalla tai tulokselle ilmaistaan kohdetta ja validiteetti tarkoittaa sitä, missä määrin ne ilmaisevat sitä. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 254) Validiteetin lajeja ovat sisäinen validiteetti, jolla tarkoitetaan tulkinnan sisäistä loogisuutta ja ristiriidatto-

muutta sekä ulkoista validiteettia, jolla katsotaan, yleistyykö tulkinta muihinkin kuin tutkittuihin tapauksiin. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 254) Kvalitatiiviseen tutkielmaan validiteetin ja reliabiliteetin käsitteet eivät aivan sovi, koska ne ovat eri asiayhteyksissä enemmänkin lähinnä periaatteita. Oikeastaan validiteetilla on selvä merkitys kokeellisessa tutkimuksessa ja reliabiliteetilla on merkitys vain sisällönanalyysin koodauksessa. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 256) Kuitenkin laadullisessa tutkielmassa tulee antaa riittävästi tietoa, jotta lukija voi arvioida, miten havainnot on tuotettu ja miten ne on muokattu tulkinnaiksi.

Laadullisessa tutkielmassa mietitään yleistämistä kahdelta kannalta. Miten tutkimus oikeutetaan käytännöllisissä yhteyksissä, kun laadullista tutkielmaa kritisoidaan siitä, ettei pienestä havaintomäärästä voi tehdä luotettavia yleistyksiä. Toinen syy, miksi yleistäminen on tärkeä kysymys, on se että yleisempi tieto on informatiivisempaa kuin yksittäistapauksia koskeva tieto. Tällöin mietitään, mikä on riittävä tapausmäärä yleistämiseen. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 263) Kuitenkin klassisen tilastotieteen näkökulmasta tulosten yleistettävyyden on heikohkoa pienten tapausmäärien vuoksi. Tapauksia on tavallisesti muutamia, mutta jossakin tapauksissa tapauksia voi olla vain yksi. Useampia tapauksia käsitellään laadullisesti, koska useimmiten aineisto on tarkoituksenhakuisesti poimittu näyte, eikä otos, joka olisi kerätty satunnaistamalla. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 265) Tutkielman tavoitteista riippuu tapausmäärän koko. Laadullisen tutkielman tarkoituksena on kerätä pienestä tapausjoukosta suhteellisen paljon tietoa, jolla päästään tavoitteeseen kuvata jonkin tutkitun yhteisön tai yrityksen piirteet ymmärrettäväksi. Tähän tarvitaan runsas ja monipuolinen aineisto, jonka yksityiskohdista kasvatetaan ymmärrystä ja monipuolinen aineisto kertoo samaa asiaa. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 265) Toinen syy siihen, miksi tapausmäärä on yleensä pieni, on se että laadullisessa tutkielmassa ei määritellä tarkkaan tutkielman ”yksikköä”. Sopivaa yksikköä voi olla hankala rajata ja tällöin on vaikea päättää, millaisilla ”tapauksilla” ja ”lisätapauksilla” pitäisi toimia. Kuitenkin yksikön kuvailu voi olla jo itsessään arvokas tutkimusongelma. (Laadulliset menetelmät kauppatieteissä, 265)

1.6 Tutkielman rakenne

Kappale 2:n alussa kerrotaan kehitysmaiden määritelmästä ja vakuutusmarkkinoista. Kehitysmaiden vakuutusmarkkinoista keskitytään tarkemmin Afrikan vakuutusmarkkinoihin ja annetaan yleiskuva niiden erityispiireistä ja ongelmista. Kappaleen toisessa osiossa kerrotaan

liikennevahinkojen maailmanlaajuisesta tilanteesta ja miten ne jakaantuvat teollistuneiden- ja kehitysmaiden välillä.

Kappale 3:n alussa havainnollistetaan kuvioiden avulla liikennevakuutuksen levinneisyys ja pakollisuus sekä mitä vahinkoja se kattaa. Sitten käsitellään liikennevakuutusjärjestelmän rakennetta, miten se muodostuu ja käsitellään sen lainsäädäntöä, vaadittuja edellytyksiä, hinnoittelua ja pakollisuutta. Lisäksi kerrotaan takuurahaston merkityksestä ja liikennevakuutuksen merkityksestä liikennevahinkojen vähentämisessä. Tarkastellaan myös mitkä ovat syitä vakuuttamattomuuteen.

Kappale 4:ssä kerrotaan liikennevakuutuksesta kehitysmaissa. Tarkastellaan vaadittuja edellytyksiä liikennevakuutukselle kehitysmaissa ja sen kohtaamia haasteita. Kappaleen lopussa kerrotaan vakuutusjärjestelmän ominaispiirteistä Afrikassa.

Kappale 5 esittelee aluksi Kenia, Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinat. Tarkemmin tarkastellaan maiden liikennevahinkojen määrää ja niissä loukkaantuneiden ja kuolleiden ryhmien erityispiirteitä sekä maiden liikennevakuutusjärjestelmiä. Kappaleen lopussa on yhteenveto tärkeimmistä kohdista.

Kappale 6 sisältää empiria-osan, jossa käydään läpi Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinoita ja erityisesti liikennevakuutusmarkkinoita vuosikertomuksista ja tilastoista saadun tiedon avulla. Ensin saadaan yleiskuva maiden vakuutusmarkkinoiden toiminnasta ja sitten tarkastellaan muun muassa ajoneuvovakuutusmaksutuloja ja korvausmenoja. Vuosikertomuksista saatuja tietoja havainnollistetaan kuvioiden avulla.

2 KEHITYSMAAT

2.1 Kehityksmaan määritelmä

Kehityksmaita voidaan luokitella monen eri ominaisuuden ja mittarin perusteella. Eri tahoilla kuten IMF:llä (kansainvälinen valuuttarahasto) ja maailmanpankilla on omat luokittelunsa. IMF luokittelee kehityksmaiksi maat, joiden asukkailla on alhainen tulotaso, vientiteollisuus on yksipuolista ja teollisuuden ja kaupan kansainvälisyys on vähäistä. Maailmanpankki jakaa valtiot bruttokansantuotteen (BTK) perusteella matalan, keskimatalan, keskikorkean ja korkean kansantulon maihin. Myös bruttokansantuloa (BKTL) käytetään. Lisäksi UNDP eli YK:n kehitysohjelma määrittää kehityksmaita talouden ja kansan riippuvuuden luonnonvaroista ja alhaisen tuottavuuden sekä inhimillistä kehityksä kuvaavan HDI-indeksin mukaan. Se huomioi ihmisten odotetun eliniän, koulutuksen ja tulotason. (Ilmaston kestävä matkailu,)

Kehityksmaiksi luokitellaan yleisesti maa, jonka bruttokansantuote on 11 905 dollaria tai vähemmän. (The international statistical institute) Afrikan maista kaikki paitsi Libya ovat kehityksmaita. Suomen bruttokansantulo on 37 530, kun taas esimerkiksi Tansanian vastaava luku on 340. (Kehityksmaamatematiikka:tietoa kehityksmaista)

2.2 Kehityksmaiden vakuutusmarkkinat

Vakuutusallalla nähdään olevan tärkeä merkitys infrastruktuurille, koska se edistää taloudellista ja sosiaalista vakautta, panee liikkeelle ja ohjaa säästöjä, tukee kaupankäyntiä ja yritystoimintaa sekä parantaa ihmisten elämänlaatua. (Insurance in Africa, 1) Vakuutusmarkkinoiden rakenne vaihtelee sen hetkisen taloudellisen kehityksen mukaan. Kehittyneissä maissa vakuutusmarkkina muodostuu henkivakuutus-, vahinkovakuutus- ja jälleenvakuutusyhtiöistä, jotka voivat olla joko erillisiä tai monialayhtiöitä ja voivat toimia kansainvälisesti. Kehityksmaissa vakuutusyhtiöt ovat pienempiä ja yleensä eivät osallistu merkittäviin kansainvälisiin toimintoihin. Onkin ongelmana, että kehityksmaiden vakuutusmarkkinat turvautuvat teknisesti ja taloudellisesti kansainvälisiin palveluihin ja ovat riippuvaisia ulkomaalaisista jälleenvakuuttajista. Tähän on syynä markkinoiden pienuus, riittämätön osaaminen sekä pula osaavasta henkilöstä. (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 7)

Kehityksmaiden vakuutusmarkkinat ovat kehittymättömiä verrattuna kehittyneiden maiden markkinoihin. Kehittyneet maat hallitsevat vakuutusmarkkinoita ja G7:n maiden osuus vakuu-

tusmaksutuloista on melkein 65 %. Luku on korkea, sillä maiden väestön määrä on noin 10 % koko maailman väestön määrästä. Afrikan vakuutusmarkkinoiden tilanne on vielä huonompi sillä markkinat ovat alikehittyneet, koska suurimmalla osalla väestöstä ei ole varaa vakuutuksiin. (Insurance in Africa, 1) Valtaosalla Afrikan maiden vakuutusmarkkinoista on kuitenkin mahdollisuuksia ja potentiaalia kasvuun ja kehittymiseen. Tämän vuoksi on tärkeää tutkia kehitysmaista juuri eri Afrikan maiden vakuutusmarkkinoiden toimivuutta ja syitä siihen, mikseivät ne toimi hyvin kasvumahdollisuuksista huolimatta. On myös mielenkiintoista tutkia erityisesti niitä maita, joissa vakuutusmarkkinat toimivat huonointen ja niiden syitä tähän.

Vakuutusmarkkinoiden kehittyminen on eri vaiheessa eri Afrikan mailla. Kunkin maan taloudellisen kehityksen tason kertoo maiden osuus Afrikan vakuutusmaksutuloista. Afrikan maissa oli noin 650 vakuutus- ja jälleenvakuutusyhtiötä ja bruttovakuutusmaksutulo oli 38 miljardia dollaria vuoden 2004 tietojen mukaan. Etelä-Afrikan vakuutusmarkkinat ovat poikkeuksena hyvin kehittyneet verrattuna muihin Afrikan maihin, sillä sen penetraatio-luku on 14,2 % (Insurance in Africa, 1) ja sen vakuutusmaksutulo oli noin 30 miljardia eli 79 % Afrikan vakuutusmaksutulosta. (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 8) 15 % vakuutusmaksutuloista muodostui kymmenen maan vakuutusmaksutuloista ja kyseiset maat olivat Marokko, Egypti, Tunisia, Kenia, Mauritius, Namibia, Nigeria, Algeria, Norsunluunrannikko ja Kameron. Muiden loppujen Afrikan maiden vakuutusmaksutulojen osuus oli jäljelle jäävä 9 %. (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 8)

Afrikan maiden vakuutusmarkkinoille on tiettyjä ominaispiirteitä, jotka aiheuttavat ongelmia sen toimivuudelle. Niiden talousjärjestelmät ja lainsäädäntö ovat kehittymättömiä. Mitä kehittyneempi talousjärjestelmä, sitä paremmin vakuutusmarkkinat kasvavat. (Insurance in Africa, 4) Useissa maissa on myös ongelmana lainsäädännön vaikeaselkoisuus. Monissa maissa vakuutusmarkkinat ovat erittäin hajanaiset ja siellä toimii paljon paikallisia vakuutusyhtiöitä. Markkinoilla on puutetta isoista kansainvälisistä vakuutusyhtiöistä, mikä aiheuttaa painetta laskea vakuutusmaksujen tasoa. Markkinoiden laajenemista haittaa heikko infrastruktuuri ja hallinnolliset vaikeudet. (Insurers eyes opportunities in Africa) Afrikan mailla on korkea inflaatio verrattuna maailman muihin alueisiin. Inflaatiolla on keskeinen vaikutus vakuutusten kysyntään ja se vähentää vakuutustoiminnan arvoa, jolloin vakuutustuotteet ovat vähemmän houkuttelevia. (Insurance in Africa, 5) Afrikan maiden vakuutusaloilla on tunnusomaista myös innovaatioiden puute (Insurance in Africa, 8).

Eräiden tutkimusten mukaan valtion kehityksen tasolla ja vakuutusturvalla on positiivinen yhteys. Kehitysmaihin verrattuna kehittyneillä mailla on yleensä kehittyneet ja hyvin organisoidut vakuutuspalvelut. Tämä voidaan todeta siitä, että maailman vakuutusmarkkinoista suurin osuus on kehittyneillä mailla. (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 1) Vakuutusalan kehittyneisyys voidaan myös todeta vakuutusmaksun osuudesta bruttokansantuotteesta. Vuoden 2004 tietojen mukaan kehittyneiden maiden luku oli 9,02 %, kun taas kehitysmaiden luku oli 3,94 %.

Kehitysmaiden vakuutusmarkkinoille on tiettyjä haasteita. Monissa kehitysmaissa vakuutusmarkkinat vapautettiin ja sen uskottiin johtavan ulkomaalaisten vakuutusenantajien pääsyyn markkinoille. Tämä auttaisi markkinoita, sillä ulkomaalaisilla vakuutusenantajilla on taloudellista voimaa, teknologista ja alan osaamista, hyvä riskienhallinta sekä varojen ja velkojen hallinta. Kehitysmaissa vapautuminen ei ole täysin ongelmaton, sillä vakuutusmarkkinoilta odotetaan turvallisuutta ja vakautta, jota pitäisi ylläpitää hyvin toimiva vakuutus valvonta- ja sääntelyviranomaisen. Kehitysmaissa on ongelmana, ettei valvonta- ja sääntelyviranomaisen toiminta ole tehokasta. Valtiolla onkin tärkeä rooli toimia sääntelijänä ja taata vakuutusalan turvallisuus ja vakaus sekä tarjota vakuutuspalveluita yleisenä hyvänä. (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 2) Monet maat ovatkin korjanneet vakuutuslainsäädäntöään, perustaneet itsenäisiä valvontaviranomaisia sekä ryhtyneet toimenpiteisiin, jotta vakuutusmarkkinat toimivat hyvien periaatteiden mukaisesti (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 2).

Vapautumisen käänköpuolina pelätään myös olevan kilpailunvastaisia toimia, valikoivaa mainontaa korkea-arvoisille asiakkaille, yksityistämisen aiheuttamien työttömyyksien kuluja ja valikoituja toiminta-alueita (Trade and development aspect of insurance services and regulatory frameworks, 2).

2.3 Liikennevahingot kehitysmaissa

Maailmanlaajuisesti vuosittain 1,2 miljoonaa ihmistä kuolee liikennevahingoissa ja 50 miljoonaa ihmistä loukkaantuu. WHO:n vuoden 2002 ”Global Burden of Disease” tilaston mukaan liikennekuolemista 90 % tapahtuu pieni- ja keskituloisissa maissa. (World health organization, 2004, 3) Liikennevahingoissa kuolevien määrän on ennustettu nousevan 65 % vuosien 2000 ja 2020 välillä, jos tilanteen muuttamiseen ei panosteta lisää voimavaroja. Pieni- ja keskituloisissa maissa tilanteen on ennustettu olevan vielä huonompi, kuolemien määrän on

arvioitu nousevan noin 80 %. (World health organization, 2004, 3) Lisäksi liikennevahinkojen kasvava määrä lisää liikennevakuutusten korvauksia, jolloin järjestelmän tulee toimia vielä tehokkaammin. Liikennevakuutuksella voidaan edistää henkilökohtaista vastuuta ja näin vähentää liikennevahinkojen määrää. Liikennevahinkojen aiheuttamien vammojen kustannusten on arvioitu olevan noin 1 % kehitysmaiden bruttokansantuotteesta ja 2 % teollistuneiden maiden bruttokansantuotteesta. (World health organization, 2004, 5)

Afrikassa, Aasiassa, Karibian maissa ja Latinalaisessa Amerikassa enemmistö liikennevahingoissa kuolleista on jalankulkijoita, matkustajia, pyöräilijöitä, moottoripyöräilijöitä sekä linja-autojen ja minibussien matkustajia. Teollistuneissa maissa taas suurin osa kuolintapauksista tapahtuu autoissa oleville matkustajille. (World health organization, 2004, 5)

Liikennevahinkojen kuolleisuusaste (per 100 000 henkilöä) WHO alueilla 2002

WHO alue	Pieni- ja keskituloiset maat	korkeatuloiset maat
Afrikan alue	28.3	—
Amerikan alue	16.2	14.8
Kaakkois-Aasian alue	18.6	—
Euroopan alue	17.4	11.0
Itäisen Välimeren alue	26.4	19.0
Läntisen Tyynenmeren alue	18.5	12.0

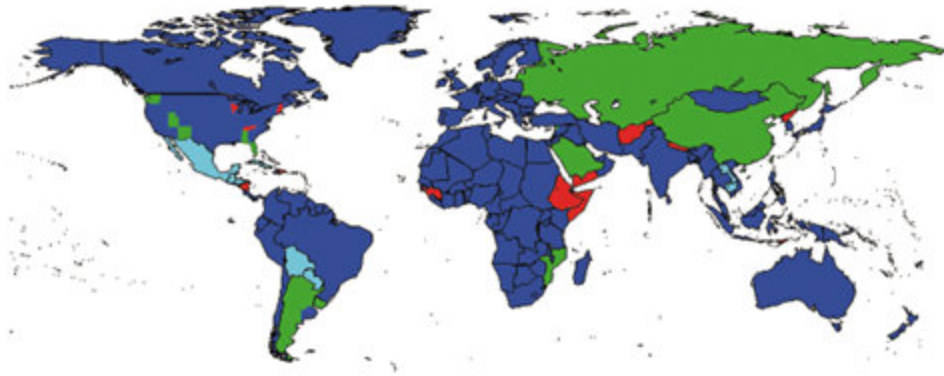
Lähde: WHO Global Burden of Disease project, 2002, Version 1 (see Statistical Annex).

Kuvio 1 Liikennevahinkojen kuolleisuusaste (World health organization, 2004)

Kuvio 1:stä näkee miten liikennevahinkojen kuolleisuus jakaantuu eri alueiden välillä. WHO:n Länsi-Tyynenmeren alueella kuoli ihmisiä eniten liikennevahingoissa vuonna 2002, hieman yli 300 000 ihmistä. Toiseksi eniten ihmisiä kuoli Kaakkois-Aasian alueella, hieman alle 300 000. Kun tarkastellaan liikennevahingoissa kuolleiden määrää kuolleisuuden mukaan, niin suurin kuolleisuus oli Afrikassa vuonna 2002, 28,3 per 100 000 asukasta kohti. Kehitysmaissa tapahtuu 8 kertaa enemmän vakavia liikennevahinkoja kuin teollistuneissa maissa. Syitä tähän ovat infrastruktuurin erilaisuus, kuten teiden kunto, ajoneuvojen keskimääräinen kunto tai ajajan tyypillinen käyttäytyminen. (Motor third-party liability insurance in developing countries, Serap O. Gönülal, 2009, 3)

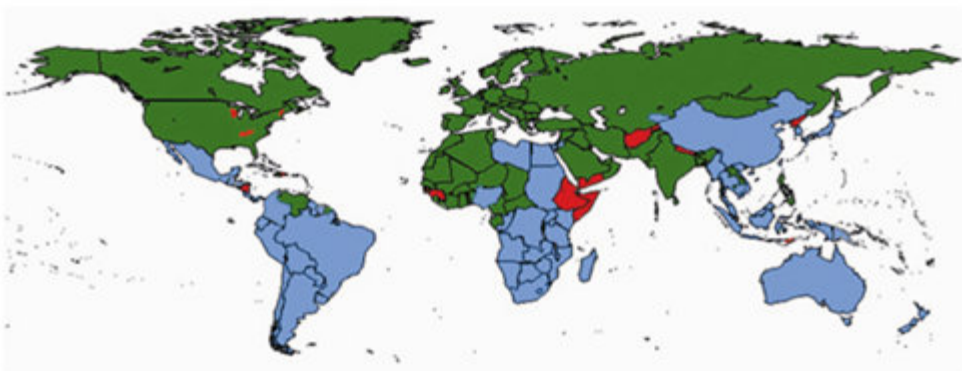
3 LIIKENNEVAKUUTUS

3.1 Liikennevakuutuksen levinneisyys ja pakollisuus



Kuvio 2 Liikennevakuutuksen pakollisuus

Kuvio 2:sta näkee, milloin liikennevakuutus on tullut pakolliseksi eri maissa. Sinisissä maissa liikennevakuutus on ollut pakollinen ennen vuotta 2002 ja vihreissä maissa liikennevakuutus on ollut pakollinen vuoden 2002 jälkeen. Punaisissa maissa liikennevakuutus ei ole pakollinen. (MIWP report) Kuvioista nähdään, että liikennevakuutuksen pakollisuus on jo laajalti levinnyt ympäri maailman ennen vuotta 2002.



Kuvio 3 Liikennevakuutuksen kattamat vahingot

Kuviosta 3 näkee, mitä vahinkoja liikennevakuutus kattaa. Vihreissä maissa liikennevakuutus korvaa sekä henkilö- että omaisuusvahingot. Vaalean sinisissä maissa liikennevakuutus korvaa vain henkilövahingot. (MIWP report) Vain henkilövahinkoja korvaavat maat painottuvat

Etelä-Amerikkaan, Afrikkaan, Aasiaan ja Oseaniaan. Mielenkiintoista on, että Australia poikkeaa Englannista, Yhdysvalloista ja Kanadasta.

3.2 Vaatimukset liikennevakuutusjärjestelmälle

Serap O. Gönülal on julkaisussaan ”liikennevakuutus kehitysmaissa” käsitellyt liikennevakuutusjärjestelmää ja sitä miten se pitäisi muodostaa, jotta se olisi mahdollisimman toimiva. Hänen mukaansa toimivalta liikennevakuutusjärjestelmältä vaaditaan, että vakuutusyhtiöt, vakuutetut sekä poliisi toimivat tehokkaasti. Tämän lisäksi toimiva järjestelmä tarvitsee tietokannan, johon on tallennettu vakuutettujen vakuutustiedot sisältäen vakuutettujen yksittäiset vahinkotiedot sekä maksetut korvaukset. Tietokanta tulee olla eri osallisten käytettävissä, jolloin valvontaa saadaan tehostettua. Tietokanta auttaa vakuuttamattomien ajoneuvojen tunnistamisessa, liikennevakuutusjärjestelmän toimintojen yhtenäistämässä, tuotteiden reilussa hinnoittelussa sekä petosten estämisessä. Gönülalin mukaan kansalaisten oikeudet on turvattu, kun liikennevakuutusjärjestelmä on julkinen palvelu, jolloin se tukee toimivan ja pakollisen vakuutusmarkkinan muodostumista. (Serap O.Gönülal, 2009, 116)

Liikennevakuutusjärjestelmän pääkohtia ovat:

- Rakenne: Määritetään oikeuslaitoksen rooli ja rikkomusten käsittely. Lisäksi määritetään minimisuoja ja mahdolliset rajoitukset. Päätetään määräytyykö vakuutus auton vai sen omistajan mukaan. Määritetään vakuutuslain yleinen rooli, millaiset tariffijärjestelmät ovat sekä yhteys rekisteröintiin ja poliisin rooli. Oikeuslaitoksella on tärkeä rooli liikennevakuutuslain säätämässä ja sen noudattamisen valvomisessa. Kehitysmaissa on haasteena, miten saataisiin vakuuttamattomat noudattamaan liikennevakuutuslakia ja ottamaan liikennevakuutuksen sekä mitä sanktioita asetetaan vakuuttamattomille kuljettajille
- Aktuaaritoiminta: asetetaan vakuutusmaksut (premium rate) ja varaukset vireillä oleville ja tuleville korvauksille. Vakuutusmaksut on tärkeää asettaa riittävä tasolle, jotta korvaukset voidaan maksaa. Vakuutuslainsäädännön eräänä päätavoitteena on suojella vakuutettuja yhtiöiden maksukyvyttömyyttä vastaan. Tätä ja yhtiöiden taloudellista ja johtamisen vakautta varten on säädetty erilaisia sääntely- ja valvontatoimenpiteitä (Serap O.Gönülal, 2009, 8)
- Ennakoimattomiin menoihin varautuminen: tähän sisältyy valtion tukirahasto (guarantee fund)

- Korvauksien hallinta ja tietopalvelu: Korvauspalvelun toimiminen ja tietojen keruun ja jakamisen järjestäminen . Kerätään tietoja vakuutetuista ajoneuvoista ja jaetaan vahinkotietoja muiden vakuutusyhtiöiden kanssa

- Jälleenvakuutus: hyötyjen maksimointi (Serap O.Gönülal, 2009, 5)

- Käänteinen järjestys: palvelu hinnoitellaan ennen kuin sen kustannukset ovat tiedossa. Kohdataan kaksi epävarmuutta hintaa asettaessa: tulevien vahingon määrä ja näiden vahinkojen kokonaiskustannukset. Epävarmuudet vaikuttavat myös valvontaviranomaiseen, kun se asettaa lakisääteisen hinnan pakolliseen vakuutukseen, kuten liikennevakuutukseen. (Serap O.Gönülal, 2009, 27)

3.3 Liikennevakuutusjärjestelmän edellytykset

Liikennevakuutusjärjestelmän toimivuudelle on Gönülalin mukaan asetettu tiettyjä vähimmäisedellytyksiä. Olennaisena edellytyksenä on asianmukainen oikeuskäytäntö (legal framework), johon liikennevakuutusjärjestelmä pohjautuu. Toiseksi tariffien tulee perustua luotettavaan tilastolliseen tietoon ja kolmanneksi valvontaviranomaisten tulee luoda luotettava korvaustietokanta (claims database), jolla tehdään julkiseksi keskimääräinen nettomaksu (pure premium) erilaisille yleisille riskiluokille. Vakuutusyhtiöiden tulisi tarjota sellaisia vakuutuksia, joilla varmistetaan kilpailu ja samalla ylläpidetään tehokkuutta. Yhtiöiden vähimmäismarkkina-osuus tulisi olla noin 4 %, jotta yritys säilyttää lisenssin. Vakuutusyhtiöiltä edellytetään, että ne varmistavat korvauksien käsittelyn ajallaan ja korvaustoiminnan olevan läpinäkyvää. Yhtiöitä edellytetään myös noudattamaan viranomaisten asettamamaa liikennevakuutusmaksujen tasoa ja pakollista liikennevakuutuksen hankkimista. Tämä edellyttää, että yhtiöiden toiminnan täytäntöönpanon ja valvonnan tulee olla hyvin hoidettu. Näillä varmistustoimilla pyritään suojelemaan osakkeenomistajia. Vakuutusyhtiöiltä edellytetään myös järjestämään toimivat muutoksenhakukäytännöt. (Serap O.Gönülal, 2009, 208)

Liikennevakuutuksen vakuutusmaksujen ja riskitekijöiden määrittelyyn on erilaisia tapoja ja maiden välillä määritelmät vaihtelevat riippuen yhteiskunnan rakenteesta. Joissakin maissa tärkeänä tekijänä on kuljettajan ikä, jolloin vakuutusmaksut määräytyvät kuljettajan mukaan. Toisissa maissa arviointi ja vakuutussuoja määräytyvät ajoneuvon mukaan riippumatta kuljettajasta. Ajoneuvon käyttöönottovuotta käytetään myös vaihtelevin tavoin eri maissa. Kun ajo-

neuvon ikä otetaan huomioon, niin vakuutusmaksuihin tulee muutoksia vuosittain. (Serap O.Gönülal, 2009, 209)

Suurimmassa osassa maista on liikennevakuutus säädetty pakolliseksi ja ajoneuvon omistajan velvollisuudeksi hankkia, jotta ajoneuvo voidaan rekisteröidä liikennekäyttöön. Siihen, miten vakuutettu käyttää vakuutusta, on monia erityyppisiä kannustimia tai sanktioita. Bonus-malus systeemi on yksi tärkeimmistä, jossa taloudellisella tekijällä vaikutetaan vakuutetun käytökseen. Vakuutusyhtiö laskee vakuutusmaksun tietylle alkuarvolle, kun vakuutus sopimus tehdään. Bonus-malus kertoimet vähentävät tai lisäävät vakuutusmaksua: vakuutusmaksu vähenee, jos vakuutetulle ei ole sattunut vahinkoja kun taas bonus vähenee ja vakuutusmaksut nousevat vahingon sattuessa. (Serap O.Gönülal, 2009, 210) Toinen taloudellinen tekijä, jolla voidaan vaikuttaa vakuutetun käytökseen, on vakuutetun oikeus nostaa syyte kuljettajaa tai ajoneuvon omistajaa vastaan, jos liikennevahinko on aiheutettu törkeällä liikenneturvallisuuden vaarantamisella, esimerkiksi kuljettaja on ajanut yli 1,2 promillen humalassa. Tällöin vakuutusyhtiöllä on oikeus esittää korvausvaatimus liikennevahingon aiheuttanutta vastaan saadakseen perittyä aiheutuneet kulut, sen jälkeen kun korvaus on maksettu liikennevahingon uhrille (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002)

3.4 Liikennevakuutusjärjestelmän pakollisuudesta ja kilpailun merkityksestä

Gönülal kertoo julkaisussaan erilaisista saavutettavista hyödyistä, kun liikennevakuutus säädetään pakolliseksi. Pakollisuuden avulla saadaan ihmiset ymmärtämään, millaisia riskejä autoilijat aiheuttavat ja näin ollen pystytään paremmin suojaamaan ihmisiä näiltä riskeiltä. Gönülalin mukaan pakollisella liikennevakuutuksella saavutetaan myös seuraavia asioita: lisätään tietoisuutta autoilijoiden vastuusta, tasoitetaan korvaussummia, korostetaan yhteisön vastuuta parantaa turvallisuutta, kuten teiden suunnittelua ja kuljettajan taitoja. Tutkimus on osoittanut, että pakollisen liikennevakuutusjärjestelmän maissa yllä mainittujen asioiden kehitys on ollut nopeampaa verrattuna maihin, joissa ei ole pakollista liikennevakuutusjärjestelmää. (Serap O.Gönülal, 2009, 211) Pakollinen liikennevakuutus veloitetaan hankkimaan lain nojalla. Kuitenkin tutkimuksen mukaan, kun yksilöstä riippuu vakuutuksen hankinta, liikennevakuutus jää helposti hankkimatta. Lisäksi ongelmana on, että kehitysmaissa lain valvominen on usein satunnaista ja altis korruptiolle. Tämä mahdollistaa vakuuttamattomien kuljettajien liikkumisen liikenteessä. (Safety challenges in developing countries, Amir Rizavi, 9)

Pakollisesta liikennevakuutuksesta on hyötyä liikenneturvallisuudelle. Pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusmaksuilla voidaan rahoittaa liikenneturvallisuutta ja etuna on, että liikenneturvallisuudenmaksujen ja liikennevahinkojen kustannusten välillä on hyvä suhde. Kuljettajia voidaan kannustaa turvallisempaan ajotapaan, kun vakuutusmaksut heijastavat kuljettajan riskiprofiilia. Tämä kuitenkin edellyttää, että kaikkien ajoneuvojen tulisi olla vakuutettuja, jotta kannustaminen olisi tehokasta. Maissa, joissa on alhainen liikennevakuutuksen noudattamisaste, ei ole tehokasta rahoittaa liikenneturvallisuutta lisämaksuilla. (Safety challenges in developing countries, Amir Rizavi, 10) Vakuutusyhtiöllä on myös kannustin pyrkiä parantamaan liikenneturvallisuutta ja sitä kautta vähentää liikennevahinkoja, jotta se saa vähennettyä korvausmenoja ja sitä kautta perittäviä maksuja. Vakuutusmaksut yleensä riippuvat ja määräytyvät liikennevahinkojen kulujen mukaan. (Safety challenges in developing countries, Amir Rizavi, 11)

Liikennevakuutusjärjestelmän haasteena on, että se on usein tappiota tekevää liiketoimintaa sekä kehittyneissä maissa että kehitysmaissa. Liikennevakuutusjärjestelmän taloudellinen tila vaikuttaa sen houkuttelevuuteen sijoittajille ja heidän mahdollisiin investointeihin liikenneturvallisuuteen. (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, 6) Haasteena on myös ihmisten kielteinen suhtautuminen liikennevakuutukseen. Gönülalin julkaisussa käy ilmi, että ajoneuvon kuljettaja ja omistaja kokevat liikennevakuutuksen yleensä materiaalisena kuluna. Korkea liikennevakuutusmaksu voi kohdata vastustusta, koska ihmisillä on monissa kehitysmaissa heikko ymmärrys huonon ajotavan ja korkeampien liikennevakuutusmaksujen syy-yhteydestä. Näin ollen kilpailun tasolla ei ole vaikutusta liikennevakuutuksen hinnoitteluun vaan poliittisilla ja taloudellisilla syillä. Hinnoittelu kokee myös inflatorista painetta, joka on yleisesti vahvempaa kuin normaali inflaatio. (Serap O.Gönülal, 2009, 181)

Liikennevakuutuksen hinnoittelu on silloin keskitettyä, kun valtion painostus pitää hinnoittelun vakuutusyhtiöiden välillä alhaisempaa kuin taloudellisesti olisi kannattavaa. Tällöin on vaarana, etteivät liikennevakuutusmaksut riitä kattamaan vahinkojen korvauskustannuksia, jolloin (safety challenges in developing countries) vakuutusyhtiöt kärsivät tappioita. (Serap O.Gönülal, 2009, 182) Toinen hinnoitteluvaihtoehto on, että hinnat määräytyvät vapailla markkinoilla, minkä etuna on Gönülalin mukaan homogeeninen riskin valinta, hallinnon tehokkuus, tehokas korvausten maksaminen, sääntelyn tehokkuus sekä asiakkaan vastuu. (Serap O.Gönülal, 2009, 182)

Vakuutus voidaan tarjota joko yksityisen vakuutusyhtiön tai valtion hoitaman (state-operated) rahaston kautta. Yksityiset vakuutusyhtiöt tarjoavat pääasiassa liikennevakuutusta teollisuusmaissa, kun taas kehitysmaissa valtiolla on määräävämpi asema ja monissa maissa valtion omista yhtiö tarjoaa ainoastaan liikennevakuutusta. (Safety challenges in developing countries, Amir Rizavi, 9)

3.5 Liikennevakuutuksen hinnoittelu lakisääteisesti tai vapaasti

Suurimmassa osassa kehitysmaita on käytössä lakisääteinen hinnoittelu, jossa valtio määrittää liikennevakuutuksen vakuutusmaksuille maksimitason. Perusteluna määrätulle vakuutusmaksulle on valtion halu kontrolloida vaihteluille alttiita kotitalouksien nettomenoja, joihin vakuutuksen kustannus kuuluu kuin perustavaroiden hinta. Bruttovakuutusmaksun ja netto vakuutusmaksun välille voi aiheutua suuri ero, jos kehitys on riittämätöntä kilpailuilla markkinoilla. Lakisääteiset hinnat ovat keino tasata optimaalista ja ei-optimaalista kilpailua. (Serap O.Gönülal, 2009, 183)

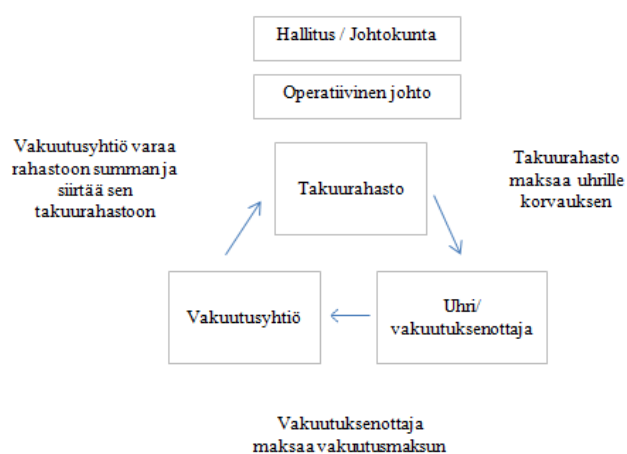
Gönülalin mielestä valtion tulee turvata vakuutusyhtiöiden vakavaraisuutta suurien korvausten tai yleisen taloustilanteen heikkenemisen seurauksien varalle. Kuitenkin lakisääteiset vakuutusmaksut ovat monissa kehitysmaissa vääristäneet markkinat ja sen seurauksena kannattavuus ja palvelun laatu asiakkaille on alentunut. Seurauksena on, ettei pakollisia hintoja päivitetä säännöllisesti, hinnat eivät ota huomioon inflaatiota, valtion on käytännössä hankala asettaa reilua hintaa liikennevakuutukselle ja kehittyvissä maissa tapahtuu lisääntyvissä määrin liikennevahinkoja. Lisäksi pakolliset maksut ovat yleensä säännöstelyn vuoksi nettovakuutusmaksuja alempia. (Serap O.Gönülal, 2009)

Gönülal kertoo julkaisussaan, että alhaisilla lakisääteisillä vakuutusmaksuilla on selvä yhteys korvausten hitaaseen käsittelyyn. Vakuutusyhtiöt viivyttelevät korvausten käsittelyä (settlement process) yrittääkseen tasoittaa rakenteellista alijäämää. Hidas korvausten käsittely heikentää koko vakuutusalan uskottavuutta ja tästä aiheutuu, että vapaaehtoisten vakuutustuotteiden osuus vakuutusmarkkinoista jää alhaiseksi. Liikennevakuutuksen alhaiset vakuutusmaksut myös välittävät kuljettajien oikeista kustannuksista väärää tietoa ja tästä seuraa, etteivät hinnat kannusta vahinkojen ennaltaehkäisyyn. Vakuutusyhtiöt joutuvat liikennevakuutuksen alijäämän vuoksi perimään toisista vakuutuksista korkeampia vakuutusmaksuja. (Serap O.Gönülal, 2009, 167)

Gonülalin mielestä valtion tai vakuutusvalvontaviranomaisten tulisi pyrkiä siihen, että ne asettaisivat liikennevakuutuksen vakuutusmaksut lähelle oikeita kuluja ja pyrkisivät luomaan politiikkaa, jolla pyrittäisiin ennaltaehkäisevästi vaikuttamaan liikennekäyttäytymiseen ja sitä kautta vähentämään liikennevahinkojen määrään. Keinoina Gonülal mainitsee muun muassa liikenneturvallisuuden parantamisen, jolloin liikennevahinkojen esiintymistiheys vähenisi, ajokokeen pätevyysvaatimusprosessin päivittämistä ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen vähentämistä. (Serap O.Gönülal, 2009, 165)

3.6 Takuurahasto

Takuurahastot on perustettu vahingonkärsineiden turvaksi. Vahingonkärsinyt voi hakea korvausta takuurahastosta, jos vakuutusyhtiö on maksukyvytön, vakuutusyhtiö on muuten kyvytön maksamaan korvauksia tai jos vakuuttamaton ajoneuvo tai tuntematon ajoneuvo on aiheuttanut vahingon. Valtio joutuu näissä tapauksissa puuttumaan tilanteeseen ja se tehdään takuurahaston kautta. Yleensä voittoa tavoittelematon organisaatio on perustanut takuurahaston ja ne ovat vakuutusvalvontaviranomaisen valvonnassa. (Serap O.Gönülal, 2009, 210) Liikennevakuutusjärjestelmälle aiheutuu kuluja vakuuttamattomista ajoneuvoista, sillä liikennevakuutusjärjestelmä menettää vakuutusmaksutuloa ja takuurahaston rahoittamisesta aiheutuu kustannuksia. (Serap O.Gönülal, 2009, 211) Laissa on säädetty takuurahaston oikeudellisesta rakenteesta ja se määrää, että takuurahaston tulee antaa tietoja johtoelimistä ja niiden työnkuvauksesta, selvittää rahaston tulot ja menot, kuvata säännökset sekä korvausten arvioinnin ja maksamisen käytännöt. (Serap O.Gönülal, 2009, 16)



Kuvio 4 Takuurahasto (Serap O.Gönülal, 2009)

Takuurahastoon liittyvät kaikki lisensoidut vakuutusyhtiöt tietyltä alueelta. Takuurahastoa rahoitetaan kahdella vaihtoehtoisella tavalla, joko perimällä maksut etukäteen tai takautuvasti. Jäsenet maksavat tietyn määritellyn summan vuotuisista vakuutusmaksuista rahastoon. (Serap O.Gönülal, 2009, 83)

Takuurahaston korvaukset määräytyvät tiettyjen rajojen mukaan. Säännöksiltä vaaditaan, että ne selkeästi määrittelevät rajat, ehdot ja olosuhteet vakuutussuojalle (conditions for coverage). Takuurahasto korvaa yleensä kolmen tyyppisiä vahinkoja. Se korvaa vahinkopaikalta pakenevien ajoneuvojen tai tuntemattomaksi jäävien ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja. Näissä tilanteissa korvataan yleensä mieluummin henkilövahinkoja kuin omaisuusvahinkoja. Rahasto korvaa myös vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja. Näissä tapauksissa ajoneuvolla ei ole mahdollisesti riittävää vakuutussuojaa johtuen vakuutuksen vanhenemisesta tai se on mitätöity tai ajoneuvo on täysin vakuuttamaton, jolloin rahasto maksaa vahingonkäräsiinelle korvaukset ja säilyttää oikeuden vaatia korvaussumman, jos vakuutus on mitätöity. Rahasto maksaa myös korvauksia vahingonkäräsiineille, joille on aiheutettu vahinkoa varastetulla ajoneuvolla. Rahasto maksaa korvauksen, koska ajoneuvon omistajaa ei pidetä oikeudellisesti vastuussa. (Serap O.Gönülal, 2009, 102)

3.7 Vakuutus ja motiivit turvallisempaan liikennekäyttäytymiseen

Vakuutuksen tarkoituksena on suojata vakuutetun omaisuutta, jolloin se tarjoaa yhteiskunnallista hyötyä (utility) ja kannustinta turvallisempaan käyttäytymiseen. Kuitenkin joissakin tapauksissa vakuutuskorvaus voi olla huono kannustin turvallisempaan käyttäytymiseen, jolloin puhutaan ”moral hazard”- tilanteesta. Tällöin vakuutetulla on taloudellinen kannustin aiheuttaa vahinko, jota vastaan hän on vakuutettu. Kannustinta ei ilmene, jos hän ei ole vakuutettu. (road safety and insurance market, 2011, 10) (Mehr, Cammack and Rose 1985, Shavell 1986) Liikennevakuutuksen tarkoitus tarjota kolmannelle osapuolelle suojaa tekee ”moral hazard”-tilanteen monimutkaiseksi, sillä vakuutetulla ei ole täyttä kontrollia ympäristöstä ja vahingon olosuhteista. Ensimmäinen osapuoli eli vakuutusyhtiö on yleisesti korvaamassa taloudellista tappiota. Liikennevakuutuksesta on tehty pakollinen juuri henkilövahinkojen vuoksi.

Liikenneturvallisuuslainsäädännön avulla voidaan kannustaa turvallisempaan käyttäytymiseen sääntelemällä ja vahvistamalla ihmisen huolehtimista ja vastuullisuutta ympäristöstään. Lisäksi halu elämän vaalimiseen (self-preservation of life) ja yhteiskunnalliset asenteet vahvis-

tavat ensimmäisen ja kolmannen osapuolen motiiveja turvallisempaan käyttäytymiseen. (road safety and insurance market, 2011, 10) (Mehr, Cammack and Rose 1985, Shavell 1986)

Moral hazard- tilanteen estämiseksi voidaan käyttää useita poliittisia ja sääntelyn keinoja: katetaan vakuutuksella osittain vahinko, määritellään omavastuu ja korvausraja sekä määritellään vakuutusopimuksessa vakuutettujen velvollisuudet ja niiden rikkomisen seuraukset. (road safety and insurance market, 2011, 10) (Mehr, Cammack and Rose 1985, Shavell 1986)

Vakuutusyhtiöille kohdistuu suurin osa liikennevahinkojen kustannuksista ja on ajateltu, että tämän vuoksi niiden tulisi ottaa suurempi vastuu liikenneturvallisuuden rahoituksessa ja edistämässä. Liikennevahinkojen vähentyessä myös korvauksien määrä vähenee ja vakuutusala nähdään samalla sosiaalisesti vastuuntuntoisena. Valtio voi puuttua paremmin liikenneturvallisuuden ongelmiin, jos vakuutusyhtiöt osallistuisivat liikenneturvallisuuden parantamiseen rahoituksella ja jakamalla niiden liiketoiminta- ja markkinointitietoja. Monissa maissa kuten Australiassa, Kanadassa, Suomessa ja muissa Euroopan maissa vakuutusyhtiöt ovat mukana edistämässä liikenneturvallisuutta. Tutkimuksen mukaan kehitysmaissa vakuutusala ei ole, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta, ottanut tärkeää rooliaan liikenneturvallisuuden parantamisessa. Liikennevahinkojen ehkäisemiseen ei käytetä tarpeeksi voimavaroja tai siihen annettava rahoitus on liian vähäistä. Vakuutusala keskittyy usein vain vahingon jälkeiseen tilanteeseen ja vahinkojen korvaussummat ovat suuria. Vakuutusala kohtaa haasteita sillä ajoneuvojen määrä on kasvanut ja se aiheuttaa korvausvaatimusten kasvua. (road safety and insurance market, 2011)

Valtiolla on vastuu liikenneturvallisuusohjelmien kehittämisestä ja niiden toimeenpanemisesta, mutta yksityiselle sektorille jää useimmiten suurin taakka liikennevahinkojen kustannuksista. Tutkimuksen mukaan valtion tulisikin aktiivisesti pyytää ja rohkaista yksityistä sektoria kuten öljy-yhtiöitä ja erityisesti liikennevakuutusalaan rahoittamaan liikenneturvallisuutta. Lisäksi valtion tulisi säätää lailla liikennevakuutus pakolliseksi ja säätää 5 – 10 % vakuutusmaksuista verona liikenneturvallisuuden kehittämiseen. (Financing of road safety actions, 4) Näin ala kasvaa, kun ajoneuvojen määrä kasvaa ja väestö käyttää enemmän rahaa muihinkin vakuutuksiin. (Financing of road safety actions, 3) Valtion tulisi myös antaa vakuutusyhtiöiden päättää varojen käytöstä, ottamalla ne suunnittelemaan liikenneturvallisuutta ja ottamaan ne liikenneturvallisuusjärjestöihin, jotta yhtiöt eivät jäisi vain liikenneturvallisuuden rahoittajiksi. (Financing of road safety actions, 3) Valtio hyötyisi päättäessään liikenneturvallisuuden rahoituksesta vakuutusyhtiöiden tiedoista liikennevahinkojen kustannuksista, sillä muutamis-

sa maissa vakuutusyhtiöiden vakuutuskorvaustiedot on todettu paljon laajemmiksi kuin esimerkiksi viranomaisilta saatavat tiedot. (Financing of road safety actions , 4)

Liikennevakuutusyhtiöt ovatkin teollistuneissa maissa jo useampana vuosikymmenenä osallistuneet liikenneturvallisuuden tukemiseen tarjoamalla rahaa joko vapaaehtoisesti, toteuttamalla kampanjoita tai lainsäädännön ohjaamina. (Financing of road safety actions, 2) Vakuutusalan antaman rahoituksen tulee kuitenkin olla riittävän suurta, jotta sillä on vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Tuella on vaikutusta, kun vakuutusala on itsessään hyvin järjestetty ja riittävän kokonainen.

3.8 Syitä vakuuttamattomuuteen

Vakuuttamattomuuteen on monia erilaisia syitä ja ”riski ja todellisuus” tutkimuksen mukaan ne voidaan jakaa sosiaalisiin ja taloudellisiin tekijöihin. Yksi taloudellisista tekijöistä on vakuutusten kohtuuhintaisuus. Kuluttaja ei ota vakuutusta, jos sen hinta on liian korkea, sillä hänellä ei ole varaa vakuutusmaksuihin ja ajoneuvovakuutusmaksujen ajoittuminen voi aiheuttaa hänelle ongelmia. Esimerkiksi pienituloinen kuluttaja voi tulla arvioidessaan omaisuutensa arvoa siihen tulokseen, ettei se ole vakuuttamisen arvoista ja jättää ottamatta vakuutuksia. Kuluttajalla on ajatus siitä, mitä he tekisivät menettäessään omaisuutensa ja ovat hyväksyneet sen riskin. Kuluttaja voi myös ajatella, ettei mikään voi mennä vikaan ja moni keskittyy mieluummin lähitulevaisuuteen kuin suunnittelee tulevaisuuden mahdollisten riskien varalle. Monet kuluttajat eivät myöskään ollenkaan vertaile vakuutuksien hintoja. Onkin ongelmana, ettei moni pienituloinen kuluttaja ymmärrä kunnolla vakuuttamattomuuden seurauksia tai tee realistisia arvioita riskistä ja sen seuraamuksista. (Genevieve Sheehan ja Gordon Renouf 2006, 8)

Eräs sosiaalinen tekijä vakuuttamattomuuteen on kuluttajien epäluottamus vakuutusalaan. He eivät luota vakuutusalaan ja ovat tyytymättömiä sen toimintaan. Monet kuluttajat kokevat, etteivät ole vakuutusyhtiön mielestä tärkeitä tai arvostettuja asiakkaita. Tämä johtaa siihen, etteivät he vaadi haluamaansa palvelua vaan ovat mieluummin ottamatta vakuutusta. Lisäksi osa kuluttajista ei arvosta liikennevakuutusta, jolla suojataan muita tienkäyttäjiä. (Genevieve Sheehan ja Gordon Renouf 2006, 9)

Vakuuttamattomuuteen voi olla myös syynä, ettei kuluttaja kykene löytämään sopivaa vakuutustuotetta. Joko haluttua vakuutustuotetta ei ole saatavilla tai sitä ei ole tarjolla kysytyltä va-

kuutusyhtiöltä. Vakuuttamattomuutta aiheuttaa myös, ettei ihmisillä ole riittävää ymmärrystä vakuutustuotteista. Ymmärrystä ei ole vakuutusten saatavuudesta kuten liikennevakuutuksesta tai tietoa siitä, että jotkut ajoneuvovakuutukset ovat hyödyllisiä vakuutetulle tiettyyn summaan asti, jos vahingon aiheuttaa vakuuttamaton ajoneuvo. (Genevieve Sheehan ja Gordon Renouf 2006, 14)

Monet kuluttajat pitävät myös vakuutusehtoja vaikeaselkoisina. Kuluttaja ei ymmärrä esimerkiksi omavastuun tarkoitusta tai vakuutuskäytännön ymmärtäminen on vaikeaa. Jotkut kuluttajat eivät ymmärrä vastavuoroisuutta omavastuun ja vakuutusmaksun välillä, joten sitä on vaikea hyväksyä. Omavastuun tarkoitus vakuutusyhtiölle on, että kuluttaja jakaa myös riskiä ja alle omavastuun jäävät pienet vahingot eivät ole korvattavia. Mitä suurempi riski on, sitä enemmän omavastuuta veloitetaan kuluttajalta. Jotkut vakuutusyhtiöt ovat markkinoineet omavastuuta tapana, jolla vakuutettu voi vähentää vakuutusmaksujaan. Mitä suuremman osuuden riskistä vakuutettu on valmis kantamaan, sitä alhaisempi vaadittu vakuutusmaksu on, kun vakuutusyhtiö kantaa jäljelle jäävän riskin. Kun taas jokainen omavastuumäärän vähentäminen lisää vakuutusmaksun kustannuksia. (Risk and reality: access to general insurance for people on low incomes, Genevieve Sheehan ja Gordon Renouf 2006, 15)

Vakuuttamattomuudesta seuraa se, että vahingon kustannukset jäävät jonkun vastuulle, esimerkiksi perheen. Vakuuttamattomuus ei ole halvin vaihtoehto, sillä vaikka ihmisillä ei ole varaa vakuutuksiin ei heillä ole varaa myöskään maksaa itse vahinkojen kustannuksia. (Genevieve Sheehan ja Gordon Renouf 2006, 17)

4 LIIKENNEVAKUUTUS KEHITYSMAISSA

Useimmissa kehitysmaissa liikennevakuutus on säädetty pakolliseksi ja sen tarkoituksena on kattaa ajoneuvolla toiselle osapuolelle aiheutetut henkilö- tai omaisuusvahingot. Gönülalin mukaan liikennevakuutus on vakuutuslajeista yleensä ensimmäinen, joka säädetään pakolliseksi ja se on mahdollisesti tärkein kehitysmaissa myydyistä vakuutuksista. Kuitenkin vahinkoa kärsinyt voi jäädä ilman korvausta, jos vakuutusyhtiö ei pystykään maksamaan korvausta tai jos vakuuttamaton ajoneuvo on aiheuttanut vahingon. Vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen varalle on perustettu joitakin tukirahastoja, joiden tarkoituksena on tällaisessa tilanteessa korvata liikennevahinko vahingonkärsineelle. Gönülal näkeekin, että liikennevakuutuksen täytäntöönpanon kannalta on tärkeää minimoida vakuuttamattomat ajoneuvot sekä tunnistamattomat tappiot. (Serap O.Gönülal, 2009) Maailmanpankin tutkimukset ovat osoittaneet, että liikennevakuutuksen vakuutusmaksut ovat 30 % kaikista vahinkovakuutuksen maksuista. Liikennevakuutusta on viety viime vuosikymmenen aikana kehitysmaihin, mutta heikolla menestyksellä. Autoilijat eivät näe liikennevakuutusta suojana heidän henkilökohtaisia vastuita vastaan vaan kokevat sen enemmän verotusmuotona, jota voi kiertää. (Serap O.Gönülal, 2009, 4) Kuitenkin juuri liikennevakuutuksella voidaan kannustaa henkilökohtaiseen vastuuseen. Liikennevakuutusjärjestelmän toimiessa tehokkaasti vahingon aiheuttamisen ja syy-yhteys niistä itselle tuleviin kustannuksiin johtaa jo parempaan ajamiseen.

Teollistuneissa maissa liikennevakuutuksessa käytetään hinnoittelua, joka perustuu bonukseen ja tällä saadaan kuljettaja ottamaan vastuuta ajamisestaan. Bonussysteemi ei ole kehitysmaissa käytännöllinen vaihtoehto yksilön kohdalla vaan ajoneuvon tyypistä riippuvat hinnat muutokset voivat kannustaa ”käyttäjä maksaa” periaatetta. Myös käyttäytymisen parantamista edesauttaa korvaus, joka perustuu yksilön käytökseen. (Serap O.Gönülal, 2009, 4)

Liikennevahinkojen osuus pieni- ja keskituloisten maiden bruttokansantuotteesta on 1-2 % ja niillä on iso taloudellinen vaikutus yksilöihin, yhteisöihin ja valtioihin. (Serap O.Gönülal, 2009) Kuten aiemmin on todettu lakisääteisestä vakuutusmaksusta, se on vääristänyt joidenkin kehitysmaiden markkinat ja johtanut kannattavuuden ja palvelun laadun alenemiseen. Gönülalin mukaan tämän vuoksi on tärkeää, että liikennevakuutusjärjestelmä on asiakkaille läpinäkyvä, tehokas ja tasapuolinen. Tällainen järjestelmä ei toimisi vilpillisesti vaan maksaa korvaukset ajallaan. (Serap O.Gönülal, 2009, 5)

4.1 Toimivan liikennevakuutusjärjestelmän edellytykset ja haasteet

Toimivan liikennevakuutuksen kehitykselle on ratkaisevaa oikeuskäytäntö, vakuutusmaksujen varaaminen (reserving), tukirahastot, tietokannat ja jälleenvakuutus-tekniikat. Kehitysmaissa on käytäntönä käyttää valtion ennalta määräämiä vakuutusmaksuja.

Kun markkinat kehittyvät, maiden tulisi edetä vapaampaan vakuutusmaksujen säätämiseen, mikä johtaa tehokkaampaan riskien ja resurssien jakaantumiseen. Markkinoilla, joilla on heikko taso varautumiseen, puute luotettavasta tiedosta ja heikko kokemus korvaustoiminnasta, on vaarana, että yhtiöt tai valtio asettaa vakuutusmaksut alhaisemmaksi kuin mitä kannattava taso olisi. Tällä on kielteisiä seurauksia yhtiön vakavaraisuudelle. Yhtiöt yrittävät asettaa vakuutusmaksut huomioiden markkinoiden muuttumisen ja oikeudelliset edellytykset. Asettaessaan tariffeja yhtiöt kehittävät tiedon hankinnan käytäntöjä. Paremmalla tiedolla voidaan tariffit asettaa tarkemmin ja riskiherkät luokitustekijät voidaan ottaa käyttöön. Tämän pitäisi ihannetapauksessa parantaa yhtiöiden kannattavuutta ja samalla rohkaista kuljettajia parantamaan käyttäytymistään. (consolidated resolution on road traffic, 40)

Monien maiden kokemusten mukaan monipuolinen lähestymistapa on tehokkain keino vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Useammin liikennesääntöjä rikkovien kuljettajien tapauksissa parhaimmat tulokset on saatu yhdistämällä rikosoikeudellisia ja hallinnollisia seuraamuksia taloudellisilla vaikutuksilla. Liikennevakuutusta on useasti käytetty luomaan taloudellista painetta vahingonaiheuttajalle. Vakuutuksen käytöllä mahdollistetaan korvaus vahingonkärsineille liikennevahingosta aiheutuvista vahingoista elämälle, terveydelle tai omaisuudelle. Taloudellisella vaikutuksella on positiivinen vaikutus kuljettajan käyttäytymiseen, jolloin tuloksena on tarkempaa ajamista ja parempaa liikennesääntöjen noudattamista. Tällä vähennetään liikennevahinkojen määrää ja vähennetään liikennevahingoissa loukkaantuvien tai kuolevien määrää. (consolidated resolution on road traffic, 40)

Kehitysmaiden vakuutusalan osallistumisesta liikenneturvallisuuden parantamiseen on tehty monia tutkimuksia ja yhden tutkimukseen mukaan osallistumista on viisi erilaista tapaa: rohkaistaan hinnoittelumekanismilla turvallisempaan ajamiseen, korvataan liikennevahingot, osallistutaan päätöksentekoon, ennaltaehkäistään liikennevahinkoja tai rahoitetaan liikenneturvallisuuden toimintaa ja tutkimusta. (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, 43) Tutkimuksen mukaan liikennevakuutusta tarjoavat vakuutusyhtiöt kehitysmaissa eivät näytä edistävän vakuutusehdojen avulla turvallisempaa liikennekäyttäytymistä. Tämä näkyy siten, ettei liikennevakuutuk-

sen vakuutusturvaa seurata ja että monissa maissa se on hyvin alhainen, kuten ovat vakuutusmaksujen tariffit. Vakuutusmaksut voivat olla myös korkeampia sekä herkempiä hinnoittelumekanismeille, vaikka useampi ajoneuvo olisi vakuutettu. Tämäkään ei kannustaisi turvallisempaan liikennekäyttäytymiseen. Siitä, että hinnoittelumekanismit edistävät liikenneturvallisuutta, on vähäistä näyttöä. Esimerkiksi kannustin, jossa annetaan hyvitys vahingottomalta vakuutuskaudelta (no-claim discount) voi mahdollisesti rohkaista ihmisiä vähentämään vakuutusmaksujaan olemalla ilmoittamatta vahingoista tai olla hakematta korvauksia. Tällainen toiminta ei alenna muiden riskiä. (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, 43)

Kehitysmaissa on ongelmana, että vähäisen vakuutusmaksutulon vuoksi korvauksia pystytään maksamaan vain rajoitettu määrä. Lisäksi se, että muutamat vahingonkärtsineet vaativat korvauksia ja korvauksien kerääminen on ongelmana korvauksien riittävyydelle. Liikennevahinkojen uhrin ovat myös joissakin tapauksissa korvauksien hakemisessa riippuvaisia asianajajistaan eikä asianajaja ole aina halukas sopimaan asiaa nopeasti. (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, s. 44)

Monissa kehitysmaissa on ongelmana, että ajoneuvoista huomattava määrä ei ole vakuutettu. Vakuutettujen osuus / noudattamisaste vaihtelee kehitysmaissa 3-84 %:n välillä, kun taas kehittyneissä maissa aste on 90 – 99 %:n välillä. Korkeampi noudattamisaste voitaisiin saavuttaa vaatimalla todistus vakuutuksesta ennen kuin ajoneuvon voi rekisteröidä, vaatimalla merkki ajoneuvojen tuulilaseihin merkiksi siitä, että ne ovat vakuutettuja tai keräämällä vakuutusmaksut osana vuosittaista lisenssimaksua. Useat eteläisen Afrikan maat keräävät vakuutusmaksut polttoaineveron kautta ja ovat näin pystyneet parantamaan noudattamista. (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, 44) Kehitysmaissa on myös ongelmana, että joissakin tapauksissa liikennevahinkoja ei kirjata ja on arvioitu, että 50 % vahingoista jäisi ilmoittamatta.

Yhtenä päähuolista on kehitysmaissa myös se, saavatko vahingonkärtsineet korvauksia, vaikka liikennevakuutusta noudatettaisiin. Vahingonkärtsinyt voi jäädä ilman korvausta, jos liikennevakuutusjärjestelmä on huonosti organisoitu, jolloin korvauskäytännöt kärtsivät erilaisista ongelmista, kuten korkeista oikeudellisista kuluista. Toisena syynä on se, etteivät köyhät todennäköisesti tiedä laillisista oikeuksistaan korvaukseen tai eivät saa korvauksien hakemiseen oikeusapua. Kehitysmaissa on ongelmana, että joissakin tapauksissa liikennevahinkoja ei kir-

jata ja on arvioitu, että 50 % vahingoista jäisi ilmoittamatta (The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties, A Aeron-Thomas, 2002, I, 7)

Kehitysmaiden hallitusten toiminta rohkaista vakuutusala tukemaan liikenneturvallisuuden parantamista ei ole helppoa, koska monissa maissa vakuutusala on rajoittanut osallistumisensa liikennevahinkojen korvauksien maksamiseen. Liikennevakuutusyhtiöt antavat hyvityksen liikennevahinkojen estämiseen vahingottomalta vakuutuskaudelta (no claims discount), mikä on luonut kestävämmän tilanteen monelle vakuutusyhtiölle aiheuttaen kohtuuttoman korkean korvauksien vahinkosuhteen (claims loss ration). Liikennevahinkojen korvaukset kasvavat nopeasti maissa, joissa ajoneuvojen määrä on kasvanut nopeasti. Claims loss ratio = korvauksina maksetut summat verrattuna vakuutusmaksuina kerättyihin summiin. (4)

4.2 Vakuutusjärjestelmä Afrikassa

Vakuutusvalvontaviranomaiset kohtaavat ongelmia Afrikassa, mikä johtuu erinäisistä syistä. Yhtenä syynä on, että aktuaareja on noin 300 Afrikassa ja heistä 80 % on Etelä-Afrikassa. Aktuaarit painottuvat yhteen maahan ja tämä vaikuttaa riskien analysointi- ja mittaustekniikoihin ja niiden malleihin. Valvontaviranomaisten itsenäisyyden puute aiheuttaa ongelmia, joka johtaa siihen, että niiden valvontatoiminta on tehotonta ja poliitikot puuttuvat valvontaviranomaisten tekemiin päätöksiin. Valvontaviranomaisten valvontatoiminnassa on ongelmia, sillä tiedonkäsittely ja kommunikointitekniikat ovat puutteellisia. Valvontaviranomaisten koulutusbudjetti on pieni ja on puutetta selvistä tavoitteista ja strategioista. Tämä pahentaa sitä ongelmaa, että valvontaviranomaisilla on alhainen vakuutustietoisuus ja historiallisesta tiedosta on puutetta. Tämä johtaa siihen, että vakuutuksien valvonta on hankalaa ilman aiempia tietoja sisältävää tietokantaa. Alhainen vakuutustietoisuus johtaa myös siihen, ettei vakuutusmatemaattisia tekniikoita sovelleta, kun määritetään vakuutusmaksuja. Tästä aiheutuu se, etteivät vakuutusmaksut ole riittävällä tasolla kattamaan maksettuja korvauksia. Vakuutusmarkkinat eivät ole riittävän innovatiiviset ja tämä näkyy siinä, että tuotteet ja palvelut ovat vanhentuneita verrattuna kehittyneisiin maihin. Valvontaviranomaisille ongelmaa aiheuttaa lisäksi se, että vakuutusmarkkinat eivät toimi tehokkaasti, koska ne koostuvat pääasiassa vahinkovakuutuksista. (Trade and Development aspects of insurance services and regulatory frameworks, Israel Kamuzora, 63)

Afrikan maiden vakuutusmarkkinoiden penetraatio-luku on alhainen ja syitä tähän ovat vakuutuksen myöhäinen tulo, sulkeutuneet ja monopolistiset markkinat monissa maissa ennen

vuosikymmenen 1990 loppua, väestön alhainen tulotaso, toimivan taloudellisten markkinoiden puute suurimmassa osissa maissa, hyödytön lainsäädäntö ja verohallinto, väestön rajallinen tieto vakuutuksen hyödyistä sekä vanhentuneet tuotteet ja palvelut. (insurance services liberalization capacity-buildind, case africa, 199) Afrikan maista alle 10 on viimeaikoina uudistanut vakuutuslakejaan ja laissa on tiettyjä puutteita. Minimipääomavaatimukset ovat vanhentuneita, kuluttajansuoja on puutteellisesti kirjattu lakiin ja ”corporate governance” eikä sisäisestä valvonnasta ole kirjattu lakiin. (insurance services and regulatory, 218)

Melkein kaikki Afrikan maat ovat WTO:n jäseniä ja monet ovat sitoutuneet vapauttamaan vakuutusalan. WTO jäsenyys velvoittaa vakuutusyhtiöt luomaan vakuutuksenantajille yhtäläiset mahdollisuudet ja vahvan lainsäädännön, jolla vahvistetaan alan toimintaa. Monet Afrikan maiden markkinat ovat kuitenkin kokeneet ongelmia sitoutuessaan alan vapauttamiseen. WTO vaatii maita noudattamaan sen vaatimuksia ja toimimaan kansainvälisten standardien mukaan. Ongelmia maille ovat aiheuttaneet vanhentunut vakuutuslaki, joista vanhimmat ovat 1970-luvulta ja se että valtaosalla maista ei ole itsenäisiä valvontaelimiä. (insurance services liberalization capacity-, 200)

Valtion kehityksen tason ja vakuutusmaksun välillä on positiivinen korrelaatio. Vakuutusalan kehityksen taso nähdään vakuutusmaksutulon osuudesta bruttokansantuotteesta sekä vakuutusmaksutulosta asukasta kohden. (insurance services liberalization capacity-, 200) Maailmanlaajuisena trendinä on ollut, että vakuutusmarkkinat kasvavat nopeammin kuin kansantuote, mikä on helpottanut vakuutusmarkkinoiden rakenteellista muutosta. (46) Teollistuneilla mailla vakuutusmaksutulo asukasta kohden on noin 88,53 %, kun taas kehitysmailla osuus on alhainen (vakuutusteoria, 19) Vakuutuksella on tärkeä rooli taloudelliselle kehitykselle ja hyvin toimiva vakuutusala on tärkeä osa kansallista infrastruktuuria. Kun vakuutusalan vapauttaminen on hyvin järjestetty, se auttaa houkuttelemaan ulkomaisia suoria sijoituksia ja investointeja ja se edesauttaa taloudellisten palveluiden kehittymistä. (vakuutusteoria, 19)

Taulukko 5 Markkinaosuuksien kehitys dollareissa (Trade and development aspects of insurance services and regulatory frameworks, United Nations, 300)

Alue	1998	%	2004	%
Amerikka	817858	37,95	1216899	37,51
Eurooppa	699474	32,45	1198184	36,94
Aasia	571272	26,5	736036	22,69
Etelä-Afrikka	24520	1,15	30682	0,95
Muu Afrikka	3972	0,19	6927	0,21
Oseania	37872	1,76	55178	1,7
Yhteensä	2155268	100	3243906	100

Oheinen taulukko havainnollistaa vakuutusmaksutulojen jakaantumisen eri alueiden välillä. Maailman vakuutusmaksutulot olivat 3,244 biljoonaa dollaria vuonna 2004 ja teollistuneiden maiden osuus oli 90 % vahinkovakuutusmarkkinoista. Teollistuneissa maissa vakuutusalan (penetration) oli 9,02 %, kun taas kehittyvissä maissa se oli 3,94 %. Afrikassa luku oli alhaisempi 2,47 % ja vakuutusmaksutulo asukasta kohden oli 43,4 %. Henki- ja vakuutuksen kasvu eroaa toisistaan eri kehitysmaiden välillä, koska niiden koossa, kulttuurissa, vakuutuslaissa ja bruttokansantuotteessa on eroavaisuuksia. (Trade and development aspects of insurance services and regulatory frameworks, United Nations, 20)

5 LIIKENNEVAKUUTUS KENIASSA, UGANDASSA JA TANSANIASSA

5.1 Tietoa Keniasta

Kenian asukasluku oli 41,6 miljoonaa (2011) ja bruttokansantuote oli 33 miljardia dollaria (2011). (World bank) Pääkaupunki on Nairobi ja rahayksikkö Kenian shillinki. Kaupungeissa asui vuoden 2011 tilaston mukaan 24 % väestöstä. (World bank).

Keniaassa eliniänodote on 61 vuotta. (World bank) Kenialaisista 79 % elää maaseudulla ja suurin osa saa toimentulonsa maanviljelystä. (abacus.co.ke/on-40-million-uninsured-kenyans/) Arvion mukaan 32,6 miljoonaa ihmistä elää alle 5 dollarilla päivässä. (Theme 1: identifying and promoting good practices and addressing internal challenges, 6)

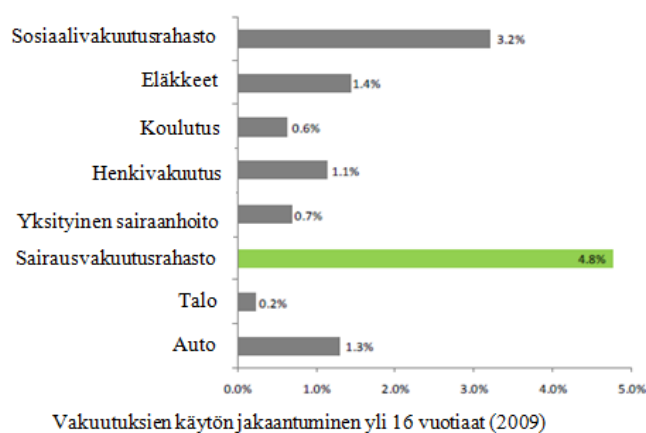
5.1.1 Kenian vakuutusmarkkinat

Kenian vakuutuslaki (Cap 487) on säädetty vuonna 1986 ja sen täytäntöönpano alkoi 1 päivä tammikuuta 1987. Sitä on täydennetty vakuutuslainsäädännöllä, jotka on valtiovarainministeriö asettanut. Vakuutuslaissa on säädetty vakuutusalan valvojaksi vakuutuskomissio, joka määrää valvonnan lisäksi myös toimeksiantoja ja tehtäviä. Komissio perustettiin valtiovarainministeriön osastoksi (kenya microinsurance, 34) Lainkohdalla 11 perustettiin vuonna 2006 vakuutuslainsäätelyviranomaisen IRA, jonka tehtävänä on varmistaa tehokas hallinto, valvonta, sääntely ja kontrolli vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnassa. (Kenia bonusmalus, 3) Sääntelyviranomaisen tehtävänä on lisäksi turvata vakuutuksenottajien sekä vakuutuksen edunsaajien etuja vakuutuslainsäädännössä sekä edistää vakuutusalan kehitystä. (Kenya bonusmalus, 3). Viranomaisen tehtävänä on myös kehittää lainsäädäntöä tehokkaaksi, jotta varmistetaan nopea korvauksista sopiminen ilman oikeuteen joutumista. (s.3) Vakuutuslaki määrää, että vain valtuutetut henkilöt voivat harjoittaa vakuutustoimintaa ja yhtiölaissa määritellyllä oikeushenkilöllä on oikeus rekisteröityä vakuutusyhtiöksi. (kenya microinsurance, 43)

Vakuutusyhtiöt kohtaavat toiminnassaan monia haasteita hinnoittelussa, lainsäädännössä ja oikeuslaitoksien taholta. Vakuutusyhtiöt, joilla on suurimmat markkinaosuudet, voivat päättää hintaleikkauksista saadakseen lisää markkinaosuutta, viranomaiset voivat vaatia eri velvollisuuksia ja oikeuslaitokset voivat määrätä taannehtivia ehtomuutoksia, joiden mukaan liikennevahinkojen vahingonkäräineille on maksettava korvauksia. (Kenya microinsurance, 24)

IRA teki ajalle 2008 – 2012 strategiasuunnitelman, jonka mukaan vakuutusliikkeen merkintä on kohtaamassa ongelmia oikeuslaitoksessa päätetyissä suurissa ja ennalta arvaamattomissa korvauksissa (awards). IRA on arvioinut, että kohtuuttoman korkeat korvaukset tulevat johdamaan hyvin korkeisiin vakuutusmaksuihin ja että tällainen kehitys tulisi välttää. (Kenya microinsurance, 15) Oikea lähestymistapa liikennevahinkojen korvauksiin olisi, että jokaisessa vahingossa otettaisiin huomioon tapauskohtaiset seikat, jolloin korvaukset eivät saisi olla liiallisia verrattuna vakuutusmaksuihin. IRA:n mukaan vahinkojen korvauksien tulisi olla vertailukelpoisia ja niissä tulisi huomioida inflaatio. (Kenya microinsurance, 16)

Kenian vakuutusmarkkinat ovat laajasti jaetut, eikä vahinko- tai henkivakuutusaloilla ole hallitsevaa markkinatoimijaa. Suurin vahinkovakuutusyhtiöiden markkinaosuus oli APA:lla 8,3 %, toisena oli Jubilee 7,9 %:n osuudella ja kolmantena oli Kenindia 7,7 %:n osuudella vuoden 2008 tilaston mukaan. (Kenya microinsurance, 53) Henki-, ajoneuvo- ja eläkevakuutukset muodostivat suurimman osan vakuutusmarkkinoista. (IRA 2008) Aikuisväestöstä 7,3 %:lla oli vakuutuksia vuonna 2009 (Kenya microinsurance, 63) Pakollisia vakuutuksia oli 4,4 %:lla ihmisiä ja 2,9 %:lla oli vapaaehtoisia vakuutuksia. (IRA 2008)



Kuvio 6 Vakuutuksien käytön jakaantuminen yli 16-vuotiailla

Yllä olevasta Kuviosta nähdään miten vakuutuksien käyttö jakaantuu yli 16-vuotiaiden kesken. Autovakuuksia on vain 1,3 % yli 16-vuotiailla.

5.1.2 Liikennevahingot Keniassa

Kenian taloutta ja terveydenhuoltoa kuormittavat suuresti liikennevahingot, sillä maalla on yksi korkeimmista kuolleisuusasteista maailmassa suhteessa ajoneuvon omistukseen. Keniassa oli vuoden 2007 tilaston mukaan 21 ajoneuvoa 1000 ihmistä kohden ja liikennevahingoissa

oli noin 68 kuollutta per 10 000 rekisteröityä ajoneuvoa, mikä on 30 - 40 kertaa enemmän kuin erittäin moottoroiduissa maissa. Liikennevahingot ovatkin kolmanneksi yleisin kuolinsyy malarian ja HIV/AIDS jälkeen ja vuosittain liikennevahingoissa kuolee yli 3000 ihmistä, joista 75 % on taloudellisesti tuottavia nuoria aikuisia. Kuolleista 80 % on jalankulkijoita ja matkustajia. Liikennevahingot aiheuttavat vammoja ja työkyvyttömyyttä, jotka nostavat terveydenhuollon kustannuksia. Huolimatta tästä toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat tehottomia, viivytteleviä sekä satunnaisia. (Road traffic injuries in Kenya, 1)

Kenian poliisi kerää ja tallentaa tietoja liikennevahingoista, joissa on aiheutunut henkilövahinkoja tai kuolemia. Tietoja kerätään pääasiassa syytteenpanoa ja vakuutuskorvauksia varten.

Vakuutusala käytti paikallisen lehdistön mukaan 20 miljardia Kenian shillinkiä eli 177,5 miljoonaa euroa (5,5 % sen vuoden bruttokansantuotteesta) liikennevahingoista aiheutuneisiin kustannuksiin vuona 1995. Kustannuksia olivat muun muassa ajoneuvojen vaurioiden kustannukset, sairaanhoito sekä korvaukset henkilövahingoista ja kuolemista. Käytetty summa oli suuri ja se on johtanut suuriin menetyksiin alalla ja moni yritys on joutunut lopettamaan toimintansa. Samaan aikaan se on aiheuttanut jyrkän nousun ajoneuvojen vakuutusmaksuihin. (Road traffic injuries in Kenya, 58)

5.1.3 Liikennevakuutusjärjestelmä Keniassa

Liikennevakuutus on säädetty pakolliseksi Kenian laissa kappale 405 ja sillä korvataan kolmannelle osapuolelle sattuneet kuolintapauksen tai loukkaantumisen aiheuttamat kustannukset. Vakuutus ei näin ollen kata kolmannen osapuolen vaurioitunutta ajoneuvoa. Laissa on säädetty pykälä yksi, jonka mukaan vakuuttamattomasta ajoneuvosta seuraa rangaistus. Lakia rikkonut voidaan tuomita joko enintään 10000 shillingin sakkoon, vankilaan enintään kahdeksi vuodeksi tai sekä sakkoon että vankeusrangaistukseen. Jos henkilö syyllistyy useamman kerran ajamaan vakuuttamattomalla ajoneuvolla, otetaan häneltä pois ajokortti tai hän ei saa hankkia sitä vuoteen. (Kenya bonusmalus, 5) Vakuutusyhtiöt voivat vapaasti säätää tariffit eikä niitä räätälöidä sukupuolen, iän, työn tai maantieteellisen alueen mukaan eikä henkilökorvauksille ole asetettu rajaa. (8 Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, 84, 86,27) Vakuuttamattomien ajoneuvojen varalle perustettiin tukirahasto, mutta se ei koskaan aloittanut toimintaansa.

Britannian hallitus sääti vuonna 1930 tieliikennelain, joka edelsi vakuutuslakia ja sillä määrättiin liikennevakuutuksen pakolliseksi. Liikennevakuutusmaksut kattavat noin 40 % korvausmenoista (Motor third party liability presentation by IRA). Lisääntyneet liikennevahingot joutavat kasvaviin korvauskustannuksiin, joka aiheuttaa korkeampia vakuutusmaksuja. (The role of policyholder protection in relation to motor third party liability in Kenya) Vakuutusmaksutason määrittämisessä ja sen seurannassa on ongelmia ja vakuutusyhtiöiden liiketoiminnalle on aiheuttanut tappioita huono hinnoittelu sekä petokset. (Motor third party liability presentation by IRA). Liikennevakuutusta tarjoaa vain viisi vakuutusyhtiötä ja yhtenäisestä tiedosta sekä vakuutusalan yhteistyöstä on puutetta. (IRA) Liikennevakuutustoiminnalle aiheuttaa ongelmia myös epäeettinen hoito- ja oikeudellinen käytäntö. Vahinkojen korvaamista hankaloittavat ristiriitaiset lääkärilausunnot sekä potilaiden ohjaaminen henkilöiden hoidettavaksi, jotka eivät ole täysin päteviä. (Kenya motor insurance, 12) Liikennevakuutusala haittaa lisäksi korruptoitunut ja tehottomasti toimiva poliisi. Vakuutusyhtiölle ja vakuutetuille on haitallista, etteivät liikennevakuutusmaksut ole riittäviä. Vakuutusyhtiöiden korvauskäsittelyt ovat pitkiä eikä käsittely ole asiakasystävällistä. (Kenya motor insurance, 18) Vakavaraisuusrajana on säädetty, että vakuuttaja pitää pääomaa vähintään 40 % vakuutusmaksuista. (Insurance industry needs stronger laws and accountability, 26)

Kenian penetraatio-luku on alhainen verrattuna muiden maiden markkinoihin, koska kenialaiset arvotavat heikosti vakuutusala eivätkä he ole kiinnostuneita vakuutuksista. Kenialaisten mielestä vakuutusyhtiöt keräävät vain rahaa eivätkä maksa korvauksia. Tämä on aiheuttanut sen, että otetaan vain pakollisia vakuutuksia. (Insurance industry needs stronger laws and accountability)

Kenian pitäisi panostaa enemmän siihen, että se olisi houkuttelevampi vakuutuspalveluille. Vakuutustiedoilla voidaan vaikuttaa siihen, että vakuutetut ymmärtäisivät henkilökohtaisen vastuun. Yhteinen tietokanta, joka sisältää vahinkohistoriaa, on tarpeellinen koska tällä hetkellä vakuutusyhtiöt jakavat tietoja asiakkaidensa vahinkohistoriasta, mikä mahdollistaa toimijoiden petoksen. Yhteisellä tietokannalla vakuutusyhtiöt voivat tarkistaa ja hinnoitella asiakkailta perittävät vakuutusmaksut. (Insurance industry needs stronger laws and accountability) Liikennevakuutuksesta tulisi tehdä haluttu vakuutus ja sitä voidaan parantaa palkitsemalla hyvää ajamista kohtuullisella vakuutusmaksulla ja veloittaa huonosti ajavilta korkeampi maksu. Korvauksien maksamisessa asiakkaiden tulisi tuntea, että ne maksetaan heille reilusti. (the motor insurance in in kenya, s. 8) Kenian liikennevakuutuksessa ei ole bonus-malus systeemiä (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the

world, 39) Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, 28).

Kenian vakuuttajien yhdistys (AKI) on perustamassa Ajoneuvovakuutus tietokantaa (IMIDS), joka sisältäisi tietoja ajoneuvoista ja niiden vahinkohistoriasta. Vakuutusyhtiöiden, jotka osallistuvat tietokantaan, on mahdollista saada kyseiset tiedot. (insurance industry needs stronger laws) Tietokanta sisältäisi muun muassa kaikki vakuuttamattomat ajoneuvot ja luettelon varastetuista ajoneuvoista. (insurers soon to have central data.) Tietokannan hyötynä on, että se auttaisi riskiperusteista asiakkaiden valintaa (underwriting) ajoneuvovakuutuksissa ja paljastaisi petoksella aiheutetut vahingot. Kenian vakuuttajien yhdistys (AKI) on arvioinut, että ajoneuvovakuutusalan maksetuista korvauksista 40 % on aiheutettu petoksella. (insurance industry needs stronger laws) Lisäksi tietokannalla voidaan vaikuttaa siihen, että kuljettajat ajaisivat huolellisemmin noudattaen liikennesääntöjä välttääkseen korkeita vakuutusmaksuja, jolloin liikennevahinkojen määrää saataisiin vähennettyä. Tämän johtaisi vakuutuskustannusten alenemiseen.

5.2 Tietoa Ugandasta

Ugandan väkiluku on noin 31,8 miljoonaa (2010). Kaupungeissa asuu 4,7 miljoonaa ihmistä (2010) (2010 Stat abstract uganda, graduaineistoa). Ugandan pääkaupunki on Kampala ja Ugandan rahayksikkö on Ugandan shillinki. 1 Ugandan shillinki on 0,0003391 dollaria.

5.2.1 Ugandan vakuutusmarkkinat

Brittiläiset kauppiaat toivat vakuutuksista tiedon 1800-luvun aikana Ugandaan. Ugandan itsenäistyttyä vuonna 1962 maassa oli noin 100 vakuutusyhtiöiden pääkonttoria, virastoja ja välittäjiä, jotka perustuivat ulkomailla asiointiin (abroad transacting) joko jommassakummassa tai kummassakin henki- ja vahinkovakuutusosalalla. Ainut paikallinen vakuutusyhtiö oli Itä-Afrikan vahinkovakuutusyhtiö, joka oli perustettu vuonna 1949. Vakuutusehdot ja korvausvaatimukseen suostuminen tehtiin yleensä ulkomailla. Vakuutusala kohtasi vastoinkäymisiä ajanjaksolla 1975 – 1980. Yhtenä tekijänä oli moraalinen hazard, joka johti moottoriajoneuvovakuutussäädöksen (kolmannen osapuolen riskit) osien 16 - 37 lykkäykseen. Vuonna 1988 perustettiin ”Nominal Defendant” virasto, jonka tarkoituksena oli palvella vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen uhreja. (vuosikertomus 2000)

Ugandan vakuutuslainsäädäntö on melko nuorta, sillä vakuutuslakeja on alettu kehittää 1960-luvulta lähtien. Vuonna 1961 säädettiin vakuutuslaki ja samana vuonna tuli vakuutusasetus, joka kumottiin vakuutusyhtiöiden lailla vuonna 1964. Tämä taas kumottiin vakuutusasetuksella vuonna 1978. Vakuutussäädös (statute) vuonna 1996 korvasi aiemman asetuksen. (vuosikertomus 2000) Vakuutustoimintaa ohjaava vakuutuslaki (pykälä 213) on vuodelta 2000 ja sitä täydentävä moottoriajoneuvovakuutuslaki (kolmannen osapuolen riskit, pykälä 214) on vuodelta 1989. Moottoriajoneuvolaki määrittää liikennevakuutuksen pakolliseksi jokaiselle ajoneuvon omistajalle. (Uganda impact of regulation on microinsurance 2008, 17) Valvonnan ja vakuutusalan sääntelystä vastaa vuonna 1996 perustettu Ugandan vakuutuskomissio (UIC). Vakuutussääntelyjärjestelmä on erotettu henki- ja vahinkovakuutuksen välillä.

Vakuutusmarkkinat ovat alikehittyneet ja sääntelypuutteet ovat hyvin nuoret, sillä kuten aiemmin on todettu virallinen vakuutusalan lainsäädäntö, sääntely ja valvonta on otettu käyttöön viimeisen vuosikymmenen aikana. Vakuutusyhtiöistä suurin osa on ulkomaalaisten omistuksessa, esimerkiksi vuonna 2010 12 yhtiötä 20:sta oli ulkomaalaisten omistuksessa. (The insurance industry in Uganda)

Muut: vero/aml/ e-raha/ luottosäädökset	
Taloudellisen toiminnan toimintatapa / säännökset	
<p>Vakaus (prudential)</p> <ul style="list-style-type: none"> - vakuutuslaki 2000, säädökset 2002 ja lakisääteiset säädökset nro 50 ja 60 - liikennevakuutuslaki - merivakuutuslaki 2002 	<p>Markkinoiden toiminta</p> <ul style="list-style-type: none"> - säädökset 2002 ja lakisääteiset säädökset nro 50 ja 60 vakuutuslaki 2000 - liikennevakuutuslaki - merivakuutuslaki 2002 joitakin säädöksiä: - rahoituslaitostenlaki 2004 - mikrotason talletusten-nostojen
<p>Institutionaalinen ja yritys säädökset</p> <ul style="list-style-type: none"> - vakuutuslaki 2000 ja säädökset 2002 ja lakisääteiset säädökset nro 50 ja 60 - osuuskuntalaki - yrityslaki 	

Kuvio 7 Vakuutusalan oikeusrakenne (Vuosikertomus)

Kuviosta nähdään vakuutusalan oikeusrakenne. Vakuutuslain mukaan vakuutusta tarjoavien tulee olla oikeushenkilöitä (bodies corporate) ja neljällä erilaisella laitoksella on oikeus harjoittaa vakuutustoimintaa Ugandassa. Ne ovat: yhtiölain mukaan perustettu yritys, osakeyh-

tiömallinen vakuutusyhtiö, osuustoiminnalliset vakuutusyhdistykset ja keskinäiset vakuutusyhtiöt. (microinsurance uganda, 20) Vakuutuksenantajan tulee antaa komissiolle tietoja johdokunnasta, osakkeenomistajista, johdosta, pääomarakenteesta, liiketoimintasuunnitelmasta ja kannattavuuden arviointiin vaikuttavista muista tiedoista. (microinsurance, 22) Laissa on myös vaatimus vähimmäisvakuutusmaksuista, joiden avulla pyritään parantamaan vakuutusyhtiöiden maksukykyä. On kuitenkin arvioitu, että vähimmäismaksu tekisi vakuutuksesta kalliimman mitä sen tarvitsisi olla. (microinsurance, 23)

Aikuisväestöstä vain 3 % käytti virallisia vakuutus tuotteita vuoden 2009 selvityksen mukaan. (Uganda impact microinsurance, 27). Vakuutusalan vahvistuminen on ollut niukkaa, kun verrataan vakuutusmarkkinoita bruttokansantuotteeseen. Esimerkiksi vakuutusmaksutulojen osuus bruttokansantuotteesta oli 0,6 % (vain 52 miljoonaa dollaria) vuonna 2005. Syitä niukaan kasvuun ovat vakuutusyhtiöiden kilpailu samoista vakuutetuista asiakkaista kaupungeissa, tuoteinnovaatioiden puute ja haluttomuus esitellä uusia tuotteita. (impact Uganda, 29) Alalle on tunnusomaista, että siellä on suuri määrä pieniä vakuutusyhtiöitä. AIG Ugandalla on suurin markkinaosuus (henki- ja vahinkovakuutusmaksut yhdistettyinä) 22 %, United Assurancella 15 %, Jubilee Insurancella 13 % ja National Insurance Corporationilla 9 % vuoden 2005 tietojen mukaan. (Uganda microinsurance, 34) Suuri määrä pieniä vakuutusyhtiöitä pienillä vakuutusmarkkinoilla ei edistä markkinoiden tehokkuutta eivätkä vakuutusyhtiöt saavuta mittakaavaetuja. (microinsurance, 35) Ugandan vakuutusmarkkinoiden keskimääräinen bruttovakuutusmaksu per vakuutettu oli 2,8 miljoonaa dollaria, mikä on pienempi kuin muiden Afrikan maiden. Kenian vastaava luku 42 vakuutuksenantajalle oli 14,1 miljoonaa dollaria. Tämä osoittaa, että Ugandan vakuutusmarkkinoilla on kuitenkin kasvupotentiaalia.

Vakuutusmarkkinoiden maksamien korvausten määrällä voidaan mitata arvo, jonka asiakkaat saavat vakuutus tuotteistaan. Ugandan vahinkovakuutusmarkkinat palauttavat vakuutusmaksuista melko vähäisen osan korvauksina asiakkailleen ja asiakkaan näkökulmasta toimivat näin ollen tehottomasti. Vahinkovakuuttajat palauttavat nettovakuutusmaksuista vain 35 % korvauksina asiakkaille (Uganda Impact microinsurance, 37) Tämän vuoksi vahinkovakuutus ei tuota hyvää arvoa vakuutuksenottajalle eikä edusta kustannustehokasta riskinhallintakeino. (Insurance industry in Uganda, 35). Tämä voi aiheuttaa lisäksi vakuutusyhtiöiden toiminnan tehottomuutta, vähäistä hintakilpailua sekä asiakkaiden vähäistä tietämystä korvausten hakemisesta. Syitä siihen, että vakuutusmarkkinat palauttavat vakuutusmaksuista korvauksina vähäisen osan ovat muun muassa tehottomuus ja kilpailun puute osassa markkinoita, korkeat kustannukset yhdistettynä heikolla ja kalliilla tietoliikenteellä ja korvausjärjestelmäl-

lä. Vakuutusyhtiöt ovat lisäksi kansainvälisesti verrattuna pieniä ja niillä on puutetta aktuaari- ja muusta vakuutusosaamisesta. (Insurance industry in Uganda, 37) Vakuutusyhtiöt käyttävät suuren osan vakuutusmaksutulosta hallinnollisiin kuluihin ja niiden kulut ovat 47 %. Hallinnollisiin kustannuksiin käytettävien vakuutusmaksujen osuutta voitaisiin vähentää, jos vakuutusmarkkinoilla saavutettaisiin yhdistyminen (consolidation) ja mittakaavaetu. Tällöin voitaisiin lisätä asiakkaille korvauksina palautettavien rahan määrää, ilman tuottavuuden ja maksukyvyyn vaarantamista. (Insurance industry in Uganda, 37)

Henkivakuutusala on hyvin pieni verrattuna vahinkovakuutusalaan, sillä se käsittää vain 4 % vakuutusmarkkinoiden vakuutusmaksuista. (Uganda Impact microinsurance, 27)

5.2.2 Liikennevahingot Ugandassa

Ugandassa tapahtuu liikennevahinkoja toiseksi eniten maailmassa ja Afrikassa ja liikennevahingot ovatkin tästä johtuen iso terveydenhuollon ja liikenneturvallisuuden ongelma. Jos ongelmaa ei saada ratkaistua, niin liikennevahinkojen aiheuttamat terveystappiot nousisivat toiseksi HIV/ AIDS jälkeen vuoteen 2020 mennessä. Väestönkasvu on ollut nopeaa ja tästä johtuen ajoneuvojen määrä on kasvanut nopeasti. Ajoneuvojen määrä on kasvanut 300000:sta 800000:teen vuosien 2000 ja 2010 välillä ja samalla on liikennevahingoissa kuolleiden määrä lisääntynyt. (Road safety issues in Uganda) Liikennevahingot johtuvat suurimmaksi osaksi huolimattomasta ja vaarallisesta ajamisesta, jonka takia aiheutui 38,9 % liikennevahingoista. (2011) Inhimilliset tekijät, kuten huolimaton ajaminen, holtiton ajaminen, ylinopeus, ylilastaus, huolimattomat jalankulkijat, alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen ja matkustajien putoaminen ajoneuvoista, muodostaa liikennevahingoista yli 80 %. Ajoneuvokanta on myös vanhaa ja huonokuntoista.

Muihin Afrikan maihin verrattuna Ugandan liikennevahinkojen kuolleisuusaste on korkea, ollen 10,1 per 100000 väestö. Suurin osa liikennevahingoista kuolleista on jalankulkijoita, joita kuolleista oli 39,2 % vuonna 2011. Toiseksi suurin ryhmä oli matkustajat, joita kuolleista oli 29,3 %. Kampalan metropolialueella tapahtuu valtaosa liikennevahingoista. On arvioitu, että liikennevahinkojen aiheuttamat kulut valtiolle ovat 800 miljardia shillinkiä eli 237,5 miljoonaa euroa ja tällä on vaikutusta talouden kasvuun. (Road safety issues in Uganda, 35) Liikennevahinkojen määrä nousi merkittävästi vuosien 2007 – 2009 välillä kasvun ollessa 30 %. Liikennevahingoissa loukkaantuneiden määrä myös kasvoi 29 % vuosien 2007 – 2009 aikana. Vahingoissa kuolleista 5 % oli kuljettajia ja 40 % oli jalankulkijoita vuonna 2009 (Road safety issues in Uganda, 35).

Taulukko 8 Liikennevahingot (Ugandan poliisilaitoksen raportti 2011)

Vuosi	Väestö	Osalliset ajoneuvot	Liikennevahingot	Liikennekuolemat	Liikennevammat	Kuolemat per 10000 ajoneuvoa
2007	28581300	28517	19867	2597	13576	71,4
2008	29592600	31065	20729	2488	13753	52,9
2009	30661300	33931	22699	2734	15829	46,5

5.2.3 Liikennevakuutusjärjestelmä Ugandassa

Ugandassa tehtiin lainsäädäntö korvaamaan liikennevahinkojen kolmansille osapuolille aiheuttamat vammat ja vahingonkorvaukset. Liikennevakuutus korvaa vain kolmansille osapuolille aiheutuneet henkilövahingot. Laki yhdistettiin vuonna 1970 liikenne- ja liikenneturvallisuuslakiin. Vuonna 1988 liikennevakuutuslailla säädettiin liikennevakuutus pakolliseksi. Valtiovarainministeriö teki vuonna 1991 liikennevakuutuslakiin säädöksen, jossa vaaditaan vakuutusyhtiöitä antamaan tietty osa kuukausittaisista tuotoistaan liikennevakuutuksen tukemiseen. Säädöksellä määrättiin myös vakuutusmaksutasot ja vahvistettiin vakuutusyhtiöiden vastuuta per vakuutus olemaan enintään miljoona shillinkiä eli 296,91 euroa per henkilö per onnettomuus sekä yhteenlaskettu velka per vahinko enintään 10 miljoonaa shillinkiä eli 2968,07 euroa. (vuosikertomus)

Moni ugandalainen on kuullut liikennevakuutuksesta, muttei osaa selittää sen tarkoitusta tai mitä arvoa sillä on. Vakuutusmaksut vaihtelevat 3260 – 235000 Ugandan shillingin eli 0,97 – 69,77 euron välillä ja se määräytyy auton koon, sen moottorin tehon ja sen mukaan onko auto yksityiseen vai julkiseen käyttöön. (Do you understand why you have motor third party insurance) On arvioitu, että ajoneuvoista 60 %: on vakuuttamattomia. (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, Armando Zimolo, 2010, 15)

Vuoden 2000 vuosikertomuksessa kerrottiin tutkimuksesta, joka oli tehty liikennevakuutuksen (1988) puutteista. Vakuutuksesta oli tehty valituksia siitä, että korvaukset olivat suhteellisen pieniä ja ettei liikennepakovahingoista saanut korvauksia. Liikennevakuutuslakia suositeltiin tarkistettavan eri kohdista, esimerkiksi suositeltiin korvaussumman nostamista sekä säätää

korvauksesta liikennepakovahinkojen uhreille. Komission yhteistyö valtiovarainministeriön kanssa jatkui vuonna 2002 ja ne suunnittelivat liikennevakuutuslakiin ehdotettujen parannusten toteutusta. (Vuosikertomus 2000)

Vakuutusyhtiöiden lisäksi bensa-asemat saavat tarjota liikennevakuutusta. Tämä on sallittu sillä vakuutus on pakollinen ja se nähdään peruspalveluna. Bensa-asemat eivät saa kuitenkaan myydä muita vakuutustuotteita. (microinsurance uganda, s. 25) Valtio säättää pakollisten vakuutusten tariffit (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world s.84). Tariffeja ei räätälöidä sukupuolen, iän, työn tai maantieteellisen alueen mukaan (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, 86).

Ajoneuvojen määrä on lisääntynyt ajanjakson 1996- 2005 aikana ja se on vauhdittanut liikennevakuutuksen kasvua.(impact microinsurance uganda, s. 34) Ajoneuvoja oli vuonna 2009 noin 552 654. (Vuosikertomus 2009, 54) Silti aikuisväestöstä vain 0,30 % on auto/ liikennevakuutus. (Vuosikertomus 2009, 43)

5.3 Tietoa Tansaniasta

Tansanian väkiluku oli 46 miljoonaa vuonna 2011 (world bank). Bruttokansantuote oli 23,8 miljardia dollaria ja kasvua oli 6,4 % (2011) Pääkaupunki on Dar Es Salaam.

Maailman pankin mukaan Tansania sijoittuu 188 sijalle 208 maan joukossa verrattaessa bruttokansantuotteita (2006). Tansania onkin yksi köyhimmistä maista ja melkein 48 % väestöstä ei pysty täyttämään perustarpeitaan. Maataloudella on suuri osuus maan taloudesta, sillä se on 45 % bruttokansantuotteesta. Aikuisista 25 %:lla ei ole virallista koulutusta ja 29 % ei osaa lukea tai kirjoittaa. Elinajanodote on 44-vuotta. (United Nations Conference on Trade and Development,)

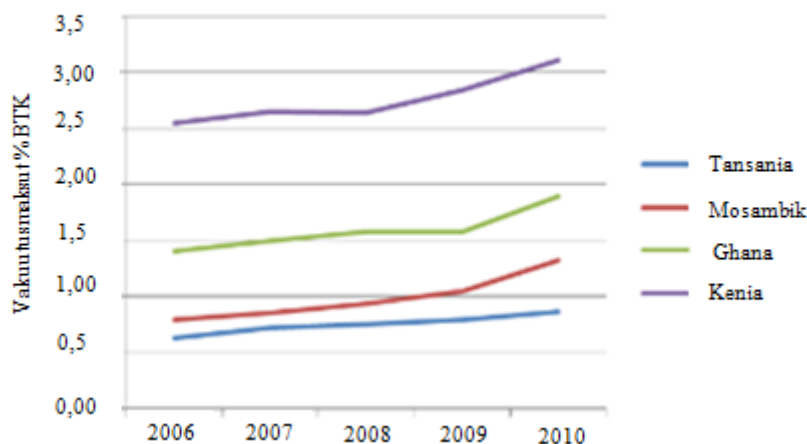
5.3.1 Tansanian vakuutusmarkkinat

Tansanian vakuutusala oli valtion omistuksessa ja johdettavana vuosina 1967 – 1996 kunnes se vapautettiin vuonna 1998. Kaksi vakuutusyhtiötä toimi alalla ennen vapautumista ja sen jälkeen vakuutusyhtiöiden määrä kasvoi. (cenfri 1,7) Uudistukset houkuttelivat myös ulkomaisia ja kotimaisia sijoituksia vakuutusosalalle. Se johti myös vakuutusyhtiöiden merkittävään ulkomaiseen omistukseen. (Tanzania Insurance Sector Report) Alalla toimi yli 20 vakuutus-

yhtiötä vuonna 2010. Vakuutusyhtiöistä vain 5 oli 100 %:sti kotimaisessa omistuksessa, kun vakuutusyhtiöitä oli 27. (cenfri 1, 7)

Tansanian vakuutuslaki vuodelta 1996 määrää vakuutusyhtiöille lailliset puitteet seitsemässä eri luokassa ja Tansanian vakuutusvalvontavirasto TIRA valvoo vakuutustoimintaa. (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world). Tansanian vakuutusvalvontavirasto TIRA perustettiin uudella vakuutuslailla vuonna 2009 ja se on vienyt vakuutusalaan enemmän riskeihin perustuvaan systeemiin. TIRA on myös tehnyt vakuutusjulkaisuja parantaakseen väestön ymmärrystä ja tietoa vakuutuksista. (tanzaniainvest)

Tansanian maatalousväestöstä on arvioitu 80 % olevan vakuuttamattomia (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 2). penetraatio-luku on hyvin alhainen verrattuna sekä muihin Afrikan että maailman maihin. Maailmanlaajuinen keskimääräinen penetraatio-luku oli 6,9 % ja Afrikan keskimääräinen oli 3,9 % vuonna 2010 (cenfri, 4 s. 1) . Vakuutusmarkkinat näin ollen toimivat tehottomasti alle sen potentiaalin. (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 1)



Kuvio 9 Penetraatio-luvut (cenfri 4, 1)

Aikuisväestöstä vuoden 2009 tilaston mukaan noin 6,3 % käytti vakuutuksia ja 2 % ns. epävirallista vakuutusta, joka on yksilöiden tai yhteisön keskinäinen järjestely. (headline, 3) Enemmistöllä eli 5,6 %:lla vakuutetuista oli terveystakuutus ja vain 0,3 %:lla oli henkivakuutus. Vain 0,7 %:lla vakuutetuista oli autovakuutus ja 0,6 %:lla muu vahinkovakuutus (headline, 3). Huolimatta alhaisista luvuista vakuutusten käyttö on kasvanut nopeasti, koska verrattuna vuoteen 2006, vain 2,8 %:lla aikuisväestöstä oli jonkinlainen vakuutus. Tämän kasvun

perusteella arvioitiin, että 19 %:lla aikuisväestöstä olisi vakuutus vuonna 2012. Erään tutkimuksen mukaan siihen on tiettyjä syitä, ettei aikuisväestö käytä vakuutuksia. Aikuisväestöstä 25 % tunsi, etteivät he tiedä tarpeeksi vakuutuksesta ostaakseen sen, 14 % ei edes tiennyt mitä ehdot (term) tarkoittavat ja pienen osan mielestä asiat ovat jumalan käsissä. Lisäksi tutkimus paljasti, että jotkut ihmiset eivät luota vakuutusyhtiöiden pitävän lupauksiaan ja osan mielestä vakuutusyhtiöiden tarkoituksena on huijata ihmisiltä rahaa. (understandin consumer needs, 11) Vakuutusala joutuukin tekemään paljon töitä parantamaan ihmisten tietämystä vakuutuksista ja luottamusta vakuutuksia kohtaan.

Tansanian vakuutusmarkkinoilla toimii paljon pieniä vakuutusyhtiöitä ja niiden lukumäärä on kasvanut nopeasti 10:sta 20:een ajanjaksolla 2006 - 2010. Nopea kasvu on johtanut pienellä markkinalla pieniin yhtiöihin. (6) Viidellä vakuutusyhtiöllä on suurimmat markkinaosuudet ja ne ovat Heritage noin 12 %:lla, Jubilee noin 10 %:lla, Alliance, Phoenix ja NIC (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 17) Pienten vakuutusyhtiöiden suuri lukumäärä voi aiheuttaa hankaluutta niiden pitkän ajan kannattavuudelle. Ongelmana on, että pienten yhtiöiden on hankala kattaa tulevia korvauskuluja, jos ne eivät kasva nopeasti. Tämä taas aiheuttaa painetta niiden vakavaraisuuteen (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 6). Pienillä yhtiöillä ei ole mittakaavaetuja, joten tulevat korvauskulut voivat heikentää niiden kykyä tarjota vastinetta asiakkaiden rahoille. Pienten yhtiöiden järjestelmissä on lisäksi ollut puutteita ja osa vakuutusyhtiöistä on vasta äskettäin alkanut siirtyä automatisoituihin sähköisiin järjestelmiin paperipohjaisesta järjestelmästä. (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 7) Vakuutusalan hallinto ei ole vielä tarvittavan tehokasta, koska liikekulusuhde on korkea. Vahinkovakuutusmarkkinoilla on ollut kuitenkin liikekulusuhde vähentynyt 49 %:sta (2006) 43 %:iin (2010). Vakuutusyhtiön kykyyn saavuttaa vähimmäistehokkuusaste vaikuttaa myös rajallinen teknologinen infrastruktuuri. (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 8)

Vakuutusyhtiöiden osaamisen puute rajoittaa nopeaa kasvua. Monissa vahinko- ja henkivakuutusyhtiöissä, jotka ovat kasvaneet, on vahva ulkomainen kytkös ja sen vuoksi ne pystyvät houkuttelemaan muun muassa kansainvälisiä innovaatioita. Vakuutusyhtiöiden tulee etsiä uusia markkinoita, jotta ne säilyttävät vakuutusmaksujen kasvun. Yhtiöiden tulisi siirtyä vakuuttumattomalle markkinalle (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 14) Sellaisista vakuutusyhtiöistä tulee markkinajohtajia, jotka osaavat parhaiten tunnistaa markkina-alueita, joissa kasvu on nopeaa, kehittää sopivia tuotteita-

ta ja jakelukanavia, tarjota tehokasta asiakaspalvelua sekä hyvää riskienhallintaa. (Access to Insurance diagnostic Tanzania, Document 5: product and distribution landscape, 14)

Vahinkovakuutus hallitsee vakuutusmarkkinoita, sillä henkivakuutuksen osuus vakuutusmaksuista oli vain noin 10 % vuodesta 2006 vuoteen 2010. Ajoneuvovakuutus (motor insurance) on ollut monen vuoden ajan yleisin vakuutusluokka vahinkovakuutuksista (distribution, 1) Ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksujen osuus oli 37 % vuonna 2006, kun taas vuonna 2010 se oli 32 %. Ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksuista suurin osa koostuu vapaaehtoisesta laajasta autovakuutuksesta (comprehensive cover), vaikka liikennevakuutus on pakollinen. (cenfri 4, 2)

5.3.2 Liikennevahingot Tansaniassa

Ajoneuvojen määrä on ajalla 1998 – 2007 kasvanut joka vuosi keskimäärin 10 %. Rekisteröityjä ajoneuvoja oli 382 152 vuonna 2007. Liikennevahinkoja oli 20 615, joissa 2905 ihmistä kuoli ja 17 861 loukkaantui vuonna 2008. Suurin osa liikennevahinkojen uhreista on jalankulkijoita ja linja-auton matkustajia. Liikennevahinkojen vuotuisen kustannuksen on arvioitu olevan 3,4 % bruttokansantuotteesta (BICO Dares salaam yliopisto 2007) (national road safety, 1) Valtion toimet lisäsi huomattavan paljon ajoneuvojen määrää ja ongelmia aiheutti se, etteivät teiden ylläpito, kuljettajien koulutus, ajoneuvojen kunnossapito ja liikennesäädösten kehitys pysyneet samassa tahdissa.

Liikennevahinkojen määrä on kasvanut 1960-luvulta lähtien ja viimeisen kymmenen vuoden aikana liikennevahinkojen kasvanut määrä on aiheuttanut yhä enemmän ongelmia. Kun tarkastellaan vuosien 1994 – 2004 väliä, liikennevahinkojen määrä on kasvanut 60 %, vahinkojen määrän ollessa 17039. Liikennevahingoissa kuolleiden määrä verrattuna ajoneuvojen määrään on korkeampi Tansaniassa kuin Keniassa ja Zimbabwessa ja se on 30 – 40 kertaa korkeampi kuin useammissa Länsi-Euroopan maissa. (Tanzania Annual Road convection Report, 2005) Tutkimuksen mukaan tilanne on vakava, jos liikenne kasvaa joka vuosi 3-5 % ja jos liikenneturvallisuutta ei saada parannettua. Tutkimus ennusti, että liikennevahingoissa kuolleiden määrä kasvaisi 30 %:lla vuoden 2007 loppuun mennessä ja että liikennevahingoissa vammautuneiden määrä kasvaisi 35 %:lla ja liikennevahinkojen kustannukset kasvaisivat 30 %. Liikennevahinkojen kustannukseksi vuosittain arvioitiin 190 miljardia Tansanian shillinkiä, joka on 0,2 miljardia dollaria. (Risk Factors and Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District, 5)

Taulukko 10 Liikennevahingoissa kuolleiden määrä (Risk Factors and Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District, 50)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Yht.	(%)
Kuljettajat	127	237	249	260	283	294	1450	11,6
Matkustajat	658	781	875	971	1024	1053	5362	42,8
Moottoripyöräilijät	91	75	65	68	93	97	489	3,9
Pyöräilijät	231	143	152	174	206	212	1118	8,9
Jalankulkijat	630	630	653	682	756	768	4119	32,9
Yht.	1737	1866	1994	2155	2362	2424	12538	100

Oheisesta tilastosta nähdään liikennevahingoissa kuolleiden määrä ajanjaksolla 2000 - 2005. Kuolleista valtaosa eli 42,8 % on ollut matkustajia ja 32,9 % jalankulkijoita.

5.3.3 Liikennevakuutusjärjestelmä Tansaniassa

Liikennevakuutus tuli voimaan 1946 ja sen tarkoituksena on turvata liikennevahingon aiheuttamat kolmannen osapuolen riskit, jos liikennevahinko on aiheutettu huolimattomuudella. Liikennevakuutus säädettiin pakolliseksi vuonna 1961 ja siitä on säädetty moottoriajoneuvojen liikennevakuutuslaissa. Liikennevakuutus korvaa vain vahingonkärsineen henkilövahinkoja. Henkilökorvauksen määrälle ei ole asetettu ylärajaa. (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, 27) Vakuutusyhtiöt voivat vapaasti säätää tariffeja ja ne määräytyvät sukupuolen, iän, työn ja maantieteellisen sijainnin mukaan (Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, 84, 85)

Liikennevahinkojen uhreista suurin osa ei tiedä oikeuksistaan korvauksiin tai miten hakea korvausta. Vakuutettujen ajoneuvojen lukumäärä ei ole riittävän hyvin tiedossa ja se on iso ongelma korvauksien maksamisessa uhreille. Laki on säättänyt liikennevakuutuksen pakolliseksi ja vaarana on kuitenkin, etteivät liikennevahinkojen uhrin ole riittävästi suojattuja eivätkä saa korvauksia. Vakuutusyhtiöiden korvauskäsittelyissä on puutteita, sillä korvauksien hakeminen on hankalaa ja korvauskäsittely kestää liian pitkään. Valtion ajoneuvot eivät ole vakuutettuja, joten uhrien on haettava korvauksia suoraan valtiolta, mikä tekee korvauksien hakemisesta hankalaa. (national road safety policy, 47)

Vakuutusalan tavoitteena onkin, että jokainen liikennevahingon uhri saa välittömästi ja riittävän korvauksen. Valtiovarainministeriön ja Vakuutusvalvontaviraston TIRA tehtävänä on

opastaa ihmisiä heidän oikeuksistaan korvauksiin ja neuvoa korvauksen hakemisessa. Poliisin toimintaa tulisi tehostaa, että se valvoisi aktiivisesti pakollisen liikennevakuutuksen noudattamista. Tansaniassakin on mietitty tukirahaston ja kattavan tietokannan perustamista, jotta voidaan taata vakuuttamattomien ja tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen uhrien korvaukset. Valtion tulee tehdä liikennevakuutusjärjestelmästä enemmän uhrin huomioonottava parantamalla tehokkuutta ja oikeudenmukaisuutta. Näitä voidaan parantaa omaksumalla ”no-fault” korvauksien perustaksi, korvauskäytäntöjen laatimisella sekä esittelemällä oikeusasiamiespalvelun. On myös tärkeää, että valtion kaikki ajoneuvot olisivat vakuutettuja ja näin helpotetaan valtion ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvauksien hakemista ajallaan ja oikeudenmukaisesti. (national road safety policy, 48) On arvioitu, että ajoneuvoista 60 %: on vakuuttamattomia.

5.4 Yhteenveto Kenian, Ugandan ja Tansanian tiedoista

Kenia, Uganda ja Tansania ovat väkiluvultaan samankokoisia maita ja niiden vakuutusmarkkinoiden kehityksessä on paljon yhtäläisyyksiä. Kaikissa maissa vakuutusmarkkinoilla toimii paljon pieniä vakuutusyhtiöitä eikä niillä ole hallitsevaa markkinatoimijaa. Keniassa toimii noin 40 vakuutusyhtiötä, kun Ugandassa ja Tansaniassa kummassakin noin 20. Vakuutusalat toimivat tehottomasti ja lainsäädäntö on vanhentunutta. Vahinkovakuutus hallitsee kaikissa kolmessa maassa vakuutusalaan. Mailla on ongelmana, että väestö on köyhää eikä suurimmalla osalla ole vakuutuksia. Keniassa 7,3 %:lla, Ugandassa 3 %:lla ja Tansaniassa 6,3 %:lla väestöstä oli vakuutuksia vuoden 2009 tilaston mukaan. Kolmessa maassa oli myös yhteistä, ettei väestö luota vakuutusalaan eikä ymmärrä vakuutusten merkitystä.

Liikennevahinkojen kasvava määrä on kaikissa kolmessa maassa ongelmana ja aiheuttaa suuria kustannuksia. Suurin osa liikennevahingoissa kuolleista ja loukkaantuneista on jalankulkijoita ja matkustajia. Keniassa on yksi korkeimmista kuolleisuusasteista suhteessa ajoneuvojen omistukseen, Ugandassa tapahtuu liikennevahinkoja toiseksi eniten maailmassa ja Tansaniassa liikennevahingoissa kuolleiden määrä verrattuna ajoneuvojen määrään on korkeampi kuin Keniassa. Liikennevakuutus on kolmessa maassa pakollinen, mutta suurin osa ajoneuvoista on silti vakuuttamattomia. Ongelmana onkin, ettei vakuutuksen noudattamista valvota kunnolla eikä ole riittävästi tietoa vakuuttamattomista ajoneuvoista. Liikennevakuutus korvaa kolmannen osapuolen henkilövahingot. Kaikissa kolmessa maassa on ongelmana, että korvauksien

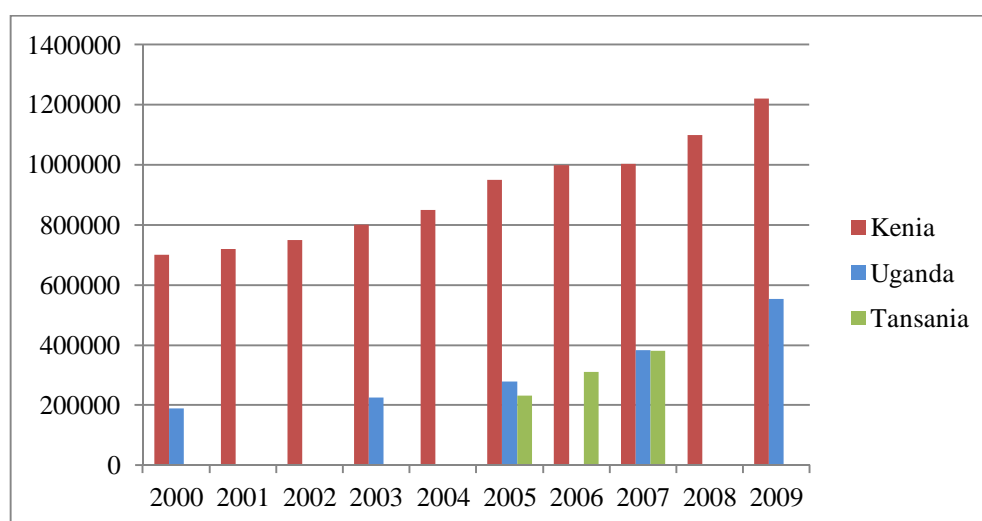
hakeminen on hankalaa ja korvauskäsittely kestää pitkään. Vakuutusmaksut on lisäksi säädetty liian alhaisiksi verrattuna korvausmenoihin.

6 EMPIRIAOSUUS

Empiriassa tarkastellaan Kenian, Ugandan ja Tansanian vuosikertomuksia ajalta 2000- 2009. Kyseiset maat on valittu tutkimuskohteeksi, koska ne ovat naapurimaita ja samantyyppisiä tapauksia siinä mielessä, että niiden vakuutusalat ovat pieniä muihin Afrikan maihin verrattuna. Tapauksia vertailemalla tutkitaan, onko niiden liikennevakuutusjärjestelmissä eroja. Vuosikertomuksista saadaan tietoa vakuutusmarkkinoiden toiminnasta lukuina ja kuvioina. Kymmenen vuoden ajanjakso on tarpeeksi pitkä aikaväli, jotta voidaan tarkastella markkinoilla tapahtuneita muutoksia. Vuosikertomuksien summat on muutettu kunkin maan rahayksiköistä euroiksi, jotta lukuja on mahdollista vertailla. Joissakin kuvaajissa esitellään maiden tiedot yhdessä, kun taas joissakin tapauksissa kunkin maan tiedot esitellään omissa kuvaajissaan. Tansanian kohdalla ei ollut mahdollista löytää pelkästään ajoneuvovakuutuksen korvausmenoista tietoa. Aineiston keruun kanssa oli lisäksi haasteena se, että osaa aineistoa ei voinut käyttää sen maksullisuuden vuoksi.

Kuvaajissa on esitetty ajoneuvovakuutuksen toimintaa kahdella vakuutusmaksutuloa kuvaavalla luvulla: vakuutusmaksutulo ennen jälleenvakuuttajien osuutta, bruttomaksutulo (gross written premiums) ja vakuutusmaksutulo, josta on vähennetty jälleenvakuuttajien osuus, nettomaksutulo (net written premiums) Nettomaksutulo kuvaa realistisemmin saatua vakuutusmaksutuloa.

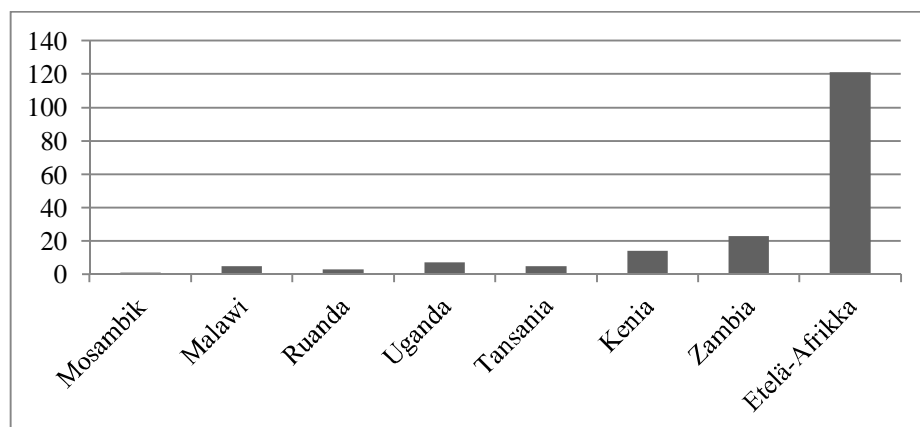
6.1 Ajoneuvojen määrä



Kuvio11: Ajoneuvojen määrä

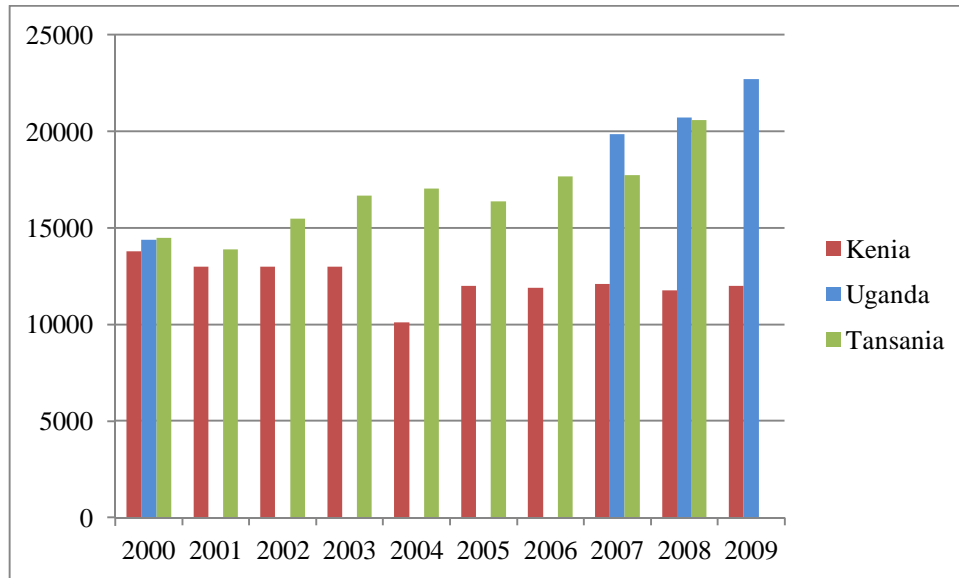
Kuten Kuviosta 11 nähdään, Keniassa on huomattavan paljon enemmän rekisteröityjä ajoneuvoja kuin Ugandassa ja Tansaniassa, vaikka maiden väestönmäärä on melkein yhtä suuri. Suhteessa väestömäärään ajoneuvojen määrä on kuitenkin alhainen. Ajoneuvojen määrä on kasvanut tasaisesti kaikissa kolmessa maassa. Jos tarkastellaan kasvuvauhtia aikaväliltä 2000 – 2009, kasvu on ollut nopeinta Ugandassa, sillä ajoneuvojen määrä on kasvanut 192 %. Keniassa kasvu on ollut hitaampaa, sillä ajoneuvojen määrä on kasvanut samalla ajanjaksolla 74 %. Kenian kohdalla pitää kuitenkin ottaa huomioon, että ajoneuvojen määrä kasvoi ennen 2000-lukua huomattavan nopeasti. Vuosina 2005 ja 2006 miljoonan ajoneuvon määrä ylitti melkein miljoonan.

Tansanian ajoneuvo määrästä löytyi tietoa kolmelta vuodelta. Tansanian ajoneuvojen määrän kasvu on ollut vuosina 2005 - 2007 nopeampaa kuin Keniassa ja Ugandassa, sillä Tansanian kasvu on ollut 65 % kun taas Kenian 5 % ja Ugandan 37 % samalla aikavälillä. Tansaniassa taloudellisen tilanteen kohentuminen on lisännyt nopeasti ajoneuvojen määrää, mutta ajoneuvokannasta suurin osa on julkisia ajoneuvoja. Hyvin harvalla tansanialaisella on varaa hankkia ajoneuvo.



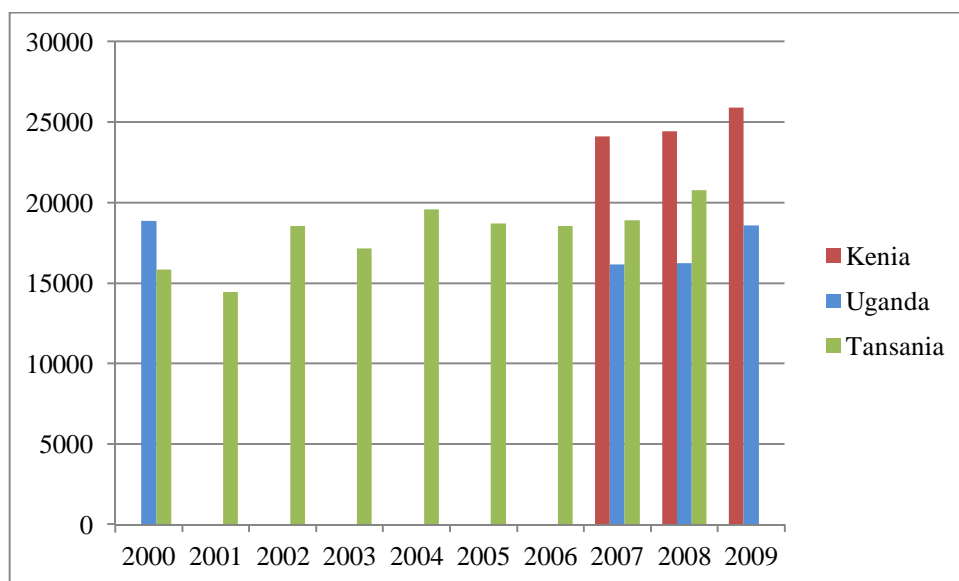
Kuvio 12: ajoneuvojen määrä per 1000 asukas.

6.2 Liikennevahingot



Kuvio 13: liikennevahingot

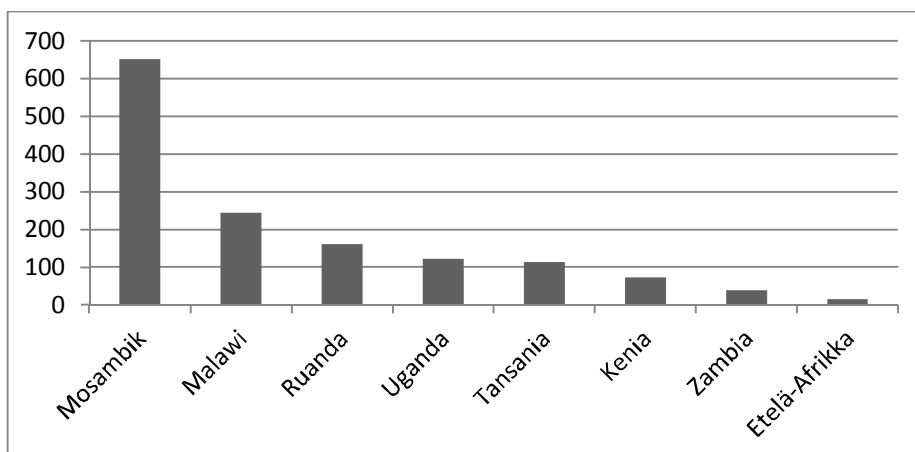
Keniaassa liikennevahinkojen määrä on pysynyt melko samana ja Tansaniassa vahinkojen määrä on joinakin vuosina vähentynyt, vaikka ajoneuvojen määrä on kasvanut. Ugandassa tilanne ei ole parantunut, kun liikennevahinkojen määrä on kasvanut tasaisesti. Keniaassa on tapahtunut noin 8000 liikennevahinkoa vähemmän kuin Ugandassa ja Tansaniassa, vaikka Keniaassa on rekisteröityjä ajoneuvoja huomattavasti enemmän. Ugandassa ja Tansaniassa on tapahtunut liikennevahinkoja suhteessa enemmän verrattuna ajoneuvojen määrään.



Kuvio 14: liikennevahingoissa loukkaantuneet ja kuolleet

Keniaassa liikennevahingoissa on loukkaantunut ja kuollut enemmän ihmisiä kuin Ugandassa ja Tansaniassa, vaikka liikennevahinkoja on tapahtunut vähemmän. Näin ollen liikennevahingoilla on ollut vakavammat seuraukset ja kuten aiemmin on todettu, Kenian liikennevahingoissa kuolleiden määrä on yksi korkeimpia maailmassa. Kuitenkin myös Tansanian ja Ugandan liikennevahingoissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä on iso suhteessa ajoneuvojen määrään ja Ugandassa tilanne on vakava, koska siellä liikennevahingoissa kuolee toiseksi eniten ihmisiä maailmassa. Tansaniassa on tapahtunut joinakin vuosina suurin piirtein saman verran liikennevahinkoja kuin Ugandassa, mutta niissä on loukkaantunut ja kuollut enemmän ihmisiä kuin Ugandassa. Tansaniassa on 20 -30 kertaa isompi riski kuolla liikennevahingossa kuin USA:ssa, kun suhteutetaan kuolleiden määrä ajoneuvojen lukumäärään.

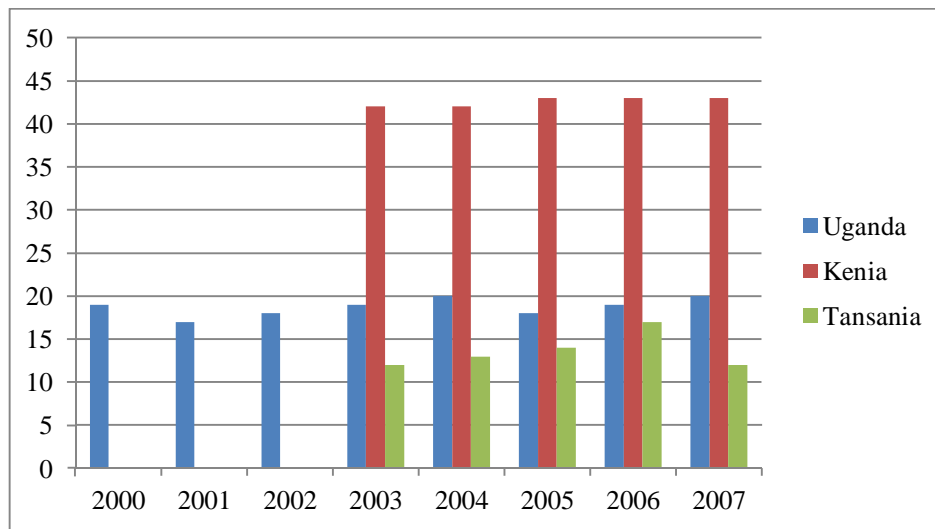
Keniaassa, Ugandassa ja Tansaniassa liikennevahingoissa loukkaantuneista ja kuolleista suurin osa on jalankulkijoita ja ajoneuvoissa matkustavia. Näiden ryhmien suuri määrä voi johtua eri tutkimusten mukaan väestön köyhyydestä, kun köyhät todennäköisesti kävelevät tai käyttävät julkisia kulkuneuvoja. Jalankulkijoiden liikenneturvallisuuksien ei mahdollisesti ole kiinnitetty niin paljon huomiota kuin ajoneuvojen liikenneturvallisuuksien, jolloin muun muassa jalkakäytävien määrä voi olla vähäinen ja teiden suunnittelu olla huonoa. Julkiset kulkuvälineet voivat olla usein huonossa kunnossa ja kuljettajien taidot heikot, jolloin riski joutua liikennevahinkoon kohdistuu isoon joukkoon ihmisiä.



Kuvio 15: kuolleiden määrä per 10000 ajoneuvoa

Kuviossa on kuvattu liikennevahingoissa kuolleiden määrä per 10000 ajoneuvoa. Ugandan ja Tansanian luku on näin verrattuna korkeampi kuin Kenian. Kuvio havainnollistaa hyvin mitä aiemmin on huomattu Ugandan ja Tansanian loukkaantuneiden ja kuolleiden määrästä verrattuna Keniaan. Suhteessa ajoneuvojen määrään Ugandassa ja Tansaniassa kuolee enemmän ihmisiä verrattuna Keniaan ja Etelä-Afrikkaan, jossa on paljon enemmän ajoneuvoja.

6.3 Vakuutusyhtiöt



Kuvio 16: vakuutusyhtiöt

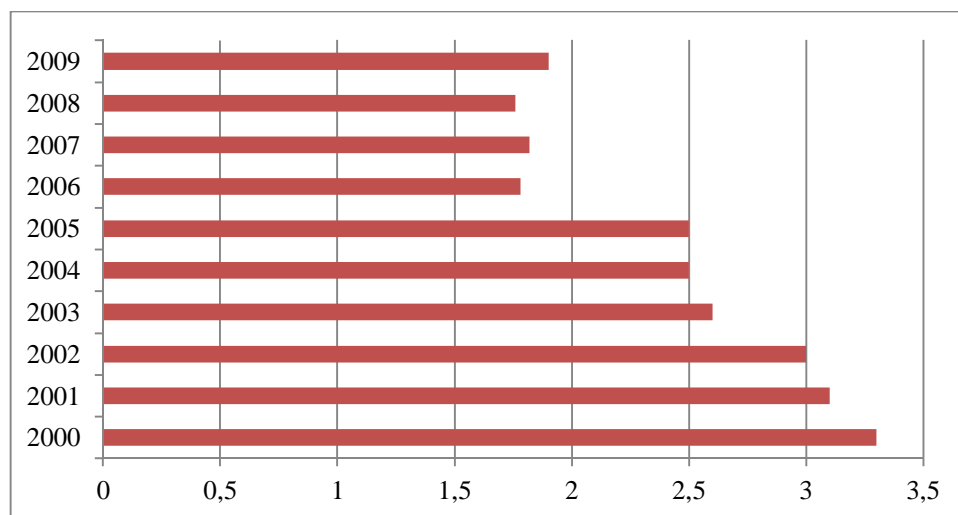
Kuviosta nähdään, että Kenian vakuutusmarkkinoilla toimii huomattavasti enemmän vakuutusyhtiöitä kuin Ugandassa ja Tansaniassa. Kenian vakuutusmarkkinat ovatkin isommat ja vakuutusyhtiöiden lukumäärästä nähdään, että Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinat ovat pienet. Kenian vakuutusyhtiöt eivät ole suuria ja ala on melko kilpailulliset. Vakuutusyhtiöiden määrä on kaikissa kolmessa maissa pysynyt melko samana. Kuitenkin Tansaniassa on vuosina 2006 – 2010 vakuutusyhtiöiden määrä kasvanut nopeasti ja se on aiheuttanut sen, että pienillä markkinoilla toimii pieniä yhtiöitä. Koska vakuutusyhtiöt ovat pieniä, niiden on hankala saavuttaa mittakaavaetuja. Suurin osa Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusyhtiöistä harjoittaa vain vahinkovakuutustoimintaa. Ugandan ja Tansanian vakuutusyhtiöistä suurimassa osassa on ulkomaista omistusta.

Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusyhtiöiden lukumäärästä voidaan päätellä vakuutusmarkkinoiden olevan pienet, sillä esimerkiksi Euroopassa vakuutusyhtiöitä on Iso-Britanniassa 1247, Saksassa 570 ja Ranskassa 405. Maiden kokoon nähden vakuutusmarkki-

nat ovat alikehittyneet sillä esimerkiksi väestömäärältään huomattavasti pienimmässä Islannissa toimii noin 10 ja Suomessa noin 68 vakuutusyhtiötä.

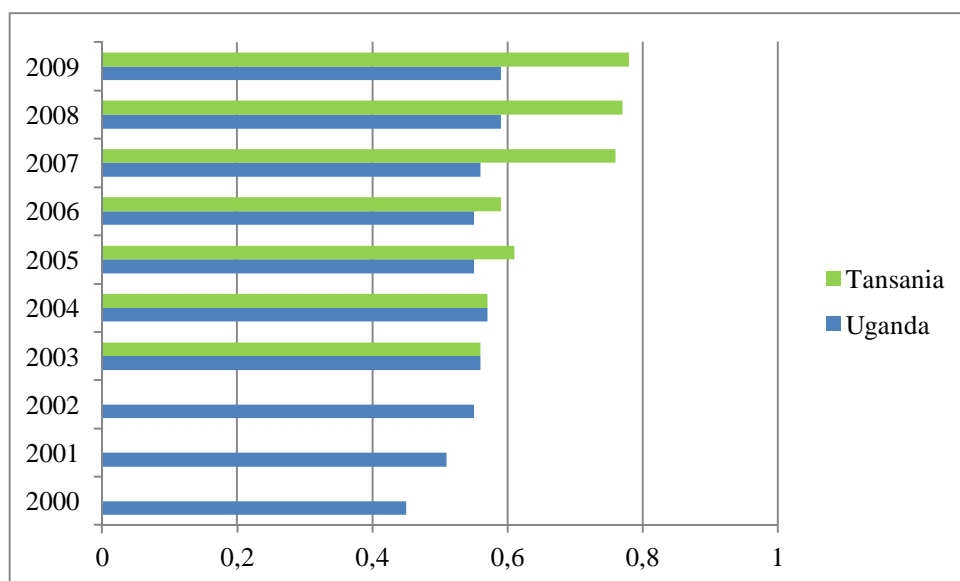
6.4 Penetraatioluku

Penetraatio-luku kuvaa vakuutusmaksutulon osuuden bruttokansantuotteesta. Se kertoo vakuutusalan kehityksen tason. Afrikan keskimääräinen penetraatio-luku on 4 %, Pohjois-Amerikassa 8 % ja Läntisessä Euroopassa 8 %. Penetraatio-luvun kasvuun vaikuttavat muun muassa, että vakuutustuotteiden hinnat ovat kohtuuhintaisempia, riskitietoisuus kasvaa ja että keskituloisten osuus väestöstä kasvaa. Joissakin maissa vakuutusalan vapauttaminen ja pakolliset vakuutukset ovat kasvattaneet penetraatiolukua.



Kuvio 17: Kenian penetraatio-luku

Kenian penetraatio-luku on ollut 3,4 % vuonna 2000 ja vuonna 2009 luku oli noin 1,8 %. Penetraatio-luku vuosilta 2000 – 2005 sisältää sekä vahinkovakuutuksen – että henkivakuutuksen osuuden, joka selittää isomman luvun. Vuodesta 2006 lähtien löytyi tieto pelkästä vahinkovakuutuksen osuudesta.

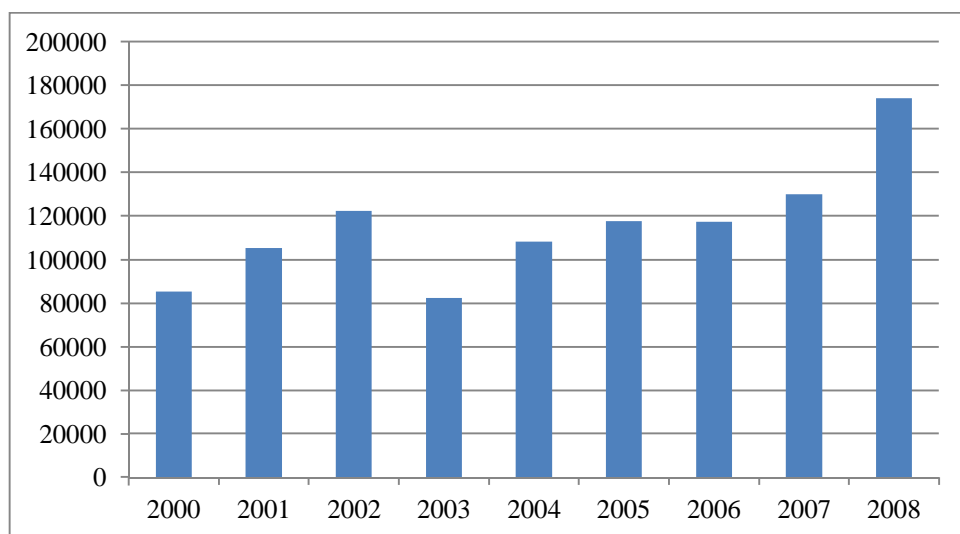


Kuvio 18: Ugandan ja Tansanian penetraatio-luvut

Ugandan penetraatio-luku on kasvanut vuoden 2000 0,45 %:sta 0,59 %:iin vuonna 2009. Tansanian penetraatio-luku on pysynyt aluksi melkein samalla tasolla ja vuodesta 2006 – 2007 kasvua tuli hieman reippaammin. Luku oli noin 0,75 % vuonna 2009.

Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusalan kehitys on ollut hidasta, mutta maissa on paljon kasvupotentiaalia. Kaikkien maiden penetraatio-luvut ovat alhaisia verrattuna Afrikan keskimääräiseen. Kenialla on isommat penetraatio-luvut, mutta luku on pieni suhteutettuna Kenian väkilukuun. Penetraatio-lukua voidaan kasvattaa siten, kun esimerkiksi saadaan enemmän ihmisiä ostamaan vakuutuksia.

6.5 Vakuutettujen määrä



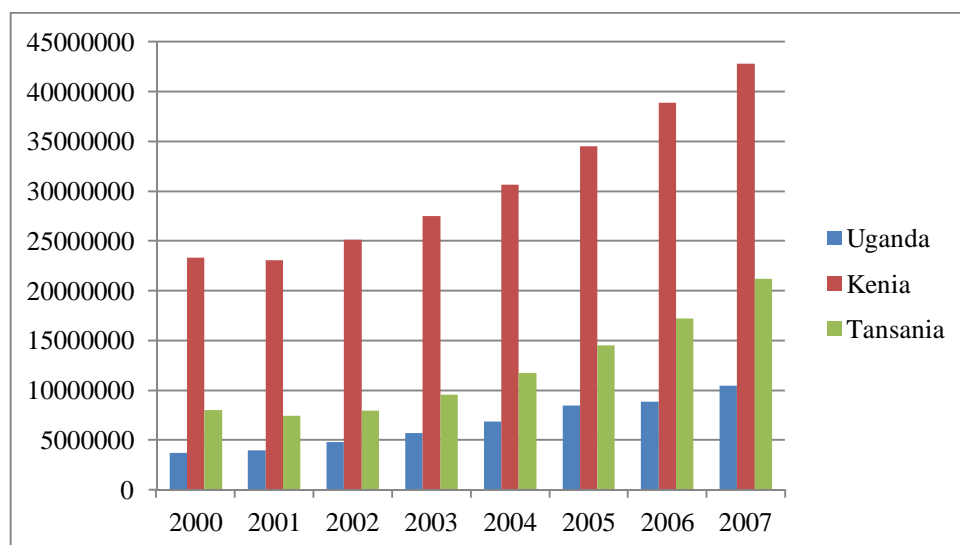
Kuvio 19: vakuutettujen määrä

Ugandan vuosikertomuksissa on kerrottu vakuutettujen määrä, joilla on ajoneuvovakuutus. Vakuutettujen määrä on kasvanut noin 12,5 % vuodesta 2000 vuoteen 2008. Tarkastelujakson alkupuolella on ollut tasaista kasvua, vaikka vuonna 2003 vakuutettujen määrä on pudonnut selvästi. Kasvu on ollut tämän jälkeen tasaista ja vuonna 2008 vakuutettujen määrä on kasvanut nopeasti. Vakuutettujen määrä koostuu suurimmalta osin vakuutetuista, joilla on liikennevakuutus. Vuoden 2000 vuosikertomuksen mukaan rekisteröityjä ajoneuvoja oli noin 189105 ja 8000:lla oli ajoneuvovakuutus, jolloin vakuutettuina oli 4 % ajoneuvoista. Vuonna 2007 vakuutettuja oli noin 3,1 % ajoneuvoista. Ajoneuvojen määrä on kasvanut vuosittain noin 10 % ja näin ollen oletettaisiin myös vakuutettujen määränkin kasvavan. Kehitys on kuitenkin ollut päinvastaista ja huolimatta siitä, että liikennevakuutus on pakollinen, niin ihmiset eivät ole ottaneet sitäkään vakuutusta.

Kenian ja Tansanian ajoneuvovakuutettujen määrästä ei ollut mahdollista tehdä kuviota. Kenian vuoden 2009 tilaston mukaan vain 1,3 %:lla ihmisistä oli ajoneuvovakuutus. Kun laskeetaan 1,3 % väestön määrästä 44 miljoona, saadaan vakuutettujen määräksi 572000. Ei ole tarkkaa tietoa, kuinka monella tästä määrästä oli liikennevakuutus. Voidaan kuitenkin päätellä määrän olevan todella pieni, jolloin suurimmalla osalla ajoneuvoista ei ole liikennevakuutusta.

Tansaniassa vakuutettujen määrä on vielä alhaisempi, sillä vain 0,7 %:lla oli ajoneuvovakuutus vuonna 2009. Laskettuna 0,7 % väestön määrästä 38 miljoonasta, saadaan että 266000:lla oli ajoneuvovakuutus. Näistä suurimmalla osalla on vapaaehtoinen ajoneuvovakuutus, jolloin liikennevakuutettujen osuus on käytännössä olematon. Tansanialaisten tietämys vakuutuksista on pysynyt alhaisena ja sitä tulisi parantaa, jotta yhä useampi ymmärtäisi vakuutuksen hyödyt ja ottaisi sen.

6.6 Ajoneuvovakuutusmaksutulot



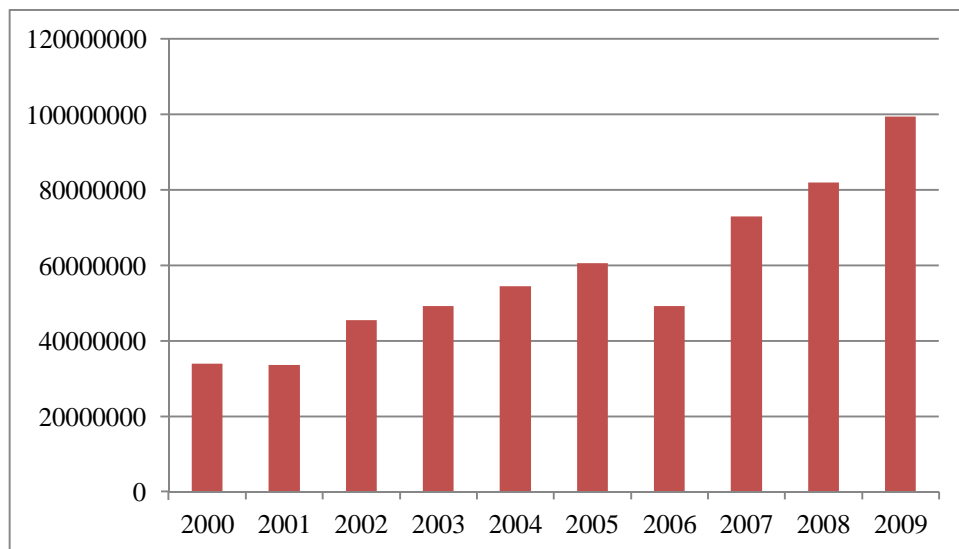
Kuvio 20: ajoneuvovakuutusmaksutulot

Kuviossa on esitetty bruttovakuutusmaksutulojen kehitys euroina (gross premium). Vakuutusmaksutulot ovat kasvaneet jokaisessa maassa tasaisesti vuosina 2000 – 2007. Kenian ajoneuvovakuutusmaksutulo on huomattavasti isompi verrattuna Ugandan ja Tansanian lukuihin. Ugandan vakuutusmaksutulo on kasvanut 184 % vuodesta 2000 vuoteen 2007. Kenian vakuutusmaksutulo on kasvanut 83 % ja Tansanian vakuutusmaksutulo on kasvanut 163 %. Kuviossa on esitetty Kenian yksityisten ajoneuvojen (private) vakuutusmaksutulot ja Ugandan vakuutusmaksutulot ovat bruttovakuutusmaksutulo (gross premium) vuoteen 2003 ja vuodesta 2004 nettovakuutusmaksutulo (net earned premium).

Ugandan ajoneuvovakuutusmarkkina kasvoi vuoden 2000 vuosikertomuksen mukaan 3,9 % pääasiassa sen ansiosta, että liikennevakuutuslailla säädettiin liikennevakuutus pakolliseksi. Vuoden 2001 vuosikertomuksen mukaan ajoneuvojen lukumäärä on kasvanut tasaisesti, mutta se ole lisännyt ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksutuloa. Kuten aiemmin todettiin, vakuutettujen määrä on laskenut ajoneuvojen määrän kasvaessa. Ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksutulo olisi suurempi, jos ihmiset ottaisivat pakollisen liikennevakuutuksen ja jos useampi ottaisi ajoneuvovakuutuksesta laajan suojan. (vuosikertomus 2001)

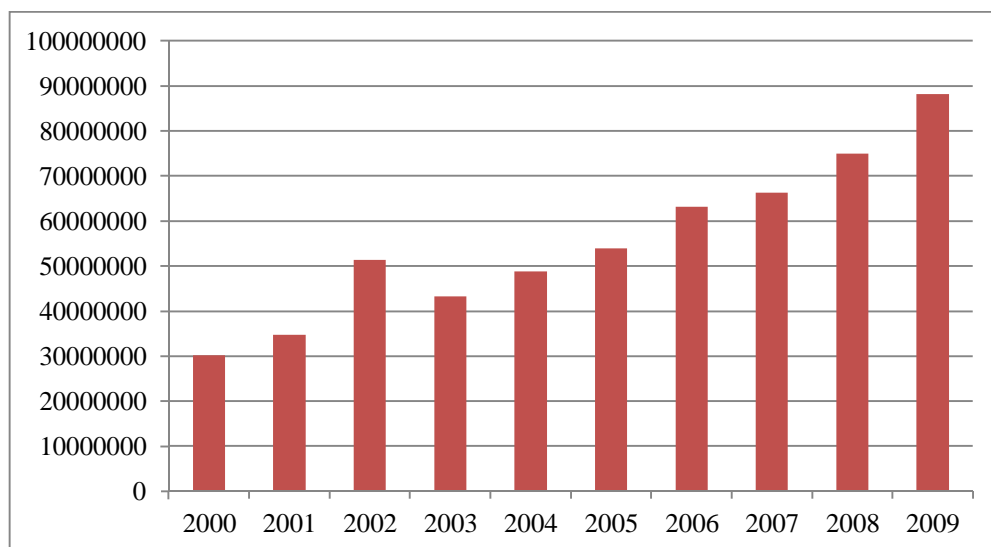
Tansanian vakuutusmaksutulo koostuu pääasiassa vapaaehtoisesta ajoneuvovakuutuksesta, sillä suurimmalla osalla ajoneuvovakuutetuista oli tämä vakuutus.

Tarkastellessa maailman vuoden 2005 vakuutusmaksutuloa Etelä-Afrikan osuus siitä oikeutti sen sijalle 16. Etelä-Afrikan osuus Afrikan 40,025 miljoonan dollarin vakuutusmaksutulosta oli 82,91 %, kun taas muiden 55 Afrikan maan osuus oli vain 17,09 %. Ugandan osuus oli vain 0,13 %. Afrikan vakuutusmaksutulo oli 53,294 miljoonaa dollaria vuonna 2007 ja Etelä-Afrikan osuus siitä oli 80 %.



Kuvio 21: Kenian julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo (brutto)

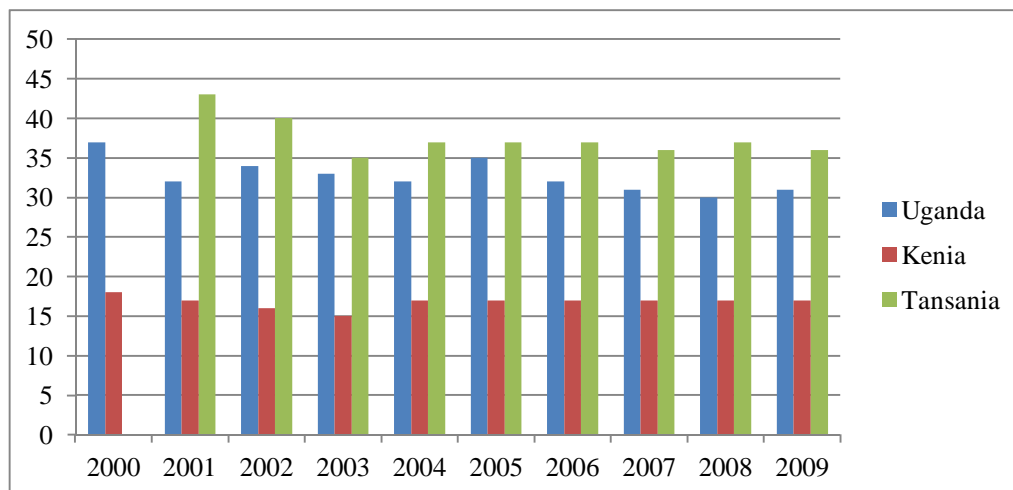
Kuviossa 21 nähdään Kenian julkisten (commercial) ajoneuvojen bruttovakuutusmaksutulon kehitys (Gross direct premium) Bruttovakuutusmaksutulo on kasvanut tasaisesti pois lukien vuoden 2006 maksutulon lasku. Vakuutusmaksutulo on kasvanut 192 % vuodesta 2000 vuoteen 2009. Vuosittainen kasvu on ollut noin 10 – 20 %.



Kuvio 22: Kenian julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo (netto)

Kuviossa 22 on kuvattu julkisten (commercial) ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksutulojen kehitys (Net earned premiums) Vakuutusmaksutulo on kasvanut myös 192 % vuodesta 2000 vuoteen 2009. Julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo on kasvanut enemmän kuin yksityisajoneuvojen vakuutusmaksutulo. Syynä voi olla se, että useimmilla linja-autoilla (matatus) on liikennevakuutus ja esimerkiksi vuonna 2003 liikennevakuutuksen maksutulo oli noin 35 miljoonaa euroa. Vapaaehtoisen ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksut ovat yleensä kalliit, joihin tuen vahinkojen ja varkauksien isosta riskistä. Tästä voidaan päätellä, että julkisten ajoneuvojen vakuutusmaksutulo koostuu pääasiassa liikennevakuutusmaksuista.

6.7 Ajoneuvovakuutuksen osuus vakuutusmaksuista



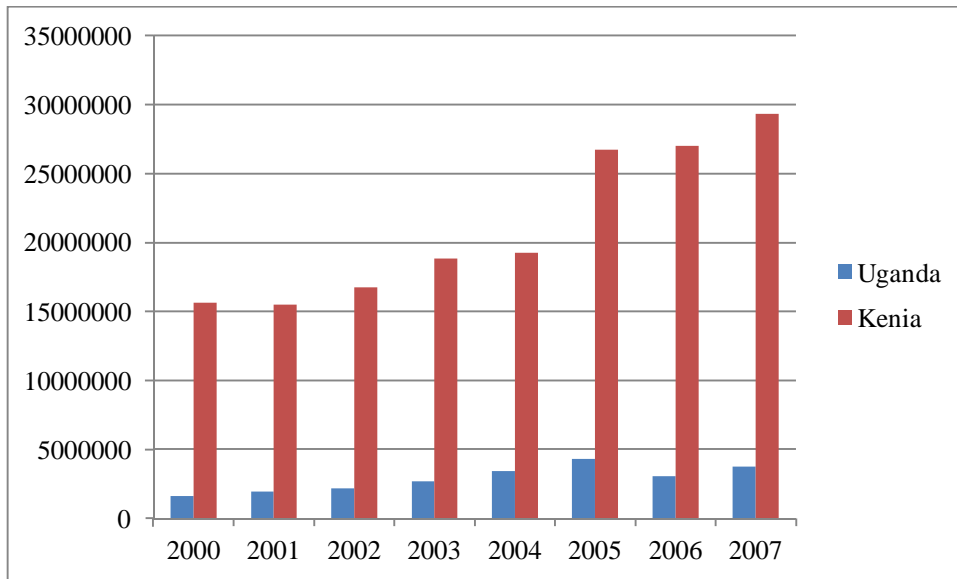
Kuvio 23: ajoneuvovakuutusten osuus vakuutusmaksuista

Oheisesta Kuvio 23 nähdään, kuinka monta prosenttia ajoneuvovakuutuksen osuus on vakuutusmaksuista. Kaikissa kolmessa maassa autovakuutuksella on merkittävä osuus vahinkovakuutuksen vakuutusmaksutulosta. Kenian luku on siksi pienempi, koska siinä on huomioitu vain yksityisautojen ajoneuvovakuutuksen osuus ja jätetty pois julkisten ajoneuvovakuutusten osuus. Keniassa ajoneuvovakuutuksen osuus on pysynyt melkein koko ajan samana.

Ugandan ja Tansanian osuuksissa on hieman enemmän vaihtelua, mutta osuudet ovat vaihdelleet suurin piirtein 30 – 40 %:n välillä. Ugandassa suurin osuus 37 % on ollut vuonna 2000, kun taas Tansanian suurin osuus on ollut 43 % vuonna 2001.

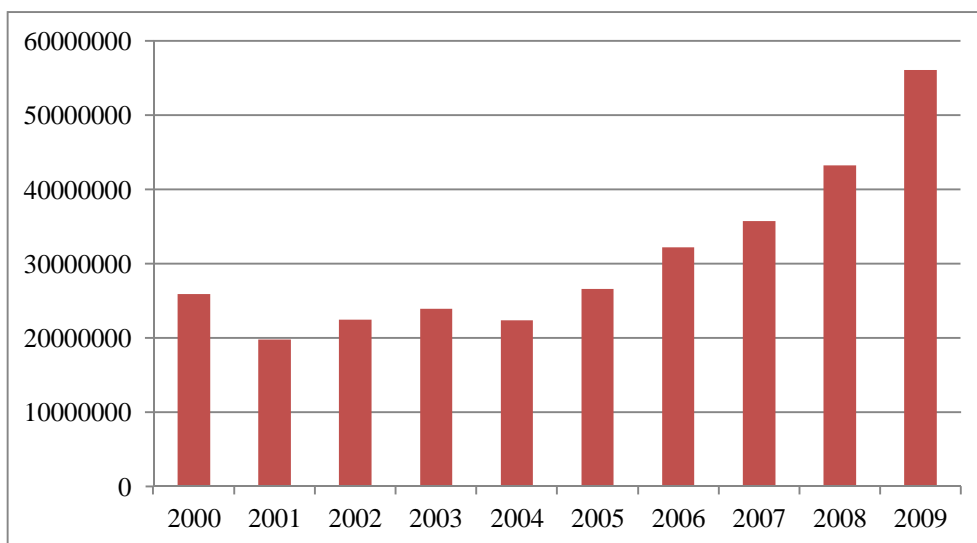
6.8 Ajoneuvovakuutuksen korvausmenot

6.8.1 Korvausmenojen vertailu



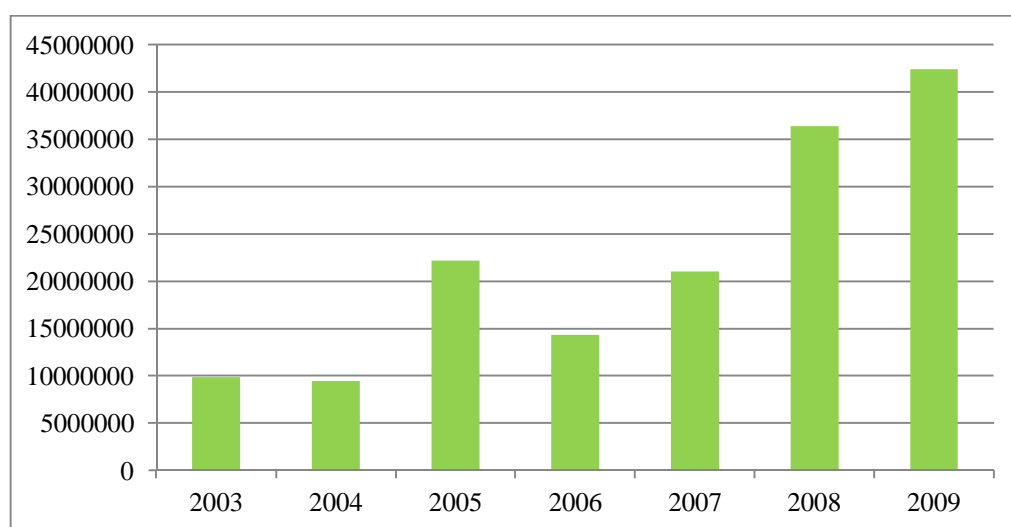
Kuvio 24: Kenian ja Ugandan ajoneuvovakuutuksen korvausmenot

Kuvio 24:sta nähdään, että Ugandan ajoneuvovakuutuksen korvausmenot ovat tasaisesti kasvaneet, mutta vuonna 2006 korvausten määrä pieneni hieman. Korvausmenot ovat kasvaneet 132 % vuodesta 2000 vuoteen 2007. Kuviossa on kuvattu Kenian yksityisten ajoneuvovakuutusten korvausmenot. Kenian ajoneuvovakuutuksen korvausmenot kasvoivat tasaisesti vuoteen 2004 ja vuonna 2005 korvausmenot kasvoivat noin 5 miljoonaa euroa. Korvausmenot ovat kasvaneet 87,5 % vuodesta 2000 vuoteen 2007.



Kuvio 25: julkisten ajoneuvojen vakuutuksen korvausmenot (netto)

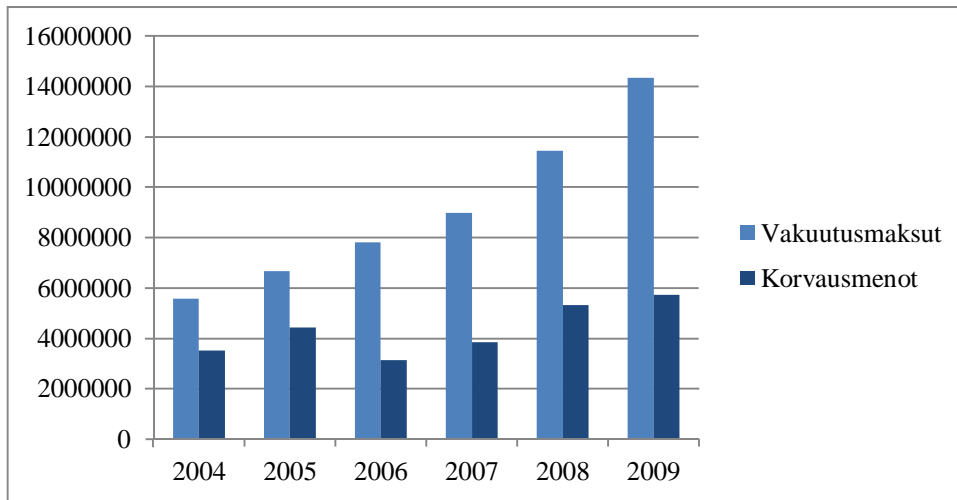
Oheisessa Kuvio 25 on esitetty Kenian julkisten ajoneuvojen vakuutusten korvausmenot. Korvausmenojen määrä on vaihdellut tarkastelujakson alussa ja menot on lähtenyt kasvamaan tasaisesti vuodesta 2004. Korvausmenot ovat kasvaneet 116 % vuodesta 2000 vuoteen 2009 ja kasvua on ollut noin 20 % vuosittain vuodesta 2004 lähtien. Vakuutusyhtiöillä on ollut vaikeuksia määrittää maksettavien korvausten suuruus eikä niillä ole ollut tietoa, miten korvaukset tulisi määrittää. Tämä on johtanut korvausmenoja kasvuun, kun vakuutusyhtiöt ovat maksaneet liian isoja korvaussummia. Korvausmenojen kasvuun on ollut myös syynä liikennevahinkojen lisääntyminen ja liikennevahingoissa kuolleiden määrä on kasvanut.



Kuvio 26: Tansanian vahinkovakuutuksen korvausmenot

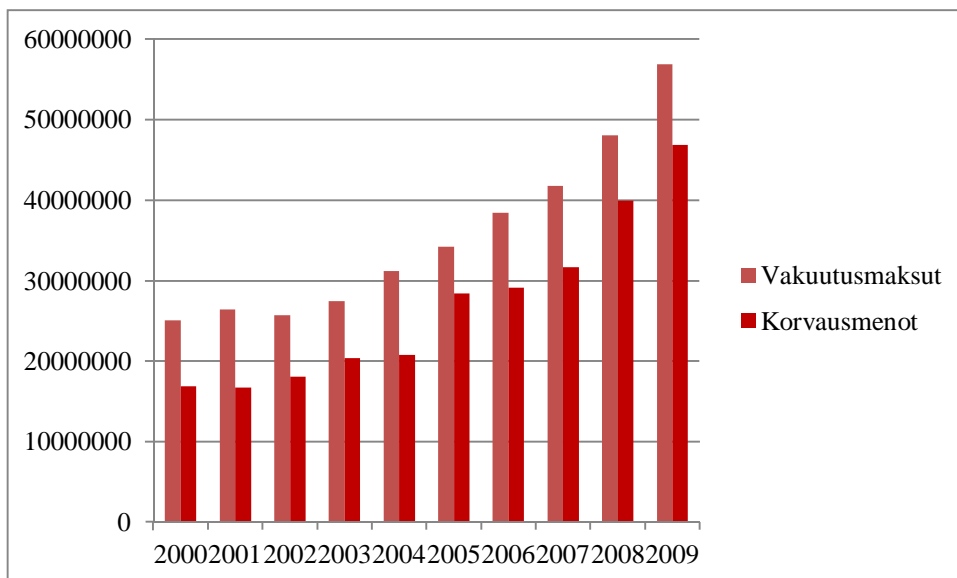
Tansanian vakuutusraporteista ei löytynyt eriteltyä tietoa ajoneuvovakuutuksen korvausmenoista. Oheisessa kuviossa on vahinkovakuutuksen korvausmenot. Korvausmenoissa on ollut alussa vaihtelua ja ne ovat kasvaneet melko tasaisesti vuodesta 2006. Nopeinta kasvu oli vuosina 2007 - 2008 15 miljoonaa euroa. Korvausmenot ovat kasvaneet 330 % vuodesta 2003 vuoteen 2009.

6.8.2 Vakuutusmaksujen ja korvausmenojen vertailu



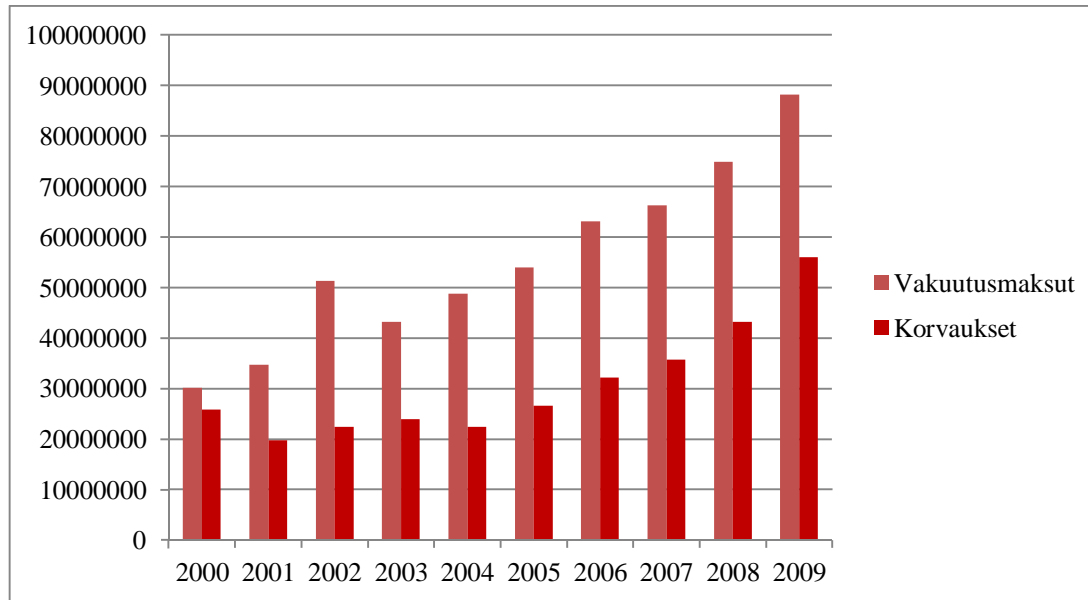
Kuvio 27: Ugandan ajoneuvovakuutuksen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot

Kuvio 27 havainnollistaa vielä ajoneuvovakuutuksen nettovakuutusmaksutulon (net earned premiums) ja nettokorvausmenojen suhteen toisiinsa nähden. Tarkastelujakson alussa korvausmenot ovat olleet lähimpänä vakuutusmaksutulon tasoa. Vuodesta 2006 lähtien vakuutusmaksutulo on kasvanut enemmän ja korvausmeno on aluksi laskenut. Ugandan tilanne on parantunut, sillä sitä pidetään huonona, jos korvausmenon taso on lähellä vakuutusmaksun tasoa, on yhtä paljon tai ylittää sen.



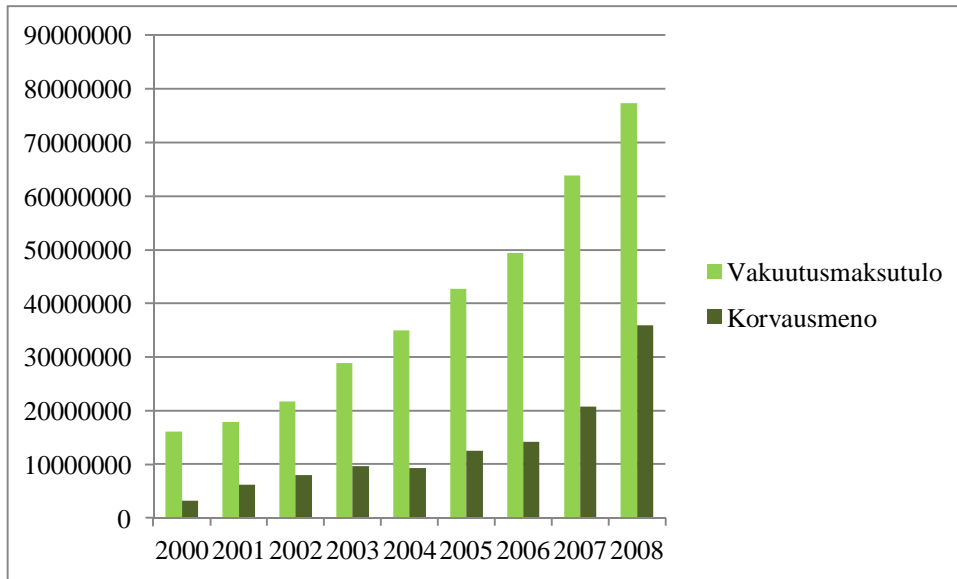
Kuvio 28: Kenian yksityisten ajoneuvojen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot

Kuvio 28 havainnollistaa nettovakuutusmaksutulon ja korvausmenojen suhteen yksityisten ajoneuvojen vakuutuksissa. Vakuutusmaksutulot ja korvausmenot ovat kasvaneet melkein samassa suhteessa ja korvausmenot ovat suuret, kun vakuutusmaksutulo on vain hieman enemmän.



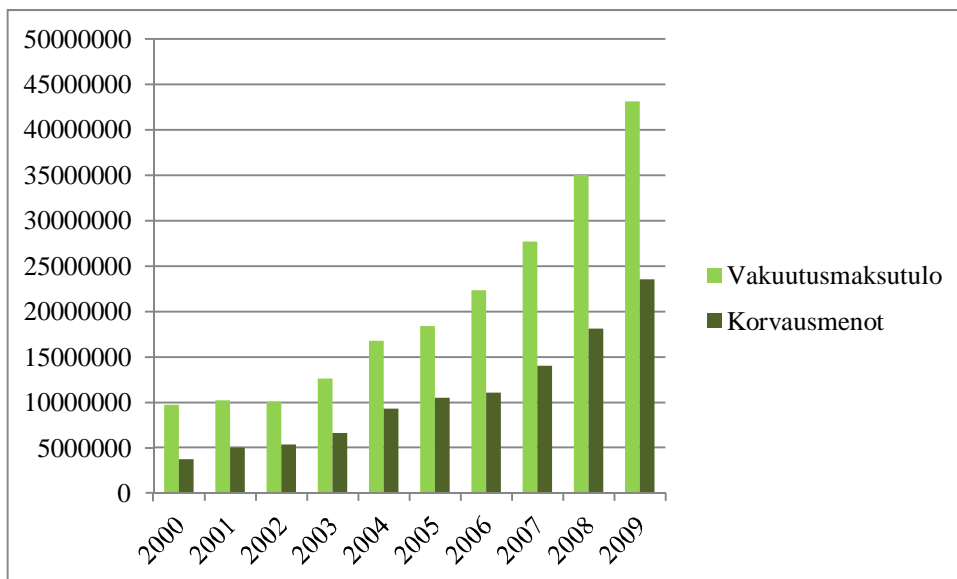
Kuvio 29: Kenian julkisten ajoneuvojen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmenot

Kuvio 29 havainnollistaa nettovakuutusmaksutulojen (net earned premium) ja nettokorvausmenojen suhteen. Vakuutusmaksutulo ja korvausmenot ovat kasvaneet samassa suhteessa, mutta korvausmenot ovat alhaisempia. Verrattuna yksityisen ajoneuvovakuutuksen korvausmenojen suuruuteen, niin julkisten ajoneuvojen vakuutuksen korvausmenot ovat paremmalla tasolla. Näyttää siltä, että yksityisten ajoneuvovakuutuksista maksetaan liian isoja korvaussummia.



Kuvio 30: Tansanian vahinkovakuutuksen bruttovakuutusmaksutulo ja bruttokorvausmeno

Kuviossa 30 on esitetty Tansanian vahinkovakuutuksen bruttovakuutusmaksutulo ja bruttokorvausmeno. Kuten kuviosta nähdään, korvausmenot ovat pysyneet hyvän alhaisina vakuutusmaksutuloon nähden.



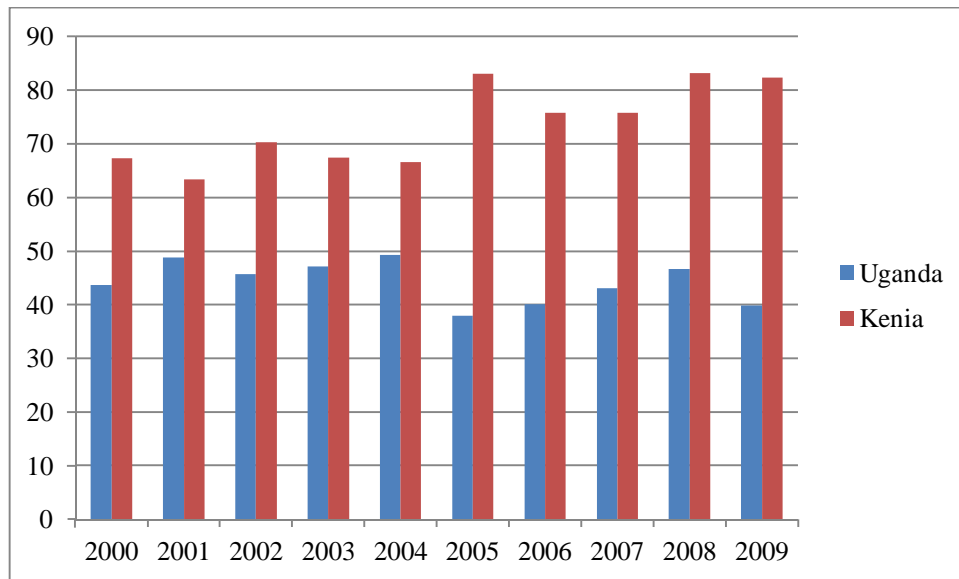
Kuvio 31: Tansanian vahinkovakuutuksen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmeno

Kuviossa 31 on esitetty vahinkovakuutuksen nettovakuutusmaksutulo ja nettokorvausmeno. Korvausmeno on tosiaan pysynyt hyvän alhaisena vakuutusmaksutuloon nähden. Tästä ei voida tehdä johtopäätöksiä ajoneuvovakuutuksen tilanteesta vaan nähdään suuntaa antavaa tietoa yleisesti miten vahinkovakuutusala toimii.

6.9 Vahinkosuhte

Vahinkosuhte (loss ratio) kertoo maksettujen korvausten määrän verrattuna kerättyihin vakuutusmaksuihin. Luvusta nähdään, kuinka hyvin vakuutusala toimii. Alhainen luku kertoo siitä, että ala on kerännyt enemmän vakuutusmaksuja kuin maksavat korvauksia ulos. Korkea luku kertoo, ettei ala ole kerännyt tarpeeksi vakuutusmaksuja kattaakseen korvauksia.

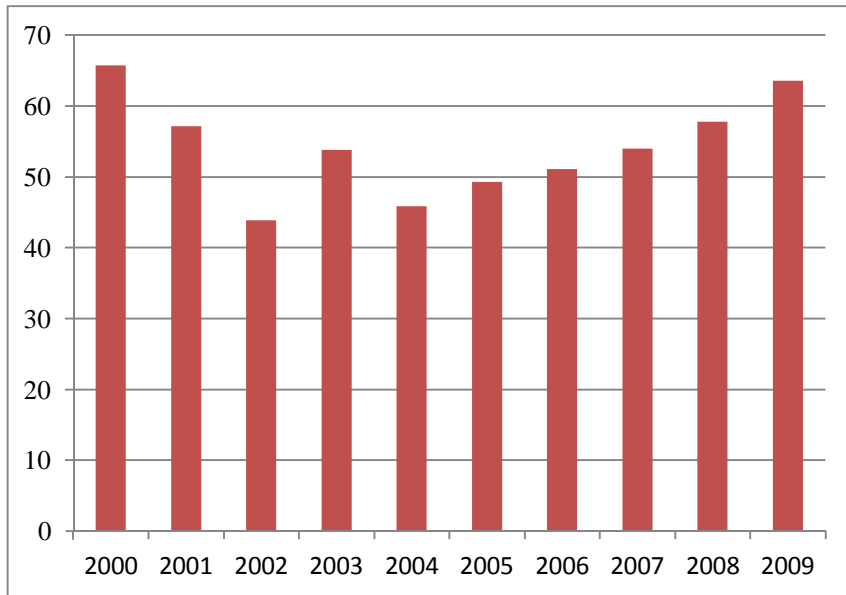
Vahinkosuhte on laskettu nettokorvausmenot / nettovakuutusmaksutulot.



Kuvio 32: Kenian ja Ugandan vahinkosuhteet

Kuviosta 32 nähdään Kenian ja Ugandan vahinkosuhteet. Kenian yksityisten ajoneuvojen vakuutusten vahinkosuhte on vaihdellut 65 – 80 %:n välillä ja luku on välillä ollut melko korkea. Sen perusteella vakuutusmaksutuloa ei ole kerätty riittävästä kattamaan korvausmenoja. Kenian luku kertoo myös sen, että maksetut korvausmenot ovat liian suuria ja niiden suuruuteen tulisi kiinnittää huomiota ja analysoida oikea taso.

Ugandan vahinkosuhte on vaihdellut 30 – 50 %:n välillä. Eli sen verran on maksettu korvauksia vakuutusmaksutulosta. Esimerkiksi vuonna 2004 noin 48 % vakuutusmaksutulosta on käytetty korvauksiin. Ugandassa ajoneuvovakuutusala ei ole toiminut tehokkaasti, koska se on maksanut vakuutusmaksuista vain 30 % korvauksina ulos.



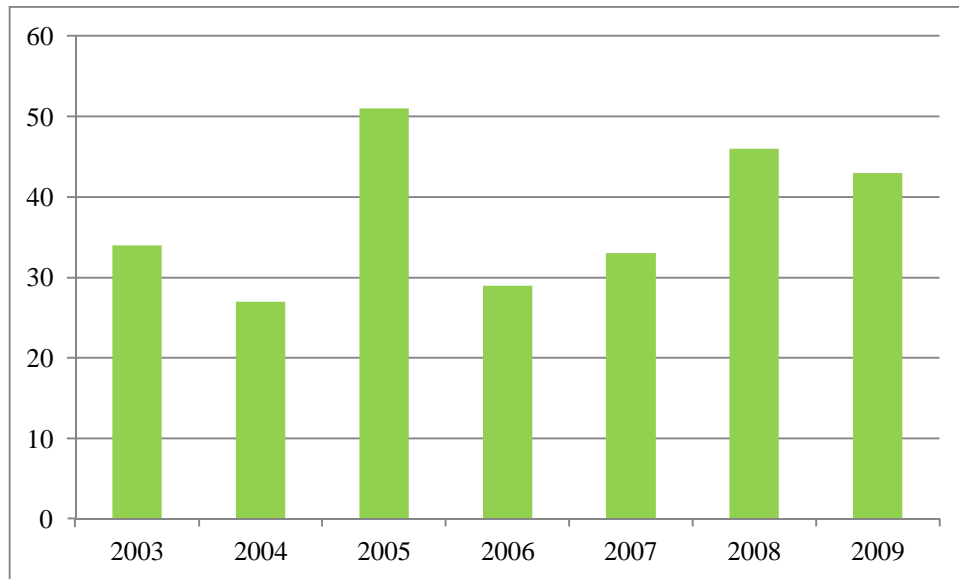
Kuvio 33: Kenian julkisten ajoneuvojen vahinkosuhte

Oheinen Kuvio 33 kertoo julkisten ajoneuvojen vahinkosuhteen. Se on vaihdellut noin 40 – 65 %:n välillä ja on ollut hieman alhaisempi kuin yksityisten ajoneuvojen vakuutuksen vahinkosuhte. Kuitenkin vahinkosuhte on alkanut nousta, jolloin tässäkin luokassa vakuutusmaksutuloa ei ole kerätty riittävästi kattamaan korvausmenoja. Tämä voi johtua siitä, mitä aiemmin on kerrottu, oikean korvausmäärän määrittämisen vaikeudesta ja joka on johtanut liian suurien korvausten maksamiseen.



Kuvio 34: Tansanian vahinkovakuutuksen vahinkosuhte (netto)

Kuvio 34:ssä on kuvattu Tansanian vahinkovakuutuksen nettokorvausmenojen ja nettovakuutusmaksutulojen vahinkosuhte. Suhde on vaihdellut 40 – 55 %:n välillä. Korkeimmillaan ollessaan vahinkosuhte on ollut hyvällä tasolla. Tästä ei voida tehdä päätelmiä ajoneuvovakuutuksen vahinkosuhteen tasosta, mutta yleisesti vahinkovakuutuksessa on kerätty riittävästi vakuutusmaksutuloa kattamaan korvausmenoja.



Kuvio 35: Tansanian vahinkovakuutuksen vahinkosuhte (brutto)

Kuvio 35 esittää vahinkovakuutuksen bruttovakuutusmaksutulon ja korvausmenojen vahinkosuhdetta. Vahinkosuhte on vaihdellut paljon enemmän kuin nettolukujen vahinkosuhte, sillä se on vaihdellut 25 – 50 %:n välillä ja vuodesta 2004 – 2005 luku on kasvanut 25 % ja laskenut taas 2005- 2006 25 %. Vahinkosuhte on joinakin vuosina ollut todella alhainen, joten vahinkovakuutus ei ole silloin toiminut tehokkaasti.

6.10 Yhteenveto empiriasta

Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa liikennevahingoissa loukkaantuu ja kuolee paljon ihmisiä suhteessa ajoneuvojen määrään. Ugandassa ja Tansaniassa tilanne on pahempi verrattuna Keniaan, jossa on enemmän ajoneuvoja. Vakuutusalat ovat pieniä ja alikehittyneitä, sillä vakuutusyhtiöitä ei ole paljon maiden kokoon nähden ja ne ovat pieniä. Alhainen penetraatio-luku kertoo myös alojen toimimattomuudesta, koska kaikkien kolmen maan penetraatio-luku on alhaisempi kuin Afrikan keskimääräinen penetraatio-luku 4 %.

Liikennevakuutusala on tehoton kaikissa kolmessa maassa ja suurimmalla osalla ajoneuvoista ei ole liikennevakuutusta, vaikka se on pakollinen vakuutus. Noin 3-4 %:lla on ajoneuvovakuutus Ugandassa ja vakuutetuista suurin osa on liikennevakuutettuja. Keniassa vain 1,3 %:lla on ajoneuvovakuutus, eikä liikennevakuutettujen osuudesta ole tietoa ja Tansaniassa 0,7 %:lla on ajoneuvovakuutus ja suurimmalla osuudella vakuutetuista on vapaaehtoinen ajoneuvovakuutus. Kaikissa kolmessa maassa on siis yhteistä, ettei suurin osa liikennevahinkojen uhreista ole turvattuja. Kaikissa kolmessa maassa on yhteistä, ettei vakuutettujen määrä ole noussut samassa suhteessa ajoneuvojen määrän kasvuun. Ajoneuvovakuutusmaksutulot ovat kasvaneet tasaisesti kaikissa kolmessa maassa ja Kenian ajoneuvovakuutusmaksu tulo on huomattavasti isompi. Kasvuun on voinut vaikuttaa vakuutettujen määrän hidaskasvu ja vakuutusmaksujen korotukset. Kenian julkisten ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksutulo koostuu pääasiassa liikennevakuutusmaksuista.

Ajoneuvovakuutuksen korvausmenot ovat kasvaneet tasaisesti Keniassa ja Ugandassa. Siihen ovat vaikuttaneet, että korvausten suuruuksia on ollut hankala määrittää ja on maksettu liian isoja korvaussummia. Myös liikennevahinkojen ja niissä kuolleiden määrän lisääntyminen on kasvattanut korvausmenoja. Ugandassa tilanne on hankala sillä korvausmenot ovat melkein yhtä suuret kuin vakuutusmaksutulot. Tansanian vuosikertomuksissa ei ollut eritelty eri vakuutusluokkien korvausmenoja.

7 YHTEENVETO

Tutkielman tarkoituksena oli esitellä liikennevakuutusjärjestelmän rakenne ja miten se toimii kehitysmaissa ja erityisesti Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa. Aluksi esiteltiin toimivan liikennevakuutusjärjestelmän rakenne ja miten liikennevakuutuksella voidaan edistää liikenneturvallisuutta. Tarkastelussa keskityttiin Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmien toimintaan. Kerrottiin niiden liikennevahinkojen ja liikennevakuutusjärjestelmien erityispiirteet ja miten ne eroavat teollistuneista maista. Pohdittiin myös syitä siihen, miksei liikennevakuutus toimi halutulla tavalla ja mitkä ovat syitä vakuuttamattomuuteen. Teoriasa keskityttiin kertomaan Kenian, Ugandan ja Tansanian vakuutusmarkkinoiden ja liikennevahinkojen tilanteesta, jotta lukija hahmottaa kokonaistilanteen ja pystyy sen kautta hahmottamaan maiden liikennevakuutuksien tilanteen. Empiriassa kuvaajilla havainnollistettiin ja käytiin läpi maiden ajoneuvovakuutuksien tunnuslukuja. Tässä kappaleessa käydään alalukujen avulla läpi tutkimuskysymyksiin saadut vastaukset ja lopuksi esitellään kehitysehdotuksia.

7.1 Liikennevakuutus kehitysmaissa ja Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa

Liikennevahingot on vakava ongelma kaikissa kolmessa maassa ja maille on yhteistä, että niiden tilanne on huonompi kuin muiden Afrikan maiden. Tutkimuksen mukaan liikennevahinkojen osuus pieni- ja keskituloisten maiden bruttokansantuotteesta on 1-2 % ja niillä on iso taloudellinen vaikutus yksilöihin, yhteisöihin ja valtioihin. Liikennevahinkojen määrä sekä niissä loukkaantuvien ja kuolevien määrä kasvaa vuosittain ja aiheuttaa yhä enemmän kustannuksia yksilöille sekä yhteiskunnalle. Ugandassa tilanne on hälyttävä, sillä siellä ihmisiä kuolee liikennevahingoissa toiseksi eniten maailmassa. Kaikissa kolmessa maassa liikennevahingot aiheutuvat pääasiassa holtittomasta ja huolimattomasta ajamisesta sekä ajoneuvojen huonosta kunnosta johtuen. Liikennevahinkojen uhreista isoin ryhmä on jalankulkijat ja matkustajat. Teollistuneissa maissa liikennevakuutuksella on pystytty vaikuttamaan kuljettajien käyttäytymiseen ja saatu heidät ymmärtämään ajamisensa syy- ja seuraussuhteen. Liikennevahinkoja tapahtuu teollistuneissa maissa vähän verrattuna Keniaan, Ugandaan ja Tansaniaan, kun suhteutetaan määrä ajoneuvojen määrään.

Liikennevakuutus onkin keino parantaa liikenneturvallisuutta. Tutkimuksen mukaan maissa, joissa on pakollinen liikennevakuutus, liikenneturvallisuuden kehitys on ollut nopeampaa kuin maissa, joissa ei ole pakollista liikennevakuutusta. Liikennevakuutuksen maksuilla voi-

daan rahoittaa liikenneturvallisuuden parantamista, jolloin kuljettajia kannustetaan turvallisempaan ajamiseen, kun vakuutusmaksut heijastavat kuljettajan riskiprofiilia. Pakollinen liikennevakuutuksen avulla lisätään autoilijoiden tietoisuutta vastuustaan, tasoitetaan korvaussummia, korostetaan yhteisön vastuuta liikenneturvallisuuden parantamisessa. Kuitenkin tämän onnistuminen edellyttää, että kaikkien ajoneuvojen tulisi olla vakuutettuja, jotta kannustaminen olisi tehokasta. Kaikissa kolmessa maassa on sama ongelma, että vaikka rekisteröityjen ajoneuvojen määrä kasvaa, niin liikennevakuutettujen osuus ei kasva tai peräti vähenee.

Vakuutuskulttuuri on Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa suhteellisen nuorta, koska liikennevakuutuslait on säädetty muutama vuosikymmen sitten. Vakuutuslakeja ei ole tämän jälkeen paljoa uudistettu ja osa vakuutuslain kohdista vaatisikin nykyaikaistamista. Kehitysmaila on yleisenä ongelmana, ettei lainsäädäntö ole tarpeeksi selkeää. Tansania on vakuutusalan vapautumisen jälkeen pyrkinyt kehittämään vakuutusalan toimintoja. Kaikkien kolmen maan liikennevakuutus korvaa vain kolmannen osapuolen henkilövahingot. Tutkielmassa kerrottiin, että toimivan liikennevakuutusjärjestelmän kehityksen edellytykset ovat hyvä oikeuskäytäntö, vakuutusmaksujen varaaminen tulevia korvausmenoja varten, tukirahastot ja tietokannat. Liikennevakuutusjärjestelmältä vaaditaan myös, että se on läpinäkyvä, tehokas ja tasapuolinen asiakkaille. Heikosti toimivalla liikennevakuutusosalalla on vaarana, että vakuutusyhtiöt tai valtio asettaa vakuutusmaksut alhaisemmaksi mitä kannattava taso olisi. Tämä johtaa siihen, että vähäisen vakuutusmaksutulon vuoksi korvauksia pystytään maksamaan vain rajoitettu määrä.

7.2 Liikennevakuutusjärjestelmän toimivuus

Tutkielmassa esitettyjen tietojen pohjalta voidaan sanoa, että Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusjärjestelmä ei toimi tehokkaasti, koska suurin osa ihmisistä ei ole pakollisuudesta huolimatta ottanut ajoneuvolleen liikennevakuutusta. Maille on yhteistä liikennevakuutuksen noudattamisen valvomisen vaikeus ja se miten saadaan enemmän ajoneuvojavakuutuksen piiriin. Ugandassa rekisteröidyistä ajoneuvoista vain 4 %:lla liikennevakuutus ja vakuutettujen määrä väheni vuonna 2007, ollen 3,1 %. Keniassa ja Tansaniassa vakuutettujen määrä on vieläkin pienempi, vuoden 2009 tilaston mukaan 1,3 % ihmisistä oli ajoneuvovakuutus ja Tansaniassa 0,7 %:lla oli ajoneuvovakuutus. Kenian ajoneuvovakuutetuista ei ollut mahdollista saada tietoa, kuinka monella oli liikennevakuutus, mutta Tansanialaisilla ajoneuvovakuutetuilla suurimmalla osalla oli vapaaehtoinen ajoneuvovakuutus. Näin ollen kuten aiemmin on todettu, Tansaniassa olemattomalla osalla on liikennevakuutus. Ugandan vuosikertomuksesta

saadun tiedon mukaan suurin osa ajoneuvovakuutuksen vakuutusmaksutulosta oli liikennevakuutuksen maksutuloa. Aiemmin mainittu takuurahasto, jonka tarkoitus on turvata vakuuttamattomien ajoneuvojen uhreille korvaukset, ei ole toiminut toivotulla tavalla Keniassa, Ugandassa tai Tansaniassa. Keniassa takuurahasto on virallisesti perustettu, mutta se ei ole koskaan aloittanut käytännössä toimintaansa.

Kaikissa kolmessa maassa pitäisi vakuutusosaamista ja vakuutusmaksujen säätämistä parantaa. Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa liikennevakuutus on pakollinen, mutta siitä huolimatta suurin osa ajoneuvoista on vakuuttamattomia. Tämän vuoksi liikennevakuutuksen hyödyt eivät toteudu tehokkaasti. Vakuuttamattomuutta aiheuttaa se, että väestö on köyhää, jolloin ihmisillä ei ole varaa vakuutuksiin. Vakuutuksia on pääasiassa väestön varakkaalla osalla. Tilanteen tekee vielä hankalammaksi se, ettei ihmisillä myöskään ole varaa olla vakuuttamaton, sillä heillä ei ole varaa maksaa vahinkojen kustannuksia tai uhrina kantaa vahingon aiheuttamia kustannuksia. Ihmiset eivät ymmärrä vakuutuksen merkitystä ja he näkevät sen enemmän verotusmuotona tai vakuutusyhtiön tapana kerätä itselleen rahaa. Ihmiset eivät luota vakuutusyhtiöihin tai saavansa korvauksia. Vakuutusyhtiöiden halukkuuteen kehittää ja ylläpitää toimivaa liikennevakuutusjärjestelmää voi vaikuttaa myös se, että liikennevakuuttaminen on usein tappiollista liiketoimintaa sekä kehitysmaissa että teollistuneissa maissa.

Maiden penetraatio-luvut kertovat myös vakuutusalan tehottomuudesta, koska ne ovat alhaiset maailman laajuisesti ja Afrikan keskimääräiseen lukuun verrattuna. Kenian penetraatio-luku on isompi kuin Ugandan ja Tansanian, mikä voi johtua siitä, että Kenian vakuutusmarkkinat toimivat sen verran tehokkaammin ja ovat innovatiivisemmat.

Kun tarkasteltiin Ugandan ja Tansanian vahinkosuhdetta, huomattiin että luvut ovat välillä olleet melko alhaisia. Alhainen luku kertoo Ugandan kohdalla, ettei liikennevakuutus toimi tehokkaasti ja Tansanian kohdalla, ettei vahinkovakuutus ole aina toiminut tehokkaasti. Syitä tähän ovat muun muassa markkinoiden tehottomuus ja kilpailun puute sekä korkeat kustannukset yhdistettynä heikolla ja kalliilla tieto- ja korvausjärjestelmällä. Seurauksena tästä, etteivät liikennevakuutusmarkkinat palauta vakuutusmaksuista korvauksena kuin vähäisen osan on, ettei se tuota hyvää arvo vakuutuksenottajalle eikä edusta hänelle kustannustehokasta riskinhallintakeinoja. Seurauksena on myös vakuutusyhtiöiden vähäinen hintakilpailu ja asiakkaiden vähäinen tietämys korvausten hakemisesta. Ugandan ja Tansanian vakuutusyhtiöt ovat pieniä ja toimivat pienillä markkinoilla, jolloin ne eivät saavuta mittakaavaetuja. Vakuutusyhtiöt käyttävät suuren osan vakuutusmaksutulosta hallinnollisiin kuluihin. Tätä osuutta voitai-

siin vähentää ja lisätä asiakkaille korvauksina palautettavien rahan määrää, jos vakuutusyhtiöistä osa yhdistyisi ja saavutettaisiin mittakaavaetua. Näin toimiessa ei vaarannettaisi vakuutusyhtiöiden tuottavuutta eikä maksukykyä.

7.3 Vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamat kustannukset

Koska suurin osa ajoneuvoista on Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa vakuuttamattomia, niin voidaan verrata liikennevahinkojen aiheuttamia kustannuksia keskenään. Kenian lehdistö oli vuonna 1995 arvioinut, että liikennevahinkojen kustannukset olivat 177,5 miljoonaa euroa. (5,5 % sen vuoden bruttokansantuotteesta). Ugandassa on arvioitu, että liikennevahinkojen aiheuttamat kustannukset valtiolle ovat 237,5 miljoonaa euroa ja että tämä vaikuttaa talouden kasvuun. Erään tilaston mukaan Tansanian liikennevahinkojen kustannus olisi vuosittain 160 miljoonaa euroa. Liikennevahingot kohdistuvat kaikissa kolmessa maassa jalankulkijoihin ja matkustajiin ja nuoriin taloudellisesti tuottavassa iässä oleviin aikuisiin. Kustannukset ovat korkeat niin yhteiskunnalle kuin perheille.

Kenia eroaa siinä Ugandasta ja Tansaniasta, että siellä linja-autoihin otetaan pakollinen liikennevakuutus. Niiden vakuutusmaksuja ei ole kuitenkaan osattu määrittää riittävälle tasolle ja niiden aiheuttamista liikennevahingoista maksetaan isoja korvaussumia, jolloin vakuutusmaksutuloilla on hankaluuksia kattaa niitä. Yleisesti tämä johtaa siihen, että vakuutusmaksuja joudutaan nostamaan, jolloin ihmisillä on entistä huonommin varaa vakuutuksiin ja halua ostaa niitä.

7.4 Lopuksi

Keniassa, Ugandassa ja Tansaniassa tulisi kehittää vakuutusalan osaamista ja sitä kautta saada nostettua penetraatio-lukua. Vakuutusaloilla on kasvupotentiaalia, mutta kasvu on todella hidasta. Vakuutusalan tulisi keksiä aktiivisemmin keinoja, millä saadaan ihmiset ymmärtämään vakuutuksen merkitys ja saada ihmiset ylipäänsä luottamaan vakuutusalaan. Vakuutusalan tulisi ensin saada luotua jonkinlainen vakuutuskulttuuri. Vakuutusyhtiöiden tulisikin kiinnittää tässä huomiota vakuutusmaksu tason asettamiseen oikealle tasolla, jotta ne voivat kattaa niillä tulevat korvausmenot. Ihmisten luottamusta ei lisää se, että vakuutusyhtiöillä on vaikeuksia hoitaa vakavaraisuuttaan ja korvaustoimintaa.

Vakuutusyhtiöiden ja valvontaviranomaisten tulisi panostaa liikennevakuutuksen noudattamisen valvontaan ja kehittää noudattamatta jättämisen sanktioita. Noudattamisastetta ei lisää se, ettei ole kunnan seuraamuksia, jos ei ole ottanut pakollista vakuutusta. Ongelmana on myös se, etteivät ihmiset välttämättä tiedä oikeuksistaan hakea korvausta, vaikka vahingonaiheuttaja olisi vakuutettu. Vakuuttamattomien ajoneuvojen jäljittämiseen ja niiden lukumäärän selvittämiseen tulisi keksiä keinoja. Se on jo hyvä keino, että ajoneuvoa ei voi rekisteröidä ennen kuin on todistanut liikennevakuutuksen voimassaolon. Korruptio kuitenkin haittaa tämän keinoon tehokkuutta. Vakuuttamattomat ajoneuvot voisi rekisteröidä tietokantaan, jota vakuutusyhtiöt voivat yhdessä käyttää.

Kaikissa maissa on kuitenkin köyhyys ongelmana, koska tietyllä osalla ihmisistä ei jokapäiväisten tarpeiden täyttämisen jälkeen ole varaa vakuutuksiin. Ihmisten taloustilanteeseen tulisi saada parannus, jolloin myös vakuutukset tulisi vähävaraisempien saataville eikä vain varakkaammalle väestönosalle.

Kun liikennevakuutuksen noudattamisastetta saadaan nostettua, voidaan liikennevakuutuksella tehokkaammin parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että ihmiset saataisiin ymmärtämään heidän vastuunsa ja ajotapansa syy-seuraussuhde. Kenian, Ugandan ja Tansanian liikennevakuutusaloilla on kaikki mahdollisuus kehittyä ja saada liikennevakuutusjärjestelmä toimimaan. Maat voivat ottaa mallia toisista Afrikan maista, joiden tilanne on parempi ja ottaa myös mallia teollistuneiden maiden liikennevakuutusalan kehittymisestä.

Lähteet:

- Motor third party liability insurance in developing countries, Serap O.Gönülal, 2009
- The role of policyholder protection in relation to motor third party liability in Kenya, Sammy M. Makove, June 2011
- World report on road traffic injury prevention, World health organization, 2004
- Safety Challenges in Developing Countries, Amir Rizavi, P.E, 2011
- Motor vehicle insurers and road safety, GRSP Focus, 2003
- Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, motor insurance working group, s. may 2010.
- The motor insurance industry in Kenya: Adopting the no-fault insurance system, Rose Wachuka Macharia 2009
- National road safety policy, the united republic of Tanzania, 2009
- Making insurance markets work for the poor- microinsurance policy, regulation and supervision –Uganda case study, 2009
- Identifying moral hazard in car insurance contracts, Sarit Weisburd 2010
- The neglected epidemic: road traffic injuries in developing countries, Vinand M Nantulya ja Michael R Reich, 2006
- Kenya microinsurance landscape- market and regulatory analysis, Anja Smith, Doubell Chamberlain, Herman Smit, Sandisiwe Ncube ja Grieve Chelwa 2010
- Providing a corrective subsidy to insurers for success in reducing traffic accidents, Harvard 2012
- Practical guide on road safety, redcross 2007
- Socio-economic determinants of road traffic accident fatalities in low and middle income countries, international institute of social studies 2010
- Kenyan insurers to stop vehicle frauds using central data system, Dan Sudi 2012
- Road accidents cost Uganda big deal, Ronnie Kabuye Ssebunya 2008
- Insurance industry needs stronger laws and accountability, James Wambugu 2012
- Enhancing insurance regulation using information technology:the Uganda motor insurance database, Ajwang Moses Otiento, 2009
- Trade and development aspects of insurance services and regulatory frameworks, United Nations, 2007
- Trade and Development aspects of insurance services and regulatory frameworks, Israel Kamuzora, 2007

Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world, Armando Zimolo, 2010

Tanzania Access to Insurance diagnostic- headline findings summary and way forward 2012

Tanzania Access to Insurance diagnostic – Document 4: insurance industry trends 2012

Tanzania Access to Insurance diagnostic – document 5: product and distribution landscape 2012

Tanzania Access to Insurance diagnostic – document 8: understanding consumer needs and segmenting the target market 2012

Insurance in Africa, kpmg, 2014

Ugandan vuosikertomukset 2000 - 2009

Tansanian vuosikertomukset 2000 - 2009

Kenian vuosikertomukset 2000 - 2009

Internet-sivut:

Road traffic injuries in Kenya: Magnitude, causes and status of intervention
<http://ilakenya.org/wp-content/uploads/2012/12/Odero-Khayesi-and-Heda-2003-RTIs-in-Kenya-2.pdf> (5.8.2012)

Finanssivalvonta. Tunnuslukujen määritelmät- vahinkovakuutuksen kannattavuus
<http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Tilastot/Vakuutustoiminta/Vahinkovakuutus/kannattavuus/Pages/Maaritelmat.aspx> (15.7.2014)

MATHM-57550 Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät
<http://matriisi.ee.tut.fi/hmopetus/kval-tutk/2005/luennot2005/liitteet/kvalit070206.pdf>
 (20.8.2012)

Johdatus kvalitatiiviseen vertailevaan analyysiin
<http://www.oulu.fi/sosiologia/node/5047>
<http://www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464144782/1194348546586/1194356433452.html> (20.8.2012)

Insurance services liberalization capacity-, 200)
http://unctad.org/en/Docs/ditctncd20074_en.pdf (12.4.2012)

The road ahead, a new vision for motor insurance in Kenya, 2011

World bank (<http://data.un.org/CountryProfile.aspx?crName=kenya>)
 Tanzania Insurance Sector Report (www.tanzaniainvest.com/home/reports/1195-tanzania-insurance-sector) (23.9.2013)

Do you understand why you have motor third party insurance.
 (<http://www.uia.co.ug/do-you-understand-why-you-have-motor-third-party-insurance>)
 (15.8.2014)

Financing of road safety actions

(http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/finance.pdf) (2.9.2013)

Developing Countries

<http://www.isi-web.org/component/content/article/5-root/root/81-developing> (7.11.2014)

Ilmastokestävää matkailua

<http://www.ilmastokestavaamatkailua.fi/276-mika-on-kehitysmaa> (7.11.2014)

Insurance

<http://www.mfw4a.org/insurance/insurance.html> (8.11.2014)

Insurers eye opportunities in Africa

<http://www.ft.com/cms/s/0/05d7c448-5752-11e3-9624-00144feabdc0.html#axzz3IJ9XsF2z>
(6.11.2014)