

TAMPEREEN YLIOPISTO
Johtamiskorkeakoulu

**VAKUUTUSYHTIÖN TAKAISINPERINTÄ
RATTIJUOPOILTA NÄIDEN AIHEUTTAMISTA
LIIKENTEEN HENKILÖVAHINGOISTA**

Vakuutustiede
Pro Gradu-tutkielma
10.11.2014
Katariina Kujala

Ohjaaja:
Olli-Pekka Ruuskanen

TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto	Johtamiskorkeakoulu: vakuutustiede
Tekijä:	KUJALA, KATARIINA
Tutkielman nimi:	Vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista
Pro gradu -tutkielma:	80 sivua, 12 liitesivua
Aika:	Marraskuu 2014
Avainsanat:	liikenteen henkilövahingot, liikennevakuutus, liikennevakuutuslaki, rattijuoppo, takaisinperintä, takautumisoikeus, törkeä rattijuopumus

Liikennevakuutus on pakollinen lakisääteinen vakuutus, joka vakuutusyhtiön on myönnettävä jokaiselle sitä hakevalle. Liikennevakuutuslaissa on myös määritelty takautumissäännöstö, missä vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutuksenantajan maksamaan määrään asti. Mikäli vahingonaiheuttanut rattijuoppo on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen (<1,2 promillea) on vakuutusyhtiöllä liikennevakuutuslain mukaan oikeus ja velvollisuus periä takaisin rattijuopolta tämän aiheuttamasta liikenteen henkilövahingosta maksetut korvaukset.

Rattijuopumustapauksissa on vuosien 2010-2013 aikana kuollut keskimäärin 58 ja loukkaantunut 676 henkilöä vuosittain. Suomessa vuosina 2006-2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 85 prosenttia ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 promillea). Törkeissä rattijuopumustapauksissa aiheutuneet liikenteen henkilövahingot ja vakuutusyhtiön maksamat korvaussummat vahingonkärsineelle kolmannelle osapuolelle voivat olla pahimmassa tapauksessa suuria. Rattijuopumusta ja tästä aiheutuvia liikenteen henkilövahinkoja pyritään ennalta ehkäisemään, torjumaan ja vähentämään myös eri viranomaistoimin esimerkiksi valistuskampanjoilla, poliisin valvonnalla ja puhallusratsioilla, rangaistuksilla rattijuoppouteen syyllistyneelle (sakot, vankeus, ajokielto, alkoholikko).

Tutkimuksessa tarkastellaan vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudellisia perusteita ja vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessia rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista. Lisäksi tutkimuksessa selvitetään, kuinka vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista on onnistunut.

Tutkimus on tutkimusotteeltaan kvantitatiivinen. Vakuutusyhtiön takaisinperinnän onnistuneisuutta rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista tarkastellaan lomakekyselystä saatujen vastausten avulla. Aineisto koostui kyselyyn vastanneiden 20 henkilöiden antamista vastauksista.

Tutkimuksesta saatujen tulosten perusteella selviää, että vakuutusyhtiön takaisinperintään ja sen onnistuneisuuteen vaikuttavat välittömästi ja välillisesti erilaiset tekijät esimerkiksi viranomaisten toimet, lainsäädäntö, takaisinperinnän kohteena olevan rattijuopon mm. maksukyky ja halukkuus, nuori ikä, elämäntilanne sekä takaisinperittävän korvaussumman suuruus.

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkielman taustaa	1
1.2 Tutkimusongelmat ja rajaukset	4
1.3 Aikaisemmat tutkimukset	6
1.4 Tutkielman rakenne ja teoreettinen viitekehys	7
2 LIIKENNEVAKUUTUS JA RATTIJUOPUMUS SEKÄ LIIKENTEEN HENKILÖVAHINGOT JA KORVAUSTOIMINTA	9
2.1. Liikennevakuutus ja rattijuopumustapaukset	9
2.1.1 Liikennevakuutuksen vakuutusmaksut ja vakuutusyhtiöiden vahinkorekisteri	12
2.1.2 Liikennevakuutuksen korvauserusteet	14
2.1.3 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet	16
2.1.4 Rattijuopumustapauksista ja näistä aiheutuvista liikenteen henkilövahingoista sekä niiden ennalta ehkäisemisestä ja torjunnasta	18
2.1.5 Riita-asioiden ja rikosasioiden käsittely tuomioistuimissa	24
2.2 Eri tahojen pitämät tilastot liikenteen henkilövahingoista ja rattijuopojen aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista sekä korvausmääristä	25
2.2.1 Liikenteen henkilövahingot ja korvaussummat	27
2.2.2 Alkoholi-onnettomuudet sekä rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärät sekä keskimääräinen yksikkökorvaus	28
3 VAKUUTUSYHTIÖN TAKAISINPERINTÄ JA PERINTÄPROSESSI	32
3.1 Laki saatavien perinnästä ja ulosottoaari	32
3.2 Takaisinperintäprosessi	33
3.3 Oikeudellinen perintä ja ulosotto	36
4 EMPIRIA	40
4.1 Aineiston kuvaus	40
4.2 Aineiston keruu ja käsittely	41
4.3 Keskeiset tulokset	42
4.3.1 Liikennevakuuttaminen ja -vahingot yleisesti	43
4.3.2 Yhtiöiden välinen tiedonjako	46
4.3.3 Rattijuopot - Varautuminen ennalta ja liikennevahinkojen tiedot	47
4.3.4 Vakuutusyhtiön takautumisoikeus ja takaisinperintäprosessi käytännössä	53
4.3.5 Takaisinperintäprosessin tehokkuus ja kehittäminen	59
4.3.6 Takaisinperinnän ja rattijuopumusten tulevaisuus	61
5 YHTEENVETO	67
5.1 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet	67
5.2 Vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessi rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista	69
5.3 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän onnistuneisuus rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista	71
5.4 Lopuksi	74
LÄHDELUETTELO	76
LIITTEET	80

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELOT

Kuvio 1	Tutkimuksen viitekehys	8
Kuvio 2	Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet rattijuopumustapauksissa 2004-2013	28
Kuvio 3	Tieliikenteessä kuolleet rattijuopumustapauksissa iän mukaan (kumulatiivinen kertymä 2004-2013)	29
Kuvio 4	Tieliikenteen henkilövahingot rattijuopumustapauksissa vahingoittuneen iän mukaan (kumulatiivinen kertymä 2011-2013)	29
Taulukko 1	Törkeästä rattijuopumuksesta saadut vankeusrangaistukset käräjäoikeuksissa vuosina 2007-2012	21
Taulukko 2	Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Lievästi vammautuneiden ja vaikeasti vammautuneiden tai kuolleiden määrät vuosina 2004-2012 tapahtuneissa vahingoissa	27

1 JOHDANTO

1.1 Tutkielman taustaa

Jo pienikin määrä alkoholia veressä riittää huonontamaan ajokykyä ja nostamaan onnettomuusriskiä (www.liikenneturva.fi 2014b). Veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 0,5 promillea onnettomuusriski kasvaa voimakkaasti ja 1,6 promillen rajan ylittyessä kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys on noussut jo 40-kertaiseksi verrattuna selvään kuljettajaan (www.liikenneturva.fi 2014b).

Törkeä rattijuopumus ja siitä aiheutuvat liikenteen henkilövahingot vaikuttavat sekä aiheuttavat seuraamuksia ja toimenpiteitä vahingonaiheuttaneen rattijuopolle, vakuutusyhtiölle, vahingonkärtsineelle kolmannelle osapuolelle ja yhteiskunnalle. Lisäksi rikoslain 23 luvun 4 §:ssä mainitaan **törkeästä rattijuopumuksesta** seuraavaa:

” Jos rattijuopumuksessa

- 1) rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai
- 2) rikoksenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka
- 3) rikoksenteikijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksenteikijä on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.”

Rattijuopumustapauksissa on esimerkiksi vuosien 2010-2013 aikana kuollut keskimäärin 58 ja loukkaantunut 676 henkilöä vuosittain. Tämä on kaikista tieliikenteessä menehtyneistä viidennes ja loukkaantuneista kymmenesosa. Miehiä menehtyneistä oli 88 prosenttia ja loukkaantuneista 77 prosenttia. Lisäksi menehtyneistä kolme neljästä on juopuneita kuljettajia, 18 prosenttia juopuneen matkustajia ja yhdeksän prosenttia sivullisia. (www.liikenneturva.fi 2014c) Lisäksi Suomessa vuosina 2006-2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnetto-

muuden aiheuttaneista kuljettajista 85 prosenttia ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (=1,2 promillea). (www.trafi.fi 2014a)

Törkeissä rattijuopumustapauksissa aiheutuneet liikenteen henkilövahingot ja vakuutusyhtiön maksamat korvaussummat vahingonkärsineelle kolmannelle osapuolelle voivat olla pahimmissa tapauksessa suuria. Esimerkiksi liikenteen henkilövahinkojen yksikkökustannukseksi liikenneonnettomuuksissa aiheutuneelle kuolemalle vuonna 2010 on laskettu 1 919 000 euroa ja pysyvästä vammasta 1 079 000 euroa (www.liikennevirasto.fi 2014b). Vuoden 2010 arvoihin on tehty 6,32 prosentin kuluttajaindeksiin perustuvat kustannuskorjaukset vuodelle 2012. Tällöin muun muassa kuolemaan johtanut onnettomuus on arvioitu 2 513 000 euroon, ja vammautumiseen johtaneen onnettomuuden arvo on 540 000 euroa. (www.liikennevirasto.fi 2014b)

Vakuutusyhtiön on myönnettävä lakisääteinen **liikennevakuutus** sitä hakevalle hakijalle. Liikennevakuutuslain 15 §:ssä säädetään, että liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten tulee ajoneuvon omistajalla olla liikennevakuutus. (Eskuri & Mikkonen 2009, 10) Liikennevakuutusyhtiö ei saa liikennevakuutusasetuksen mukaan kieltäytyä antamasta ja voimassa pitämästä siltä haettua vakuutusta, jos yhtiöllä on oikeus myöntää vakuutus. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2012g) Vahingonkorvauslain 1§:n pykälän mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei siitä, mitä tässä laissa säädetään muuta johdu (vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412). Liikennevakuutus korvaa henkilövahingot ja toisen ajoneuvolle tai omaisuudelle aiheutuneet vahingot (www.stm.fi 2014a). Korvausta henkilöliikennevahingoista haetaan vakuutusyhtiöltä, jossa liikennevahinkoon syyllisen ajoneuvo on vakuutettuna (www.stm.fi 2014a). Liikennevakuutuslain periaatteena on, että ulkopuoliselle vahingonkärsineelle maksetaan korvaus sattuneesta liikennevahingosta siitä huolimatta, vaikka se on aiheutettu törkeällä huolimattomuudella tai alkoholin vaikutuksen alaisena (Eskuri & Mikkonen 2009, 217).

Liikennevakuutuslaissa on myös määritelty **takautumissäännöstö eli regressisäännöstö**, missä vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutuksenantajan maksamaan määrään asti (Eskuri & Mikkonen 2009, 217). Liikennevakuutuslaissa 20 §:ssä mainitaan **takautumisoikeudesta** seuraavaa:

”Jos moottoriajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tai jos vahinko on aiheutunut huolimattomuudesta ajettaessa luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla tai jos joku on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, ja jos liikennevakuutusyhtiö tällaisessa tapauksessa suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle. Edellä tarkoitettu korvausvelvollisuus määräytyy vahingonkorvauslain (412/1974) 2 ja 4 luvussa säädettyjen perusteiden mukaan.”

Vakuutusyhtiölle takautumisoikeuden noudattaminen ja toteuttaminen on lakisääteinen velvoite. Vakuutusyhtiön on tietoonsa tulleissa jutuissa takaisinperittävä vahingonaiheuttajalta korvaus ja katsottava, että korvaus saadaan perittyä takaisin joko kokonaan tai soviteltuna, jos sovitteluun on ollut aihetta huomioon ottaen vahingonaiheuttaneen varallisuusasema tai muut sovitteluperusteet. (Eskuri & Mikkonen 2009, 219)

Takaisinperinnässä vakuutusyhtiön tulee huomioida myös **syy-yhteys** teon ja vahingon välillä. Vakuutusyhtiöllä ei ole **takautumisoikeutta**, jos syy-yhteys vakuutusaiheuttajan moitittavan teon ja syntyneen vahingon välillä puuttuu, vaikka teon aikana tai sitä ennen on muutoin menetelty siten kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä on säädetty (Eskuri & Mikkonen 2009, 217). Suomessa rattijuopumus katsotaan rangaistavaksi, jos se täyttää **tahallisuusvaatimuksen**, joka koskee kuljettamista, kuljetettavan ajoneuvon luonnetta, alkoholin nauttimista ja (periaatteessa) alkoholin vaikutuksen alaisuutta. Lisäksi vain moottorikäyttöistä ajoneuvoa tahallaan kuljettava voi syyllistyä rattijuopumukseen. (Tolvanen 1999, 59)

Liikennevakuutuskeskuksen mukaan jokainen vakuutusyhtiö suorittaa **takaisinperinnän** vakuuttamiensa aiheuttamista vahingoista yhtiökohtaisesti. Takaisinperinnän yhtiöt voivat hoitaa takaisinperinnän joko itse, käyttää siinä perintätoimistoa tai käyttää myös ulosottoa. Yleisintä on käyttää näiden yhdistelmää eli sekä perintätoimistoa että ulosottoa. Jotta tapaus voidaan periä ulosottoteitse, tulee yhtiön olla ollut mukana oikeudenkäynnissä, jossa yhtiö on

vaatinut vahingonaiheuttajalta takaisinsaantia liikennevakuutuslain 20 §:n mukaisesti. (Korhonen 2012)

Liikennevakuutuskeskuksen yksikköjohtaja Asko Nion mukaan lopulta humalassa ajava kuljettaja joutuu itse korvaamaan täysmääräisesti omaisuusvahinkojen lisäksi kaikkien kyydissä olleiden ja muidenkin onnettomuudessa vammautuneiden sairaanhoitokulut, kuntoutukset, ansionmenetykset ja eläkkeet. Jos rattijuoppo kuolee itse, korvaukset peritään hänen kuolinpesältään. Käytännössä perintä tapahtuu ulosottoteitse. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014e)

Lisäksi rattijuopumus ja rattijuoppojen aiheuttamat liikenteen henkilövahingot ovat yhteiskunnankin kannalta ongelma. Rattijuopumusta ja tästä aiheutuvia liikenteen henkilövahinkoja pyritään ennalta ehkäisemään, torjumaan ja vähentämään eri viranomaistoimin esimerkiksi valistuskampanjoilla, poliisin valvonnalla/puhallusratsioilla, rangaistuksilla rattijuoppouteen syyllistyneelle (sakot, vankeus, ajokielto, alkolukko). Muun muassa Trafín vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan tieliikenteen alkoholirattijuopumuksen vähentämisessä alkolukko on osoittunut tehokkaammaksi keinoksi kuin rattijuopumusta seuraava ajokielto. Alkolukon käyttöönoton laajentamista rattijuopuille ennaltaehkäisevänä toimena tulisi edistää nopeasti, sillä odoteltaessa ajonestolaitetta vakiovarusteeksi uusiin ajoneuvoihin liikenteessä kuolee joka vuosi noin 40 ja loukkaantuu yli 600 henkilöä rattijuopumusonnettomuuksissa. (www.trafi.fi 2014b)

1.2 Tutkimusongelmat ja rajaukset

Tutkielman tutkimusongelmat ovat:

1. Mitkä ovat vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet?
2. Vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessi rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista
3. Kuinka vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista on onnistunut?
 - Minkälaiset tekijät vaikuttavat takaisinperinnän onnistuneisuuteen tai epäonnistumiseen?
 - Tarvitseeko takaisinperintää tehostaa ja kuinka sitä voisi kehittää?

Tutkimuksen tavoitteena on tutkia vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessia rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista ja kuinka onnistunutta takaisinperintä on.

Ensimmäiseen ja toiseen tutkimusongelmaan tullaan tutkimuksessa vastamaan teorian avulla. Teoriaosassa tullaan pääpiirteittäin kuvaamaan vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet ja takaisinperintäprosessin vaiheet rattijuopoilta liikenteen henkilövahingoissa. Tarkastellessa vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudellisia perusteita tulee ottaa huomioon eri lakien vaikutukset tähän. Tutkimuksen teoriaosassa tullaan myös käymään läpi jossakin määrin liikenteen henkilövahinkojen korvauslajeja ja niistä aiheutuvia korvaussummia. Lisäksi tutkimuksen teoriaosassa tullaan tarkastelemaan yleisesti rattijuoppoutta ilmiönä ja sen aiheuttamia seurauksia sekä rattijuopumuksella aiheutettuja liikenteen henkilövahinkoja.

Kolmanteen tutkimusongelmaan ja sen pariin alatutkimusongelmaan tullaan tutkimuksessa vastaamaan empirian avulla. Empiriassa tullaan tarkastelemaan, kuinka onnistunutta vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta on ollut, tutkimusta varten laaditusta lomakekyselystä saatujen vastauksien sekä näistä johdettujen tulosten ja johtopäätösten avulla. Lisäksi empiriassa saatujen tulosten pohjalta voidaan tarkastella, minkälaiset tekijät vaikuttavat takaisinperinnän onnistuneisuuteen tai epäonnistuneisuuteen sekä tarvitseeko sitä tehostaa ja kuinka sitä voisi kehittää.

Tutkimuksen ensimmäisenä ja samalla myös toisena rajoituksena on käsitellä rattijuoppojen aiheuttamia liikenteen henkilövahinkoja. Tutkimuksessa keskitytään tutkimaan vahingonaiheuttajien, jotka ylittävät törkeän rattijuopumusrajan, aiheuttamia liikenteen henkilövahinkoja. Tutkimuksessa tullaan näin ollen toisen rajoituksen mukaan jättämään rattijuoppojen aiheuttamat liikenteen esine/omaisuusvahingot tutkimuksen ulkopuolelle.

Tutkimuksen kolmantena rajauksena on käsitellä ainoastaan alkoholin vaikutuksen alaisena aiheutettuja liikenteen henkilövahinkoja ja näiden takaisinperintää. Näin ollen tutkimuksessa ei käsitellä muiden huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena aiheutettuja liikenteen henkilövahinkoja.

Tutkimuksen neljäntenä rajauksena on käsitellä korvaustoimintaa sen loppupuolella, kun vakuutusyhtiö on jo suorittanut rattijuopon aiheuttamasta liikenteen henkilövahingosta korvauksen vahingonkärtsineelle/kärtsineille ja maksettujen korvausten takaisinperinnästä rattijuopolta

tulee ajankohtaiseksi. Vakuutusyhtiön korvaustoimintaa liikenteen henkilövahingoista ei tulla sen tarkemmin kuvaamaan tutkimuksessa kuin mitä takaisinperinnän näkökulmasta on tarpeellista. Korvauslajeista tullaan käsittelemään lyhyesti muun muassa sairaanhoitokustannuksia, ansionmenetystä, tilapäistä haittaa, pysyvää haittaa, pysyvää kosmeettista haittaa, läheisen oikeutta sairaanhoito- ja muihin kulukorvauksiin sekä korvaukseen ansionmenetyksestä, hautauskuluja, elatuksen menettämisestä, läheisen oikeutta korvaukseen henkisestä kärsimyksestä tai oikeutta läheisen kuoleman perusteella sairaanhoito- ja muihin kulukorvauksiin sekä korvaukseen ansionmenetykseen sen verran mitä tutkimuksen ja tutkimusongelmien kannalta on oleellista.

Tutkimuksen viides rajaus on käsitellä luonteeltaan Suomen näkökulmasta aihetta ilman kansainvälistä näkökulmaa. Aiheena Suomessa tapahtuva vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista on kansallinen. Tutkielman aihe ja laajuus huomioon ottaen on oleellisempaa keskittyä pelkästään Suomen näkökulmaan kuin ottaa tähän vertailtavaksi mukaan muiden maiden liikennevakuutukset, vakuutusyhtiöiden takaisinperintäprosessit ja rattijuoppojen aiheuttamat liikenteen henkilövahingot.

Tutkimuksen kuudentena rajauksena on käyttää empiriassa aineiston keruussa sähköpostitse jaettua lomakekyselyä. Henkilöiden lukumäärä, joille lomakekysely lähetettiin, rajattiin tutkimuksen toteutuksen ja tutkimusongelmien kannalta sopivaan määrään. Lomakekysely lähetettiin vakuutusyhtiöissä liikenteen henkilövahinkoihin ja takaisinperintään perehtyneille henkilöille ja joillekin muutamille henkilöille perintätoimistoihin.

1.3 Aikaisemmat tutkimukset

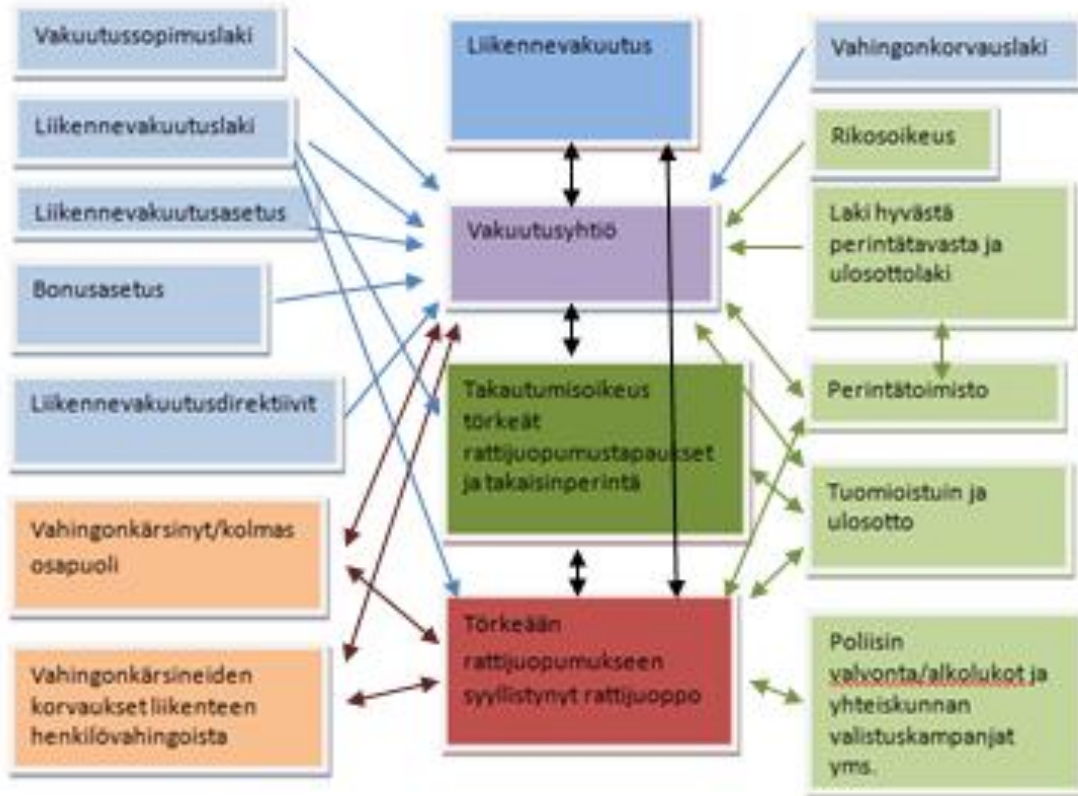
Aihealueesta ei ole tietävästi tehty aikaisemmin tutkimuksia, mikä tuo merkittävyyttä aihealueen tutkimiselle. Liikennevakuutuskeskukselta saadun tiedon mukaan heilläkään ei ole ollut tiedossa, että vakuutusyhtiöiden takaisinperinnästä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista olisi aikaisemmin tehty tutkimusta (Jumppanen 2011). Läheisesti aihealuetta sivuaa Tiina Nikanderin pro gradu-tutkielma ”Korvauksen takaisinperintä yksityishenkilöltä ajoneuvovahingoissa”, jossa kuitenkin on tutkittu eri tutkimusongelmaa. Näin ollen aihealueen tutkiminen on kiinnostavaa ja merkittävää, koska aikaisempaa tutkimusta tutkimuksessa käsiteltävästä aiheesta ei ole tehty. Lisäksi rattijuoppojen aiheuttamat liikenteen henkilövahingot ja vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näistä vahingoista

maksetuista korvauksista on aiheena ajankohtainen ottaen huomioon yleinen keskustelu alkoholihankinnasta ja käytöstä sekä sen ikävimmistä seurauksista kuten juuri rattijuopumuksista ja niistä aiheuttavista liikenteen henkilövahingoista. Näin ollen onkin mielenkiintoista tutkia, kuinka vakuutusyhtiön takaisinperintä onnistuu törkeään rattijuopumukseen syyllistyneiltä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista, koska vakuutusyhtiön toiminnan lisäksi tällä on vaikutusta myös yhteiskunnallisellakin tasolla.

1.4 Tutkielman rakenne ja teoreettinen viitekehys

Tutkielma koostuu teoria- ja empiriaosuuksista. Tutkielman teoriaosan kahdessa pääluvussa alalukuineen käsitellään liikennevakuutusta, rattijuopumusta, liikenteen henkilövahinkoja yleisesti ja tarkemmin rattijuopumustapausten aiheuttamia liikenteen henkilövahinkoja sekä vakuutusyhtiön korvaustoimintaa sekä takaisinperintää. Empiriaosassa puolestaan paneudutaan esittelemään lomakekyselyn kautta saatuja tuloksia vakuutusyhtiön takaisinperinnästä ja sen onnistuneisuudesta. Tutkielman viimeisessä yhteenveto-pääluvussa tullaan tarkastelemaan kuinka hyvin teorian ja empirian avulla onnistuttiin vastaamaan tutkimuksessa esitettyihin tutkimusongelmiin.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys koostuu liikennevakuutus-, liikenneasetus-, vakuutusso-pimus-, vahingonkorvaus- ja rikoslaista sekä laista saatavien perinnästä ja ulosottolaista, jotka oikeuttavat ja velvoittavat vakuutusyhtiötä takaisinperimään törkeän rattijuopumusrajan ylittäneiltä vahingonaiheuttajilta korvaukset näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista. Lisäksi yhtiön omiin vakuutusehtoihin on näiden pohjalta laadittu jonkinlaiset ehtokohdat muun muassa törkeästä huolimattomuudesta ja korvausten takaisinperinnästä. Lisäksi vakuutusyhtiön tulee ottaa huomioon mahdolliset oikeuden päätökset takaisinperintään liittyen, esimerkiksi minkälaisen päätöksen vahinkotapaus saa eri oikeusasteista, muun muassa tode-taanko vahingonaiheuttajan syyllistyneen törkeään rattijuopumukseen ja määrätäänkö tälle tuomio. Oikeuden päätösten perusteella vakuutusyhtiölle voidaan antaa oikeus takaisinperiä korvaukset rattijuopolta tai evätä tämä oikeus takaisinperintään. Törkeän rattijuopumuksen määritelmä tulee täyttyä, jotta vakuutusyhtiölle määräytyy tämän perusteella oikeus takaisinperintään rattijuopolta. Takaisinperinnässä vakuutusyhtiön lisäksi voi olla mukana perintävi-ranomaisen/perintätoimisto, riippuen yhtiön käytännöstä ja vahinkotapauksista.



KUVIO 1 Tutkimuksen viitekehys

2 LIIKENNEVAKUUTUS JA RATTIJUOPUMUS SEKÄ LIIKENTEEN HENKILÖVAHINGOT JA -KORVAUSTOIMINTA

2.1 Liikennevakuutus ja rattijuopumustapaukset

Ensimmäinen Suomen lakisäateistä liikennevakuutusta koskeva laki, laki moottoriajoneuvo-liikenteestä johtuvan vahingon vastuusta (148/25), säädettiin vuonna 1925. Kyseinen laki kumottiin vuonna 1938 voimaan tulleella autovastuulainilla (408/37). Puolestaan autovastuulain korvasi 1.1.1960 voimaantullut, yhä voimassaoleva liikennevakuutuslaki (279/1959). Tämän lain tavoitteena oli yhdenmukaistaa pohjoismaiden lainsäädäntöä muun muassa liikennevakuutusten yhteispohjoismaisista yhdenmukaisista vastuuperusteista ja suoritettavien korvausten sisällöstä. Kuitenkin liikennevakuutuslakia on sen voimaan tulemisen jälkeen muutettu useita kertoja. Muutokset ovat olleet tarpeellisia lain kansallisen kehittämistarpeen takia, osaksi Suomen liittymisestä Euroopan unioniin ja liikennevakuutusta koskevien direktiivien voimaansaattamisesta. (www.stm.fi 2014b)

Liikennevakuutuslaki perustuu täyden korvauksen periaatteelle, mitä on pidetty vakuutuksenottajien turvan ja yhdenmukaisen kohtelun kannalta tärkeänä. Tästä periaatteesta on kuitenkin toisaalta poikettu vähäisten henkilövahinkojen kohdalla. Lisäksi tästä periaatteesta aiheutuu eräitä ongelmia kuten esimerkiksi voimassa olevassa laissa säädetty henkilövahinkojen korvaamisen ylärajattomuus, mikä on osoittautunut ongelmaksi vakuutusyhtiöiden kannalta, koska kattavan jälleenvakuutusturvan saaminen markkinoilta kohtuullisin kustannuksin on haasteellista. (www.stm.fi 2014b)

Liikennevakuutukseen liittyvään keskeiseen lainsäädäntöön kuuluvat muun muassa liikennevakuutuslaki, liikennevakuutusasetus, bonusasetus ja liikennevakuutusdirektiivit (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014a). Liikennevakuutus on pakollinen lakisäateinen vakuutus. Liikennevakuutuslain 15 §:ssä säädetään, että liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten tulee ajoneuvon omistajalla olla liikennevakuutus (Eskuri & Mikkonen 2009, 10). Myös moottoriajoneuvon haltijalla tulee olla liikennevakuutus. Näin ollen pakolliseen liikennevakuutukseen liittyy vakuutusyhtiöiden näkökulmasta sopimuspakko (www.stm.fi 2014b). Liikennevakuutuslaki määrää muun muassa, mikä on liikennevahinko, mitä ei katsota liikennevahingoksi ja mitä korvataan liikennevahingosta. Vakuutussopimuksissa puolestaan

säädetään henkilö- ja vahinkovakuutuksia. Ellei liikennevakuutus- tai potilasvahinkolaissa ole muuta säädetty, pätee näihin vakuutuslainsäädännön säädökset. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus)

Liikennevakuutusyhtiö ei saa liikennevakuutusasetuksen mukaan kieltäytyä antamasta ja voimassa pitämästä siltä haettua vakuutusta, jos yhtiöllä on oikeus myöntää vakuutus. Kuitenkin yksittäistapauksissa yhtiö voi liikennevakuutusehtojensa perusteella vaatia etukäteismaksua vakuutusmaksusta, jolloin yhtiön vastuu alkaa vasta vakuutetun suorittaessa maksun. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014g) Vakuutuksenottaja voi irtisanoa liikennevakuutuksensa ja siirtää tämän toiseen vakuutusyhtiöön milloin tahansa vakuutuskauden aikana. Puolestaan liikennevakuutus lakkaa ilman irtisanomista, kun ajoneuvon omistusoikeus vaihtuu (ei kuitenkaan rekisteriin merkityn haltijan muuttuessa omistajaksi), ajoneuvo poistetaan rekisteristä, ajoneuvo palautuu omistajalleen (rahoitusyhtiö, autoliike) tai ajoneuvo, jota ei ole merkittävä rekisteriin, tuhoutuu tai se on otettu pois liikennevakuutuslain mukaisesta liikenteestä). (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014h)

Lakisääteisiin vakuutuksiin ei lähtökohtaisesti sovelleta vakuutuslainsäädäntä. (www.stm.fi 2014b) Kuitenkin liikennevakuutuslain lisäksi on liikenteen henkilövahingoissa huomioitava myös muun muassa vakuutuslainsäädäntä. Vakuutuslainsäädännössä on määräyksiä, joita sovelletaan myös liikennevakuutuslain tarkoittamissa tilanteissa. (Eskuri & Mikkonen 2009, 28) Muun muassa sovellettavaksi tulevat vakuutuslainsäädännön säännökset tiedonantovelvoitteista, vakuutusmaksun suorittamisesta ja vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Lisäksi sovelletaan vakuutuslainsäädännön säännöksiä korvauksen hakijan velvollisuudesta antaa selvityksiä sekä väärin tietojen antamisesta vakuutus tapahtuman jälkeen. Lisäksi lakisääteisen vakuutus toiminnan hoitaminen on julkisen hallintotohtävän suorittamista, jossa tulee noudattaa hyvän hallinnon vaatimuksia ja johon sovelletaan muun muassa hallintolain (434/2003) ja viranomaisen toiminnan julkisuuden annetun lain (621/1999) säännöksiä soveltuvin osin. Lailla säädetään mahdollisista poikkeuksista näihin lakeihin. (www.stm.fi 2014b)

Laissa ei ole siis asetettu vakuutusyhtiölle mitään poikkeusmahdollisuutta niin sanotusta sopimuspakosta. Vakuutusyhtiöllä on yksipuolinen velvollisuus solmia liikennevakuutus sopimus asiakkaan kanssa huolimatta esimerkiksi siitä, että asiakas on vahinkohistorian mukaan riskikuljettaja tai jättänyt aikaisemmat liikennevakuutusmaksunsa maksamatta. Lisäksi liikennevakuutuksen ei katsota olevan sellainen välttämättömyyshyödyke, joka puoltaisi poikkeuk-

sellisen laajaa sopimuspakkoa. Kun liikennevakuutuksessa on kyse kestosopimussuhteesta, jota ei normaalilla tavalla pystytä irtisanomaan, kantavat vakuutusyhtiöt muihin sopimuspakollisiin palveluihin verrattuna huomattavan korkean luottotappioriskin. Lisäksi sopimuspakeroon liittyy myös se, voiko vakuutusyhtiön asettaa vakuutuksen voimaantulon edellytykseksi vakuutusmaksun maksamisen etukäteen. Ennakkomaksusta ei ole säännöksiä voimassa olevassa laissa, joten vakuutusyhtiöt ovat soveltaneet vakuutussopimislain mukaista ennakkomaksuehtoa. Tämä puolestaan on johtanut sängen laajaan, yleensä maksuhäiriömerkintöjen perusteella tehtävään ennakkomaksun käyttöön. (www.stm.fi 2014b)

Liikennevakuutuslain mukaiset korvaukset määrätään soveltaen vahingonkorvauslakia. Vahingonkorvauslain 1§:n pykälän mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei siitä, mitä tässä laissa säädetään muuta johdu. Kuitenkin vahingonkorvausta voidaan sovitella, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon vahingon aiheuttajan ja vahingon kärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Kuitenkin, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, on täysi korvaus tuomittava, jollei erityisistä syistä harkita kohtuulliseksi alentaa korvausta. Jos henkilövahinko on ollut vähäinen, niin oikeutta korvausta kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole.

Liikennevakuutuslaissa on vielä tarkempia säännöksiä moottoriajoneuvolle aiheutuneen vahingon korvaamisesta sekä sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta. Indeksikorotuksista jatkuville korvauksille säädetään laissa (875/1971) ja eräiden liikennevahinkokorvausten sitomisesta palkkatasoon asetuksessa (876/1971). Laissa (626/1991) säädetään tarkemmin kuntoutuksen järjestämisestä. Liikennevakuutuslaissa ei ole asetettu enimmäiskorvausmäärää henkilövahinkojen korvauksille. (www.stm.fi 2014b)

Liikennevakuutuslain 11 §:n pykälän mukaan lain mukainen korvauskanne on riita-asioista pantava vireille voimassa olevassa järjestyksessä asianomaista vakuutusyhtiötä vastaan kolmen vuoden kuluessa siitä ajankohdasta, jolloin vahingonkärsinyt sai tiedon vahingosta ja siitä, mikä vakuutusyhtiö on vahingosta vastuussa. Jos kannetta ei ole pantu vireille säädetysajassa, menetetään oikeus Liikennevakuutuslain mukaiseen korvaukseen. Kuitenkin sama vaikutus kuin kanteen nostamisella on sillä, että asianomaiselle liikennevakuutusyhtiölle säädetyn ajan kuluessa todistettavasti tehdään liikennevahingosta kirjallinen ilmoitus, joka sisältää tiedon vahingon paikasta ja ajasta sekä vahingonkärsineestä ja hänen osoitteestaan. Li-

kennevakuutuslain perusteella vahingonkärsineellä on oikeus vaatia korvausta suoraan liikennevakuutuksen vakuutuksenantajalta. (liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279)

Liikennevakuutuslaki 21 a §:n mukaan vakuutusyhtiöllä on määrätty oikeus saada vastuunsa selvittämiseksi, korvauskäsittelyä varten ja muiden Liikennevakuutuksessa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi tarpeelliset tiedot viranomaiselta, terveyden- ja sairaanhoitotoimintaa harjoittavalta, Eläketurvakeskukselta, eläke- ja vakuutuslaitokselta, vahinkoa kärsineen tai muun korvauksen hakijan työnantajalta, työttömyyskassalta tai muulta etuuden myöntäjältä sen estämättä, mitä Liikennevakuutuksessa mainittujen vaitiolovelvollisuudesta tai tietojen luovuttamisesta muualla säädetään (liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279)

Vakuutusyhtiöt, jotka harjoittavat liikennevakuutustoimintaa, sovelletaan vakuutusyhtiölakia (521/2006) ja ulkomaalaisista vakuutusyhtiöistä annettua lakia (398/1995). Finanssivalvonta valvoo liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden, Liikennevakuutuskeskuksen ja liikennevahinkolautakunnan toimintaa. Finanssivalvonnan tulee valvoa ja tarkistaa, että sen valvonnassa olevat tahot noudattavat lakia ja hyvää vakuutustapaa sekä asianmukaisia menettelytapoja toiminnassaan. (www.stm.fi 2014b) Liikennevakuutuslailla on omat kytköksensä tapaturmavakuutuslakiin (608/1948) sekä yleisiin moottoriajoneuvoja koskeviin säännöksiin, kuten esimerkiksi ajoneuvolakiin (1090/2002) ja ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin (541/2003). (www.stm.fi 2014b)

2.1.1 Liikennevakuutuksen vakuutusmaksut ja vakuutusyhtiöiden vahinkorekisteri

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä on muuttunut 1.5.2003 yhtiökohtaiseksi. Tällöin luovuttiin yhteisestä bonusjärjestelmästä ja vakuutusyhtiöt ovat ottaneet käyttöön omat yhtiökohtaiset bonusjärjestelmänsä tai niitä vastaavat säännöstönsä. Vakuutusyhtiöt ovat muuntaneet automaattisesti vakuutuksenottajan liikennevakuutuksen bonuksen eli vahinkohistorian vastaamaan vakuutusyhtiön omaa uutta järjestelmää. Tämä on koskenut myös tilanteita, joissa asiakas vaihtaa vakuutusyhtiötä. Uudistuksen myötä vakuutusyhtiöt eivät ole siirtäneet asiakkaiden bonuksia, vaan vahinkohistorian, koska vakuutusyhtiöllä on erilaiset bonusjärjestelmät. (www.pohjola.fi)

Liikennevakuutusasetuksen (512/2002) 4§:n mukaan ajoneuvon vakuutukseen liittyvä vahinkohistoria voidaan siirtää toiseen saman vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutukseen (liikennevakuutusasetus 17.7.1959/324). Lisäksi liikennevakuutusasetuksen 5§:n mukaan vakuutusyhtiön tulee säilyttää vakuutuksen voimassaoloaikaa ja vahinkoja koskevat tiedot viisi vuotta vakuutuksen päättymisvuoden jälkeen siten, että nämä vahinkohistoriatiedot voidaan tarvittaessa antaa vakuutuksenottajalle ja vakuutuksenottajan suostumuksella välittää toiselle vakuutusyhtiölle (liikennevakuutusasetus 17.7.1959/324). Liikennevakuutusasetuksen 6§:n mukaan vakuutusyhtiön on toimitettava vakuutus- ja vahinkokohtaisesti vakuutuskantaa ja vahinkoja koskevat tiedot Liikennevakuutuskeskukselle. (liikennevakuutusasetus 17.7.1959/324).

Liikennevakuutusmaksujen määräytymistä ei liikennevakuutuslaissa säännellä muutoin kuin siltä osin, että maksun edellytetään olevan kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteita sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä annetussa asetuksessa (512/2002, jäljempänä bonus-asetus) säädetään, että vakuutusyhtiöillä, joilla on oikeus myöntää liikennevakuutusta, on olemassa maksutaulustot vakuutusmaksun määrittämiseen ja yhtiöiden tulee huomioida, että vakuutusmaksuun tulee yleensä vaikuttaa ajoneuvon vahinkohistoria. (www.stm.fi 2014b)

Liikennevakuutukseen liittyvät vakuutusmaksut lasketaan vakuutusyhtiökohtaisten maksuperusteiden mukaan. Maksuperusteita laskettaessa on huomioitava, että ne riittävät korvauksiin sekä vakuutusten ja vahinkojen hoitokustannuksiin. Finanssivalvonta voi valvontatehtävänsä puitteissa tarvittaessa pyytää vakuutusyhtiöiltä selvitystä maksuperusteista. Yleisimpiä vakuutusmaksuun vaikuttavia maksuperusteita ovat ajoneuvon laatu, ajoneuvon merkki ja malli, sylinteritilavuus, ajoneuvon käyttötarkoitus, ajoneuvon kotipaikka, vakuutus- ja vahinkohistoria/bonus, maksutapa. Lisäksi vakuutusmaksuun sisältyy vakuutusmaksuvero (23 prosenttia) ja liikenneturvallisuusmaksu (noin 1 prosenttia) sekä muita yhteisesti vastattavia korvausten hoitokuluja. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2012d) Lisäksi vakuutusmaksuihin vaikuttavat jonkin verran haltijan ikä ja sukupuoli, jotka voivat korottaa tai alentaa perusvuosimaksua (www.kilpailuttaja.fi.2014a). Vaikka vakuutusyhtiöt voivat siis itsenäisesti määrittää liikennevakuutusmaksunsa, tulee maksujen olla kohtuullisessa suhteessa vahingoista aiheutuviin

kustannuksiin. Vakuutusyhtiöillä on siis olemassa omat laskenta- ja maksutaulukkonsa, joista ilmenee maksun määräytyminen vakuutettavan riskin perusteella. (www.stm.fi 2012a)

Lisäksi vakuutusyhtiöillä on yhteinen vahinkorekisteri, minne vakuutusyhtiö voi ilmoittaa tietoja sille ilmoitetuista vahingoista. Samalla vakuutusyhtiö voi tarkistaa, mitä vahinkoja muille vahinkoyhtiöille on ilmoitettu. Vahinkorekisterin tietoja vakuutusyhtiöt käyttävät vain korvauskäsittelyn yhteydessä vakuutusyhtiöihin kohdistuvan rikollisuuden torjumiseksi. (www.kilpailuttaja.fi 2014b)

2.1.2 Liikennevakuutuksen korvausperusteet

Liikennevakuutus korvaa henkilövahingot ja toisen ajoneuvolle tai omaisuudelle aiheutuneet vahingot, mutta se ei korvaa itse aiheutettuja vahinkoja omalle ajoneuvolle, siinä oleville tavaroille tai kuormalle (www.stm.fi 2014a) Kun korvataan henkilövahinkoja, tulee korvaamisessa noudattaa liikennevakuutuslakia ja vahingonkorvauslakisoveltuvien osin. Tarkemmat perusteet henkilövahinkojen korvaamisesta määrittää Liikennevahinkolautakunta. Lisäksi henkilövahingot tulee korvata täysmääräisinä Korvattavia henkilövahinkoja ovat muun muassa sairaanhoitokustannukset, työansiomenetys, ansiotulojen myöhentyminen, työkyvyttömyyseläke tilapäinen haitta, pysyvä haitta, pysyvä kosmeettinen haitta, hautauskulut ja eläituksen menettäminen. (www.autoliitto.fi)

Liikennevakuutuslaissa huomioidaan ankaran vastuun periaate. Tämä tuottamuksesta riippumattomasta korvausvastuusta on säädetty liikennevakuutuslaissa sen takia, koska tieliikenteeseen on katsottu liittyvän niin merkittäviä riskejä, että tällä turvataan vahingoittuneen asemaa vahingon sattuessa. (www.stm.fi 2014b) Tällöin korvausperusteeksi riittää, että vahinko on seurannut ajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen. Ankaran vastuun - periaatteessa korvauksen maksamisessa edellytyksenä/vaativuksena ei ole, että vahinko olisi aiheutettu tuottamuksella. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, s. 24)

Liikennevakuutusjärjestelmän eräs erityispiirre esimerkiksi vastuuvakuutuksiin verrattuna on se, että myös ajoneuvon omistaja ja kuljettaja ovat oikeutettuja korvaukseen kärsimästään liikennevahingosta. Moottoriajoneuvojen toisilleen aiheuttamien vahinkojen osalta on kuitenkin poikettu ankaran vastuun pääsäännöstä siten, että korvauksen saaminen vastapuolen liikennevakuutuksesta edellyttää yleensä vastapuolen tuottamusta. (www.stm.fi 2014a) Vahingonaiheuttajan tuottamuksesta on määrätty liikennevakuutuslain 8 §:n 1 momentissa. Kysei-

sessä momentissa mainitaan, jotta vastapuolelta voidaan hakea ja saada korvausta, tulee pystyä näyttämään toteen vastapuolen tuottamus. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 24). Tuottamuksessa vastapuoli ei ole noudattanut hyvän ja varovaisen ajotavan säännöksiä tai ohjeita. Tuottamusta arvioidaan oikeustieteessä kolmen eri luokan mukaan: lievä tuottamus, tuottamus ja törkeä tuottamus, jotka kaikki toteutuessaan johtavat vahingonkorvausvelvollisuuteen. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 25) Liikennevakuutuksesta suoritetaan korvaus, jos vahinko on seurausta ajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen ja aiheutuneeseen vahinkoon on todettavissa syy-yhteys.) (www.stm.fi 2014b.). Moottoriajoneuvojen välisissä liikennevahingoissa korvausten maksamisessa edellytetään vahingon aiheuttaneen kuljettajan tai matkustajan tuottamus eli syyllisyys (www.autoliitto.fi 2014). Korvausta henkilöliikennevahingoista haetaan vakuutusyhtiöltä, jossa liikennevahinkoon syyllisen ajoneuvo on vakuutettuna (www.stm.fi 2014a).

Liikennevahinkona voidaan ainoastaan korvata liikennevahingosta välittömästi johtuvia tapahtumia/vahinkoja. Jos vahinkoa ei voida katsoa johtuvan välittömästi liikennevahingosta, vaan taustalla on jokin muu syy, sitä ei voida korvata liikennevahinkona. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 18) Korvatessa vakuutustapahtumasta aiheutuneita henkilövahinkoja on korvausta vaativan pystyttävä näyttämään ja todentamaan, että vakuutustapahtuman ja vahinkoseurauksen välillä on (ollut) syy-yhteys. Henkilövahinkojen syy-yhteyden arvioimisessa otetaan huomioon lääketieteellinen näyttö ja vakuutus oikeudelliset periaatteet. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 31-32) Korvaukseen oikeutettu on liikennevakuutuslain pääsäännön mukaan henkilö, joka on kärsinyt liikennevahingossa henkilövahingon. Joissakin tapauksissa korvausoikeus voi siirtyä muulle henkilölle tai osapuolelle, kuten kuolemantapauksessa vammautuneen läheisille tai muun lainsäädännön nojalle muulle osapuolelle, kuten esimerkiksi tapaturmayhtiölle. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 31)

Vahingonkorvausoikeuden mukaan korvausta voidaan alentaa tai se voidaan kokonaan evätä tarkastellessa, kuinka paljon vahingon syntymiseen on myötävaikuttanut vahingonkärsineen toiminta. Korvauksen alentamiseen henkilövahingoissa vaaditaan tahallisuutta, törkeää tuottamusta, alkoholin tai huumausaineen vaikutuksen alaisuutta tai rikollista menettelyä vahingon sattuessa. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 116) Esimerkiksi, jos vahingonaiheuttaja on aiheuttanut törkeällä huolimattomuudella voidaan hänen korvaustaan alentaa 1/3 - 1/1. Tahallisesti aiheutetun vahingon osalta korvausta voidaan suorittaa siltä osin kuin muut olosuhteet tai syyt, jotka eivät johdu vahingonaiheuttajan omasta moitittavasta menettelystä, ovat

vaikuttaneet vahingon syntyyn. Jos tällaisia muita olosuhteita tai syitä ei ole, niin lähtökohtaisesti korvausta ei suoriteta vahingonaiheuttajalla tämän omista henkilövahingoista. Vahingonaiheuttajalle mahdollisten tällä itselleen korvattavien korvausten lisäksi maksettavaksi voi tulla kuoleman johdosta maksettavia kulukorvauksia ja elatuksen menetyksen korvauksia (perhe-eläke). (Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita 2011, 68) Jos kuljettaja on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen, alennetaan hänen korvaustaan. Törkeään rattijuopumuksen lisäksi edellytetään, että teolla on vaarannettu toisten turvallisuutta. (Eskuri & Mikkonen, Liikennevakuutus, 121) Liikennevakuutuslain periaatteena on, että ulkopuoliselle vahingonkärsineelle maksetaan korvaus sattuneesta liikennevahingosta siitä huolimatta, vaikka se on aiheutettu törkeällä huolimattomuudella tai alkoholin vaikutuksen alaisena (Eskuri & Mikkonen 2009, 217).

2.1.3 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet

Liikennevakuutuslaissa on siis myös määritelty takautumissäännöstö eli regressisäännöstö, missä vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutuksenantajan maksamaan määrään asti (Eskuri & Mikkonen 2009, 217). Liikennevakuutuslaissa 20 §:ssä mainitaan takautumisoikeudesta seuraavaa:

”Jos moottoriajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tai jos vahinko on aiheutunut huolimattomuudesta ajettaessa luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla tai jos joku on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, ja jos liikennevakuutusyhtiö tällaisessa tapauksessa suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle. Edellä tarkoitettu korvausvelvollisuus määräytyy vahingonkorvauslain (412/1974) 2 ja 4 luvussa säädettyjen perusteiden mukaan.”

Lisäksi rikoslain 23 luvun 4 §:ssä mainitaan törkeästä rattijuopumuksesta seuraavaa:

” Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai

2) rikoksenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksenteikijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksenteikijä on tuomittava *törkeästi rattijuopumuksesta* vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.”

Vakuutusyhtiölle takautumisoikeuden noudattaminen ja toteuttaminen on lakisääteinen velvoite. Vakuutusyhtiön on tietoonsa tulleissa jutuissa takaisinperittävä vahingonaiheuttajalta korvaus ja katsottava, että korvaus saadaan perittyä takaisin joko kokonaan tai soviteltuna, jos sovitteluun on ollut aihetta huomioon ottaen vahingonaiheuttaneen varallisuusasema tai muut sovitteluperusteet. (Eskuri & Mikkonen 2009, 219) Korvausta voidaan vahingonkorvauslain perusteella sovittaa, jos korvaus katsotaan kohtuuttoman raskaaksi huomioon ottaen vahingonaiheuttajan ja vahingonkärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Kuitenkin tahallisesti aiheutetun vahingon korvaus tulee maksaa takaisin täysimääräisenä, jos ei ole erityisiä syitä alentaa kohtuulliseksi takaisinperittävää korvausta. (Eskuri & Mikkonen 2009, 218)

Takaisinperinnässä vakuutusyhtiön tulee huomioida myös syy-yhteys teon ja vahingon välillä. Vakuutusyhtiöllä ei ole takautumisoikeutta, jos syy-yhteys vakuutusaiheuttajan moitittavan teon ja syntyneen vahingon välillä puuttuu, vaikka teon aikana tai sitä ennen on muutoin menetelty siten kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä on säädetty. Kuitenkaan vakuutusyhtiö ei voi vaatia/pidättää omalla sopimuksellaan itselleen korvausvelvollista vastaan laajempaa oikeutta kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä on säädetty, vaan tällöin kyseinen sopimus on mitätön. (Eskuri & Mikkonen 2009, 217)

Suomessa rattijuopumus katsotaan rangaistavaksi, jos se täyttää tahallisuusvaatimuksen, joka koskee kuljettamista, kuljetettavan ajoneuvon luonnetta, alkoholin nauttimista ja (periaatteessa) alkoholin vaikutuksen alaisuutta. Lisäksi vain moottorikäyttöistä ajoneuvoa tahallaan kul-

jettava voi syyllistyä rattijuopumukseen. (Tolvanen 1999, 59) Törkeää rattijuopumusta pidetään abstraktisena vaarantamisrikoksena, jossa sen tunnusmerkistön täytyminen edellyttää, että ajo-olosuhteet ovat olleet omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengen ja ruumiillisen koskemattomuuden suojaan (Tolvanen 1999, 64). Henkilö, joka on liikennesääntöjä rikkoessaan aiheuttanut liikenneonnettomuuden, jossa joku toinen on loukkaantunut tai saanut surmansa, voi joutua vastuuseen vammantuottamuksesta tai kuolemantuottamuksesta. Tällöin tarkastellaan syy-yhteyttä liikennesäännön rikkomisen ja seurauksen välillä sekä kielletyn riskinoton relevanssia. (Tolvanen 1999, 196)

Liikennevakuutuskeskuksen mukaan jokainen vakuutusyhtiö suorittaa takaisinperinnän vakuuttamiensa aiheuttamista vahingoista yhtiökohtaisesti. Takaisinperinnän yhtiöt voivat hoitaa itse, käyttää siinä perintätoimistoa tai käyttää pelkästään ulosottoa. Yleisintä on käyttää näiden yhdistelmää eli sekä perintätoimistoa että ulosottoa. Jotta tapaus voidaan periä ulosototeitse, tulee yhtiön olla ollut mukana oikeudenkäynnissä, jossa yhtiö on vaatinut vahingonaiheuttajalta takaisinsaantia liikennevakuutuslain 20 §:n mukaisesti. (Korhonen 2012)

2.1.4 Rattijuopumustapauksista ja näistä aiheutuvista liikenteen henkilövahingoista sekä niiden ennalta ehkäisemisestä ja torjunnasta

Suomen liikennevakuutuslainsäädännön perusteella liikennevakuutuksesta korvataan sekä kolarin osapuolten henkilövahingot että syyttömän osapuolen ajoneuvon saamat vauriot. Matti Reini If Vahinkovakuutuksesta mukaan vakuutusyhtiö perii törkeään rattijuoppoutteen syyllistyneeltä kuljettajalta takaisin korvaamansa syyttömille osapuolille koituneiden vahinkojen korvaukset. Lisäksi Reinin mukaan joissakin tapauksissa syyllisen maksukyky voi mennä niin kriittiseen tilaan, että edessä on elinikäinen velkavankeus. (www.if.fi 2014b) Reinin mukaan rattijuopon aiheuttamista suurista henkilö- ja omaisuusvahingoista suuret korvaukset peritään takaisin vahingon aiheuttajalta (www.if.fi 2014a).

Laki vakuutuskorvausten takaisinperinnästä on sama, jos vahinko aiheutetaan tahallaan, törkeällä tuottamuksella tai ajoneuvoa luvottomasti käytettäessä. Reini kertoo havainneensa, että takaisinperintä tulee varsinkin nuorille kuljettajille täytenä yllätyksenä, vaikka asiasta on kerrottu esimerkiksi autokoulun oppitunneilla. Rattijuoppouden riskit ovat ajankohtainen keskusteluaihe, kun alkoholia saa tuoda entistä enemmän Virosta. Vaikutuksia tullaan tarkastelemaan myös liikennevahinkojen ja vakuutusturvan näkökulmasta. Reinin mukaan kuljettaja, joka on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen, menettää oikeutensa oman ajoneuvon va-

kuutuksen liikennevahinkokorvaukseen. Lievemmissä tapauksissa korvausta alennetaan. Matkustaja sen sijaan saa pääsääntöisesti korvauksen sairaanhoitokuluista ja ansionmenetyksistä täysmääräisinä vakuutusyhtiötä, joka voi periä korvaukset takaisin rattijuopolta. Törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen johtavat korvauksen epäämiseen myös vapaaehtoisessa autovakuutuksessa. (www.if.fi 2014b)

Jo pienikin määrä alkoholia veressä riittää huonontamaan ajokykyä ja nostamaan onnettomuusriskiä. Rattijuopumuksen raja ylittyy, kun veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea. Lisäksi erityisesti nuorilla kuljettajilla on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla, sillä alkoholin on todettu vaikuttavan voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ole vielä automatisoituneet ajokokemuksen myötä. Noin 10 prosenttia rattijuopoista on iältään 18-24-vuotiaita. Nuoria kuljettajia on 40 prosenttia henkilövahinkoon johtaneiden rattijuopumusonnettomuuksien kuljettajista. Lisäksi yli 60 prosenttia rattijuopoista on alkoholin suurkuluttajia, kolmanneksella on sairaudeksi luokiteltu päihdeongelma. (www.liikenneturva.fi 2014a)

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja syyllistyy rattijuopumukseen, jos:

1. hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai välittömästi sen jälkeen vähintään 0,5 promillea tai hänellä on litrassa uloshengitysilmaa vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia.
2. kuljettaja on käyttänyt huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta (pois lukien lääkevalmiste, jota kuljettajalla on oikeus käyttää).
3. kuljettaja on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Lisäksi rattijuopumus luokitellaan törkeäksi,

- jos rattijuopumuksessa rikoksenteijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.
- rikoksenteijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut.
- rikoksenteijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti

huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. (www.liikenneturva.fi 2014a)

Tuomioistuimessa katsotaan, onko henkilö syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Mikäli tuomioistuin tuomitsee henkilön rangaistukseen jostain edellä mainituista syistä, määrää tuomioistuin samalla tämän enintään viideksi vuodeksi ajokieltoon. Rattijuopumuksesta ajokielto on vähintään yhden kuukauden pituinen ja törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään kolme kuukautta. Lisäksi mikäli kuljettaja, joka on syyllistynyt rattijuopumukseen, uusii viiden vuoden aikana rikoksensa tai syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ajokielto kestää vähintään kuusi kuukautta. Jos henkilön viiden vuoden aikana tekemät rikokset ovat olleet kumpikin törkeitä, on ajokiellon vähimmäisaika yksi vuosi. (www.oikeust.fi 2014a)

Jos ajokieltoon määrättävälle on ajokortti välttämätön ammatin tai muun erityisen painavan syyn vuoksi, ajokielto voidaan joskus määrätä ehdollisena vähintään yhden vuoden koetusajaksi. Kuitenkin edellytyksenä näissä tapauksissa on, ettei rikoksesta ole aiheutunut nimenomaista vaaraa toisten turvallisuudelle. Lisäksi tuomitun koetusaikana syyllistyessä uudelleen tällaiseen rikokseen muutetaan ajokielto ehdottomaksi. (www.oikeus.fi 2014a)

Kuljettaja, joka siis on syyllistynyt rattijuopumukseen, tuomitaan sakkoon tai enintään kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen. Rangaistus törkeästä rattijuopumuksesta on vähintään 60 päiväsakkoa tai enintään kaksi vuotta vankeutta. Mahdolliset vamman- tai kuolemantuottamukset lisäävät rangaistuksen kokonaismäärää. Lisäksi rattijuopumukseen syyllistynyt määrätään myös ajokieltoon, mikä voi olla enintään viiden vuoden pituinen. (www.poliisi.fi 2014b) Ehdottoman ajokiellon sijaan rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voi pyytää valvottua ajo-oikeutta, jossa hän saa ajaa alkolukolla varustettua ajoneuvoa (www.poliisi.fi 2014a).

Rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt määrätään hänen ennen tuomion antamista tekemästään pyynnöstä vähintään yhden vuoden pituiseen ehdolliseen ajokieltoon siten, että hän saa tämän ajan ajaa yhtä tai useampaa alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Lisäksi poliisi voi määrätä tällaisen ajo-oikeuden jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta. Jos kuljettajan alkolukoon puhaltamassa hengitysilmassa on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, estää alkolukko auton käynnistämisen. Lisäksi alko-

lukko vaatii kuljettajan puhaltamista myös satunnaisesti ajon aikana. Jos henkilö on alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella, edellytetään hänen käyvän lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen ja niiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Valvottuun ajo-oikeuteen määrätty vastaa itse kaikista siihen liittyvistä kustannuksista, joiden määrä on noin 2000 euroa (voi olla suurempikin). (www.oikeus.fi 2014a).

Vuonna 2012 ehdottamaan ajokieltoon määrättiin 16200 henkilöä, mikä oli 100 vähemmän kuin vuonna 2011. Ehdollisen ajokielon ilman alkolukkoa sai 992 henkilöä ja alkolukolla valvotun ajo-oikeuden 566 henkilöä. Lisäksi käräjäoikeuksissa annettiin törkeästä rattijuopumuksesta ehdottomia vankeusrangaistuksia 904 kappaletta vuonna 2012. (www.tilastokeskus.fi 2014b). Alla olevasta taulukosta nähdään tarkemmin törkeästä rattijuopumuksesta seuranneet ehdottomat ja ehdoton vankeusrangaistukset käräjäoikeuksissa vuosina 2007-2012.

TAULUKKO 1 Törkeästä rattijuopumuksesta saadut vankeusrangaistukset käräjäoikeuksissa vuosina 2007-2012. (www.tilastokeskus.fi 2014b)

Tuomion päärikos	Vuosi	Ehdoton vankeusrangaistus			Ehdottomien vankeusrangaistusten lukumäärä	Tuomioiden lukumäärä yhteensä
		Keskipituus kuukautta	% kaikista rikoksen rangaistuksista	% kaikista ehdottomista vankeusrangaistuksista		
Törkeä rattijuopumus	2007	3,9	13,6	25,5	1 779	13 100
	2008	3,9	13,8	25,1	1 724	12 496
	2009	3,7	13,3	21,8	1 449	10 902
	2010	3,7	12,4	19,8	1 244	10 066
	2011	3,7	10,5	17,1	1 026	9 761
	2012	3,8	9,8	16,4	904	9 186

Lisäksi vuonna 2012 kaikista 2 400 tuomitusta yhdyskuntapalvelusta 57 prosenttia oli rattijuopumustuomioita. Eniten yhdyskuntapalvelua käytettiin rattijuopumuksista tuomittaessa, jolloin yhdyskuntapalvelua sai 53 prosenttia enintään kahdeksan kuukauden ehdottomaan vankeuteen tuomituista. (www.tilastokeskus.fi 2014b)

Rattijuoppouteen syyllistyneen kuljettajan lisäksi myös henkilö, joka on luovuttanut autonsa juopuneelle, voidaan tuomita sakkoihin tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Rattijuoppo voi menettää oikeudet liikenne- ja autovakuutuskorvauksiin. Rattijuoppo joutuu myös itse

maksamaan kaikki tutkimus- ja oikeudenkäyntimaksut ja on korvausvelvollinen vakuutusyhtiölle sen ulkopuolisille maksamista korvauksista sekä kydyssään olleiden matkustajien vahingoista. Lisäksi törkeissä rattijuopumustapauksissa myös matkustaja menettää vakuutuskorvauksensa. (www.poliisi.fi 2014b)

Huomioitavaa on, että veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 0,5 promillea onnettomuusriski kasvaa voimakkaasti ja 1,6 promillen rajan ylittyessä kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys on noussut jo 40-kertaiseksi verrattuna selvään kuljettajaan. Rattijuoppo on syyllistyessään liikennevahinkoon itse taloudellisessa vastuussa itselleen, matkustajille ja muille ulkopuolisille aiheutuneista vahingoista. Tämän lisäksi rattijuoppo voi menettää oikeutensa liikenne- ja autovakuutuskorvauksiin. Törkeissä rattijuopumustapauksissa myös matkustaja menettää vakuutusensa. (www.liikenneturva.fi 2014b)

Rattijuoppouden torjuntaa yritetään monin eri keinoin. Keskeinen merkitys rattijuoppouden torjunnassa on kiinnijoutumisriskillä. Poliisi puhalluttaa 1,2-1,8 miljoonaa kuljettajaa. Puhalluttamisessa kiinni jää noin 19 000 rattijuoppoa (tieto 2013). Kuitenkin rattijuoposta huomattava osa jää kiinni silti edelleen ajotapavirheiden, liikennevahinkojen ja liikenne-rikkomusten seurauksena. Lisäksi yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisella ja kampanjoilla on tärkeä ennalta ehkäisevä merkitys rattijuopumukseen ja näillä onkin saavutettu myönteistä asenteiden muutosta erityisesti nuorten keskuudessa. (www.liikenneturva.fi 2014b)

Lisäksi Trafín vuonna 2013 teettämän tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan tieliikenteen kansallista turvallisuustyötä suunnataan reilun vuoden ajan valtioneuvoston joulukuussa 2012 antamalla periaatepäätöksellä. Tämä periaatepäätös koostuu kymmenestä vastuullisuuden teesistä. Päätöksellä jatketaan liikenneturvallisuusasian neuvottelukunnan vuoteen 2014 asti valmisteleman tieliikenteen turvallisuussuunnitelman ja valtioneuvoston huhtikuussa 2012 antaman liikennepoliittisen selonteon linjauksia. (www.trafi.fi 2014b)

Päätöksen kolme ensimmäistä teesiä keskittyvät päihteiden käyttöön liittyvien onnettomuuksien vähentämiseen. Vaikka päihdeonnettomuuksien osuus kaikista tieliikenneonnettomuuksista on laskenut, ovat ne silti edelleen merkittävä ongelma suomalaisessa tieliikenteessä. Päätöksen ensimmäisen teesin tavoitteena on yrittää parantaa mahdollisuuksia puuttua päihtyneen kuljettajan toimintaan. Kuitenkaan nykyistä promillerajaa (0,5 promillea) ei esitetä muutettavaksi, koska laskemisen turvallisuushyödyistä ei ole riittävän vahvaa näyttöä. Kuitenkin sen sijaan tieliikenteen valvontaviranomaiselle eli poliisille esitetään toimivaltaa keskeyttää alko-

holin tai muun päihteen alaisena ajoneuvoa kuljettavan henkilön matka, vaikka teossa ei täytyisi rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä. Teesi kahdessa puolestaan halutaan alkoholukon käytön edistämällä ja laajentamisella sekä rattijuopumuksesta määrättävien ajokieltojen pidentämisellä pyrkiä rattijuopumuksen vähentämiseen. Lisäksi teesi kolmessa pyritään erityisesti alle 25-vuotiaita rattijuoppoja auttamaan kartoittamalla heidän päihdetilannettaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Päätöksen toisessa teesikokonaisuudessa pyritään lisäämään ja kehittämään liikenteen valvontaa. (www.trafi.fi 2014b)

Trafin vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan liikennejärjestelmän turvallisuusvisio on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämän vision pohjalta on asetettu turvallisuustavoite, jonka mukaan jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Lisäksi välitavoitteeksi on asetettu, että vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218. (www.trafi.fi 2014b)

Trafin vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan rattijuoppojen hoitoonohjaus ja päihderiippuvuuden arviointiohjelma eivät toimi tarkoituksenmukaisesti. Säädösten mukaan tieliikenteessä ei pitäisi olla kuljettajia, joilla on alkoholiriippuvuus tai jotka eivät kykene olemaan lähtemättä auton rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena. Tämä säädös pohjautuu Euroopan unionin ajokorttidirektiiviin. Kuitenkaan käytännössä ajo-oikeuden haltijoiden ja päihderiippuvuuden arviointi ja rattijuoppojen hoitoonohjaus eivät toimi tarkoituksenmukaisella tavalla. Lisäksi päihderiippuvuuden arviointiohjelma kuormittaa turhaan terveydenhuollon resursseja, jos henkilö ei ole itse motivoitunut, vaan hänen ainoana tavoitteena on saada ajokortti mahdollisimman nopeasti takaisin. Lisäksi voidaan nähdä rattijuopumuksen olevan usein yhteydessä myös terveyteen liittyviin ongelmiin. Rattijuoppojen alkoholikuolleisuus on korkeampi kuin väestössä keskimäärin ja rattijuopumusta voidaan pitää yhtenä haitallisen alkoholinkäytön indikaattorina. (www.trafi.fi 2014b)

Lisäksi Trafin vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan Suomessa rattijuopumuksesta määrätyt ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä. Esimerkiksi vuonna 2010 tavallisista rattijuopumuksista (> 0,5 promillea) määrätyistä ajokielloista 40 prosenttia oli pituudeltaan 3-6 kuukautta, törkeistä rattijuopumuksista (> 1,2 promillea) 46 prosenttia 6-12 kuukautta. Useissa Euroopan maissa ajokiellot ovat kestoltaan vähintään vuoden, törkeissä rattijuopumuksissa ja rattijuopumuksen uusimistapauksissa viisi vuotta tai jopa

ikuisesti. Euroopan komission vuonna 2001 hyväksymässä liikenteen valkoisessa kirjassa asetettiin tavoitteeksi rangaistusten yhdenmukaistamisen ja vaikuttavuus kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueella. Kuitenkaan käytännössä rangaistuksia ei ole yhdenmukaistettu. (www.trafi.fi 2014b)

Lisäksi Trafín vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksessa on otettu kantaa siihen, ettei alkolukkoja hyödynnetä riittävästi. Katsauksen mukaan rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien käytössä olevat alkolukot ovat Suomessa noin neljän vuoden aikana estäneet vähintään 12 000 rattijuopumusta. Lisäksi alkolukot ovat estäneet yli 40 000 kertaa yli 0,2 promillen humalatilassa olevan kuljettajan liikkeellä lähdön. Alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen on merkittävästi epätodennäköisempää kuin rattijuopumukseen syyllistyneillä yleensä. Alkolukkojen käytön laajentaminen sekä rattijuopumukseen syyllistyneille että ennaltaehkäisevänä toimenä on asetettu useaan kertaan kansalliseksi tavoitteeksi, mutta kokonaisuus ei ole edennyt suunnitelmien mukaisesti. (www.trafi.fi 2014b)

Trafín vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen mukaan tieliikenteen alkoholirattijuopumuksen vähentämisessä alkolukko on osoitettu tehokkaammaksi keinoksi kuin rattijuopumusta seuraava ajokielto. Alkolukon käyttöönoton laajentamista rattijuopuille sekä ennaltaehkäisevänä toimenä tulee edistää ripeästi, sillä odoteltaessa ajonestolaitetta vakiovarusteeksi uusiin ajoneuvoihin liikenteessämme kuolee joka vuosi noin 40 ja loukkaantuu yli 600 henkilöä rattijuopumusonnettomuuksissa. (www.trafi.fi 2014b)

2.1.5. Riita-asioiden ja rikosasioiden käsittely tuomioistuimissa

Rikos-, riita- ja hakemusasioita käsitellään kärjäoikeuksissa. Riita-asioissa tuomioistuimessa puolueettomasta ratkaistaan yksityisten tai yritysten erimielisyyksiä kuten esimerkiksi vahingonkorvausasiat, perintöriidat, kaupan purkamiset tai huoneiston vuokra. Kärjäoikeuteen rikosasiassa joutuu se henkilö tai taho, jota syytetään jostain rangaistavasta teosta kuten esimerkiksi varkaudesta, rattijuopumuksesta tai pahoinpitelystä ja niin edelleen. Lisäksi yleensä rikosasian käsittelyyn liittyy myös uhrin eli asianomistajan vahingonkorvausvaatimus. (www.oikeus.fi 2014b) Rikosasiat käsitellään pääsääntöisesti kärjäoikeuden istunnossa, mutta yksinkertaiset asiat voidaan ratkaista pelkän kirjallisen käsittelynkin perusteella. Osallisena rikosjutun käsittelyssä ovat virallinen syyttäjä, syytetty ja uhri eli asianomistaja. (Lisäksi oikeudessa kuullaan myös todistajia) Ennen oikeudenkäyntiä rikosasiaa voidaan kuitenkin sovittaa, jolloin rikoksen tekijä ja uhri voivat sopia rikoksesta aiheutuneiden vahinkojen korvaa-

misesta. Kuitenkin vakavissa rikoksissa asia käsitellään oikeudenkäynnissä sovittelusta huolimatta. Rikosvahinkolain perusteella rikoksen uhrille voidaan maksaa korvausta rikoksella aiheutuneista henkilövahingosta, esinevahingosta ja muusta omaisuusvahingosta. (www.oikeus.fi 2014c) Puolestaan hovioikeuksissa käsitellään suurimmaksi osaksi valituksia käräjäoikeuksien ratkaisuksista. (www.oikeus.fi 2014c)

2.2 Eri tahojen ylläpitämät tilastot liikenteen henkilövahingoista, rattijuopumustapauksista ja korvausmääristä

Vertailtaessa eri tilastoja henkilöliikennevahingoista ja rattijuoppojen osuuksista näiden aiheuttajina tulee huomioida, että eri tahojen tilastot poikkeavat toisistaan sisällöltään. Tilastokeskuksen ja Liikenneturvan vuosittain julkaisemaan "Tieliikenneonnettomuudet" tilastoon eivät päädy Liikennevahinkokeskuksen vuosittain julkaiseman Liikennevahinkotilaston kaikki vahingot. Lisäksi vakuutusyhtiöiden tilastoista puuttuu joitakin liikennevahinkotietoja, jotka mainitaan Tilastokeskuksen tilastoissa esimerkiksi rattijuoppojen aiheuttamat kuljettajan tai matkustajan henkilövahinkoihin johtaneet yksittäisvahingot. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014b).

Suomessa kerätään tietoja liikenneonnettomuuksista kolmella taholla: 1. poliisin tietojärjestelmä (PATJA), joka on myös Tilastokeskuksen ylläpitämän virallisen tilaston perusta, 2. vakuutusyhtiöitten liikennevahinkorekisteriin (LKV) ja 3. sairaaloiden hoitoilmoitusrekisteriin (HILMO). Liikennevirasto saa liikenneonnettomuustiedot Tilastokeskukselta. Puolestaan vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastossa on onnettomuustietoja liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista. (www.liikennevirasto.fi 2014a)

Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastoissa on tietoja eri vuosina tapahtuneista liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) laatima tilasto perustuu liikennevakuutusyhtiöiden toimittamiin tiedostoihin, jotka on kokoonpantu vakuutusottajien vahinkoilmoituksista, poliisitutkintapöytäkirjoista sekä maksetuista korvauksista. Liikennevakuutusyhtiöt saavat vakuutuksenottajien vahinkoilmoituksilla tietoja useammasta tapahtuneesta liikennevahingosta kuin mikään muu viranomainen tai organisaatio. Vahinkoilmoituksissa on selvitetty myös vahingon syntymiseen vaikuttaneita tekijöitä, joita voidaan käyttää liikenneturvallisuuustyön yhtenä perustana. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014c)

Tilastojen tietoja tulkitessa on otettava huomioon vahinkojen tilastoon tuloperusteet, joiden peruslähtökohdat ovat, että vakuutuksenottaja on jättänyt vahinkoilmoituksen vakuutusyhtiölle ja liikennevahingon johdosta (katso liikennevakuutuslaki) on maksettu korvausta liikennevakuutusvelvollisen moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta. Liikennevakuutuksesta on voitu korvata joko omaisuuden vahingoittumisesta tai henkilöiden vammautumisesta aiheutuneita kuluja. Lisäksi osa tämän tilaston vahingoista on sellaisia, joista on aiheutunut pelkäämistään järjestely- tai oikeudenkäyntikuluja. Kuitenkin vakuutuksenottajan on joka tapauksessa täytynyt toimittaa vakuutusyhtiölle vahinkoilmoitus. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen Liikennevahinko-tilastoja tulkittaessa on otettava myös huomioon, että pääsääntöisesti kaikki liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot sekä vastapuolelle tai muuhun vieraaseen omaisuuteen kohdistuneet omaisuusvahingot korvataan aiheuttajan liikennevakuutuksesta. Vahingot, joiden johdosta on maksettu korvausta useamman kuin yhden ajoneuvon liikennevakuutuksesta, ovat tilastossa useammin kuin kerran. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014c)

Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotilastoilla esitetyt vahingot eivät päädy Tilastokeskuksen tai Liikenneturvan vuosittain julkaisemaan "Tieliikenneonnettomuudet" tilastoon. Näistä mainittakoon esimerkkeinä vain omaisuusvahinkoihin tai järjestely- tai oikeuskuluihin johtaneet vahingot, henkilövahinkoihin johtaneet liikennevahingot ilman ilmoitusta poliisille tai joista poliisi ei ole täyttänyt tieliikenneonnettomuusilmoitusta, mutta joiden johdosta on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta tai liikennevahingot tieliikennelain mukaisten teiden ulkopuolella. Lisäksi vakuutusyhtiöiden tilastoista puuttuu joitakin sellaisia liikennevahinkotietoja, jotka esiintyvät Tilastokeskuksen tilastoissa. Suurin ryhmä näistä on rattijuoppojen aiheuttamat kuljettajan tai matkustajan henkilövahinkoihin johtaneet yksittäisvahingot. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014c)

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Tämä aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin. Kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet Suomessa tutkivat liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat. Tutkijalautakuntatyön tulokset kootaan vuosittain ilmestyviin raportteihin, lisäksi tutkijalautakunta-aineistosta tehdään erillistutkimuksia. Lisäksi sairaalat ja terveyskeskukset tilastoivat liikenneonnettomuustapauksia, mutta nämä kerätyt tiedot on tarkoitettu lähinnä terveydenhuoltoa varten, eikä niitä ole kunnolla pystytty käyttämään liikenneturvallisuustyössä. (www.tilastokeskus.fi 2014a)

2.2.1 Liikenteen henkilövahingot ja korvaussummat

Finanssialan Keskusliiton keräämiä liikennevakuutuksen maksutulo-, vahinkosuhde- ja korvaussumma tietoja vuosilta 2011 ja 2012. Finanssialan Keskusliiton mukaan vuonna 2011 liikennevakuutuksen (moottoriajoneuvon vastuu) maksutulo kasvoi 4 prosenttia 764 miljoonaan euroon. Vahinkosuhde puolestaan nousi 85,6 prosenttiin, mikä oli seurausta suurimmaksi osaksi korvausvastuun kasvattamista vastaamaan elinajan pitenemistä. (www.fkl.fi 2012a) Liikennevakuutuksesta maksettiin korvauksia 489 miljoonaa euroa.(www.fkl.fi 2012a) Finanssialan Keskusliiton mukaan vuonna 2012 liikennevakuutuksen (moottoriajoneuvon vastuu) maksutulo kasvoi 4 prosenttia 793 miljoonaan euroon. Vahinkosuhde puolestaan nousi 70,3 prosenttiin. Hyvä kehitys johtui siitä, että vahinkojen määrä pysyi melkein ennallaan, mutta vakavien vahinkojen määrä väheni. (www.fkl.fi 2014b) Liikennevakuutuksesta maksettiin korvauksia 490 miljoonaa euroa (www.fkl.fi 2014b).

Liikennevakuutuskeskuksen laatiman liikenteen henkilövahinkotilaston mukaan liikennevakuutuksesta on korvattu yhteensä 23 416 vahinkoa vuonna 2012, missä lievästi vammautuneiden tapausten osuus sattuneista vahingoista on ollut 22 891 tapausta sekä vaikeasti vammautuneiden ja kuolleiden osuus on ollut 525 tapausta. Alla olevasta kuvaajasta nähdään vahinkojen lukumäärien muutokset vuosina 2004-2012.

TAULUKKO 2 Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Lievästi vammautuneiden ja vaikeasti vammautuneiden tai kuolleiden määrät vuosina 2004-2012 tapahtuneissa vahingoissa. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014e)

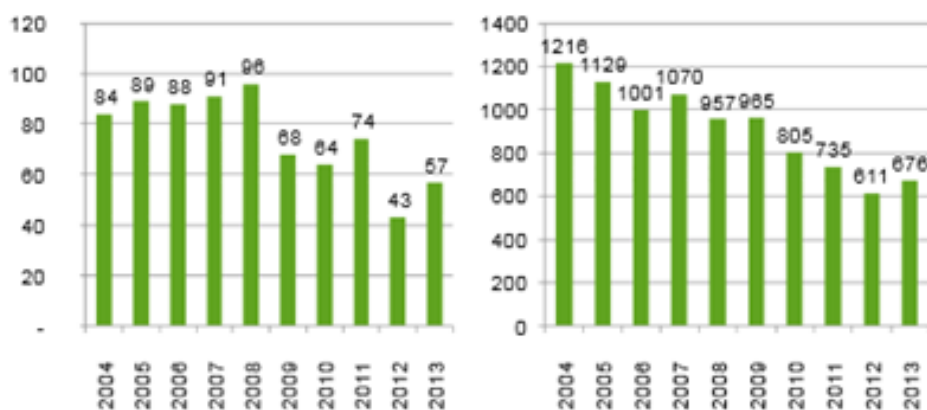
VUOSI	2004	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lievästi vammautuneet	13 952	19 009	20 376	20 760	21 976	21 751	22 351	24 099	22 891
Vaikeasti vammautuneet ja kuolleet	870	830	723	747	634	676	567	560	525
YHTEENSÄ	14 822	19 839	21 099	21 507	22 610	22 427	22 918	24 659	23 416

*Tilastointi muuttunut vuonna 2005.

Vakuutusyhtiöt maksoivat liikennevahingoista korvauksia vuonna 2010 korvauksia 445 miljoonaa euroa, joista henkilökorvausten osuus oli 57 prosenttia eli noin 254 miljoonaa euroa. Henkilökorvauksista kaksi kolmannes on eläkkeitä eli noin 169 miljoonaa euroa. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014e)

2.2.2 Alkoholionnettomuudet sekä rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärät sekä keskimääräinen yksikkökorvaus

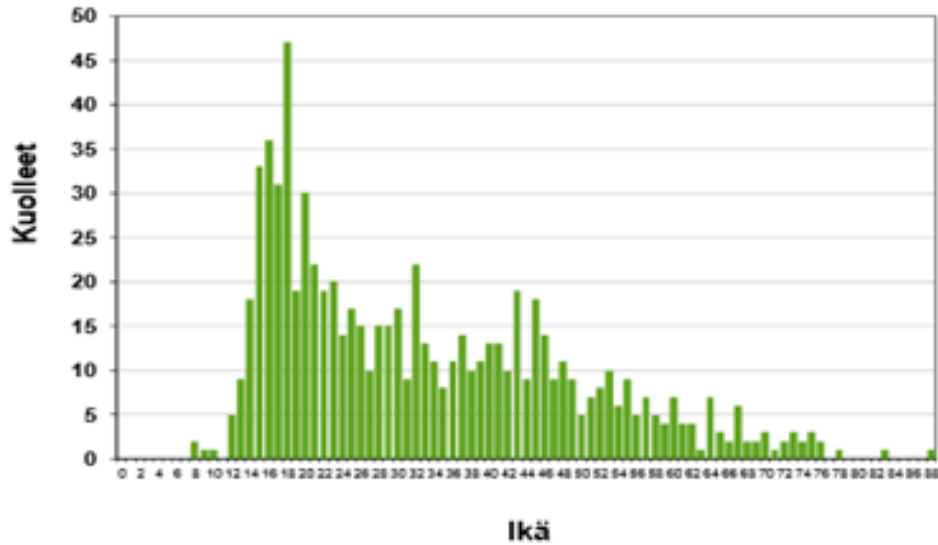
Rattijuopumustapauksissa on viimeisen kolmen vuoden (vuodet 2010-2013) aikana kuollut keskimäärin 58 ja loukkaantunut 676 henkilöä vuosittain. Tämä on kaikista tieliikenteessä menehtyneistä viidennes ja loukkaantuneista kymmenesosa. Menehtyneistä miehiä on ollut 88 prosenttia ja loukkaantuneista 77 prosenttia. Taajamien ulkopuolella on tapahtunut neljä viidestä kuolemista ja kuusi kymmenestä loukkaantumisesta. Uhreista kaksi kolmesta menehtyi ulosajossa ja joka neljäs kohtaamisonnettomuuksissa. Loukkaantumisesta neljä viidestä tapahtui ulosajoissa ja kahdeksan prosenttia kohtaamisonnettomuuksissa. Taajamissa tapahtui joka viides kuolemantapaus ja neljä kymmenestä loukkaantumisesta. Kuolemista 70 prosenttia tapahtui ulosajoissa ja seitsemän prosenttia oli kohtaamisonnettomuuksia. Loukkaantumisista 58 prosenttia tapahtui ulosajoissa ja 12 prosenttia samojen ajosuuntien onnettomuuksissa. (www.liikenneturva.fi 2014c) Liikenneturvan laatimista kuvaajista nähdään tieliikenteessä rattijuopumustapauksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärien kehitys vuosina 2004-2013



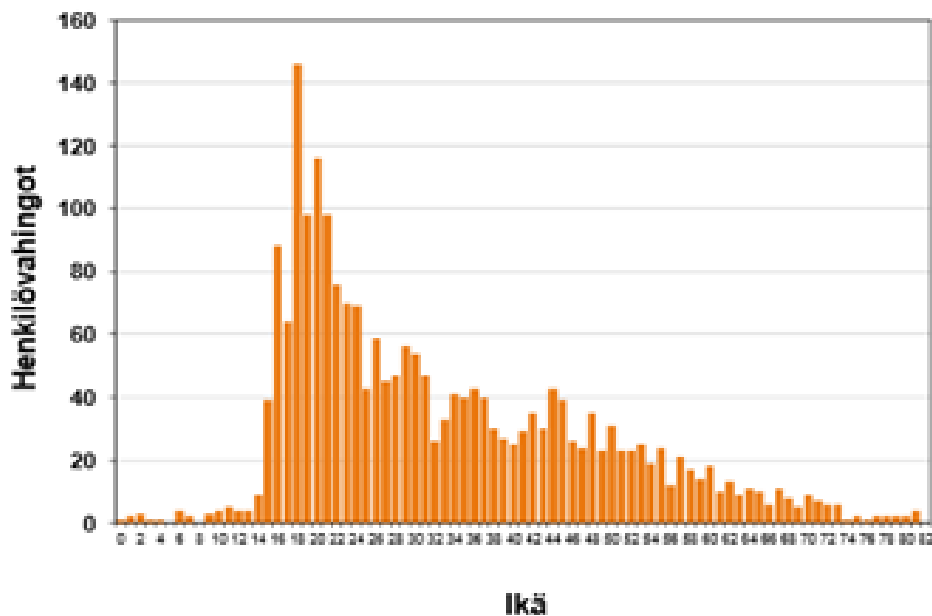
KUVIO 2 Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet rattijuopumustapauksissa 2004-2013. (www.liikenneturva.fi 2014c)

Kuvaajista voidaan nähdä, että rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden lukumäärien ja alkoholionnettomuuksien lukumäärien suhteen kehitys on ollut laskeva tultaessa vuoteen 2013. Viimeisen kymmenen vuoden aikana liikennekuolemien määrä rattijuopumustapauksissa on laskenut kolmanneksella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Lisäksi loukkaantuneiden määrä on laskenut 44 prosentilla vastaavana aikana. Kuitenkin vuonna 2013 kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä kasvoi edellisvuoteen verrattuna. Rattijuopumustapauksissa

kuolee ja loukkaantuu paljon nuoria. Kuolleista lähes kolmannes ja loukkaantuneista neljä kymmenestä oli 15-24-vuotiaita. Lisäksi menehtyneistä kolme neljästä on juopuneita kuljettajia, 18 prosenttia juopuneen matkustajia ja yhdeksän prosenttia sivullisia. (www.liikenneturva.fi 2014c)



KUVIO 3 Tieliikenteessä kuolleet ratti-juopumustapauksissa iän mukaan (kumulatiivinen kertymä 2004-2013). (www.liikenneturva.fi 2014c)



KUVIO 4 Tieliikenteen henkilövahingot ratti-juopumustapauksissa vahingoittuneen iän mukaan (kumulatiivinen kertymä 2011-2013). (www.liikenneturva.fi 2014c)

Oheisista kuvaajista näkee selvästi nuorten henkilöiden suuren osuuden kuolleista ja loukkaantuneista tieliikenteessä sattuneista liikenneonnettomuuksista. Vakuutusyhtiön näkökulmasta tämä tarkoittaa nuorten ulkopuolisten vahingonkäräsinen vakavissa vammautumisissa

korkeiden hoitokulukorvausten, tilapäisen tai pysyvän haattakorvausten tai eläkekorvausten ynnä muiden korvausten tai kulujen maksamista vahingon aiheuttaneen rattijuopon liikennevakuutuksesta monien vuosien tai vuosikymmenten ajan. Näin ollen vakuutusyhtiön rattijuopolta takaisinperittävät korvaukset voivat olla summiltaan suuria riippuen vahingonkärsineen loukkaantumisesta ja tälle maksetuista korvauksista sekä kuinka pitkällä aikavälillä korvauksia tullaan maksamaan.

Suomessa vuosina 2006-2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 85 % ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (=1,2 promillea). Kaikista kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista vain kaksi prosenttia (27) oli niin sanottuja maistelleita eli heidän verensä alkoholipitoisuus oli 0,20-0,49 promillea. Näin ollen on katsottu, ettei promillerajan laskemisen turvallisuushyödyistä ole näyttöä. (www.trafi.fi 2014a)

Lisäksi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet kuolemaan johtaneita tie liikenneonnettomuuksia, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Tämä tarkastelu on painottunut vuosina 2006-2010 tutkittuihin onnettomuuksiin, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ylittänyt rattijuopumuksen rajan eli 0,5 promillea.. Tässä tutkittiin yhteensä 326 rattijuopon aiheuttamaan kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Miehiä aiheuttajina oli 297 (91 %) tapauksessa ja naisia 29 (9 %) tapauksessa. Törkeän rattijuopumuksen raja 1,2 promillea ylittyi rattijuopoista mieskuljettajista 85 prosentilla ja naiskuljettajista 83 prosentilla. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014f)

Lisäksi rattijuopoista aiheuttajakuljettajista 50:llä (15 %) veren alkoholipitoisuus oli välillä 0,5 - 1,9 promillea ja törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 promillea) ylitti yhteensä 276 kuljettajaa (85 %). Voimassa oleva ajokortti oli 229:lla (73 %) rattijuopoista, ajokiellossa tai muusta syystä vailla ajo-oikeutta oli 59 (18 %) rattijuoppoa. Rattijuopumusonnettomuuksien aiheuttajakuljettajista 22:lla (7 %) ei ollut koskaan ollut ajokorttia. Lisäksi rattijuopoista 204:lla (66%) oli taustallaan vähintään yksi liikenneraangaistus ja 54:llä (26 %) vähintään viisi rangaistusta. Rattijuopoista 105:llä (34 %) ei ollut onnettomuutta edeltävän viiden vuoden ajalta yhtään liikenneraangaistusta. Rattijuopoista 175:llä (58%) ei ollut yhtään aiempaa rattijuopumusrangaistusta viimeisen viiden vuoden ajalta. Alla olevasta taulukosta näkee myös erikseen, että törkeissä rattijuopumustapauksissa rattijuopoista 49:lla (19%) oli taustallaan vähintään yksi aikaisempi rattijuopumus, 57:llä (22 %) 2 tai enemmän aikaisempaa ratti-

juopumusta ja 149:llä (58%) ei ollut yhtään aikaisempaa rattijuopumusta. (www.liikennevakuutuskeskus.fi 2014f)

Rattijuoppojen aiheuttamien liikenteen henkilövahingoista aiheutuviin korvaussummiin voidaan soveltaa yleisesti laskettuja onnettomuuskustannuksia liikenneonnettomuuksista aiheutuneisiin kuolemaan ja vammautumiseen liittyen. Onnettomuuskustannusten perusteella nähdään tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia, joihin lukeutuvat aineelliset vahingot, taloudelliset menetykset ja uhrien aineettoman hyvinvoinnin menetykset. Hankkeet, jotka alentavat onnettomuusriskiä, vähentävät tai lieventävät onnettomuuksia ja alentavat tieliikenteen onnettomuuskustannuksia.

Yksikköarvot määritetään henkilövahinkojen tyyppitapauksille ja tilastollisesti tyypillisille teiden onnettomuustapauksille. Henkilövahinkojen yksikköarvot määritetään vammatyypeille ominaisten seuraamusten mukaisesti ja vakavuusastejakauma sisältää kuoleman, pysyvän vamman, tilapäisen vaikean vamman ja tilapäisen lievän vamman. Kuolemaksi luetaan liikenneonnettomuudesta 30 vuorokauden sisällä kuollut uhri. Pysyvällä vammalla tarkoitetaan vakavaa halvausta tai muuta pysyvää vammaa (esimerkiksi raajan menetys). Tilapäisellä vaikealla vammalla tarkoitetaan pitkää hoitoa vaativia vammoja, jotka paranevat. Tilapäisellä lievällä vammalla tarkoitetaan vähällä hoidolla paranevia vammoja. (112. Liikennevirasto. Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010) Tieliikenteen henkilövahinkojen yksikköarvot vuonna 2010 ovat kuolemalle olleet 1 919 000 euroa, pysyvälle vammalle 1 079 000 euroa, vaikealle tilapäiselle vammalle 248 000 euroa, lievälle tilapäiselle vammalle 49 000 euroa, tilapäiselle vammalle keskimäärin 148 000 euroa ja keskimääräiselle (ei kuolemaan johtanut) vammalle 241 000 euroa. (www.liikennevirasto.fi 2014b) Vuoden 2010 arvoihin on tehty 6,32 prosentin kuluttajaindeksiin perustuvat kustannuskorjaukset vuoteen 2012. Tällöin vuonna 2012 muun muassa kuolemaan johtanut onnettomuus on arvotettu 2 513 000 euroon, josta 568 000 euroa on taloudellista kustannusta ja vammautumiseen johtaneen onnettomuuden arvo on 540 000 euroa, josta 86 000 euroa on taloudellista kustannusta. (www.liikennevirasto.fi 2014b)

3 VAKUUTUSYHTIÖN TAKAISINPERINTÄ JA PERINTÄPROSESSI

Tutkielmaa varten ei ollut mahdollista saada vakuutusyhtiöiltä tarkkaa prosessi- tai runkokuvausta vakuutusyhtiön käytännön toiminnassaan käyttämästä takaisinperintäkäytännöstä. Näin ollen tutkielmassa kerrotaan yleisesti takaisinperinnästä ja ulosotosta. Vakuutusyhtiöt kuitenkin noudattavat takaisinperintälakia omassa takaisinperinnässään ja ulosotossa tulee noudattaa hyvää ulosottolakia, joten tämä yleistäminen on mahdollista ja kuvaa myös vakuutusyhtiön harjoittamaa takaisinperintää ulosottoineen.

3.1 Laki saatavien perinnästä ja ulosottokaari

Laki saatavien perinnästä sisältää määritelmän hyvästä perintätavasta. Lain 4§ mukaan perinnässä ei saa käyttää hyvän perintätavan vastaisia tai muutoin velallisen kannalta sopimatonta menettelyä. Perinnässä on suhtauduttava vastuullisesti maksujärjestelyihin. Kuluttajan kannalta sopimattomasta tai hyvän tavan vastaisesta menettelystä säädetään lisäksi kuluttajansuojalain (38/1978) 2 luvussa ja luotonantajan velvollisuuksista kuluttajaa kohtaan maksuviivästytilanteissa kuluttajansuojalain 7 luvun 13§:ssä. (Laki saatavien perinnästä 22.4.1999/513)

Hyvän perintätavan mukaan perinnässä ei saa:

- 1) antaa totuudenvastaisia tai harhaanjohtavia tietoja maksun laiminlyönnin seuraamuksista tai muista velallisen kannalta merkityksellisistä seikoista;
- 2) aiheuttaa velalliselle kohtuuttomia tai tarpeettomia kuluja taikka tarpeetonta haittaa;
- 3) vaarantaa velallisen yksityisyyden suojaa

Lisäksi vanhentunutta tai muusta syystä lakannutta saatavaa ei saa periä. (Laki saatavien perinnästä 22.4.1999/513)

Lain 4 b § määrittää maksuvelvollisuuden kiistämistä. Lain mukaista perintää ei saa jatkaa, jos velallinen kiistää maksuvelvollisuutensa. Kuitenkin perintää saa kiistämisestä huolimatta jatkaa, jos velallinen ei esitä kiistämislle perustetta tai vetoa ainoastaan sellaiseen perusteseen, jolla selvästi ei ole vaikutusta velallisen maksuvelvollisuuteen. Lisäksi suoraan ulosotokelpoisen saatavan perintää saa jatkaa kiistämisestä huolimatta, jollei velallinen ole tehnyt verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain 9 §:ssä tarkoitettua perustevalitusta tai

käyttänyt muuta siihen rinnastettavaa oikeussuojakeinoa. (Laki saatavien perinnästä 22.4.1999/513)

Ulosoton toteuttamisessa tulee noudattaa lakia ulosottokaaresta. Lain 1§:n mukaan ulosottoasian vireilletulo ja täytäntöönpano edellyttävät, että hakijalla on 2§:ssä tarkoitettu ulosotto-peruste, jossa vastaajalle on asetettu 1 luvun 1§:ssä tarkoitettu velvoite tai määrätty turvaamistoimi, eikä siinä tarkoitettu oikeus ole lakannut maksun, vanhentumisen tai muun syyn vuoksi. Kuitenkin ulosottomiehen on tarkistettava, ettei saatava ole vanhentunut, sekä pyydyttävä asianosaisilta selvitystä, jos oikeuden lakkaamisesta on epäselvyyttä. Lain 2§:n mukaan ulosotto-perusteita ovat muun muassa tuomioistuimen riita- tai rikosasiassa antama tuomio. (ulosottokaari 15.6.2007/705)

3.2 Takaisinperintäprosessi

Erilaiset sopimukset määrittelevät saamisoikeutta, joita esimerkiksi ovat vuokrasopimus, kauppasopimus, kulutusluottosopimus jne. Lisäksi vahingonkorvausoikeus tai perusteettoman edun palautus voi olla perustana saamisoikeudelle. Velkoja joutuu tekemään lähtökohtaisesti samat perintäkeinojen valintaan liittyvät ratkaisut periessään maksamatonta saatavaansa riippumatta saamisen perusteesta. (Rikalainen 2008, 184) Perinnän taktiikkaa kutsutaan menettelyksi, jossa velkoja tekee valinnan, millaisia perintätapoja aiotaan käyttää tietyn saatavan perimiseksi (Rikalainen 2008, 185).

Perintäprosessi pähkinänkuoressa

Saatavan synty	- Saatavan perintä alkaa yleensä aikaisintaan vasta 14 päivän kuluttua eräpäivästä.
Saatavan eräpäivä	- Saatavalle pyritään saamaan vapaaehtoinen maksusuo- ritus. Saatavaa pyritään perimään velalliselta tavallisesti perintäkirjeellä, puhelinperinnällä ja maksusopimuksilla.
Vapaaehtoinen perintä	
Oikeudellinen perintä	- Maksamattomalle saatavalle hankitaan täytäntöön- panoperuste oikeusteitse.
Ulosotto-perintä	- Aiheuttaa yleensä maksuhäiriömerkinnän - Maksutuomion täytäntöönpano. - Jos velallinen todetaan varattomaksi, aiheutuu siitä maksuhäiriömerkintä
Jälkiperintä	- Kerran varattomaksi todettujen velallisten saatavien perintä. - Saatavat voivat olla päätöksellisiä tai päätöksettömiä.

Tavallisesti perintä alkaa velkojan (tai velkojan asiamiehen velkojan nimissä) lähettämästä kirjallisesta maksuistutuksesta. (Rikalainen 2008, 184). Perintätaktiikassa keskeistä on, miten velkoja lähestyy velallista ja vastavuoroisesti velallisen tapa lähestyä velkojaa. Pääsääntöisesti keskustelut velallisen kanssa tehdään puhelimitse. Velallisen kanssa sovitusta ratkaisusta tulee selvittää aina selvät aikarajat veloitteiden hoitamiseksi. Vaikka ratkaisua ei aina saada tehdyksi, niin velallisen kanssa käyty puhelinkeskustelu tuo usein esiin seikkoja, jotka auttavat velkojaa valitsemaan oikean perintätavan. (Rikalainen 2008, 185)

Perintätapojen valintaan vaikuttavat saatavan laatu, saatavan suuruus, velallisen luottotiedot, saatavan lopullinen vanhentuminen, velallisen maksuhalukkuus, velallisen tavoitettavuus (Rikalainen 2008, 185-186). Saatavan laadusta tulee selvittää, onko kyseessä sellainen saatava, jonka maksamaton pääoma suurenee ajan kulumisen myötä vai pysykö pääoma samana. Mikäli kyseessä on sellainen saatava, jonka pääoma ei enää kasva, niin velkoja voi harkita tarkemmin käytettäväksi suunnittelemaansa perintäkeinoja. Koska tällaisessa tilanteessa saatavalle kasvaa, vain viivästyskorkoa, eikä varsinainen saatavan pääoma kasva. Puolestaan saatavan suuruudella on huomattavasti suurempi vaikutus siihen, minkälaisia perintäkeinoja velkoja aikoo käyttää. Hyvin pienille saataville on kannattavampaa tehdä vain kirjeperintä eikä oikeudellista perintää, koska jälkimmäisestä voi aiheutua saatavan suuruuteen verrattuna liikaa kustannuksia ottaen huomioon käräjäoikeuden viranomaiskulu. Suurille saataville puolestaan tehdään velallisen huonoista luottotiedoista huolimatta usein oikeudellista perintää ja ulosotoperintää. (www.kuluttajaliitto.fi 2013b)

Riippumatta siitä millä tavoin velka on syntynyt se on maksettava takaisin. Mikäli velkaa ei maksa takaisin ajoissa, se peritään tarvittaessa pakolla. Perittäessä velkaa aiheutuu kuluja, jotka erityisesti sopimukseen perustuvissa veloissa voivat olla suuret, varsinkin pienissä veloissa jopa suuremmat kuin itse velka ja nämä kulut tulee velallisen maksaa. Velka voi syntyä monella eri tavalla esimerkiksi perustamalla vahingonkorvaus-, vero- tai elatusvelvollisuuteen. Sopimukseen tai vahingonkorvaukseen perustuva velkaantuminen vaatii aiheutuakseen ihmisen omia toimia. Vahingonkorvausvelvollisuus voi perustua joko sopimusrikkomukseen tai tuottamukseen. Tuottamuksella tarkoitetaan vahingonaiheuttamista ulkopuoliselle tahallisella tai huolimattomalla teolla tai laiminlyönnillä. Vahinkoa kärsineen on pääsääntöisesti osoitettava vahingon aiheuttajan toimineen tahallisesti tai huolimattomasti. Vahingonkorvausta voidaan sopia, mutta ei kuitenkaan silloin jos vahinko on aiheutettu tahallisella rikoksella. (www.kuluttajaliitto.fi 2013b)

Jos laskua ei pysty maksamaan, tulee tästä kertoa heti laskun lähettäjälle ja neuvotella uudesta maksuaikataulusta (www.kuluttajavirasto.fi 2014). Lisäksi velkojalle kannattaa ilmoittaa, jos velan maksamisen viivästymiselle on elämäntilanteen muuttumiseen liittyviä syitä (sairastuminen, työttömyys, avioero tms.) Velkojan kanssa on mahdollista myös neuvotella koko perinnän ajan ja myös silloin, vaikka asia olisi siirtynyt perintätoimistolle, tuomioistuimeen tai ulosottoon. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Jos laskua ei maksa tai velkojan kanssa ei olla sovittu maksuaikataulusta, lähettää velkoja maksamattomasta laskusta maksumuistutuksen vapaaehtoisen perinnän käytännön mukaisesti. Velkoja saa lähettää ensimmäisen maksullisen muistutuksen aikaisintaan 14 päivän kuluttua laskun eräpäivästä ja toisen maksullisen muistutuksen aikaisintaan 14 päivän kuluttua edellisen muistutuksen lähettämisestä. Kuitenkaan maksumuistutuksesta ei seuraa maksuhäiriömerkintää. Velkojan lähettämästä maksumuistutuksesta tulee lisää maksettavaa jokaisesta muistutuksesta. Laskun ollessa velkojan maksumuistutuksen tai -muistutusten jälkeen vielä maksamatta, voi velkoja halutessaan siirtää perinnän ammattimaiselle perintätaholle kuten perintätoimistolle, joka jatkaa perimistä lähettämällä maksuvaatimuksen velalliselle. Vasta kun edellisen maksumuistutuksen tai -vaatimuksen lähettämisestä on kulunut vähintään 14 päivää saadaan maksuvaatimuksesta vaatia perintäkuluja. Enintään kahdesta maksuvaatimuksesta saa yleensä vaatia perintäkuluja. Useammasta kuin kahdesta maksuvaatimuksesta saa kuluja vaatia vain, jos lähettämiseen on ollut erityistä aihetta ja maksuvaatimuksessa eritellään perintätoimet ja kerrotaan lähettämisen erityinen syy. Maksuvaatimuksesta ei seuraa vielä maksuhäiriömerkintää. (www.kuluttajavirasto.fi 2014)

Maksuvaatimuksessa on mainittava ainakin:

- velkojan sekä perintätoimiston nimi ja osoite
- saatavan peruste (lasku tai sopimus, johon velka perustuu)
- saatavan pääoma, korko, viivästyskorko ja perintäkulut eriteltyinä sekä vaadittu kokonaissumma
- kenelle, miten ja milloin saatava on maksettava
- tieto mahdollisuudesta esittää huomautuksia velan määrästä tai perusteista sekä kenelle ja missä ajassa huomautukset on esitettävä

Lain mukaan normaalisti voidaan lähettää enintään kaks maksuvaatimusta. Maksuvaatimuksen ohella perintätoimisto voi yrittää ottaa velalliseen yhteyttä puhelimitse. Lisäksi perintä-

toiminnassa on noudatettava hyvää perintätapaa. Lain mukaan velallisella on milloin tahansa oikeus vaatia keskeyttämään saatavan vapaaehtoinen perintä välttääkseen perintäkuluja kertymistä. Tällöin perintätoimistolla on mahdollista jatkaa käräjäoikeudessa perintää.

(www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

3.3 Oikeudellinen perintä ja ulosotto

Jos velkaa ei saada perittyä vapaaehtoisesti velalliselta, voidaan velka periä oikeudellisesti. Oikeudellinen perintä sisältää tavallisesti oikeudenkäynnin ja ulosoton. Tuomiolla velasta tulee ulosottokelpoinen. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Kuitenkin, jos velallinen ei maksa laskua maksuvaatimuksen tai -vaatimusten jälkeen, eikä maksusuunnitelmasta ole sovittu, voi velkoja tai perintätoimisto viedä asian oikeuteen saadakseen tuomion, jonka nojalla voidaan velkaa periä viranomaistoimin. Ilman edeltäviä vapaaehtoisen perinnän menettelyitä on myös mahdollista nostaa velkomuskanne. Kuitenkin, jos saatava on annettu ammattimaiselle perijälle perittäväksi, on sen lähetettävä kirjallinen maksuvaatimus ennen velkomuskanteen nostamista tuomioistuimessa. Kun velallinen saa tuomioistuimelta velkojan tekemän haastehakemuksen, voi velallinen reagoida haastehakemukseen eri tavoilla. Velallinen voi olla reagoimatta haastehakemukseen, jolloin tuomioistuin määrää velan maksettavaksi kerralla. Velallinen voi myös riitauttaa asian, jos hän katsoo vaatimuksen olevan perusteeton tai epäselvä esimerkiksi määrä on väärä tai hän ei ole vastuussa velasta. Tällöin asiaa käsitellään tuomioistuimessa riita-asiana, mutta edellytyksenä tähän on velallisen esittämät perustellut asiaan vaikuttavat väitteet. Lisäksi velallinen voi edelleen neuvotella velkojan tai asiaa hoitavan perintätoimiston kanssa maksusuunnitelmasta. Kuitenkin tässä vaiheessa velalliselle merkitään tietoihin maksuhäiriömerkintä poikkeuksena ellei hän maksa velkaa kokonaisuudessaan haastehakemus- ja oikeudenkäyntikuluneen.

(www.kuluttajavirasto.fi 2014) Maksuhäiriömerkintä voi vaikeuttaa erityisesti vapaaehtoisten vakuutusten saamista tai kaikki vakuutusyhtiöt eivät myönnä niitä, jos henkilöllä on maksuhäiriömerkintä (www.kuluttajaliitto.fi 2014a).

Riitaisessa saatavassa oikeudenkäynti on pidempi ja huomattavasti kalliimpi verrattuna riidattomaan saatavan oikeudenkäyntiin. Velallisen omat oikeudenkäyntikulut saattavat olla tuhansia euroja. Lisäksi, jos velallinen häviää oikeusjutun, joutuu hän maksamaan velkojan oikeudenkäyntikulut, jotka ovat samaa suuruusluokkaa. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Käräjäoikeuden lisäksi oikeudelliseen perintään kuuluu ulosotto. Ulosotto on velan perimistä pakolla. Jos velallinen ei noudata vapaaehtoisesti tuomioistuimen antamaa tuomiota, se pannaan täytäntöön ulosotossa. Lisäksi, jos velallinen ei pysty maksamaan saatavia vapaaehtoisesti, joudutaan tässä tapauksessa käyttämään ulosmittausta. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c) Sen jälkeen, kun tuomioistuin antaa velkomustuomion, saa velallinen maksuhäiriömerkinnän. Lisäksi velkaa voidaan nyt alkaa periä ulosotossa, jossa tuloja ja omaisuutta mitataan niin paljon, että velka tulee maksetuksi. Ulosottoperintä tehdään palkasta tai omaisuudesta. Kuitenkaan koko palkkaa ei voida ulosmitata, eikä myöskään sosiaalietuuksia kuten sosiaaliturkea. Velkaa voidaan ulosmitata suoraan siis palkasta, eläkkeestä tai elinkeinotulosta taikka myydä ulosmitattua omaisuutta. Tavallisimmin ulosmittaus tehdään palkasta, eläkkeestä, työttömyyskorvauksesta tai muusta toistuvasta tulosta. Kuitenkaan sosiaaliavustukset (lapsilisät tai asumistuki) eivät ole ulosottokelpoisia. Toinen tavallinen ulosmittauskohde on veronpalautus. Velallisen ja hänen perheensä toimeentuloa varten ulosmittaamatta jätetään aina suojaosuus. Laskettaessa suojaosuutta otetaan huomioon velallisen elatuksen varassa oleva avio- ja avopuoliso ja samassa taloudessa asuvat omat ja puolison alaikäiset lapset. Jos palkan tai muun tulon suuruus on enintään kaksi kertaa suojaosuus, ulosmitataan suojaosuuden ylittävistä palkasta kaksi kolmasosaa. Jos palkka on enemmän kuin kaksi kertaa suojaosuus, ulosmitataan kolmannes koko palkasta. Jos palkka on suurempi kuin neljä kertaa suojaosuus, tehdään asteikkoulosmittaus. Asteikkoulosmittauksessa voidaan ulosmitata tuloista riippuen jopa puolet palkasta. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Velallinen saa perimiskirjeen ulosottomieheltä, kun velkoja on siirtänyt velan ulosottoperintään. Tässä vaiheessa velallinen voi ottaa yhteyttä ulosottomieheen ja yrittää sopia maksusuunnitelmasta. (www.kuluttajaliitto.fi 2014a) Maksusuunnitelman edellytykset ulosottomies harkitsee aina tapauskohtaisesti (www.oikeus.fi. 2014b). Velallinen saa ulosottomieheltä vireilletuloilmoituksen, jossa on saatavaa koskevat tiedot ja asiaa hoitavan avustavan ulosottomiehen yhteystiedot. Vireilletuloilmoituksessa voi olla myös yhteydenottokehotus ja ennakoilmoitus tulevasta ulosmittauksesta. Vireilletuloilmoituksen lisäksi velalliselle lähetetään yleensä maksukehotus, jonka pyrkimyksenä on saada velallinen maksamaan saatava vapaaehtoisesti. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c) Käytettäviä perintäkeinoja ulosotossa ovat maksukehotuksen lähettäminen sekä palkan, eläkkeen tai muun toistuvan tulon ja omaisuuden ulosmittaus. Velkoja voi halutessaan rajoittaa ulosottotoimia pyytämällä suppeaa ulosottoa. Tällöin ulosottotoimet rajoittuvat palkan, eläkkeen tai muun sellaisen tulon, saatavan tai omaisuuden

ulosmittaukseen, jossa ulosmittauksen kohdetta ei tarvitse muuttaa rahaksi. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Ulosotossa voidaan tehdä tarvittaessa lievennyksiä. Esimerkiksi, jos velallinen on ollut työttömänä pitkään, voidaan palkan ulosmittausta lykätä enintään neljällä kuukaudella. Lisäksi ulosmittauksesta voidaan myöntää myös vapaakuukausia, jos palkan tai muun tulos ulosmittaus on kestänyt yhtäjaksoisesti tai lähes yhtäjaksoisesti vuoden. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c)

Jos velallisella ei ole ulosmittauskelpoista tuloa eikä omaisuutta, ulosottomies toteaa velallisen varattomaksi ja asia palautetaan velkojalle. Velkoja voi lähettää saatavansa uudelleen ulosottoon. Velallisen toteamisesta varattomaksi tulee velalliselle merkintä luottotietoihin. (www.kuluttajaliitto.fi 2014c) Velkojan on huolehdittava velan vanhentumisen katkaisemisesta vähintään viiden vuoden välein. Tällöin velkoja lähettää velan uudestaan ulosottoon ennenkuin viisi vuotta on kulunut edellisestä velallisen varattomaksi toteamisesta/varattomuusesteestä. (www.takuu-saatio.fi 2014)

Lisäksi lainsäädännössä on säädetty täytäntöönpanokelpoisuuden määräajasta ja saatavan lopullisesta vanhentumisesta. Ulosottokaareissa säädetään täytäntöönpanokelpoisuuden määräajasta ja saatavan lopullisesta vanhentumisesta. Ulosottoeruste esimerkiksi käräjäoikeuden tuomio tai yksipuolinen tuomio, jossa luonnolliselle henkilölle on asetettu maksuvelvoite, on täytäntöönpanokelpoinen 15 vuoden ajan. Puolestaan määräaika on 20 vuotta, jos ulosottoerusteessa tarkoitettu velkoja on luonnollinen henkilö tai jos korvaussaatava perustuu rikokseen, josta velallinen on tuomittu vankeuteen tai yhdyskuntapalveluun. Tällöin ulosottoerusteen määräaika lasketaan siitä, kun yksipuolinen tuomio taikka lainvoimaiseksi tullut tuomio tai muu lopullinen ulosottoeruste on annettu. Lisäksi vuoden 2008 alusta voimaan tulleen ulosottokaaren mukaan määräajan umpeutuminen tarkoittaa myös saatavan lopullista vanhentumista. Mikäli ennen määräajan päättymistä saatava on ulosmitattu jostain omaisuudesta, voidaan saatavaa periä vielä tästä kyseisestä omaisuudesta, ei kuitenkaan palkasta, eläkkeestä tai muusta toistuvaistulosta. (www.oikeus.fi 2014a)

Kuitenkin ulosottokaaren mukaisesta täytäntöönpanon määräaikaisuudesta ja saatavan lopullisesta vanhentumisesta on pidettävä erillään velan vanhentumisesta annetun lain (vanhentumislaki) mukainen velan vanhentuminen. Tämä vanhentumislaki säätelee yleistä velan vanhentumista ja niihin liittyviä vanhentumisaikoja sekä vanhentumisen katkaisemista. Yleinen

vanhentumisaika on 3 vuotta eräpäivästä. Sen jälkeen kun velasta on annettu lainvoimaiseksi tullut tuomio tai esimerkiksi yksipuolinen tuomio, on vanhentumisaika viisi vuotta tuomion antamisesta. Velan vanhentumisen katkaisemisesta alkaa kulua uusi, entisen pituinen vanhentumisaika. Vanhentuminen voidaan katkaista vapaamuotoisesti ja viranomaistoimin. Asian vireilletulo ulosotossa katkaisee velan vanhentumisen ja uusi entisen pituinen vanhentumisaika alkaa kun ulosoton vireilläolo päättyy. Täytäntöönpanon määräaikaisuus asettaa kuitenkin ehdottoman rajan sille, kuinka kauan saatavaa voidaan periä ulosotossa ja milloin saatava lopullisesti vanhentuu. (www.oikeus.fi 2014a)

Täytäntöönpanokelpoisuuden määräajan päättymisen jälkeen saatava on vanhentunut lopullisesti, eikä sitä voida velkoa enää millään muullakaan tavalla. Näin ollen saatavaa ei voida periä enää esimerkiksi perintätoimiston toimesta eikä sitä voida enää vanhentumisen jälkeen periä kuolinpesän omaisuudesta. Tätä määräaikaa ei voida katkaista. Kuitenkin velkojalla on oikeus nostaa tuomioistuimessa kanne velallista vastaan ja vaatia ulosottoperusteen määräajan jatkamista. Tuomioistuin voi määrätä määräajan jatkumaan 10 vuotta laskettuna alkuperäisen määräajan päättymisestä, jos velallinen on olennaisesti vaikeuttanut velkojan maksusaantia siten, että hän on esimerkiksi katkenyt tai lahjoittanut omaisuuttaan, salannut tietoja tai antanut vääriä tietoja taloudellisesta asemastaan. Tällainen kanne velkojan on nostettava viimeistään kahden vuoden kuluttua alkuperäisen määräajan päättymisestä. (www.oikeus.fi 2014a)

4 EMPIRIA

4.1 Aineiston kuvaus

Tutkimuksen empiriaosuuden aineisto koostuu sähköpostitse toteutetusta kyselystä ja siitä saaduista vastauksista. Tutkimuksen empiriaa varten laadittiin 39 kysymystä sisältävä lomakekysely, jossa kysymykset pyrittiin laatimaan mahdollisimman hyvin palvelemaan tutkimuksen aihetta. Kyselyssä esitetyt kysymykset on jaettu seitsemän asiakokonaisuuden alle:

1. Vastaajien taustatiedot (kysymykset 1-6)
2. Liikennevakuuttaminen ja -vahingot yleisesti (kysymykset 7-12)
3. Yhtiöiden välinen tiedonjako (kysymykset 13-17)
4. Rattijuopot - varautuminen ennalta ja liikennevahinkojen tiedot (kysymykset 18-24)
5. Vakuutusyhtiön takautumisoikeus käytännössä (kysymykset 25-29)
6. Takaisinperintäprosessi - käytäntö, tehokkuus ja kehittäminen (kysymykset 30-36)
7. Takaisinperinnän ja rattijuopumusten tulevaisuus (kysymykset 37-39)

Kyselyyn valituille 40 henkilölle lähetettiin sähköpostitse osallistumispyyntöviesti ja linkki itse kyselyyn. Tämän valitun 40 henkilön joukossa oli vakuutusyhtiöissä eri työasemassa ja -tehtävissä työskenteleviä henkilöitä sekä perintätoimistossa työskenteleviä henkilöitä. Kyselyyn vastasi lopulta 20 henkilöä, joten vastausprosentiksi saatiin noin 50 prosenttia. Enemmistö vastaajista oli vakuutusyhtiöissä työskenteleviä henkilöitä. Kuitenkaan tässä tutkimuksessa tarkoitus ei ole yleistää kyselyssä saatuja vastauksia, eikä se ole mahdollistakaan näin pienellä otoksella. Kyselystä saaduilla vastauksilla tullaan enemmänkin kuvailemaan ja kertomaan tutkittua aihetta eli vakuutusyhtiöiden takaisinperintää rattijuopoilta näiden aiheuttamista henkilöliikennevahingoista ja sen onnistuneisuutta.

Kuvaajia tarkastellessa huomaa eri kysymyksiin vastaajamäärien vaihtelevan 19-21 vastaajan välillä. Kyselyn toimivuutta testattiin omalla "testivastaajan" avulla, mikä selittää vastaajien lukumäärän nousun 21:een vastaajaan joissakin muutamassa kysymyksessä. Muu 1-2 vastaajan tämä heitto kuvaajissa 19-20 vastaajan välillä selittyy sillä, että jotkut vastaajista on jättänyt joihinkin kysymyksiin vastaamatta. Kyselyn olisi pitänyt estää vastaajia pääsemättä seuraavaan kysymykseen, jos ei ollut vastannut edelliseen kysymykseen. Tässä on tullut ilmeisesti virhe kyselyssä. Selitys vastaajan johonkin kysymykseen vastaamatta jättämiseen voi

olla se, ettei vastaaja ole huomannut valita viimeisintä vastausvaihtoehtoa "En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan" tai sitten johonkin kysymykseen ei ole haluttu vastata mitään vaihtoehtoa ja on ollut helpompi hypätä kysymys yli. Kuitenkaan tämä 1-2 vastaajan virhemarginaali joiden kysymysten kohdalla ei ole merkittävä asia tulosten tarkastelussa. Kuitenkin suurempaa osaa kuvaajia tarkastellessa huomaa, että enemmistöön kysymyksiin on vastannut koko 20 vastaajan joukko. Näin ollen vastaajien mielipiteistä voi vetää hyvät johtopäätökset, koska 19-20 vastaajan vastauksista saadaan jo hyvä yleiskuva. Vähäinen virhemarginaali on huomattu ennen tutkimustulosten analysointia ja se on myös huomioitu itse tutkimustulosten analysoinnissa. Lisäksi kuten aikaisemmassa kappaleessa on tullut mainituksi, muutenkaan tällä tutkimuksella ei voida tai ei ole tarkoitus yleistää tutkimustuloksia vastaamaan yleistä mielipidettä tai laajempaa joukkoa. Tutkimuksessa keskitytään havainnollistamaan kyselystä vastaajilta saaduilla vastauksilla vakuutusyhtiöiden takaisinperintää rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista ja takaisinperinnän onnistuneisuutta käytännössä.

4.2 Aineiston keruu ja käsittely

Tutkimusmenetelmänä on käytetty kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään kuuluvaa lomakekyselyä. Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen tavoitteena on selvittää lukumääriä ja prosenttiosuuksia. Toteutuakseen kvantitatiivinen tutkimus tarvitsee riittävän suuren ja edustavan otoksen tutkittavasta ilmiöstä. Yleisesti aineiston keruuseen käytetään vakioituja tutkimuslomakkeita, joissa vastausvaihtoehdot ovat annettu valmiina. Lisäksi asioita kuvataan numeerisesti ja tuloksia voidaan esittää taulukoin tai kuvion. Tuloksia, joita aineistosta on saatu, pyritään yleistämään tutkittujen havaintoyksiköiden lisäksi laajempaa joukkoon, jos se vain on mahdollista. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 16) Aineistoa voidaan analysoida muun muassa tunnuslukujen, ristiintaulukoinnin ja/tai korrelaatiokertoimen avulla. Tunnusluvuista voidaan tarkastella esimerkiksi keskiarvoja. Ristiintaulukoinnilla pyritään esittämään riippuvuutta kahden luokitellun muuttujan välillä ja puolestaan korrelaatiokertoimella esitetään luokiteltujen muuttujien vaikutusta toisiinsa. (Vilka 2007, 118)

Tutkielman lomakekyselyn tulosten analysoinnissa ei tulla käyttämään ristiintaulukointia tai korrelaatiokertoimia, koska nämä olisivat antaneet vain vähän lisäarvoa tutkittavaan ilmiöön. Taustamuuttujien antamissa vastauksissa voidaan nähdä painottumista tiettyihin luokkiin, esimerkiksi vertailemalla saatuja prosenttiosuuksia keskenään. Tämä voidaan ilman tausta-

muuttujien ja muiden muuttujien antamien vastausten välistä ristiintaulukointiakin ottaa huomioon muita muuttujia analysoitaessa.

Tutkielmassa on käytetty empiirisen aineiston keruussa kyselyä, jossa kysymykset on vakioitu, jolloin kaikilta vastaajilta samat kysymykset kysytään samassa järjestyksessä ja samalla tavalla. Lomakekyselyä on hyvä käyttää ilmiön tutkimiseen, jossa tarkastellaan henkilöä ja tämän mielipiteitä, ominaisuuksia ja/tai käyttäytymistä. (Vilka 2007, 28) Perustutkimustyyppinä ja yleisesti käytettynä voidaan empiirisessä tutkimuksessa pitää kuvailevaa eli deskriptiivistä tutkimusta, jossa etsitään vastauksia kysymyksiin mikä, kuka, millainen, missä ja/tai milloin. Kuvailevaa tutkimusta tehtäessä on tärkeää, että tarvittavan laajasta aineistosta saatavat tulokset ovat luotettavia, tarkkoja ja yleistettäviä. Lisäksi kuvailevassa tutkimuksessa voidaan tarkasti kuvailla ilmiön keskeiset piirteet ja merkitykset. (Vilka 2007, 20). Muita tutkimusmuotoja ovat muun muassa kartoittava tai selittävä eli kausaalinen tutkimus. Kartoittavalla tutkimuksella pyritään pääasiassa vain etsimään tekijöitä, jotka selittävät tutkittavaa ilmiötä ja selventävät ongelmaa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007) Kartoittamalla myös voidaan yrittää etsiä uusia näkökulmia tutkittavaan ilmiöön. Puolestaan selittävä tutkimus kuvaa ilmiöiden välisiä syy- ja seuraussuhteita. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 15). Itse tutkielmassa pääasiassa tullaan kuvailevan tutkimuksen mukaisesti kysymyksistä saatujen tulosten kautta esittämään tutkittavaa ilmiötä. Lisäksi jossakin määrin tutkimuksesta voidaan myös havaita kartoittavan tutkimuksen mukaisesti ilmiötä selittäviä tekijöitä.

4.3 Keskeiset tulokset

Kyselyssä kysyttiin taustatietoina vastaajien sukupuolta, ikää, organisaation tyyppiä, asemaa organisaatiossa ja työkokemusta. Kyselyyn vastanneista 19 henkilöä on halunnut kertoa sukupuolensa taustatietoja kysyttäessä. Vastaajista 73,68 % (14 henkilöä) on ollut naisia ja miehiä on ollut 26,32 % (5 henkilöä). Kyselyyn vastanneista 75 % (15 henkilöä) on ollut iältään 35-54 vuoden ikäisiä. Vastaajista 20 % (4 henkilöä) on ollut 55+ vuoden ikäisiä ja vastaajista 5% (1 henkilö) on ollut iältään 25-34 vuoden ikäinen. Vastaajista kukaan ei ole ollut 18-24 vuoden ikäisiä. Kyselyyn vastanneista 95% (19 henkilöä) työskentelee vakuutusyhtiössä ja 5% (1 henkilö) työskentelee muussa organisaatiossa kuin vakuutusyhtiö, rahoitusala tai julkinen sektori. Tämä muu on todennäköisesti organisaatio tyypiltään perintätoimisto, koska kysely lähetettiin henkilöille, jotka olivat joko töissä vakuutusyhtiössä tai perintätoimistossa. Lisäksi vastaajista 40 % (8 henkilöä) työskentelee ylempänä toimihenkilönä, vastaajista 35 % (7 hen-

kilöä) työskentelee toimihenkilönä, vastaajista 15 % (3 henkilöä) työskentelee johtavassa asemassa ja vastaajista 10% (2 henkilöä) työskentelee työntekijänä. Tarkemmin työkuvaan liittyen kyselyn vastaajista 50% (10 henkilöä) työskentelee esimiehenä, vastaajista 25% (5 henkilöä) työskentelee asiantuntijana, vastaajista 15% (3 henkilöä) työskentelee muussa tehtävässä kuin esimiehenä, asiantuntijana tai korvauskäsittelijänä ja vastaajista 10% (2 henkilöä) työskentelee korvauskäsittelijänä. Yksi muu-vaihtoehtoinen vastanneista vastaajista oli täyttänyt avoimen kohdan ja ilmoittanut työskentelevänsä regressikäsittelijänä. Näin ollen tutkimukseen on hyvin saatu vastaajiksi eri työtehtävissä työskenteleviä henkilöitä. Työkokemusta vastaajista 40 % (8 henkilöllä) on yli 20 vuotta, vastaajista 25 % (5 henkilöllä) on työkokemusta 15-20 vuotta, vastaajista 20% (4 henkilöllä) on työkokemusta 10-15 vuotta ja vastaajista 15% (3 henkilöllä) on työkokemusta 5-10 vuotta. Kenenkään vastaajan työkokemus ei ole ollut alle 5 vuotta. Näin ollen voidaan olettaa vastaajilla olevan vankka tietämys ja kokemus rattijuoppojen aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista ja niiden takaisinperinnästä useammalta vuodelta tai vuosikymmeneltä. Lisäksi voisi olettaa, että vastaajilla on kokemusta siitä, minkälainen vahinkokehitys on ollut eri vuosina ja miten takaisinperintä on onnistunut tai miten sitä on kehitetty vuosien saatossa.

4.3.1 Liikennevakuuttaminen ja -vahingot yleisesti

Kysyttäessä, kuinka kannattavaa vastaajien mielestä liikennevakuutus on, kyselyn vastaajista 10,53 % (2 henkilöä) pitää liikennevakuuttamista hyvin kannattavana ja vastaajista 52,63% (10 henkilöä) pitää liikennevakuuttamista kannattavana. Puolestaan vastaajista 5,26 % (1 henkilö) pitää liikennevakuuttamista huonosti kannattavana ja vastaajista 5,26% (1 henkilö) pitää liikennevakuuttamista tappiollisena. Lisäksi huomioitavaa on, että vastaajista 26,32 % (5 henkilöä) vastasi liikennevakuuttamisen kannattavuuteen, että ei osaa sanoa tai kysymys ei liity hänen organisaation toimintaan. Tämä ehkä voi kertoa siitä, että vakuutusyhtiölle lakisääteisesti pakollisen myönnettävän liikennevakuutuksen ei ajatella olevan kannattavaa tai tappiollista, koska se on suurimmassa osassa tapauksia myönnettävä sitä hakevalle. Kuitenkin muutama vastaajista näkee liikennevakuutuksen joko huonosti kannattavana tai jopa tappiollisena vakuutusyhtiölle. Tässä kyse voi olla mahdollisesti siitä, että yhtiöllä on ollut käsittelyssä rattijuoppojen aiheuttamia liikenteen henkilövahinkoja ja nämä ovat voineet aiheuttaa enemmän korvausmenoja vakuutusyhtiölle maksettavaksi kuin mitä itse liikennevakuutuksesta vakuutusyhtiö saa vakuutusmaksuja. Kuitenkin enemmistön n. 63,16 % mielestä liikennevakuutus on kannattavaa ellei jopa hyvin kannattavaa.

Kysyttäessä, tuleeko liikennevakuutus myöntää jokaiselle hakijalle taustoista riippumatta, vastaajista 60% (12 henkilön) mielestä liikennevakuutus tulee myöntää jokaiselle sitä hakevalle ja vastaajista 30% (6 henkilön) mielestä ei tule myöntää. Vastaajista 10 % (2 henkilöä) on vastannut ei osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Kysymyksellä on enemmänkin haluttu tietää vastaajien mielipide lakisääteisen liikennevakuutuksen myöntämisestä kaikille taustoista riippumatta. Liikennevakuutus on lakisääteisesti pakko ottaa ja puolestaan vakuutusyhtiön on lain mukaan myönnettävä liikennevakuutus sitä hakevalle. Kuitenkin vastaajista 10 % on sitä mieltä, että liikennevakuutusta ei tulisi myöntää kaikille, vaan tulisi ottaa enemmän huomioon liikennevakuutusta myöntäessä hakijoiden taustat. Osa vastaajista muistuttaa liikennevakuutuksen olevan vakuutusyhtiölle lakisääteinen vakuutus, jonka yhtiön on myönnettävä kaikille sitä hakeville hakijoille. Kuitenkin vastaajien avoimista vastauksista voidaan päätellä, että vastaajien mielestä löytyisi monia syitä olla myöntämättä liikennevakuutusta, jos tämä olisi mahdollista. Vastaajien mielestä liikennevakuutus voitaisiin olla myöntämättä, jos hakijalla on toistuvia rattijuopumuksia ja liikennerikoksia tai maksujen laiminlyöntejä, luotto- ja maksuhäiriömerkintöjä, poikkeava riskikäyttäytyminen jne. Vakuutusmaksun maksamista etukäteen voidaan edellyttää luotto- ja maksuhäiriöisellä hakijalla. Yksi vastaajista ehdottaa, että liikennevakuutus voisi olla huomattavasti kalliimpi ns. riskiprofilin hakijoille (esim. paljon aikaisempia vahinkoja, avoimia vakuutusmaksuja, päihteiden käyttöä yms.). Mutta samainen vastaaja toteaa, että toisaalta liikennevakuutuksen myöntämisellä ei juurikaan voida vaikuttaa riskikäyttäytymiseen liikenteessä.

Tällä hetkellä vakuutusmaksuun voidaan käyttää maksuperusteina muun muassa vakuutus- ja vahinkohistoriaa/bonusta tai maksutapaa. Mutta maksuperusteina vakuutusmaksun suuruuteen ei voida käyttää sitä, jos hakijalla on ollut paljon päihteiden käyttöä ja/tai rattijuopumushistoriaa/tuomioita, mikä tulevaisuudessa voisi tulla yhdeksi maksuperusteeksi. Kuitenkin, jos hakija on aiheuttanut aikaisemmin vahinkoja liikenteessä esim. rattijuopumuksella aiheutettuja liikenteen henkilövahinkoja, niin nämä vahingot vahinkohistorian/bonuksen kautta kyllä voivat vaikuttaa liikennevakuutusta myönnettäessä vakuutusmaksuun suuruuteen. Eri asia sitten on, kuinka paljon liikennevakuutuksen myöntämiselle/myöntämättä jättämisellä tai vakuutusmaksun suuruudella voitaisiin vaikuttaa tai vähentää rattijuoppoutta tai rattijuoppojen aiheuttamia liikenteen henkilövahinkoja. Vaikka rattijuopoilta ei myönnettäisi liikennevakuu-

tusta, niin nämä voivat silti ajaa vakuuttamattomilla ajoneuvoilla. Lisäksi lakisääteisen liikennevakuutuksen tarkoituksena on korvata kolmannelle osapuolelle tämän kärsimät vahingot.

Kysyttäessä tulisiko liikennevakuutusta myönnettäessä tehdä hakijoiden luokittelua - vakuutuksen epääminen ja menettelyn laillisuus on vastaus saatu 19 vastaajalta eli joku vastaajista on halunnut jättää vastaamatta tähän kysymykseen. Vastaajista 42,11 % (8 henkilön) mielestä tulisi tehdä hakijoiden luokittelua liikennevakuutusta myönnettäessä ja vastaajista 36,04 % (7 henkilön) mielestä ei tulisi tehdä luokittelua. Vastaajista 21,05 % (4 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Vakuutusyhtiöllä on oikeastaan aika vähäiset mahdollisuudet tehdä hakijoiden luokittelua siinä mielessä, että voisi olla myöntämättä hakijalle lakisääteistä liikennevakuutusta. Laki velvoittaa vakuutusyhtiön myöntämään liikennevakuutuksen sitä hakevalle. Avoimissa vastauksissa vastaajat ovat kommentoineet puolesta ja vastaan ajatusta siitä, että jos olisi mahdollista evätä lakisääteinen liikennevakuutus. Vaikka vastaajista enemmistön mielestä liikennevakuutusta myönnettäessä pitäisi saada tehdä hakijoiden luokittelu ja saada evätä liikennevakuutus luokittelun perusteella, voidaan nähdä avoimissa vastauksissa vastaajien tuovan esiin liikennevakuutuksen epäämisen mahdollisia seuraamuksia. Vastaajien mielestä, jos liikennerikoksiin tai rattijuoppouteen syyllistyneiltä henkilöiltä evättäisiin liikennevakuutus, voi tämä ohjata henkilöitä käyttämään vakuuttamattomia ajoneuvoja. Tällöin kuitenkin vakuuttamattomalla ajoneuvolla aiheutetut liikenteen henkilövahingot on korvattava jotain kautta. Yhden vastaajan mielestä liikennevakuutuksen epäämisellä ei välttämättä pystytä muuttamaan rattijuoppojen liikennekäyttäytymistä, mutta esimerkiksi alkolukot soveltuvat tähän tarkoitukseen paremmin. Tämä mielipide tukee teoriaosassa mainittua Trafim 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsausta alkolukkojen käytöstä parempana keinona ennalta ehkäistä ja torjua rattijuopumusta kuin määrätä rattijuoppo ajokieltoon. Alkolukkojen käytön laajentaminen sekä rattijuopumukseen syyllistyneille että ennaltaehkäisevänä toimena on asetettu useaan kertaan kansalliseksi tavoitteeksi, mutta kokonaisuus ei ole edennyt suunnitelmien mukaisesti.

Kysyttäessä voidaanko hakijoita luokitella (adverse selection) ja kieltäytyä vakuutuksen myöntämisestä vastaajista 45 % (9 henkilöä) vastasi, ettei tällaista luokittelua voida tehdä ja kieltäytyä vakuutuksen myöntämisestä. Vastaajista 25 % (5 henkilöä) vastasi, että hakijoiden luokittelua voidaan tehdä osittain ja vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi, että luokittelua voidaan tehdä. Puolestaan vastaajista 20% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin, miltä osin tällaista luokittelua voidaan

tehdä ja kieltäytyä vakuutuksen myöntämisestä. Yhden vastaajan mukaan vapaaehtoisten vakuutusten osalta on mahdollista kieltäytyä myöntämästä vakuutuksista, missä poikkeava vahinkokäyttäytyminen, maksuhäiriöt ja väärinkäytökset/petokset saattavat johtaa tällaiseen tilanteeseen. Vastaajan mukaan sen sijaan liikennevakuutusta ei voida evätä samoilla periaatteilla sen lakisäteisyyden vuoksi. Toisen vastaajan mukaan liikennevakuutus on myönnettävä, mutta maksu voidaan vaatia käteisenä. Lisäksi yhden vastaajan mukaan Suomen liikennevakuutuksen perusteella näin ei voida tehdä ja vakuutuksen epäämisen tosiasiallinen vaikutus liikennevahinkojen ehkäisemisessä jäisi todennäköisesti pieneksi.

Vastaajat eivät näe lakisäteisen liikennevakuutuksen epäämisellä paljoa vaikutusta liikennevahinkojen ehkäisemisessä. Kuitenkin joissakin tapauksissa hakija voi joutua valitsemaan toisen vakuutusyhtiön, jos ensimmäinen vakuutusyhtiö ei voi myöntää hakijalle vapaaehtoisia vakuutuksia. Tällöin voisi ajatella vakuutusyhtiön tekevän omaa ennalta varautumista esimerkiksi hakijasta selvinneiden vahinkotietojen tai mahdollisten aiempien rattijuopumustapauksen perusteella. Kuitenkaan hakija ei välttämättä vaihda yhtiötä, vaikka hän ei saisi ensin valitsemastaan vakuutusyhtiöstä kuin liikennevakuutuksen. Lisäksi maksuhäiriöinen hakija saattaa vaihtaa vakuutusyhtiötä toiseen, jos hän kokee ensimmäisenä valitsemansa vakuutusyhtiön esimerkiksi vakuutusmaksun vaatimisen ennakoon tai ennakkomaksun vaatimisen käteisenä epämiellyttävänä.

4.3.2 Yhtiöiden välinen tiedonjako

Kysyttäessä jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään vahinkotietoja on vastaajista 50% (10 henkilöä) vastannut vahinkotietoja jaettavan osittain. Vastaajista 30% (6 henkilöä) vastasi eri organisaatioiden jakavan keskenään vahinkotietoja ja vastaajista 10% (2 henkilön) mukaan tällaista vahinkotietojen jakamista ei tehdä. Puolestaan vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä vastaajista kysyttiin, miltä osin eri organisaatiot jakavat keskenään vahinkotietoja. Yksi vastaajista on vastannut, että vakuutusyhtiöiden on tärkeää pystyä jakamaan keskenään vahinkotietoja lain sallimin edellytyksin yhteisen vahinkorekisterin kautta. Vastaajan mukaan näin pystytään estämään muassa väärinkäytökset vakuutuksissa ja korvausten hakemisessa sekä selvittämään regressit, syyllisyyden selvittäminen ja vastuunjako.

Kysyttäessä jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään perintätietoja vastaajista 55 % (11 henkilöä) vastasi, ettei perintätietoja jaeta. Vastaajista 5% (1 henkilö) vastasi, että perintätietoja jaetaan vain osittain. Puolestaan vastaajista 40% (8 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan . Avoimessa kysymyksessä kysyttiin, miltä osin perintätietoja jaetaan. Yksi vastaajista vastasi, että tietysti tietoja jaetaan perintätoimiston kanssa, joka hoitaa varsinaisen perinnän useissa tapauksissa.

Tästä voidaan päätellä, että vakuutusyhtiö on joltakin osin tai tämän vastaajan vastauksessa useissa tapauksissa ulkoistanut takaisinperintänsä perintätoimistolle. Vakuutusyhtiön on myös mahdollista hoitaa takaisinperintä kokonaan itse. Lisäksi vakuutusyhtiö voi ulkoistaa takaisinperinnässä pelkästään ulosoton perintätoimiston vastuulle. Kuitenkin keskenään vakuutusyhtiöt saattavat jakaa perintätietoja yhteisen vahinkorekisterin kautta, jos tarvitaan selvittää vakuutusyhtiöiden vastuunjakoa, regressit ja vahingonaiheuttajan syyllisyyttä. Mielenkiintoista tässä on huomata, että vastaajista 55% (11 henkilöä) on vastannut, etteivät vakuutusyhtiöt/muut tahot jaa keskenään perintätietoja. Kuitenkin aikaisemmin kysyttäessä vahinkotietojen jakamisesta yhtenä vastauksena saatiin, että keskinäisissä regresseissä tai syyllisyydenjakotilanteissa yhtiöllä on oikeus vastuunjaon tai regressin toteuttamiseksi antaa tarvittavat tiedot muille yhtiöille. Tai sitten tällä vakuutusyhtiöiden regresseillä ja vastuunjaon tietojen jakamisella tarkoitetaan yhtiöiden keskinäisiä asioita, eikä tämä liity takaisinperintään vahingonaiheuttaneilta rattijuopoilta. Ehkä tähän kysymykseen perintätietojen jakamisesta kielteisen vastauksen valinneet vastaajat ovat ajatelleet itse perintäprosessin tietojen jakamista kuten esimerkiksi kuinka paljon tehdään maksusopimuksia tai kuinka moni takaisinperintä johtaa oikeusteitse ulosottoon.

4.3.3 Rattijuopot - Varautuminen ennalta ja liikennevahinkojen tiedot

Kysyttäessä kuinka usein vahingot ovat uusijoiden tekemiä eli mukana on jälleen törkeä rattijuopumus vastaajista 5% (1 henkilöä) on vastannut vahinkojen olleen hyvin usein uusijoiden tekemiä ja 45% (9 henkilöä) on vastannut vahinkojen olleen usein uusijoiden tekemiä. Vastaajista 15% (3 henkilöä) vastannut vahinkojen olleen harvoin uusijoiden aiheuttamia ja puolestaan vastaajista 35 % (7 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimissa vastauksissa yksi vastaajista on kommentoinut: " Näppituntumalta vastaus on usein, mutta koska tuntuu myös siltä että monesti tällaisen tapauksen jälkeen vaihdetaan vakuutusyhtiötä, on vaikea sanoa mitään varmaa. Emme kuitenkaan pääse katsomaan muiden

yhtiöiden tarkkoja vahinkotietoja... Poliisi-ilmoitusten perusteella kuitenkin noin neljänneksellä kohdalleni sattuneista rattijuopoista kortti on viety jo aiemmin humalassa ajamisen vuoksi." Muuten avoimissa vastauksissa vastaajat ovat kertoneet, ettei uusijoiden aiheuttamista vahingoista ole erikseen mitään tilastoa.

Vastaajista on ollut hyvin usein- tai usein-vastauksen valinnea yhteensä 50% (10 henkilöä), minkä perusteella voidaan vetää johtopäätöstä, että jonkin verran törkeän rattijuopumuksen aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista on uusijoiden aiheuttamia. Tutkimuksen teoriaosassa on VALT:n laatiman alkoraportti, jonka tutkimissa törkeän rattijuopumusrajan ylittäneiden rattijuoppojen aiheuttamista kuolinonnettomuuksista (276 kpl) rattijuopoista 49:llä (19 %) oli yksi aikaisempi rattijuopumus, 57:llä (22 %) 2 tai enemmän aikaisempaa rattijuopumusta ja 149:llä (58 %) ei yhtään aikaisempaa rattijuopumusta.

Kysyttäessä vaikuttaako vahinkohistoria, taustatiedot tai aiempi rattijuopumus vakuutusmaksun suuruuteen (bonusjärjestelmän lisäksi) vastaajista 40% (8 henkilön) mielestä kysymyksessä kysytyillä seikoilla ei ole vaikutusta vakuutusmaksun suuruuteen. Vastaajista 25% (5 henkilön) mielestä näillä seikoilla on vaikutusta vakuutusmaksun suuruuteen. Vastaajista 35% (7 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Korjattakoon kysymyksen sisältöä hieman, että vahinkohistoria on synonyymi bonusjärjestelmälle tai bonusjärjestelmä perustuu vahinkohistoriaan. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin vastaajilta lisätietoja millä keinoin hakijoiden luokittelu (taustatiedot/bonusjärjestelmä, aiempi rattijuopumus) voi vaikuttaa vakuutusmaksun suuruuteen. Yhden vastaajan mielestä bonusjärjestelmä on luotu nimenomaan vahinkohistorialle, mitä enemmän vahingottomia vuosia sitä alhaisempi on vakuutusmaksu. Muut taustatiedot tai esimerkiksi rattijuopumus eivät vaikuta vakuutusmaksun suuruuteen. Toinen vastaajan mielestä järjestelmästä tuskin saataisiin aukotonta, missä aiemmat rattijuopumukset tai runsaat vahingot vaikuttaisivat oman liikennevakuutusmaksun suuruuteen, koska käytännössä monella asiakkaalla, joilla on vahinkohistoriaa, on myös ajoneuvon liikennevakuutus jonkun toisen esimerkiksi vanhempien nimissä.

Vastaajien vastauksista voisi siis päätellä, että paljon vahinkoja ajavalla henkilöllä on suurempi vakuutusmaksu ja puolestaan mitä enemmän vahingottomia vuosia sitä alhaisempi vakuutusmaksu. Mutta muut taustatiedot tai aikaisempi rattijuopumus eivät vaikuta vakuutusmaksun suuruuteen. Kuitenkin, jos henkilö on aikaisemmin aiheuttanut rattijuopumuksellaan liikenteen henkilövahinkoja näkyvät nämä vahingot henkilön vahinkohistoriassa. Kuitenkaan ilman aikaisemmin aiheutettuja vahinkoja/vahinkohistoriaa ei pelkän aikaisemman ratti-

juopumuksen perusteella voida edelleenkin vaikuttaa vakuutusmaksuihin. Lisäksi tässä heittää kysymys siitä, että kuinka usein rattijuoppo vaihtaa liikennevakuutuksensa toiseen vakuutusyhtiöön liikenteen henkilövahingon aiheuttamisensa jälkeen. Tällöin vahinkohistorialla eli ajetuilla vahingoilla ei saada vanhassa vakuutusyhtiössä nostettua rattijuopon tulevia vakuutusmaksuja, jos hän päättääkin vaihtaa yhtiötä. Toisaalta uudessa vahinkoyhtiössä ei välttämättä tiedetä toisessa vahinkoyhtiössä asiakkaalla ollutta vahinkohistoriaa.

Kysyttäessä myönnetäänkö hakijalle liikennevakuutus, jos taustalla on aikaisempi rattijuopumustuomio ja tämän merkitystä liikennevakuutukselle on saatu vastauksia 22 vastaajalta. Tähän voi olla selityksenä, että joku vastaajista tai jotkin vastaajista ovat voineet valita useamman vastausvaihtoehdon tarkoitetun yhden sijasta, mikä ei tietenkään olisi pitänyt olla mahdollista. Tämän kysymyksen kohdalla otetaan huomioon kahden vastaajan virhemarginaali vastausten analysoimisessa. Kuitenkin vastaajista 50% (10 henkilöä) on vastannut tarjotuista vaihtoehdoista en osaa sanoa/ ei liity organisaationi toimintaan. Vastaajista 20% (4 henkilöä) on vastannut tällä olevan merkitystä bonuksiin liittyvään hinnoitteluun. Vastaajista 40% (8 henkilöä) on vastannut muut keinot. Kukaan vastaajista ei ollut valinnut vaihtoehtoja vakuutuskelvottomuus - voidaan evätä vakuutus kokonaan, vakuutuskelvottomuus - voidaan evätä vakuutus osittain tai progressiivinen hinnoittelu. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin, mitä nämä muut keinot vastaajien mielestä voivat olla. Vastaajat pitivät hyvinä muina keinoina vuoden ennakkomaksua tai käteismaksuehtoa. Yksi vastaajista kommentoi, että nykylainsäädännön perusteella ei voi varautua ennalta, vaan liikennevakuutus on myönnettävä kaikille. Lisäksi yhden vastaajan mukaan ainoastaan vahingot vaikuttavat hintaan, eikä yhtiö voi kieltäytyä liikennevakuutuksen myynnistä. Vastaaja vielä lisää, että pelkkä rattijuopumustuomio ei vaikuta mitään, vaan tarvitaan aina myös vahingontuottaminen, jotta olisi vaikutusta liikennevakuutuksen hintaan ja sekin vaikutus tulee siis bonusjärjestelmän kautta. Yksi vastaajista puolestaan on myös sitä mieltä, että ei voida evätä. Lisäksi vastaaja huomauttaa, ettei asia välttämättä tule edes esille, jos vaihtaa yhtiötä tai rattijuopumuksen takia ei ole haettu korvauksia, sekä käytössä ollut ajoneuvo on voinut olla jonkun toisen henkilön tai yrityksen nimissä.

Vastaajien vastausten perusteella voidaan nähdä, ettei rattijuopumuksella ole vaikutusta vakuuttamisvelvollisuuteen. Vakuutusyhtiön on myönnettävä lakisääteinen liikennevakuutus ilman vaikutusmahdollisuutta vakuutusmaksuun, vaikka sitä hakevalla henkilöllä on taustalla

rattijuopumuksia. Vakuutusyhtiöllä saattaa olla tiedossa henkilön tausta tai sitten tämä ei tule esille.

Kysyttäessä rattijuopumuksesta tuomituista rikoksenuusijoista ja näiden aikaisempien tuomioiden merkitystä uuden liikennevakuutuksen myöntämiselle vastaajista 60% (12 henkilöä) vastasi, että uusi liikennevakuutus myönnetään kuten ennenkin. Vastaajista 5% (1 henkilö) vastasi, että uusi liikennevakuutus myönnetään minimiehdoin, koska laki määrää. Vastaajista 35% (7 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan ja vastaajista. Kukaan vastaajista ei valinnut vastausvaihtoja myönnetään muutetuin ehdoin, myönnetään minimiehdoin koska laki määrää tai voidaan evätä osittain. Avoimessa kysymyksessä on vastaajilta kysytty mahdollisista lisäehdoista. Vastauksiksi on saatu käteismaksua. Lisäksi vastaajat ovat kommentoineet, ettei pelkällä rattijuopumustuomiolla ole mitään vakuutusta, koska tätä asiaa ei edes kysytä liikennevakuutusta ostettaessa. Lisäksi tuomiot eivät vaikuta liikennevakuutukseen, koska tämä on pakollinen ja lakisääteinen.

Tässä on huomionarvoista huomata, että hakijan aikaisemmillä tuomioilla tai erityisesti rattijuopumustuomioilla ei ole merkitystä pakollista lakisääteistä liikennevakuutusta myönnettäessä. Enemminkin hakijan vahinkotietojen tai maksuhäiriömerkintöjen perusteella saattaa vakuutusyhtiö pyytää ennakkomaksua vakuutusmaksuista tai määrätä käteismaksuehdon. Tai yksi vastaajista on vastannut, että käteismaksua voidaan vaatia aikaisempien rattijuopumustuomioiden takia.

Kysyttäessä rattijuopumisesta tuomittujen rikoksenuusijoiden aikaisempien rattijuopumustuomioiden vaikutusta muihin vakuutuksiin saatiin vastaukset 19 vastaajalta. Näin ollen yksi vastaajista on jättänyt jostakin syystä vastaamatta tähän kysymykseen. Vastaajista 42,11 % (8 henkilöä) vastasi, että muiden vakuutusten myöntäminen voidaan evätä kokonaan aikaisempien rattijuopumustuomioiden takia. Vastaajista 15,79% (3 henkilöä) vastasi, että vakuutukset myönnetään kuten ennenkin. Vastaajista 42,11% (8 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan.. Vastaajilta kysyttiin avoimessa kysymyksessä mahdollisia lisäehtoja olla myöntämättä muita vakuutuksia, jos henkilöllä on aikaisempia rattijuopumustuomioita. Vastaajien mukaan vapaaehtoiset vakuutukset voidaan evätä kokonaan, jos on riittävästi perusteita tiedossa. Tällaisia perusteita vastaajien mukaan voivat olla esimerkiksi aiemmat väärinkäytökset, luottotiedot/maksuhäiriöt tai poikkeava vahinkohistoria sekä voidaan huomioda erikseen henkilöt, joilla on taipumus ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena. Pelkästään pelkän tuomion perusteella vastaajien mukaan vakuutusta ei evätä.

Vapaaehtoisien vakuutusten myöntämiseen aikaisemmilla väärinkäytöksillä, maksuhäiriöillä tai poikkeavalla vahinkohistorialla näyttäisi olevan jonkin verran vaikutusta. Kuitenkaan pelkästään pelkällä rattijuopumustuomioilla ei vapaaehtoisia vakuutuksia evätä.

Kysyttäessä voidaanko toistuvasti humalassa ajoneuvolla aiheutettuja vahinkoja verrata vakuutuspetokseen tai pitää näitä vahinkoja tahallisina vastaajista 60% (12 henkilöä) pitää tätä käytännössä eri asiana. Vastaajista 5% (1 henkilö) piti tätä käytännössä samana asiana ja vastaajista 15% (3 henkilöä) piti tätä osittain samana asiana. Puolestaan vastaajista 20% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä vastaajilta kysyttiin vielä tarkemmin yhtäläisyyksiä ja eroja vertaamiseen toistuvasti humalassa aiheutettuja vahinkoja vakuutuspetokseen tai pitää näitä vahinkoja tahallisina. Yksi vastaaja vastasi kysymykseen, että korvaukset voidaan evätä, jos vahinko on aiheutettu tahallaan tai alkoholin vaikutuksen alaisena. Kuitenkin ulkopuoliselle aiheutetut vahingot korvataan ja korvaukset peritään vahingonaiheuttajalta. Toinen vastaaja kommentoi liikennevakuutuksen olevan vastuuvakuutus eli se on kolmannen osapuolen hyväksi ja kuitenkin vakuutuspetoksissa tekijän tarkoitus on itse hyötyä vakuutuksesta. Toinenkin vastaaja kommentoi, että rattijuoppo ei yleensä pyri hyötymään teostaan, vaan taustalla on henkilökohtaisia ongelmia ja ote arjen hallinnasta lipsuu. Yksi vastaajista huomautti, että päihteiden vaikutuksen alaisena ajassa onnettomuusriski on suurempi kuin normaalista ja mikäli tätä harrastaa toistuvasti altistaa itsensä, omaisuuden ja muut kanssaihmiset entistä suuremmalle riskille.

Vastaajien vastauksista voidaan nähdä, ettei oikein voida verrata toistuvasti humalassa ajavan aiheuttamia vahinkoja esimerkiksi vakuutuspetokseen tai pitää näitä vahinkoja tahallisina. Korvaukset voidaan evätä, jos vahinko on aiheutettu tahallaan tai alkoholin vaikutuksen alaisena. Näin ollen humalassa ajaminen rinnastuu enemmän tahallisuuden puolelle. Vakuutuspetokseen humalassa ajamista ja siinä aiheutettuja vahinkoja ei voida verrata, koska rattijuoppo ei yleensä pyri hyötymään teostaan. Liikenteeseen lähtiessään rattijuoppo ei tule välttämättä myöskään ajatelleeksi ottamaan riskiä itsenä tai muiden sivullisten kannalta. Kuten vastaajien vastauksista nähdään, liikennevakuutus on vastuuvakuutus eli se on kolmannen osapuolen hyväksi. Ulkopuoliselle aiheutetut vahingot korvataan ja korvaukset peritään vahingonaiheuttajalta/rattijuopolta, joka itse ei saa itselleen aiheutuneista vahingoista korvausta, joten rattijuoppo aiheuttaessaan vahingon ei itse hyödy liikennevakuutuksesta mitenkään. Puolestaan verratessa vakuutuspetoksessa tekijän on tarkoitus hyötyä itse vakuutuksesta.

Kysyttäessä kuinka yleisiä ovat rattijuopumustapaukset, joissa vahingossa mukana olevaa ajoneuvoa ei ole lainkaan vakuutettu vastaajista 50 % (10 henkilön) mielestä tämä on harvinaista. Vastaajista 5% (1 henkilön) mielestä tämä on hyvin yleistä ja vastaajista 10% (2 henkilön) mielestä tämän on yleistä. Puolestaan vastaajista 25% (5 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Ehkä tätä vakuuttamattomien ajoneuvojen käyttöä rajoittaa edellä mainittu lain perusteella vakuutusyhtiön pakko myöntää kaikille hakijoille lakisääteinen liikennevakuutus. Avoimissa vastauksissa yksi vastaajista on vastannut, ettei tapaukset tule välttämättä tietoon, jos korvauksia haetaan suoraan Liikennevakuutuskeskuksesta. Toinen vastaaja on vastannut, että vuosittain noin 250-300 vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamaa vahinkoa menee Liikennevakuutuskeskuksen käsittelyyn ja vastaajan omalle kohdalle sattuneista vahingoista noin 70-80 % tapauksissa kuljettaja on ollut humalassa tai huumeiden vaikutuksen alaisena.

Kysyttäessä kuinka yleisiä ovat rattijuopumuksesta tuomittujen vahingot muiden omistamilla ajoneuvoilla vastaajista 55% (11 henkilöä) vastasi tällaisen olevan satunnaista. Vastaajista 30% (6 henkilöä) vastasi tällaisen olevan hyvin yleistä ja vastaajista 5% (1 henkilö) piti tätä harvinaisena. Puolestaan vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin vastaajilta arviota vuotuisesta määrästä. Yksi vastaaja ilmoittaa, ettei näitä tapauksia tilastoida. Toinen vastaaja arvioi, että noin neljännes vuosittain käsiteltävistä vahingoista vaikuttaa olevan jonkun toisen ajoneuvolla aiheuttettuja. Lisäksi yksi vastaaja kommentoi, että tyypillisin tilanne on, että ollaan oltu samassa kaveriporukassa ja "selvin" ajaa autoa. Sama vastaaja lisää, että toinen tilanne on luvattomat käyttöönotot, mutta näiden määriä on mahdotonta arvailla, koska tätä ei erikseen tilastoida. Vastauksista tulee mieleen, että tulisiko näistä tapauksista olla jotain tilastointia.

Kysyttäessä ajoneuvon haltijan roolista, jossa vahingon aiheuttaja tuomitaan törkeästä rattijuopumuksesta ja miten vastuu jakautuu haltijan ja kuljettajan välillä vastaajista 45% (9 henkilöä) vastasi kuljettaja vastaavan täysin ja vastaajista 30% (6 henkilöä) vastasi haltija ja kuljettaja vastaavan yhdessä. Puolestaan vastaajista 25% (5 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä vastaajilta kysyttiin tarkempaa kuvausta vastuunjaosta. Yksi vastaajista kommentoi, että vastuunjako riippuu tilanteesta, mutta kuitenkin koskaan ei haltija vastaa täysin. Vaan vastuussa voivat olla kuljettaja yksin tai kuljettaja ja haltija yhdessä. Toisen vastaajan mukaan myös vastuunjako riippuu tilanteesta, kenellä on tuottamus vahinkoon (esim. haltija on antanut avaimet humalaiselle). Yksi vastaa-

jista vastasi, että mikäli haltija saa tuomion ajoneuvon luovuttamisesta törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle, vastaa tämä yhteisvastuullisesti takaisinperinnästä.

Suurimmassa osassa vastaajien vastauksista nähdään kuljettajan olevan yksin vastuussa. Kuitenkin yksi vastaajista on vastannut kuljettajan oleva tällaisissa tilanteissa korvausvastuussa aiheuttamistaan vahingoista. Haltija saattaa jossain tapauksissa olla rikosoikeudellisessa vastuussa ajoneuvon luovuttamisesta päihtyneelle, olosuhteista riippuen. Kuten tutkimuksen teoriaosassakin mainittiin henkilön vastuusta, jos tämä tietää luovuttavansa ajoneuvon alkoholin vaikutuksen alaisena olevalle.

4.3.4 Vakuutusyhtiön takautumisoikeus ja takaisinperintäprosessi käytännössä

Kysyttäessä miten perintäprosessi on hoidettu yhtiössä (perintä ja oikeudellinen perintä) vastaajista 70% (14 henkilöä) vastasi perintäprosessin hoidettavan sisäisesti ja osittain ulkoistettuna. Vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi, että perintäprosessi hoidetaan yhtiössä täysin sisäisesti. Puolestaan vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi, että perintäprosessi hoidetaan yhtiössä täysin ulkoistettuna. Vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaation toimintaan. Avoimeen kysymykseen saatiin vastaukseksi yhdeltä vastaajalta vastaukseksi, että ulkoinen perintä astuu mukaan kuvaan ulosoton merkeissä. Vastaajien vastauksista voidaan päätellä, että vakuutusyhtiöt käyttävät sisäisesti toteutettavan perinnän lisäksi ulkoistettua palvelua kuten esimerkiksi perintätoimistoa. Lisäksi ulkoinen perintää käytetään ulosotossa.

Kysyttäessä miten takaisinperinnän osalta toimitaan lievissä ja törkeissä rattijuopumustapauksissa sekä muissa liikennevahingoissa voidaan vastausten perusteella nähdä takaisinperinnässä eroja. Vastaajien vastaukset törkeiden rattijuopumustapausten korvausten takaisinperinnästä jakautuivat, että tapauksissa tehdään takaisinperintä aina 80% ja lähes aina 15% sekä ei osannut sanoa 5%. Lähes aina saattaa viitata sovittelun mahdollisuuteen joissakin takaisinperintäolosuhteissa. Vastaajien mukaan muissa rattijuopumuksissa korvauksia ei peritä takasin läheskään aina verrattuna takaisinperintään törkeissä rattijuopumustapauksissa. Vastaajien vastaukset jakaantuivat lievien rattijuopumustapausten kohdalla, että näitä ei peritä lainkaan takaisin 42,1 % , jätetään usein perimättä 31,6 % , peritään lähes aina 15,8% ja peritään aina 5,3% sekä 5,3% ei osannut sanoa. Lisäksi vertailun vuoksi kysyttiin myös, kuinka toimitaan takaisinperinnän osalta muissa liikennevahingoissa kuin rattijuopumusvahingoissa. Vastaajien vastaukset jakaantuivat muiden liikennevahinkojen kuin rattijuopumustapausten kohdalla, että näitä ei peritä lainkaan takaisin 5,6% , jätetään usein perimättä 16,7 % , peritään lähes

aina 22,2% ja peritään aina 27,8% sekä 27,8% ei osannut sanoa. Avoimissa vastauksissa vastaajilta saatiin vastauksiksi, että muut liikennevahingot kuin törkeät rattijuopumustapaukset peritään takaisin, kun kyse on törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai tahallisuudesta. Yksi vastaajista kommentoi hyvin " Törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 promillea. Törkeät rattijuopumukset peritään aina takaisin. Eri asia on, onko tekijällä varaa korvata esim. monen sadan tuhannen euron liikennevahinkoa kokonaisuudessaan takaisin. Lievät rattijuopumukset arvioidaan tapauskohtaisesti ja mikäli tapaukseen liittyy muutakin törkeyttä esim. ylinopeus, ne voidaan periä takaisin osittain tai kokonaan. Pelkkä lievä rattijuopumus esim. 0,51 ei riitä perusteeksi takaisinperinnälle" .Lisäksi yhden vastaajan mukaan takaisinperintään vaikuttaa intressin määrä, jolloin vähäiset voivat jäädä perimättä.

Törkeissä rattijuopumustapauksissa korvaukset peritään aina takaisin. Kuitenkin joissakin tapauksissa saatetaan tehdä sovittelua perittävästä summasta tai saatetaan juotua luopumaan kokonaan perinnästä. Kuten yksi vastaajista toteaa: " Eri asia on, onko tekijällä varaa korvata esim. monen sadan tuhannen euron liikennevahinkoa kokonaisuudessaan takaisin". Muissa rattijuopumustapauksissa, jotka ovat alle törkeän rattijuopumusrajan, korvauksia voidaan periä takaisin, jos kyseessä on tahallinen teko tai törkeä liikenteen vaarantaminen tai törkeä tuottamus. Tällöin kolmannelle osapuolelle maksettu korvaus peritään takaisin. Kuten yksi vastaajista toteaa: " Lievät rattijuopumukset arvioidaan tapauskohtaisesti ja mikäli tapaukseen liittyy muutakin törkeyttä esim. ylinopeus, ne voidaan periä takaisin osittain tai kokonaan. Pelkkä lievä rattijuopumus esim 0,51 ei riitä perusteeksi takaisinperinnälle.". Yksi vastaaja toteaa: "Lainsäädäntö rajoittaa vakuutusyhtiöiden oikeuden takaisinperintään vain tahallisuuden ja törkeän tuottamuksen täytyessä, siten "muut liikennevahingot" osiossakin täytyy täytyä joko tahallisuus tai törkeä tuottamus". Näin ollen vakuutusyhtiö ei voi periä takaisin korvauksia rattijuopumustapauksista, jotka ovat alle 1,2 promillea ellei näissä vahingoissa täyty vahingonaiheuttajan/rattijuopon tahallisuus tai törkeä liikenteen vaarantaminen/törkeä tuottamus. Törkeissä rattijuopumustapauksissa 1,2 promillen täytyminen antaa vakuutusyhtiölle oikeuden korvausten takaisinperintään vahingonaiheuttajalta/rattijuopolta. Pitäisikö törkeän rattijuopumuksen promillerajaa tai ainakin takautumisoikeuden promillerajaa laskea alemmaksi kuin 1,2 promillea ja näin vakuutusyhtiöllä voim lain määräämällä takautumisoikeudella takaisinperiä lievempien rattijuopumustapausten vahingoista korvauksia takaisin. Näissä lievemmissä rattijuopumustapauksissa liikenteen henkilövahinkojen korvaussummatkin saattavat olla yleensä vähäisempiä kuin törkeiden rattijuopumustapausten kohdalla.

Kysyttäessä kuinka moni lievistä rattijuopumustapauksista päätyy takaisinperintää saatiin 18 vastaajalta vastaukset. Näin ollen kaksi vastaajaa on jättänyt vastaamatta kysymykseen. Vastaajista 38,89% (7 henkilöä) on arvioinut takaisinperintään päätyvien lievien rattijuopumustapausten osuudeksi alle 20%. Vastaajista 5,56% (1 henkilö) on arvioinut takaisinperintään päätyvien lievien rattijuopumustapausten osuudeksi 20-50%. Vastaajista myös 5,56% (1 henkilö) on arvioinut takaisinperittäväksi osuudeksi 50-80% ja vastaajista 5,56% (1 henkilön) arvio on ollut yli 80%. Puolestaan vastaajista 44,44% (8 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin tarkemmin syitä takaisinperintätapätöksen takana. Yksi vastaajista mainitsee, että edelleen mennään liikennevakuutuslain 20§:n mukaan eli takautumisoikeutta ei ole, jos kyseisen pykälän edellytykset ei täyty. Vastaajien mukaan lievissä rattijuopumustapauksissa tulee liittyä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen esimerkiksi ylinopeus. Lisäksi yksi vastaajista mainitsee, että pääasiassa takaisinperintä edellyttää, että tekijä on tuomittu törkeästä rattijuopumuksesta. Kuitenkin jos lievän rattijuopumuksen lisäksi on myös ollut huumeita, voi tulla takaisinperintä. Muuten muissa rattijuopumustapauksissa kuin törkeissä rattijuopumuksissa pelkkä rattijuopumus ei oikeuta takaisinperintään.

Kuten aikaisemminkin on todettu tavallisissa/lievissä rattijuopumustapauksissa (alle 1,2 promillea) vakuutusyhtiölle ei tule promillemäärän perusteella suoraa oikeutta takaisinperintään. Tavallisen rattijuopumuksen lisäksi tulee täytyä tahallisuus tai törkeä liikenteen vaarantaminen tai törkeä tuottamus. Tai jos tavallisin rattijuopumuksen lisäksi on ollut huumeita, voi tulla takaisinperintä. Vakuutusyhtiön näkökulmasta voidaan miettiä, että tulisiko törkeän rattijuopumuksen promillerajaa laskea alemmaksi 1,2 promillesta. Tällöin vakuutusyhtiöllä olisi oikeus takaisinperintään lievemmistäkin rattijuopumustapauksista jo itse rattijuopumuksen täyttymisen perusteella ilman törkeän liikenneturvallisuuden täyttymistä. Saisiko vakuutusyhtiö tällöin takaisinperittyä paremmin maksettuja korvaussummia takaisin vai lisäisikö törkeän promillerajan laskeminen ja takaisinperittävien tapausten määrä vain vakuutusyhtiön kustannuksia. Kuitenkin, jos lievempien rattijuopumusvahinkojen korvaussummat olisivat pienempiä kuin törkeiden rattijuopumustapausten, niin olisiko näitä helpompi saada perittyä takaisin.

Kysyttäessä mikä osuus törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä saatavista saadaan sovittua ennen oikeudellista perintää vastaajista 50% (10 henkilöä) arvioi osuudeksi alle 20%. Vastaajista 5% (1 henkilö) vastasi soviteltujen tapausten osuudeksi 20-40%. Vastaajista 5% (1 henkilö) arvioi tapausten osuudeksi 40-60%. Lisäksi vastaajista 5% (1 henkilö) arvioi osuudeksi

60-80%. Puolestaan vastaajista 35% (7 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Yksi vastaajista kommentoi avoimessa vastauksessaan, että käytännössä rikosoikeudellisista syistä tehtävä perintä menee aina oikeuden kautta. Vastauksista näkee, että vain harva takaisinperintä hoidetaan ilman oikeudellista perintää. Vakuutusyhtiön on odotettava tuomioistuimen tuomio vahingonaiheuttaneelle rattijuopolle törkeästä rattijuopumuksesta, jonka jälkeen vakuutusyhtiö voi aloittaa takaisinperinnän rattijuopolta tämän aiheuttamista liikenteen henkilökorvauksista.

Kysyttäessä miten suuri osa törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä takaisinperintätapauksista päätyy maksusopimusten tekoon vastaajista 25% (5 henkilöä) arvioi näiden tapausten osuudeksi alle 20%. Vastaajista 20% (4 henkilöä) arvioi tapausten osuudeksi 20-40%. Lisäksi vastaajista 15% (3 henkilöä) arvioi osuudeksi 40-60%. Puolestaan vastaajista 40% (8 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimen vastauksen antoi yksi vastaajista, jonka mukaan takaisinperintä ja maksusopimusten teko on ulkoistettu ja vastaaja oletti maksusopimusten osuudeksi alle 20%. Vain harva tapauksista päätyy maksusopimusten tekoon. Näin ollen takaisinperinnässä joudutaan käyttämään myös oikeudellista perintää, ulosottoa.

Kysyttäessä miten usein törkeiden rattijuopumustapausten takaisinperinnässä päädytään sovitteluun (korvaussumman alentamiseen yms.) ja mitkä ovat sovitteluun johtavat syyt vastaajista 19 vastasi kysymykseen. Yksi vastaajista on jättänyt vastaamatta kysymykseen. Vastaajista 42,11% (8 henkilöä) vastasi takaisinperinnän päätyvän sovitteluun alle 20% tapauksista ja vastaajista 36,84% (7 henkilöä) vastasi sovitteluun johtavan 20-50% tapauksista. Puolestaan vastaajista 21,05% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä kysyttiin vastaajilta tarkemmin, mitkä ovat sovitteluun riittävät syyt. Vastaajien mukaan sovittelun tarvetta arvioidaan tapauskohtaisesti. Lisäksi vastaajien mukaan sovitteluun riittäviä syitä voivat olla muun muassa vahingonaiheuttaneen rattijuopon nuori ikä, maksukyky, elämäntilanne sekä tuottamuksen aste ja oma tahallisuus tai myötävaikeus vahinkoon. Lisäksi vastaajien mukaan mikäli takaisinperittävä korvaussumma on huomattavan suuri verrattuna maksajan tuloihin voidaan takaisinmaksettavaa korvaussummaa kohtuullistaa. Tällä korvausten sovittelulla pyritään varmistamaan, että saadaan jotain perittyä takaisin vahingonaiheuttaneelta. Yksi vastaajista kommentoi, että mikäli henkilöllä ei ole mitään järjellistä mahdollisuutta maksaa korvauksia takaisin tai korvaustaakka muodostuu täysin kohtuuttomaksi, voidaan takaisinperinnästä luopua. Sama vastaaja lisää vielä, että sovittelu

kuitenkin vaatii tyypillisesti yhteistyötä ja arviolta puolet takaisinperintätapauksista on sellaisia, joissa sovittelua ei tehdä, mutta korvauksia ei myöskään saada koskaan takaisin.

Vastaajien vastauksista nähdään, että sovittelua voidaan tehdä muun muassa törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen vahingonaiheuttajan iän ja taloudellisen tilanteen perusteella. Lisäksi sovittelua voidaan tehdä, jos takaisin perittävä korvaus katsotaan liian kohtuuttomaksi tai vahingonaiheuttajalla ei ole mahdollisuuksia maksaa korvauksia takaisin. Sovittelemalla isoja korvaussummia voi vakuutusyhtiö pyrkiä takaisinperimään rattijuopolta edes osan maksetuista korvauksista. Kuten tutkimuksen teoriaosassa VALT:n tekemästä alkoraportista 2012 selvisi, että raportin otoksessakin nuorten mieskuljettajien määrä oli suuri vahingon aiheuttaneista rattijuopoista. Nuorten vahingonaiheuttajien taloudellinen tilanne voi tuoda omat haasteensa korkeiden korvaussummien takaisinperintään.

Kysyttäessä voidaanko takaisinperinnästä luopua törkeissä rattijuopumustapauksissa kokonaan ja mitkä ovat riittävät syyt luopumiselle vastaajista 55% (11 henkilöä) vastasi, että takaisinperinnästä ei voida luopua. Vastaajista 25% (5 henkilöä) vastasi, että takaisinperinnästä voidaan luopua. Puolestaan vastaajista 20% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimessa kysymyksessä vastaajilta kysyttiin tarkemmin luopumisen syistä. Vastaajat ovat kertoneet tällaisiksi takaisinperinnästä luopumisen syiksi muun muassa vahingon aiheuttaneen rattijuopon varattomuuden, rattijuoppo on itse kuollut onnettomuudessa ja tämän kuolinpesällä ei ole varallisuutta, vähäinen intressi, rattijuoppo olisi tavoittamattomissa (ei osoitetta, ulkomailla). Yksi vastaaja kommentoi, että luopuminen takaisinperinnästä on hyvin harvinaista. Vastaaja kuitenkin mainitsee yhdeksi mahdolliseksi tilanteeksi sen, jos rattijuoppo on vammautunut niin pahoin onnettomuudessa, ettei tämä pysty enää työelämään eikä tällä ole mitään ulosmitattavaa omaisuutta.

Vastaajien vastauksista nähdään, että takaisinperinnästä luovutaan silloin, jos perittävä todetaan varattomaksi tai jos henkilö on kuollut itse onnettomuudessa, eikä kuolinpesällä ole varallisuutta. Tällöin näissä tapauksissa vakuutusyhtiön ei ole järkevää jatkaa takaisinperintää, koska yhtiöllä menisi enemmän voimavaroja ja kuluja itse takaisinperintäprosessiin kuin siitä takaisin saataviin korvauksiin, joista joissakin tapauksissa ei saada mitään perittyä takaisin. Kuitenkin vastaajien vastauksista takaisinperinnästä luopumisen syyksi mainittu vähäinen intressi tuntuu hieman kummalliselta luopumisen syytä, koska vakuutusyhtiöllä on lain mukainen velvollisuus toimeenpanna takaisinperintä rattijuopoilta törkeissä rattijuopumustapa-

uksissa. Vaikka olisi sitten esimerkiksi, kuinka pienestä takaisinperittävästä korvaussummasta kyse, niin vakuutusyhtiön intressinä tulisi olla periä tämä summa takaisin rattijuopolta.

Kysyttäessä mikä osuus törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä takaisinperintätapauksista maksetaan vapaaehtoisesti ennen perintäprosessin käynnistymistä on vastaus saatu 19 vastaajalta. Näin ollen yksi vastaaja on jättänyt vastaamatta kysymykseen. Vastaajista 36,84% (7 henkilöä) on arvioinut ennen perintäprosessin käynnistymistä vapaaehtoisesti maksettavien takaisinperintätapausten osuudeksi alle 20%. Vastaajista 15,79% (3 henkilöä) on arvioinut tällaisten tapausten osuudeksi 20-30%. Vastaajista 5,26% (1 henkilö) on arvioinut näiden tapausten osuudeksi yli 80%. Puolestaan vastaajista 42,11% (8 henkilöä) on vastannut en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan, mikä saattaa johtua siitä, että vakuutusyhtiössä takaisinperintä on voitu ulkoistaa perintätoimistolle, jolloin vakuutusyhtiössä työskentelevien henkilöiden tietoon ei tule tätä asiaa. Tai sitten kyseiset henkilöt eivät ole halunneet vastata kysymykseen sen tarkemmin. Avoimeen kysymykseen vastaajilta saatiin vastaukseksi, ettei näitä tapauksia tilastoida. Lisäksi yksi vastaaja ilmoitti, ettei ole kuullut yhdestäkään tällaisesta tapauksesta. Vastaajan mukaan käytännössä perintäprosessi käynnistyy vakuutusyhtiössä jo ennen oikeuden istuntoa, jossa syyllisyys ja korvausvastuu lopulta määritetään. Näin ollen voidaan päätellä vapaaehtoisen maksamisen ennen perintäprosessin käynnistymistä olevan melko harvinaista.

Kysyttäessä vastaajilta näiden arviota törkeän rattijuopumuksen perintätapauksista, joissa pääoma saadaan täysin perittyä vastaajista 25% (5 henkilöä) arvioi näiden tapausten osuudeksi alle 20%. Vastaajista 35% (7 henkilöä) vastasi, että maksetut korvaukset saadaan täysin perittyä takaisin 20-40% tapauksista. Vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi tällaisten tapausten osuudeksi 40-60%. Lisäksi vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi näiden tapausten osuudeksi 60-80%. Puolestaan vastaajista 20% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Yksi vastaajista toteaa avoimessa vastauksessaan, että perinnän onnistuminen vaatii paitsi aiheuttajan yhteistyökykyisyyttä ja -halukkuutta, myös maksukykyä ja sitä, että aiheutetut vahingot ovat jääneet melko pieniksi.

Tarkastellessa vastaajien antamia arvioitaan voidaan nähdä, että vastaajista enemmistö noin 70% on arvioinut, että pääoma saadaan täysin perittyä takaisin alle 50% tapauksista. Kukaan vastaajista ei ole arvioinut, että pääoma saataisiin perittyä täysin takaisin yli 80% tapauksista. Näin ollen voidaan päätellä, että takaisinperintätapauksissa ei näyttävästi saada perittyä koko pääomaa takaisin. Ottaen huomioon mahdollisesti suuret korvaussummat aiheutetuissa vahin-

goissa, joutuu vakuutusyhtiö todennäköisesti jonkin verran sovitteluun rattijuopolta takaisinperittävää korvaussummaa tai joissakin tapauksissa luopumaan kokonaan perinnästä. Takaisinperinnän onnistuneisuudessa voidaan nähdä parantamisen varaa, koska 50% takaisinperintätapauksista pääomaa ei saada täysin perittyä takaisin. Näissä tapauksissa kyseessä voi tosiaan olla, että rattijuopolta takaisin perittävää korvaussummaa on jouduttu kohtuullistamaan esimerkiksi rattijuopon iän, taloudellisen tilanteen/maksukyvyn, elämäntilanteen takia. Tai joissakin tapauksissa vakuutusyhtiö voi joutua luopumaan kokonaan takaisinperinnästä, jos esimerkiksi rattijuoppo on itse kuollut onnettomuudessa ja kuolinpesä on varaton tai jos rattijuoppo todetaan täysin varattomaksi.

4.3.5 Takaisinperintäprosessin tehokkuus ja kehittäminen

Kysyttäessä vastaajilta uskovatko he, että törkeissä rattijuopumustapauksissa aloitettaisiin aina takaisinperintäprosessi, jos laki ei siihen velvoittaisi vastaajista 85% (17 henkilöä) vastasi, että takaisinperintäprosessi aloitettaisiin silti. Vastaajista 5% (1 henkilö) vastasi, että tällöin ei aloitettaisi takaisinperintäprosessia. Puolestaan vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimeen kysymykseen vastaajat kommentoivat, että laki ei velvoita perimään korvauksia takaisin, mutta antaa siihen mahdollisuuden kun kyseessä on törkeä rattijuopumus tai tahallisuus. Lisäksi yksi vastaaja toteaa, että laki antaa mahdollisuuden takaisinperintään, törkeissä rattijuopumuksissa juttu menee aina oikeuteen, josta saadaan lainvoimainen tuomio, mikä taas mahdollistaa takaisinperintäprosessin.

Vastaajien antamia avoimia vastauksia tarkemmin tutkiessa tulee mieleen tutkimuksen teoriaosassa mainittu vakuutusyhtiön takautumisoikeus. Törkeisiin rattijuopumustapauksiin liittyen liikennevakuutuslaissa on siis myös määritelty takautumissäännöstö eli regressisäännöstö, missä vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutuksenantajan maksamaan määrään asti (Eskuri & Mikkonen 2009, 217). Liikennevakuutuslaissa 20 §:ssä mainitaan takautumisoikeudesta. Lisäksi vakuutusyhtiölle takautumisoikeuden noudattaminen ja toteuttaminen on lakisääteinen velvoite. Vakuutusyhtiön on tietoonsa tulleissa jutuissa takaisinperittävä vahingonaiheuttajalta korvaus ja katsottava, että korvaus saadaan perittyä takaisin joko kokonaan tai soviteltuna, jos sovitteluun on ollut aihetta huomioon ottaen vahingonaiheuttaneen varallisuusasema tai muut sovitteluperusteet. (Eskuri & Mikkonen 2009, 219) Korvausta voidaan vahingonkorvauslain perusteella sovittella, jos korvaus katsotaan kohtuuttoman raskaaksi huomioon ottaen vahingonaiheuttajan ja vahingonkärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Kuitenkin tahallisesti aiheutetun vahin-

gon korvaus tulee maksaa takaisin täysimääräisenä, jos ei ole erityisiä syitä alentaa kohtuulliseksi takaisinperittävää korvausta. (Eskuri & Mikkonen 2009, 218) Tähän vakuutusyhtiön lakisääteiseen velvoitteeseen noudattaa takautumisoikeutta peilaten vastaajien antamat vastaukset oikeudesta ilman velvollisuutta/pakkoa tuntuvat hieman erikoisilta tai joltain osin tiedoiltaan puutteellisilta.

Kysyttäessä käytetäänkö takaisinperinnässä organisaation resursseja vastaajien mielestä toivottomiin tapauksiin vastaajista 35% (7 henkilön) mielestä organisaation resursseja käytetään usein toivottomiin tapauksiin. Vastaajista 35% (7 henkilön) mielestä melko harvoin ja vastaajista 10% (2 henkilön) mielestä harvoin käytetään organisaation resursseja toivottamiin tapauksiin. Puolestaan, vastaajista 20% (4 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimissa vastauksissa yksi vastaaja toteaa, että hyvin usein perinnän kohteena olevat henkilöt eivät hallitse elämäänsä sillä tavoin, että näillä olisi mahdollisuutta tai halua maksaa aiheuttamaansa vahinkoa takaisin. Toinen vastaajista vastaa, että tällaisia resurssien käyttöä toivottomiin tapauksiin ei tilastoida. Tässä toivottomilla tapauksilla tarkoitetaan niitä vahingonaiheuttajia/rattijuoppoja, joilta ei saada takaisinperittyä vahingoista maksettua korvaussummaa takaisin. Rattijuopolta voi puuttua maksukyky tai sitten hän ei ole muuten halukas maksamaan aiheuttamaansa vahinkoa takaisin. Näissäkin tapauksissa vakuutusyhtiö voi joutua tapauskohtaisesti sovittelemaan ja kohtuullistamaan takaisinperittävää korvaussummaa tai luopumaan takaisinperinnästä, jolloin vakuutusyhtiö ei saa perittyä rattijuopolta täysin takaisin maksamaansa korvaussummaa. Näin ollen tällaisten tapausten kohdalla voi tulla tunne, että vakuutusyhtiö takaisinperinnässään käyttää resurssejaan toivottomiin tapauksiin.

Kysyttäessä takaisinperinnän käytännön merkityksestä vakuutusyhtiöille ja uskoisivatko vastaajat takaisinperintäprosessin lakkauttamisen törkeiden rattijuopumustuomioiden osalta vaikuttavan oleellisesti vakuutusalan toimintaan tai taloudelliseen tulokseen vastaajista 25% (5 henkilöä) vastasi tällä olevan merkittävästi vaikutusta. Vastaajista 50% (10 henkilöä) vastasi tällä olevan merkitystä jollain tavoin. Vastaajista 15% (3 henkilöä) vastasi tällä olevan lievästi merkitystä. Puolestaan vastaajista 10% (2 henkilöä) vastasi en osaa sanoa/ei liity organisaationi toimintaan. Avoimissa vastauksissa yksi vastaajista toteaa, että niin kauan kuin perinnästä saatava raha kattaa perinnän kulut se on kannattava. Vastaaja lisää, että yksi osuus perinnästä on sen "rangaistuksellinen" puoli, jolla kerrotaan henkilölle, ettei tämän toiminta ole ollut hyväksyttävää. Myös toinen vastaaja toteaa, että asialla on yleisempää yhteiskunnallista ja moraalista merkitystä kuin vain vakuutusyhtiöiden tulos. Puolestaan yksi vastaajista miettii,

että saattaisiko vaikuttaa pitkällä aikavälillä ihmisten yleiseen vastuukäsitykseen ja -käyttäytymiseen.

Takaisinperinnän nähdään olevan kannattavaa silloin kun perinnästä saatava raha kattaa perinnän kulut. Törkeiden rattijuopumusvahinkojen korvausten takaisinperinnästä ei voida selkeästikään puhua pelkästään vakuutusyhtiöiden taloudellisen tuloksen näkökulmasta, vaan takaisinperinnällä on nähtävissä yhteiskunnallinenkin merkitys. Vastajaat näkivät takaisinperinnässä rangaistuksellisen puolen tai näyttää teon olleen tuomittavaa vahingon aiheuttaneelle henkilölle. Lisäksi vakuutusyhtiöidenkin näkökulmasta takaisinperinnällä voidaan yrittää omalta osaltaan vaikuttaa yleiseen vastuukäsitykseen ja -käyttäytymiseen. Takaisinperinnällä viestitään vahinkoja aiheuttaneelle törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle, että vakuutusyhtiö ei vain hänen puolestaan maksa korvauksia muille, vaan vahingonaiheuttaneen teolla on myös vaikutusta häneen itseensä ja hän myös joutuu vastuuseen korvausten takaisinperinnän yhteydessä. Kuitenkin vakuutusyhtiön tulee ottaa huomioon toiminnassaan, että jos takaisinperinnästä saatu raha ei katakaan perinnästä aiheutuvia kuluja, niin tällöin takaisinperintä ei ole kannattavaa. Tällöin vakuutusyhtiö joutuisi miettimään huolimatta takaisinperinnän yhteiskunnallisesta ja moraalaisesta vaikutuksesta, harjoittaisiko se takaisinperintää tappiolla. Kuitenkin aikaisempiin kysymyksiin saatujen vastausten perusteella voidaan nähdä, että kuitenkin noin 50% takaisinperintätapauksista vakuutusyhtiö saisi perittyä maksamansa korvaussumman täysin takaisin vahingonaiheuttaneelta rattijuopolta.

4.3.6 Takaisinperinnän ja rattijuopumusten tulevaisuus

Kysyttäessä miten tuomitut rattijuopot vaikuttavat vastaajien mielestä vakuutusalan toimintaan oli vastaajilla mahdollista valita useampi vaihtoehto. Näin ollen kysymykseen vastanneiden vastaajien lukumäärän sijaan tulee keskittyä tarkastelemaan minkälaisia vaikutuksia vastaajien mielestä rattijuopoilla on vakuutusalan toimintaan aiheuttamallaan liikenteen henkilövahingoilla. Vastajaat olivat eniten 84,21% (16 henkilöä) sitä mieltä, että rattijuopoilla on työllistävä vaikutus vakuutusalan toimintaan. Seuraavaksi eniten vastaajaat 63,16% (12 henkilöä) olivat sitä mieltä, että rattijuopoilla on vaikutusta vakuutusalan toimintaan aiheuttamalla vakuutusmaksuihin korotuspaineita. Lisäksi vastaajien mielestä toistuvat tapaukset turhauttavat 21,05% (4 henkilöä). rattijuoppojen aiheuttavan vakuutusalan toimintaan vaikeita asiakkaita asiakaspalvelussa 15,79% (3 henkilöä), mielipahan syntyminen 15,79%, (3 henkilöä) ja valitukset asiakaspalvelusta 10,53%, (2 henkilöä).

Avoimessa kysymyksessä pyydettiin vastaajia kertomaan muista rattijuoppojen aiheuttamista negatiivisista ilmiöistä vakuutusalan toimintaan. Yksi vastaaja toteaa, että vakuutusta myytessä ei kysytä mahdollisia rikostuomioita, vaan ainoastaan luottotiedot tarkistetaan, joten suurin osa rattijuopumustuomioista ei tule edes tietoon. Lisäksi yksi vastaaja kertoo, että toisten osapuolten, uhrien, on usein vaikea käsitellä asioita ja nämä heijastavat aiheuttajan syyllisyyden koko vakuutusyhtiöön, mikä heijastuu myös usein negatiivisesti myös korvausosastolle. Lisäksi yksi vastaaja toteaa onnettomuudessa vahingoittuneiden/kuolleiden osalta syntyvän erimielisyyksiä korvausten perusteesta tai määrästä, mikä heijastuu asiakastytyvyyteen.

Eniten vastaajat olivat sitä mieltä, että rattijuopoilla on työllistävä vaikutus vakuutusalan toimintaan, mitä voidaan pitääkin aivan totena ottaen huomioon törkeiden rattijuopumustapausten määrän ja niistä aiheutuvat liikenteen henkilövahingot. Lisäksi voidaan nähdä työllistävää vaikutusta myös siinä, kuinka helposti tai vaikeasti rattijuoppo suostuu takaisinperintään ja maksamaan korvauksia takaisin. Takaisinperintään liittyy oikeudenkäynti, jossa rattijuopumukseen syylliseksi katsottu henkilö saa tuomionsa ja häneltä voidaan takaisinperinnän lisäksi periä korvauksia ulosoton kautta. Lisäksi työllistävää vaikutusta on myös sillä, kuinka paljon joudutaan takaisinperittävää korvaussummaa sovitteluun ja kohtuullistamaan rattijuopon kanssa tai luovutaanko kokonaan perinnästä. Tämä puolestaan voi myös tuoda vakuutusosalalle korotuspaineita vakuutusmaksuihin. Jos liikennevakuutuksen korvausmenot nousevat, niin joudutaanko tätä tilannetta korjaamaan osaltaan korottamalla vakuutusmaksuja. Vastaajien mielestä rattijuopot aiheuttavat vaikeita asiakkaita asiakaspalveluun, valituksia asiakaspalveluun, mielipahan syntymistä ja toistuvat tapaukset turhauttavat, mikä kuvastaa sitä, että taloudellisen näkökulman lisäksi asialla on myös inhimillinen puolensa.

Kysyttäessä miten takaisinperintää voitaisiin kehittää ja miten vastaajat muuttaisivat nykykäytäntöjä sekä jättäisivätkö vastaajat myöntämättä vakuutuksia toistuvasti humalassa ajaville pyydettiin vastaajia kertomaan mielipiteensä avoimina vastauksina. Yksi vastaaja toteaa, että "Ainoa keino olisi tehdä rajoituksia liikennevakuutuksen korvattavuuteen eli nythän suuret kustannukset tulevat nimenomaan aiheutuneista henkilövahingoista (ennenaikaiset eläköitymiset, uudelleen koulutukset, sairauspäiväkorvaukset jne.). Mikäli liikennevakuutus korvaisi esim. maks 15000 euron kustannukset, niin tuolloin suurin osa kustannuksista jäisi jonkun muun järjestelmän kuin liikennevakuutuksen korvattavaksi". Lisäksi yksi toinen vastaajista toteaa "Takaisinperintää voitaisiin kehittää joustavampaan suuntaan, jotta pienempienkin summien periminen onnistuisi. Nythän muutaman kymmenen euron korvauksia ei päästä pe-

rimään ja todennäköisesti pienempiä summia olisi helpompi saada takaisin kuin kymmenien tuhansien korvauksia. Vakuutuksien myöntämättä jättäminen ei varsinaisesti ole ratkaisu. Tällöin tilalle pitäisi kehittää järjestelmä jossa esim. valtio olisi korvausvastuussa tällaisten omistajien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Näin korvausvastuu jakautuisi veronmaksajille, mikä ei sekään olisi kovin mukavaa". Tällä hetkellä liikennevakuutuksesta korvataan hoitokuluja ilman euromääräistä ylärajaa/enimmäiskorvaussummaa. Tämä voi olla vaikea asia muuttaa, koska nyt liikennevakuutus nähdään yhdestä näkökulmasta rattijuopon aiheuttamasta liikennevahingosta kolmannen osapuolen turvana tämän kärsimistä vahingoista. Jos korvattiin hoitokuluihin laitettaisiin jokin yläraja, niin kuka tai mikä taho maksaisi sitten ylimenevän osan. Lisäksi kuinka paljon kustannuksia tällaisen uuden järjestelmän luominen aiheuttaisi ja jäisivätkö liikennevakuutuksen ylimenevät korvaukset yhteiskunnan ja muiden kansalaisten maksettaviksi. Kuitenkin sivullisen on saatava korvaus rattijuoppojen aiheuttamista vahingoista. . Lisäksi vastaajien vastauksista nähdään, ettei liikennevakuutuksen myöntämättä jättämistä rattijuopuille pidetä ratkaisuna ongelmaan, koska esimerkiksi liikennevakuutuksen puuttuminen ei estäisi ajamista.

Kuitenkin takaisinperinnän kohdalla voitaisiin miettiä, että voisiko takaisinperintää tosiaan kehittää joustavampaan suuntaan, jolloin pienempiä korvaussummia päästäisiin helpommin takaisinperimään suurempien korvaussummien lisäksi. Yksi toinenkin vastaaja toteaa, että keskityttäisiin sellaisiin tapauksiin, mistä tulee varmimmin rahaa ja suurimmat summat esimerkiksi lakisääteiset tapaturmat ja yhtiöiden väliset regressit. Nyt vakuutusyhtiö saa lain mukaan suoraan oikeuden takaisinperiä korvauksia rattijuopolta törkeän rattijuopumuksen täytyessä. Muissa rattijuopumustapauksissa, joissa promillet jäävät alle törkeän rattijuopumusajan 1,2 promillen, pelkkä rattijuopumus ei oikeuta takaisinperintään, vaan tulee täytyä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Yhtenä kehittämiskeinona nykykäytäntöön vastaajilta ehdotettiin törkeän rattijuopumusrajan laskemista alemmaksi tai vanhan lain ottamista takaisin käyttöön, missä matkustajille ei makseta korvauksia tai annettaisiin yhtiön harkintaan liikennevakuutuksen myöntäminen. Jos törkeän rattijuopumuksen promillerajaa laskettaisiin 1,2 promillestä alemmaksi, saisiko vakuutusyhtiö helpommin takaisin perittyä korvauksia vahingon aiheuttaneelta rattijuopolta verrattuna nykytilanteeseen. Mitä enemmän alkoholia on veressä niin sitä korkeammaksi riskin/onnettomuuden mahdollisuus nousee. Törkeissä rattijuopumusvahingoissa voi olla todennäköisemmin korkeammat korvaussummat kuin lievemmissä rattijuopumustapauksissa. Näin ollen vakuutusyhtiön näkökulmasta pienempien korvaussummien takaisinperintä voisi olla helpompaa kuin isompien.

Kuitenkaan vastaajat eivät näe takaisinperinnän kehittämisen avulla ei olevan vaikutusta liikennekäyttäytymiseen. Vastaajien mielestä ennalta ehkäisevinä keinoina voisi olla esimerkiksi yhteiskunnan/viranomaisten puolesta järjestetyt valistuskampanjat tai rattijuopuille ohjatut päihdeohjelmat tai pakollinen alkolukko tiettyihin/kaikkiin ajoneuvoihin. Lisäksi yhden vastaajan mielestä rattijuopuille pitäisi olla kovemmat rikosoikeudelliset rangaistukset ja poliisin valvontaa tulisi lisätä liikenteeseen. Lisäksi yhden vastaajan mielestä toistuvasti humalassa ajaville voisi olla korotetut maksut bonusjärjestelmän lisäksi, missä pitäisi olla vakuutusyhtiöillä yhteinen rekisteri käytössä. Kuitenkin yksi vastaaja toteaa, että olisi hyvä saada toistuvasti humalassa ajavat tietoon, mutta yhdestä virheestä ei saisi kohtuuttomasti rangaista. Tutkimuksen teoriaosassa esiteltiin Trafín vuoden 2013 tieliikenteen turvallisuuskatsauksen pääkohtia. Trafín turvallisuuskatsauksessa kerrottiin, että yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisella ja kampanjoilla on tärkeä ennalta ehkäisevä merkitys rattijuopumukseen ja näillä on saavutettu myönteisiä asenteiden muutosta erityisesti nuorten keskuudessa. Trafín turvallisuuskatsauksessa esitettiin, että poliisin toimivaltaa tulisi lisätä ja muutenkin lisätä poliisin valvontaa liikenteessä. Lisäksi Trafín turvallisuuskatsauksessa esitettiin alkolukon käytön edistämistä ja laajentamista sekä rattijuopumuksesta määrättävien ajokieltojen pidentämistä, joilla pyrittiin rattijuopumuksen vähentämiseen. Lisäksi turvallisuuskatsauksen mukaan pyrittiin autamaan erityisesti alle 25-vuotiaita rattijuoppoja kartoittamalla näiden päihdetilannetta mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Kuitenkin Trafín turvallisuuskatsauksen mukaan tällä hetkellä rattijuoppojen hoitoonohjaus ja päihderiippuvuuden arviointiohjelma eivät toimi tarkoituksenmukaisesti. Lisäksi turvallisuuskatsauksen mukaan Suomessa ajokielto ovat edelleen liian lyhyitä ja alkolukkoja ei hyödynnetä riittävästi. Trafín turvallisuuskatsaus esittääkin, että alkolukon käyttöönottoa ajoneuvoihin tulee laajentaa rattijuopuille sekä muutenkin ennalta ehkäisevänä toimenä, koska alkolukko on osoitettu tehokkaammaksi keinoksi rattijuopumuksen vähentämisessä kuin rattijuopumusta seuraava ajokielto. (www.trafi.fi 2014b) Vaikka alkolukko olisikin hyvä keino vähentää rattijuopumusta, niin alkolukon laajentamisessa rattijuoppojen ajoneuvoihin ja ennalta ehkäisevänä toimenä muiden henkilöiden ajoneuvoihin tulee myös ottaa huomioon tästä aiheutuvat kustannukset. Olisiko näiden kustannusten maksajana vakuutusyhtiö, rattijuoppo, yhteiskunta/viranomaiset vai veronmaksajat. Kuitenkin tällä hetkellä on vielä omat haasteensa ratkottavana muun muassa rattijuoppojen päihdetyössä, ajokieltojen kestojen pidentämisessä ja alkolukkojen käyttöönotossa.

Kysyttäessä miten vastaajat uskovat tilanteen tulevaisuudessa kehittyvän takaisinperinnän

osalta ja tulevatko määrät heidän mielestään lisääntymään sekä miten heidän mielestään yhteiskunta voi vaikuttaa asiaan vai voiko lainkaan pyydetään vastaajia kertomaan mielipiteensä avoimina vastauksina. Vastaajat ovat vastanneet, että heidän mielestään törkeiden rattijuopumusten määrä tulee lisääntymään tulevaisuudessa. Yksi vastaaja oli eri mieltä määrien lisääntymisen kanssa, hänen mielestään nämä ovat olleet usean vuoden aika vakiona. Kyseisen vastaajan mielestä korvausmäärät sen sijaan lisääntyvät, koska yhä vaikeammin vammautuneet saadaan pysymään hengissä ja näistä aiheutuu näin vuosien ja vuosikymmenien kustannukset. Rattijuoppojen aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista voi vakuutusyhtiölle aiheutua maksettavaksi muun muassa kolmannen osapuolen sairaalahoitokuluja, ansionmenetyksiä, tilapäisiä ja pysyviä vammakorvauksia ja eläkekorvauksia, jolloin voidaan puhua monen vuoden tai vuosikymmenten suurista korvaussummista. Lisäksi näiden korvausten takaisinperinnän onnistuneisuus riippuu paljolti rattijuopon maksuhalukkuudesta ja -kyvystä ynnä muista seikoista. Vastaajat olivat myös sitä mieltä, että alkoholin kulutus tulee kasvamaan tulevaisuudessa ja tähän liittyen mukaan voivat tulla myös muiden huumausaineiden käytön lisääntyminen. Yksi vastaaja toteaa, että jos ihmiset elävät tasapainoisessa yhteiskunnassa, niin turhat sekoilut jäävät pois. Saman vastaajan mukaan tällä hetkellä on maailmassa vaikea taloudellinen tilanne, epävarmuutta ja konflikteja monilla aloilla, joten ihmisiltä saattaa purkautua pahaa oloa alkoholiin ja sitten tapahtuu näitä liikenneonnettomuuksia. Myös toisen vastaajan mukaan yhtenä törkeiden rattijuopumustapausten ja törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamistapausten lisääntymisen taustalla voi olla yleinen piittaamattomuus.

Puolestaan yksi vastaaja on vastannut "Tulevaisuudessa kannattaisi määrätä alkoholit pakollisiksi rattijuoppojen autoihin tai jopa kaikkiin autoihin. Liikennevalistuksen lisäämistä kouluissa ym toimenpiteitä, joilla voi vaikuttaa asenteisiin liikenteessä. Takaisinperinnällä ei voi juurikaan vaikuttaa käyttäytymiseen. Rattijuoppo ei varmasti ajattele humalassa ajaessaan, että joutuu maksamaan korvaukset takaisin vakuutusyhtiölle, mikäli ajaa vahingon. Tätä hän ei ajattele, vaikka olisi toistuvasti joutunut maksamaan korvauksia takaisin". Lisäksi vastaajat ehdottivat yhteiskunnan vaikutuskeinona törkeiden rattijuopumustapausten vähentämiseksi promillerajan laskemista, vaikka tällä promillerajan laskulla ei ole ajateltu olevan merkittävää vaikutusta rattijuoppojen liikennekäyttäytymiseen. Kuitenkin tulee myös huomioida, että promillerajan laskun myötä tällöin myös takaisinperittävien vahinkojen määrä voi lisääntyä.

Vastaajien mukaan enemmän rattijuoppojen liikennekäyttäytymiseen voitaisiin vaikuttaa en-

nalta ehkäisevänä toimenä tiukentamalla rattijuopumustuomioita. Olisiko tällä rattijuopumustuomioiden tiukentamisella ennalta ehkäisevää tai vähentää vaikutusta törkeisiin rattijuopumustapauksiin, koska tälläkin hetkellä rattijuoppo voidaan tuomita ajokieltoon, sakkoihin tai vankeuteen. Yksi vastaaja toteaa, että yhteiskunnan keinot ovat rajalliset sillä rattijuopot lienevät olevan yleensä alkoholisteja, joiden osalta esimerkiksi tiukemmat promillerajat tai ankarampi valvonta ei välttämättä tuota tulosta. Toinen vastaaja toteaa, että jos rattijuopumustapaukset lisääntyvät myös takaisinperintä lisääntyy. Vastaaja uskoo, että kun kiinnijäämisen riski lisääntyy, niin rattijuopumuksetkin vähenevä, mikä taitaa olla poliisien resursseista kiinni. Vastaajien mukaan tulevaisuudessa alkolukolla voi olla rattijuopumuksia vähentävä vaikutus. Vastaajat ehdottavat alkolukkoa pakolliseksi rattijuoppojen autoihin tai jopa kaikkiin autoihin. Alkolukkoa onkin pidetty tehokkaampana keinona ennalta ehkäistä ja torjua rattijuopumuksia verrattuna esimerkiksi ajokieltoon. Kuitenkin kuten aikaisemmin tutkimuksessa on tullut todettua, että alkolukkojen käytön laajentaminen ei ole onnistunut niin kuin on suunniteltu, vaan tässäkin on vielä omat haasteensa. Alkolukon käytön laajentamisessa tulee myös ottaa huomioon tästä aiheutuvat kustannukset ja kuka tai mikä taho nämä kustannukset tulee maksamaan. Lisäksi vastaajien antamista vastauksista nähdään, että yhteiskunnan tulisi keskittyä valistamaan liikennekäyttäytymistä ja kehittämään asennekasvatusta esimerkiksi sivulisten ilmoitusvelvollisuus, jos nämä havaitsevat humalaisen henkilön lähtevän tai olevan liikenteessä epäilyttävässä kunnossa. Näillä keinoilla saatettaisiin lisätä rattijuoppojen kiinnijäämisriskiä liikenteessä poliisin suorittamien puhallusten lisäksi, millä voitaisiin vähentää rattijuopumustapauksia ja näistä aiheutuvia liikenteen henkilövahinkoja.

5 YHTEENVETO

Tutkimuksen tarkoituksena oli tarkastella vakuutusyhtiön takaisinperintää rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista. Tutkimuksessa on tarkasteltu ensin, mitkä ovat vakuutusyhtiön oikeudelliset perusteet takaisinperinnälle ja tämän jälkeen, minkälainen on vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessia rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista. Näiden lisäksi tutkimuksessa on tarkasteltu, kuinka vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista on onnistunut. Tämän lisäksi on tarkasteltu, minkälaiset tekijät vaikuttavat takaisinperinnän onnistuneisuuteen tai epäonnistumiseen sekä tarvitseeko takaisinperintää tehostaa ja kuinka sitä voisi kehittää.

Tässä luvussa vastataan tutkimukselle annettuihin kolmeen tutkimusongelmaan. Luku jakautuu tutkimuksen päätutkimusongelmien mukaan kolmeen alalukuun, joissa tullaan käsittelemään aihealueiden keskeisiä tekijöitä. Luvun lopussa pohditaan tulevaisuutta vakuutusyhtiön takaisinperintää rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista ja jatkotutkimusehdotuksia.

5.1 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet

Vakuutusyhtiön takaisinperinnän oikeudelliset perusteet pohjautuvat lainsäädäntöön. Liikennevakuutus on vakuutusyhtiölle pakollinen lakisääteinen vakuutus. Lisäksi liikennevakuutukseen liittyvään keskeiseen lainsäädäntöön kuuluvat muun muassa liikennevakuutuslaki, liikennevakuutusasetus, bonusasetus ja liikennevakuutusdirektiivit. Liikennevakuutusasetuksen mukaan vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä antamasta liikennevakuutusta sitä hakevalle, minkä perusteella pakolliseen liikennevakuutukseen liittyy vakuutusyhtiön näkökulmasta sopimuspakko. Liikennevakuutuslaki määrää muun muassa mikä on liikennevahinko, mitä ei katsota liikennevahingoksi ja mitä korvataan liikennevahingosta. Henkilö- ja vahinkovakuutuksia säätelee myös vakuutuslainsäädäntö, joita sovelletaan liikennevakuutuslakiin ellei siinä kyseistä asioista ole toisin säädetty. Laissa ei ole asetettu vakuutusyhtiölle mitään poikkeusmahdollisuutta niin sanotusta sopimuspakosta. Vakuutusyhtiöllä on yksipuolinen velvollisuus solmia liikennevakuutuslainsäädäntöä asiakkaan kanssa huolimatta esimerkiksi siitä, että asiakas on vahinkohistorian mukaan riskikuljettaja. Näin ollen vakuutusyhtiö ei voi olla myöntämättä

liikennevakuutusta hakijalle, joka on aikaisemmin syyllistynyt ja/tai tuomittu rattijuopumuksesta ja/tai aiheuttanut rattijuopumuksellaan liikenteen henkilövahinkoja.

Liikenteen henkilövahingoista korvausta haetaan vakuutusyhtiöltä, jossa liikennevahinkoon syyllisen ajoneuvo on vakuutettuna. Henkilövahinkoja korvatta sovelletaan liikennevakuutuslakia ja vahingonkorvauslakia. Vahingonkorvausta voidaan sovitella, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon vahingon aiheuttajan ja vahingon kärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Kuitenkin tahallisesti aiheutetusta vahingosta on tuomittava täysi korvaus, jollei ole erityisiä syitä harkita alentaa korvausta kohtuulliseksi. Liikennevakuutuslain periaatteena on, että ulkopuoliselle vahingonkärsineelle maksetaan korvaus sattuneesta liikennevahingosta huolimatta siitä, vaikka se on aiheutettu törkeällä huolimattomuudella tai alkoholin vaikutuksen alaisena.

Liikennevakuutuslaissa on määritelty takautusmissäännöstö eli regressisäännöstö, missä vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutuksenantajan maksamaan määrään asti. Liikennevakuutuslain 20 §:ssä mainitaan takautumisoikeudesta:

”Jos moottoriajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tai jos vahinko on aiheutunut huolimattomuudesta ajettaessa luvottomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla tai jos joku on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, ja jos liikennevakuutusyhtiö tällaisessa tapauksessa suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle. Edellä tarkoitettu korvausvelvollisuus määräytyy vahingonkorvauslain (412/1974) 2 ja 4 luvussa säädettyjen perusteiden mukaan.”

Lisäksi rikoslain 23 luvun 4 §:ssä mainitaan törkeästä rattijuopumuksesta seuraavaa:

” Jos rattijuopumuksessa

- 1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai
- 2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka
- 3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.”

Lisäksi vakuutusyhtiölle tämä takautumisoikeuden noudattaminen ja toteuttaminen on lakisääteinen velvoite, minkä perusteella vakuutusyhtiön on tietoonsa tulleista tapauksista takaisinperittävä vahingonaiheuttajalta korvaus ja katsottava, että korvaus saadaan perittyä takaisin joko kokonaan tai soviteltuna. Vakuutusyhtiöllä on näin ollen lainsäädännön perusteella oikeus ja velvollisuus törkeissä rattijuopumustapauksissa periä takaisin ulkopuoliselle vahingonkärsineelle maksamansa korvaukset vahingonaiheuttaneelta rattijuopolta.

5.2 Vakuutusyhtiön takaisinperintäprosessi rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista

Liikennevakuutuslain mukaan vakuutusyhtiöllä on takautumisoikeus ja velvollisuus törkeissä rattijuopumustapauksissa periä takaisin maksamiaan korvauksia vahingonaiheuttaneelta rattijuopolta. Jokainen vakuutusyhtiö suorittaa takaisinperinnän yhtiökohtaisesti. Vakuutusyhtiö voi hoitaa takaisinperinnän itse tai käyttää siinä perintätoimistoa tai käyttää pelkästään ulosottoa. Yleisintä on käyttää yhdistelmänä perintätoimistoa ja ulosottoa. Jotta korvauksia voidaan vahinkotapauksesta periä ulosottoteitse, tulee vakuutusyhtiön olla mukana oikeudenkäynnissä, jossa yhtiö on vaatinut vahingonaiheuttajalta takaisinsaantia liikennevakuutuslain 20§:n mukaisesti. Takaisinperintäprosessi koostuu vapaaehtoisesta perinnästä ja oikeudellisesta perinnästä. Takaisinperinnässä on noudatettava lakia hyvästä perintätavasta ja ulosottokaarta.

Vapaaehtoisessa perinnässä velkoja pyrkii saamaan saatavalle velalliselta vapaaehtoisen maksusuorituksen. Saatavaa pyritään perimään velalliselta tavallisesti perintäkirjeellä, puhelinperinnällä ja maksusopimuksilla. Kuitenkin, jos velkaa ei saada perittyä vapaaehtoisesti velalli-

selta, voidaan velka periä oikeudellisesti. Oikeudellinen perintä sisältää tavallisesti oikeudenkäynnin ja ulosoton. Tuomiolla velasta tulee ulosottokelpoinen. Lisäksi ilman edeltäviä vapaaehtoisen perinnän menettelyitä on myös mahdollista nostaa velkomuskanne. Törkeissä rattijuopumustapauksissa on aina mukana oikeudellinen käytäntö, koska tuomioistuin voi tuomita rattijuopon syyllistyneen törkeään rattijuopumukseen ja voi määrätä rattijuopolle tuomioksi ajokiellon, sakkoja, vankeutta ja niin edelleen. Näin ollen törkeissä rattijuopumustapauksissa vakuutusyhtiön takaisinperintä rattijuopolta tämän aiheuttamista liikenteen henkilövahinkojen korvauksista menee oikeudellisen perinnän oikeudenkäynnin ja ulosoton mukaisesti.

Jos velallinen ei noudata vapaaehtoisesti tuomioistuimen antamaa tuomiota, pannaan se täytäntöön ulosotossa. Lisäksi velallinen saa maksuhäiriömerkinnän sen jälkeen, kun tuomioistuin antaa velkomustuomion. Ulosotto on velan perimistä pakolla, jossa velallisen tuloja ja omaisuutta ulosmitataan niin paljon, että velka tulee maksetuksi. Ulosotto perintä tehdään palkasta, eläkkeestä, työttömyyskorvauksesta, veronpalautuksista tai muusta toistuvasta tulosta tai omaisuudesta. Sosiaaliavustukset (lapsilisät tai asumistuki) eivät ole ulosottokelpoisia. Saadessaan ulosottomieheltä perimiskirjeen, kun velkoja on siirtänyt velan ulosotto perintään, voi velallinen ottaa yhteyttä ulosottomieheen ja yrittää sopia maksusuunnitelmasta. Kuitenkin maksusuunnitelman edellytykset ulosottomies harkitsee aina tapauskohtaisesti. Lisäksi tarvittaessa ulosotossa voidaan tehdä lievennyksiä esimerkiksi lykätä jonkin tulon/omaisuuden ulosmittausta hetkeksi tai myöntämällä vapaakuukausia. Jos velallisella ei ole ulosmittauskelpoista tuloa eikä omaisuutta, toteaa ulosottomies velallisen varattomaksi ja asia palautetaan velkojalle. Velkoja voi lähettää saatavansa uudelleen ulosottoon. Velalliselle tulee merkintä luottotietoihin, jos tämä todetaan varattomaksi. Lisäksi tällöin velkojan on huolehdittava velan vanhentumisen katkaisemisesta vähintään viiden vuoden välein. Velkojan on lähetettävä velka uudestaan ulosottoon ennen kuin viisi vuotta on kulunut edellisestä velallisen varattomaksi toteamisesta/varattomuusesteestä.

Lisäksi vakuutusyhtiön ja/tai tämän käyttämän perintätoimiston/ulosoton yhdistelmän on huomioitava takaisinperintä- ja ulosotto prosessissaan, että lainsäädännössä on säädetty täytäntöönpanokelpoisuuden määräajasta ja saatavan lopullisesta vanhentumisesta. Ulosottokaareissa säädetään täytäntöönpanokelpoisuuden määräajasta ja saatavan lopullisesta vanhentumisesta. Ulosotto peruste esimerkiksi käräjäoikeuden tuomio tai yksipuolinen tuomio, jossa luonnolliselle henkilölle on asetettu maksuvelvoite, on täytäntöönpanokelpoinen 15 vuoden ajan. Puo-

lestaan määräaika on 20 vuotta, jos ulosottoperusteessa tarkoitettu velkoja on luonnollinen henkilö tai jos korvaussaatava perustuu rikokseen, josta velallinen on tuomittu vankeuteen tai yhdyskuntapalveluun. Tällöin ulosottoperusteen määräaika lasketaan siitä, kun yksipuolinen tuomio taikka lainvoimaiseksi tullut tuomio tai muu lopullinen ulosottoperuste on annettu. Lisäksi vuoden 2008 alusta voimaan tulleen ulosottokaaren mukaan määräajan umpeenkuluminen tarkoittaa myös saatavan lopullista vanhentumista. Mikäli ennen määräajan päättymistä saatava on ulosmitattu jostain omaisuudesta, voidaan saatavaa periä vielä tästä kyseisestä omaisuudesta, ei kuitenkaan palkasta, eläkkeestä tai muusta toistuvaistulosta. Kun täytännönpanokelpoisuuden määräaika on päättynyt, on saatava vanhentunut lopullisesti, eikä siitä voida velkoa enää millään tavalla ja tätä määräaika ei voida katkaista. Kuitenkin velkojalla on oikeus nostaa tuomioistuimessa kanne velallista vastaan ja vaatia ulosottoperusteen määräajan jatkamista vetoamalla velallisen määrättyihin toimiin. Tällöin tuomioistuin voi määrätä määräajan jatkumaan 10 vuotta laskettuna alkuperäisen määräajan päättymisestä. Näin ollen vakuutusyhtiön on mahdollista takaisinperiä rattijuopolta tämän aiheuttamasta liikenteen henkilövahingosta maksettuja korvauksia ulosottoteitse noin 20 vuoden ajan ellei sitten joissakin tapauksissa saada tuomioistuimen määräyksellä jatkettua vielä määräaika 10 vuotta eteenpäin.

5.3 Vakuutusyhtiön takaisinperinnän onnistuneisuus rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista

Vakuutusyhtiön on noudatettava takaisinperinnässään rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista lainsäädäntöä. Tutkimuksen kolmatta päätutkimusongelmaa eli vakuutusyhtiön takaisinperinnän onnistuneisuutta rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista tarkastellaan tutkimuksen empiriassa toteutetun lomakekyselyn tulosten avulla. Kyselyyn vastanneiden vastauksista nähtiin, että lainsäädäntö ja yhteiskunta/viranomaiset vaikuttavat määräyksillään ja toiminnallaan suoraan tai välillisesti vakuutusyhtiön takaisinperintään rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista. Lisäksi takaisinperinnän kohteena olevat rattijuopot (huomioiden ikä, taloudellinen tilanne, elämäntilanne, maksuhalukkuus tai -kyky jne.) vaikuttavat myös omalta osaltaan korvausten takaisinperinnän onnistuneisuuteen.

Lainsäädännön mukaan vakuutusyhtiön on myönnettävä lakisääteinen liikennevakuutus jokaiselle sitä hakevalle. Näin ollen vakuutusyhtiö ei voi olla myöntämättä pakollista liikennevakuutusta sitä hakevalle henkilölle, vaikka vakuutusyhtiöllä olisi tiedossa hakijan aikaisemmat rattijuopumukset tai rattijuopumuksella aiheutetut liikenteen henkilövahingot. Rattijuopumustuomioilla ei myöskään ole vaikutusta henkilön liikennevakuutuksen vakuutusmaksuihin, vaan esimerkiksi vahinkohistoria tai maksuhäiriömerkinnät voivat mahdollisesti vaikuttaa etukäteismaksun vaatimiseen tai vakuutusmaksun suuruuteen. Lainsäädäntöä ei ole tarpeen muuttaa sen suhteen, että liikennevakuutusta ei myönnettäisi hakijoille, jotka ovat syyllistyneet aikaisemmin rattijuopumukseen tai joilla on taustalla rattijuopumuksella aiheutettuja liikenteen henkilövahinkoja. Tällä ei ole vaikutusta rattijuoppojen liikennekäyttäytymiseen tai rattijuopumuksella aiheutettuihin liikenteen henkilövahinkojen määriin, koska rattijuopot voivat aina ajaa halutessaan vakuuttamattomilla ajoneuvoilla. Lisäksi lainsäädäntöä ei haluta lähteä tältä osin muuttamaan, koska liikennevakuutuksen yhtenä tarkoituksena on turvata kolmannen osapuolen kärsimien henkilövahinkojen korvaaminen. Kuitenkin liikennevakuutusta voisi kehittää siinä, että rattijuopumustaustalla olisi vaikutusta liikennevakuutusmaksun määräytymiseen/suuruuteen

Lain perusteella vakuutusyhtiöllä on oikeus ja velvollisuus takaisinperiä törkeissä rattijuopumustapauksissa (>1,2 promillea) vahingonaiheuttaneilta rattijuopoilta liikenteen henkilövahingoista maksetut korvaukset. Kyselystä saatujen vastausten perusteella törkeät rattijuopumustapaukset peritään takaisin aina (80%) tai lähes aina (15%) Puolestaan muissa rattijuopumustapauksissa, jotka ovat alle törkeän rattijuopumusrajan (<1,2 promillea) vakuutusyhtiö voi periä korvauksia takaisin vain, jos rattijuopumuksen lisäksi todetaan tahallinen teko, törkeä liikenteen vaarantaminen tai törkeä tuottamus. Näitä muita rattijuopumustapauksia ei peritty lainkaan takaisin (42,1%), jätetään usein perimättä (31,6%), peritään lähes aina (15,8%) ja peritään aina (5,3%). Näissä alle 1,2 promillen rattijuopumustapauksissa pelkällä rattijuopumuksen täyttymisellä vakuutusyhtiö ei saa oikeutta takaisinperintään, vaan nämä arvioidaan tapauskohtaisesti ja mikäli tapaukseen liittyy muutakin törkeää liikenteen vaarantamista esimerkiksi ylinopeus, voidaan periä takaisin osittain tai kokonaan. Kyselyn vastauksista nousi esille, että takaisinperintää voitaisiin kehittää joustavampaan suuntaan, jotta pienempienkin summien periminen onnistuisi. Lisäksi tähän samaan ajatukseen liittyen ehdotettiin yhtenä kehittämiskeinona nykykäytäntöön, että törkeän rattijuopumuksen promillerajaa laskettaisiin alemmaksi.

Törkeissä rattijuopumustapauksissa saadaan takaisinperittyä rattijuopolta tämän aiheuttaman vahingon korvaussumma täysin takaisin kyselystä saatujen vastausten perusteella vain alle 50% tapauksista. Tähän perinnän onnistumiseen mainittiin vaikuttavan muun muassa rattijuopon yhteistyökyky ja -halukkuus sekä maksukyky ja se, että aiheutetut vahingot ovat jääneet pieniksi. Törkeissä rattijuopumustapauksissa vakuutusyhtiö saattaa joutua sovittelemaan takaisinperinnässään rattijuopon kanssa. Sovittelun tarvetta arvioidaan tapauskohtaisesti. Sovitteluun riittäviä syitä ovat muun muassa vahingonaiheuttaneen rattijuopon nuori ikä, maksukyky/taloudellinen tilanne, elämäntilanne, tuottamuksen aste ja oma tahallisuus tai myötävaikutus vahinkoon. Lisäksi mikäli takaisinperittävä korvaussumma on huomattavan suuri verrattuna vahingonaiheuttaneen rattijuopon tuloihin voidaan takaisinmaksettavaa korvaussummaa kohtuullistaa. Korvausten sovittelulla ja korvaussummien kohtuullistamisella pyritään varmistamaan, että vahingonaiheuttaneelta rattijuopolta saadaan jotain perittyä takaisin. Lisäksi törkeissä rattijuopumustapauksissa saattaa käydä niin, että vakuutusyhtiö luopuu takaisinperinnästä. Takaisinperinnästä luopumiseen voi olla syynä vahingonaiheuttaneen rattijuopon varattomuus, rattijuoppo on itse kuollut onnettomuudessa ja tämän kuolinpesällä ei ole varallisuutta, vähäinen intressi, rattijuoppo on tavoittamattomissa (ei osoitetta/ulkomailla).

Takaisinperinnän nähdään olevan kannattavaa niin kauan kuin perinnästä saatava raha kattaa perinnän kulut. Kuitenkin takaisinperinnällä nähdään olevan muutakin merkitystä kuin pelkästään vakuutusyhtiöiden tulos. Vakuutusyhtiön takaisinperinnällä nähdään olevan yleisempää yhteiskunnallista, moraalista, rangaistuksellista merkitystä, koska törkeissä rattijuopumustapauksissa vakuutusyhtiö tulee perimään takaisin rattijuopolta tämän aiheuttamia liikenteen henkilövahinkojen korvauksia. Takaisinperintää kehittämällä ei kuitenkaan nähty olevan vaikutusta rattijuoppojen liikennekäyttäytymiseen. Kyselystä saatujen vastausten perusteella rattijuopumusta ennalta ehkäisevänä ja vähentävänä keinona nostettiin esille esimerkiksi yhteiskunnan ja viranomaisten puolesta järjestetyt valistuskampanjat tai rattijuopuille ohjatut päihdeohjelmat. Lisäksi rattijuopuille haluttaisiin kovemmat rikosoikeudelliset rangaistukset ja poliisin valvontaa liikenteessä tulisi lisätä. Pakollista alkolukkoa rattijuoppojen ajoneuvoihin tai kaikkiin ajoneuvoihin ehdotettiin myös ja tällä nähtiin tulevaisuudessa voivan olevan rattijuopumuksia vähentävä vaikutus.

5.4 LOPUKSI

Vakuutusyhtiön takaisinperinnän voidaan nähdä olevan niin onnistunutta kuin se voi olla tällä hetkellä valitsevassa lainsäädännöllisessä ja yhteiskunnallisessa tilanteessa. Vakuutusyhtiön näkökulmasta takaisinperinnän onnistuneisuus ei riipu pelkästään yhtiön omasta toiminnasta, vaan tähän vaikuttavat myös lainsäädäntö sekä viranomaisten ja yhteiskunnan toimet. Lisäksi vakuutusyhtiö ei voi liikennevakuutusta myöntäessään tehdä asiakasvalintaa, koska kyseessä on lakisääteinen vakuutus. Eikä rattijuopumuksen perusteella voida esimerkiksi säätää korkeampia liikennevakuutusmaksuja vakuutusta hakeneelle. Lisäksi vakuutusyhtiö ei oikein voi kehittää takaisinperintäänsä tämän enempää kuin mitä se tällä hetkellä on, koska takaisinperinnässä on noudatettava lainsäädännön säädöksiä (liikennevakuutuslaki, laki saatavien perinnästä ulosottokaari jne.) Lisäksi vakuutusyhtiö ei voi vaikuttaa takaisinperinnän kohteena olevien rattijuoppojen liikennekäyttäytymiseen, maksukykyyn tai -halukkuuteen, elämäntilanteeseen tai muuhun sellaiseen, vaan joissakin tapauksissa vakuutusyhtiö saattaa joutua sovitteluun/kohtuullistamaan takaisinperittävää korvaussummaa tai luopumaan kokonaan perinnästä. Lisäksi takaisinperinnässä ja ulosotossa joudutaan huomioimaan, että takaisinperittävällä korvaussummalla/velalla on 20 vuoden määräaika ennen kuin tämä velka katsotaan vanhentuneeksi ja tämän jälkeen tätä ei voida enää takaisinperiä/ulosottaa. Lisäksi vakuutusyhtiö joutuu takaisinperinnässään tarkastelemaan eri rattijuopumustapausten kohdalla kuinka kannattava näiden takaisinperintä on huomioiden takaisinperinnän kulut verrattuna siitä saatuihin tuloihin.

Kuitenkin, jos yhteiskunnan ja viranomaisten toimenpiteillä saavutettaisiin nyt asetetut tavoitteet ennalta ehkäistä, torjua ja vähentää törkeiden rattijuopumustapausten määrää, niin tällä olisi myös vähentävä vaikutus törkeällä rattijuopumuksella aiheutettuihin liikenteen henkilövahinkoihin ja korvaussummat eivät välttämättä nousisi niin suuriksi. Tämä vaikuttaisi myös omalta osaltaan vakuutusyhtiön takaisinperintään ja sen onnistuneisuuteen, koska tällöin myös vähentyisivät vahingot, joista vakuutusyhtiön on perittävä takaisin maksamiaan korvauksia vahingonaiheuttaneelta rattijuopolta.

Vakuutusyhtiölle aiheutuu rattijuoppojen aiheuttamista liikenteen henkilövahingoista maksettavaksi korvauskuluja vahingonkärsineille kolmansille osapuolille ja lisäksi tähän päälle tulee takaisinperintäprosessin kulut. Se, että takaisinperinnällä ei saada kaikkia maksettuja korva-

uksia perittyä takaisin rattijuopoilta, voi aiheuttaa vakuutusyhtiölle paineita kustannusten kattamiseksi esimerkiksi nostamalla vakuutusmaksuja. Näin ollen tulevaisuudessa olisi hyvä saada törkeiden rattijuopumusten ja näistä aiheutuvien liikenteen henkilövahinkojen määrä vähenemään kuin lisääntymään. Rattijuopumusten ennalta ehkäisemiseen ja rattijuopumuksella aiheutettujen liikenteen henkivahinkojen vähentämiseen yhteiskunta, lainsäädäntö ja viranomaiset voivat vaikuttaa ennalta ehkäisevästi omilla toimillaan. Tähän liittyen tulisi muun muassa miettiä tarkemmin lainsäädännössä ja yhteiskunnassa, tulisiko esimerkiksi törkeän rattijuopumuksen promillerajaa laskea alemmaksi tai kuinka alkolukon laajempi käyttö saataisiin onnistumaan.

Tulevaisuudessa lainsäädäntöä ei tule muuttaa nykyisen lakisääteisen liikennevakuutuksen osalta niin, että liikennevakuutusta ei myönnettäisi rattijuopoilta. Tätä rajausta ei tule harkita, koska liikennevakuutuksen yhtenä tarkoituksena on turvata vahinkoa kärsineen kolmannen osapuolen vahinkojen korvaaminen. Lisäksi liikennevakuutuslain antama takautumisoikeus vakuutusyhtiölle törkeissä rattijuopumustapauksissa tulee säilyttää nykyisenlaisena. Mikäli tulevaisuudessa nyt yhteiskunnan ja viranomaisten tavoitteet saavutettaisiin tai lainsäädäntöä muutettaisiin niin, että törkeän rattijuopumuksen promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 1,2 promillesta tai alkolukkojen käyttö laajentuisi rattijuoppojen ajoneuvoissa, niin näistä voitaisiin saada jatkotutkimusaiheita. Tällöin voitaisiin tarkastella, että olisiko näillä muutoksilla minkälaista vaikutusta vakuutusyhtiön takaisinperintään rattijuopoilta näiden aiheuttamista liikenteen henkilövahingoissa.

Kuitenkin tällä hetkellä ja tulevaisuudessa törkeiden rattijuopumustapausten ja niistä aiheutuvien liikenteen henkilövahinkojen ennalta ehkäisemisessä, torjumisessa ja vähentämisessä on vielä olemassa omat haasteensa. Vakuutusyhtiön takaisinperintää ja sen onnistuneisuutta täytyy siis tarkastella monesta näkökulmasta, koska on otettava huomioon takaisinperintään välillisesti ja välittömästi vaikuttavat tekijät.

LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus:

- Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 10.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 18.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 24.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 25.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 28.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 31.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 31-32.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 116.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 217.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 218.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 219.
 Eskuri, Seppo, Mikkonen, Martti 2009. Liikennevakuutus. Helsinki. Yliopistopaino. 121
 Hirsjärvi, Sirkka, Remes Pirkko, Sajavaara Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki. Tammi. 14.
 Hirsjärvi, Sirkka, Remes Pirkko, Sajavaara Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki. Tammi. 15.
 Hirsjärvi, Sirkka, Remes Pirkko, Sajavaara Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki. Tammi. 16.
 Rikalainen Essi 2008. Pakkokeinot ja saatavien perintä. Helsinki. Gummerus Kirjapaino. 184.
 Rikalainen Essi 2008. Pakkokeinot ja saatavien perintä. Helsinki. Gummerus Kirjapaino. 185.
 Rikalainen Essi 2008. Pakkokeinot ja saatavien perintä. Helsinki. Gummerus Kirjapaino. 185-186.
 Tolvanen Matti 1999. Tieliikenneerikokset. Helsinki. Gummerus Kirjapaino Oy. 59.
 Tolvanen Matti 1999. Tieliikenneerikokset. Helsinki. Gummerus Kirjapaino Oy. 64.
 Tolvanen Matti 1999. Tieliikenneerikokset. Helsinki. Gummerus Kirjapaino Oy. 196.
 Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita. 2011. 68.
 Vilkka Hanna 2007. Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki. Tammi. 118.
 Vilkka Hanna 2007. Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki. Tammi. 28.
 Vilkka Hanna 2007. Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki. Tammi. 20.

Oikeudelliset lähteet:

- Laki saatavien perinnästä (22.4.1999/513)
 Liikennevakuutusasetus (17.7.1959/324)
 Liikennevakuutuslaki (26.6.1959/279)
 Ulosottokaari (15.6.2007/705)
 Vahingonkorvauslaki (31.5.1974/412)

Henkilölähteet:

- Jumppanen Janne. Sähköpostikirje tekijälle 24.9.2011. Tekijän hallussa.

Korhonen Vesa. Takaisinperintä. Sähköpostikirje tekijälle 24.2.2012. Tekijän hallussa.

Internet-lähteet:

Autoliitto: Liikennevahinkojen korvaaminen (1.3.2012)

http://www.autoliitto.fi/testit_ja_ajoneuvot/ajoneuvon_vakuuttaminen/liikennevakuutus/liikennevahinkojen_korvaaminen/

Finanssialan Keskusliitto: Vakuutusyhtiöt Suomessa 2011 (30.4.2012a)

http://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiot_Suomessa_2011.pdf

Finanssialan Keskusliitto: Vakuutusyhtiöt Suomessa 2012 (1.10.2014b)

http://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiot_Suomessa_2012.pdf

IF Vahinkovakuutusyhtiö: Liikennevahinko voi tulla rattijuopolle todella kalliiksi (6.1.2014a)

<http://www.if.fi/web/fi/tietoafista/media/tiedotteet/pages/pressmeddelande.aspx?itemid=1572>

IF Vahinkovakuutusyhtiö: Rattijuoppo voi joutua kolarikorvausten maksajaksi (6.1.2014b)

<http://feed.ne.cision.com/wpyfs/00/00/00/00/00/04/63/28/wkr0002.pdf>

Kilpailuttaja.fi: Liikennevakuutus (12.10.2014a)

https://www.kilpailuttaja.fi/palvelut/tuki_ja_ohjeet/autovakuutusvertailu/tietoa_autovakuutusista/liikennevakuutus/#Liikennevakuutusmaksu

Kilpailuttaja.fi: Vakuutusyhtiöiden vahinkorekisteri (12.10.2014b)

https://www.kilpailuttaja.fi/palvelut/tuki_ja_ohjeet/autovakuutusvertailu/tietoa_autovakuutusista/vakuutusyhtioiden_vahinkorekisteri/

Kilpailu- ja kuluttajavirasto: Maksuviivästykset ja perintä (11.1.2014)

<http://www.kuluttajavirasto.fi/fi-FI/kuluttajalle/raha-asiat/maksuviivastykset/perinta/>

Kuluttajaliitto: Maksuhäiriömerkintä ja sen vaikutukset (12.1.2014a)

http://www.kuluttajaliitto.fi/teemat/kuluttajan_talous/raha-asiat_ja_niiden_hoito/maksuhairiomerkinta_ja_sen_vaikutukset

Kuluttajaliitto: Velka pitää maksaa (11.1.2013b)

http://www.kuluttajaliitto.fi/teemat/kuluttajan_talous/raha-asiat_ja_niiden_hoito/mita_velka_on

Kuluttajaliitto: Velkojen maksaminen ja perintä (11.1.2014c)

http://www.kuluttajaliitto.fi/teemat/kuluttajan_talous/raha-asiat_ja_niiden_hoito/velkojen_maksaminen_ja_perinta

Käräjäoikeudet: Ajokielto (2.10.2014a)

<http://www.oikeus.fi/32327.htm>

Käräjäoikeudet: Rikosasiat (1.2.2013b)

<http://www.oikeus.fi/tuomioistuimet/karajaoikeudet/fi/index/rikosasiat.html>

Käräjäoikeudet: Pääkäsitely (2.10.2014c)

<http://www.oikeus.fi/tuomioistuimet/karajaoikeudet/fi/index/rikosasiat/paakasittely.html>

Liikenneturva: Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa (1.10.2014a)

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf

Liikenneturva: Rattijuopumus (11.10.2014b)

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/rattijuopumus>

Liikenneturva: Tilastokatsaus. Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa (12.10.2014c)

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf

Liikennevakuutuskeskus: Lait, asetukset, ehdot (11.10.2014a)

<http://www.lvk.fi/fi/Vakuuttaminen/Liikennevakuuttaminen/Lait-asetukset-ehdot/>

Liikennevakuutuskeskus: Liikennevahinkotilasto VALT_Vuosiraportti 2011 (31.1.2013b)

<http://www.lvk.fi/fi/Raportit/Vuosiraportit/Vuosiraportit/>

Liikennevakuutuskeskus: Liikennevahinkotilastot. Liikennevahinkotilasto 2012 (21.9.2014c)

<http://www.lvk.fi/fi/Tilastot/Tilastot/>

Liikennevakuutuskeskus: Liikennevakuutusmaksut ja bonusjärjestelmä (8.12.2012d)

<http://www.lvk.fi/fi/Vakuuttaminen/Liikennevakuuttaminen/Liikennevakuutusmaksut/>

Liikennevakuutuskeskus: Tiedote 28.6.2011: Rattijuopon kallis paukku. Vakuutusyhtiö perii rattijuopon aiheuttamat korvaukset takaisin (14.10.2014e)

<http://www.lvk.fi/fi/Raportit/Tiedotearkisto-2009-2011/TIEDOTE-2862011-Rattijuopon-kallis-paukku---Vakuutusyhtio-perii-rattijuopon-aiheuttamat-korvaukset-takaisin/>

Liikennevakuutuskeskus: Tiedote 6.6.2012 Tutkijalautakuntien alkoholiraportti. VALT Alko-raportti 2012 (13.10.2014f)

<http://www.lvk.fi/fi/Raportit/LVK-utiset-ja-raportit/TIEDOTE-662012-Tutkijalautakuntien-alkoholiraportti-Kesalla-rattijuoppojen-aiheuttamat-kuolinonnettomuudet-lisaantyyvat/>

Liikennevakuutuskeskus: Vakuutuksen ottaminen ja alkaminen (1.3.2012g)

<http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/modules/system/stdreq.aspx?P=450&VID=default&SID=164037808395965&S=0&C=27599>

Liikennevakuutuskeskus: Vakuutuksen ottaminen, alkaminen ja päättyminen (8.12.2013h)

<http://www.lvk.fi/fi/Vakuuttaminen/Liikennevakuuttaminen/Vakuutuksen-ottaminen-alkaminen-ja-paattyminen/>

Liikennevirasto: Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna 2011 (21.9.2014a)

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2012-07_liikenneonnettomuudet_maanteilla_web.pdf

Liikennevirasto: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010 (12.10.2014b)

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf

Oikeus.fi: Täytäntöönpanokelpoisuuden määräaika ja saatavan lopullinen vanhentuminen (12.10.2014a)

<http://www.oikeus.fi/ulosotto/fi/index/ulosotto/taytantonpanokelpoisuudenmaaraaikajasaatavanlopullinenvanhentuminen.html>

Oikeus.fi: Ulosotto. Velallisena ulostossa (23.2.2014b)

<http://www.oikeus.fi/4348.htm>

Pohjola: Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä muuttuu yhtiökohtaiseksi 1.5.2003 (11.10.2014)

<https://www.pohjola.fi/pohjola?cid=330827636&srcpl=3>

Poliisi: Alkolukko (12.10.2014a)

<https://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/27724E4126657DDBC225710000320F9F?opendocument>

Poliisi: Rattijuopumuksen seuraukset (12.10.2014b)

<https://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/249DD1BCBDEE9739C2256BC7002E46AC?opendocument>

Sosiaali- ja terveysministeriö: Liikennevakuutus moottoriajoneuvoille (9.1.2014a)

http://www.stm.fi/vakuutusasiat/lakisaateinen_vakuutus/liikennevakuutus

Sosiaali- ja terveysministeriö: Luonnos 11.1.2011 (11.10.2014b)

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=42730&name=DLFE-14119.pdf

Takuu-säätiö: Velkojen vanhentuminen (9.11.2014)

http://www.takuu-saatio.fi/tietoa_veloista/velkojen_vanhentuminen/

Tieliikenteen tietokeskus: Tieliikenteen kustannusarvio 2012 (12.10.2014)

http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/files/563/Tieliikenteen_kustannusarvio_2012.pdf

Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuudet 2012 (2.10.2014a)

http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylii_ton_201200_2013_9092_net.pdf

Tilastokeskus: Syytetyt, tuomitut ja rangaistukset 2012 (12.10.2014b)

http://tilastokeskus.fi/til/syyttr/2012/syyttr_2012_2013-12-16_fi.pdf

Trafi: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys muissa liikennemuodoissa (11.10.2014a)

http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/alkoholirattijuopumus_tieliikenteessa_ja_juopumuksen_yleisyys_muissa_liikennemuodoissa

Trafi: Suomen tieliikenteen turvallisuuden vuosikatsaus 2013 (2.10.2014b)

http://www.trafi.fi/filebank/a/1384345026/a4cbcc164337d2b5384ff6bc8feab8c0/13613-Trafi_Tieliikenteen_turvallisuuskatsaus_2013.pdf

LIITTEET

Tutkimuksen lomakekysely:

Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

Tämä kysely on osa Katariina Kujalan Pro Gradu -tutkielmaa. Tutkielma tehdään Tampereen Yliopiston Vakuutustieteellisen tiedekunnan alaisuudessa ja tämän kyselyn tuloksia käytetään vain tämän tutkielman aineistona. Tutkielmaa, sen tausta-aineistoa tai tämän kyselyn vastauksia ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin.

Vastaukset käsitellään täysin luottamuksellisesti ja anonymisti, eikä niitä voida yhdistää vastaajien henkilöllisyyteen tutkielman analyysivaiheessa. Vastauksista koottava sähköinen aineisto hävitetään kokonaisuudessaan tutkielman valmistumisen jälkeen.

Mahdolliset kysymykset ja lisätiedot koskien kyselyä tai tutkielmaa joko puhelimitse tai sähköpostitse.

Katariina Kuiala

katariina.kujala@uta.fi

Kysely sisältää 40 kysymystä ja niihin vastaaminen vie noin 10-15 minuuttia.

0%

Vastaajan taustatiedot
Sivu 1 / 7

1. Sukupuoli

- Mies
 Nainen

2. Ikä

- 18-24
 25-34
 35-54
 55+

3. Organisaation tyyppi

- Vakuutusyhtiö
 Rahoitusala
 Julkinen sektori
 Muu:

4. Asema

- Johtava asema
- Ylempi toimihenkilö
- Toimihenkilö
- Työntekijä

5. Työtehtävä

- Esimies
- Asiantuntija
- Korvauskäsittelijä
- Muu:

6. Työkokemus

- alle 5 vuotta
- 5-10 vuotta
- 10-15 vuotta
- 15-20 vuotta
- yli 20 vuotta

Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

14%

Liikennevakuuttaminen ja -vahingot yleisesti
Sivu 2 / 7

7. Kuinka kannattavaa liikennevakuuttaminen mielestäsi on?

- Erittäin kannattavaa
- Hyvin kannattavaa
- Kannattavaa
- Huonosti kannattavaa
- Tappiollista
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

8. Tuleeko liikennevakuutus myöntää jokaiselle hakijalle, taustoista riippumatta?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Mitkä syyt voivat estää myöntämisen?

9. Tulisiko liikennevakuutusta myönnettäessä tehdä hakijoiden luokittelua - vakuutuksen epääminen ja menettelyn laillisuus?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot:

10. Hakijoiden luokittelu - Vaikuttaako vahinkohistoria, taustatiedot tai aiempi rattijuopumus vakuutusmaksun suuruuteen? (bonusjärjestelmän lisäksi)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Millä keinoin?

11. Kuinka usein vahingot ovat uusijoiden tekemiä, eli mukana on jälleen törkeä rattijuopumus?

- Erittäin usein
- Hyvin usein
- Usein
- Harvoin
- Erittäin harvoin
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot

12. Kuinka yleisiä ovat rattijuopumustapaukset, joissa vahingossa mukana olevaa ajoneuvoa ei ole lainkaan vakuutettu?

- Erittäin yleistä
- Hyvin yleistä
- Yleistä
- Harvinaista
- Erittäin harvinaista
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Arvio vuosittaisesta määrästä:



Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

29%

Yhtiöiden välinen tiedonjako
Sivu 3 / 7

13. Jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään vakuutustietoja?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Osittain: (miltä osin?)



14. Jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään vahinkotietoja?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

- Osittain: (miltä osin?)



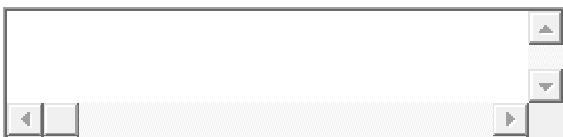
15. Jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään luottotietoja?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Osittain: (miltä osin?)



16. Jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään perintätietoja?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Osittain: (miltä osin?)



17. Jakavatko organisaatiot (vakuutusyhtiöt, muut tahot) keskenään väärinkäytöstietoja?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Osittain: (miltä osin?)



Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

43%

18. Ennalta varautuminen - Voidaanko hakijoita luokitella (adverse selection) ja kieltäytyä vakuutuksen myöntämisestä?

- Voidaan tehdä
- Ei voida tehdä
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Voidaan tehdä osittain: (miltä osin?)

19. Ennalta varautuminen - Myönnetäänkö hakijalle liikennevakuutus, jos taustalla on aikaisempi rattijuopumustuomio? Merkitys liikennevakuutukselle?

- Vakuutuskelvottomuus - voidaan evätä vakuutus kokonaan
- Vakuutuskelvottomuus - voidaan evätä vakuutus osittain
- Progressiivinen hinnoittelu
- Bonuksiin liityvä hinnoittelu
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan
- Muut keinot: (mitkä?)

20. Rattijuopumuksesta tuomitut rikoksenuusijat - Aikaisempien tuomioiden merkitys uuden liikennevakuutuksen myöntämiselle?

- Myönnetään kuten ennenkin
- Myönnetään muutetuin ehdoin
- Myönnetään minimiehdoin, koska laki määrää
- Voidaan evätä osittain
- Voidaan evätä kokonaan
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Mahdolliset lisäehdot:

21. Rattijuopumuksesta tuomitut rikoksenuusijat - Aikaisempien rattijuopumustuomioiden vaikutus muihin vakuutuksiin?

- Myönnetään kuten ennenkin

- Myönnetään muutetuin ehdoin
- Myönnetään minimiehdoin, koska laki määrää
- Voidaan evätä osittain
- Voidaan evätä kokonaan
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Mahdolliset lisäehdot:

22. Rattijuopumuksesta tuomitut rikoksenuusijat - Voidaanko toistuvasti humalassa ajoneuvolla aiheutettuja vahinkoja verrata vakuutuspetokseen? Tahallisuus?

- Käytännössä sama asia
- Osittain sama asia
- Käytännössä eri asia
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Tarkemmat yhtäläisyydet ja erot:

23. Kuinka yleisiä ovat rattijuopumuksesta tuomittujen vahingot muiden omistamilla ajoneuvoilla?

- Erittäin yleistä
- Hyvin yleistä
- Satunnaista
- Harvinaista
- Hyvin harvinaista
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Arvio vuosittaisesta määrästä:

24. Ajoneuvon haltijan rooli tilanteessa, jossa vahingon aiheuttaja tuomitaan törkeästä rattijuopumuksesta? Vastuun jakautuminen haltijan ja kuljettajan välillä?

- Haltija vastaa täysin
- Haltija ja kuljettaja vastaavat yhdessä
- Kuljettaja vastaa täysin
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Tarkempi kuvaus vastuunjaosta:

Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

57%

Vakuutusyhtiön takautumisoikeus käytännössä
Sivu 5 / 7

25. Takautumisoikeus - Miten takaisinperinnän osalta toimitaan lievissä ja törkeissä rattijuopumustapauksissa?

	Peritään aina	Peritään lähes aina	Jätetään usein perimättä	Ei peritä lainkaan	En osaa sanoa
Lievät rattijuopumukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Törkeät rattijuopumukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muut liikennevahingot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Tarkempi kuvaus päätöksistä:

26. Takautumisoikeus - Miten usein takaisinperinnässä päädytään sovitteluun (korvaussumman alentaminen yms.) ja mitkä ovat sovitteluun johtavat syyt?

- alle 20%
- 20-50%
- 50-80%
- yli 80%
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Sovitteluun riittävät syyt:

27. Takautumisoikeus - Voidaanko takaisinperinnästä luopua törkeissä rattijuopumustapauksissa kokonaan ja mitkä ovat riittävät syyt luopumiselle?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Luopumisen syyt:

28. Takautumisoikeus - Kuinka moni lievistä rattijuopumustapauksista päättyy takaisinperintään?

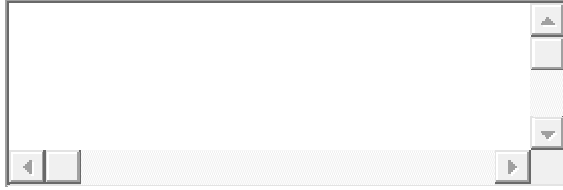
- alle 20%
- 20-50%
- 50-80%
- yli 80%
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Mitkä syyt päätöksen takana?

29. Takautumisoikeus - Mikä osuus törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä takaisinperintätapauksista maksetaan vapaaehtoisesti ennen perintäprosessin käynnistymistä?

- alle 20%
- 20-50%
- 50-80%
- yli 80%
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot



Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

71%

Takaisinperintäprosessi - käytäntö, tehokkuus ja kehittäminen
Sivu 6 / 7

30. Takaisinperintäprosessi - Miten perintäprosessi on hoidettu yhtiössäsi (perintä ja oikeudellinen perintä)?

- Täysin sisäisesti
- Sisäisesti ja osittain ulkoistettuna
- Täysin ulkoistettuna
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

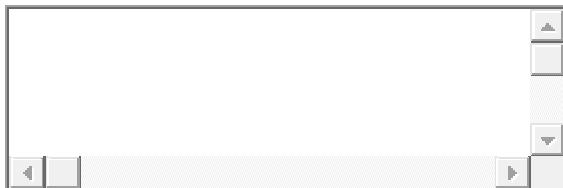
Muu tapa (mikä?)



31. Takaisinperintäprosessi - Uskotko, että törkeissä rattijuopumustapauksissa aloitettaisiin aina takaisinperintäprosessi jos laki ei siihen velvoittaisi?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot



32. Takaisinperintäprosessi - Mikä osuus törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä saatavista saadaan sovittua ennen oikeudellista perintää?

- alle 20%
- 20-40%
- 40-60%
- 60-80%
- yli 80%

- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot



33. Takaisinperintäprosessi - Miten suuri osa törkeän rattijuopumustuomion sisältävistä takaisinperintätapauksista päättyy maksusopimusten tekoon?

- alle 20%
- 20-40%
- 40-60%
- 60-80%
- yli 80%
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot



34. Takaisinperintäprosessi - Perinnän odotusarvo onnistuminen suhteen kun kohteena on törkeän rattijuopumustuomion saanut henkilö. Arviosi perintätapauksista, joissa pääoma saadaan täysin perittyä?

- alle 20%
- 20-40%
- 40-60%
- 60-80%
- yli 80%
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot



35. Takaisinperintäprosessi - Käytetäänkö organisaatioiden resursseja mielestäsi toivottomiin tapauksiin?

- Hyvin usein
- Usein

- Melko harvoin
- Hyvin harvoin
- Ei koskaan
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot

36. Takaisinperintäprosessi - Käytännön merkitys vakuutusyhtiöille? Uskotko, että takaisinperintäprosessin lakkauttaminen törkeiden rattijuopumustuomioiden osalta vaikuttaisi oleellisesti vakuutusalan toimintaan tai taloudelliseen tulokseen?

- Merkittävästi
- Jollain tavoin
- Lievästi
- Ei lainkaan
- En osaa sanoa / Ei liity organisaationi toimintaan

Lisätiedot

Korvausten takaisinperintä vahingonaiheuttajilta - Törkeät rattijuopumustapaukset

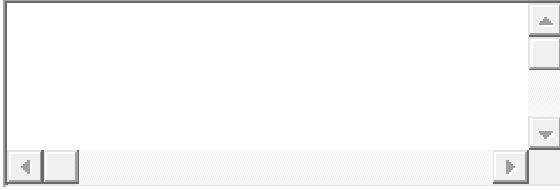
86%

Takaisinperinnän ja rattijuopumusten tulevaisuus?
Sivu 7 / 7

37. Miten tuomitut rattijuopot vaikuttavat mielestäsi vakuutusalan toimintaan?

- Työllistävä vaikutus
- Vaikeita asiakkaita asiakaspalvelussa
- Valitukset asiakaspalvelusta
- Mieliäntalouden syntyminen
- Toistuvat tapaukset turhauttavat
- Vakuutusmaksujen korostupaineet


Muut negatiiviset ilmiöt?



38. Miten takaisinperintää voitaisiin kehittää? Miten muuttaisit nykykäytäntöjä? Jättäisitkö myöntämättä vakuutuksia toistuvasti humalassa ajaville? Sana on vapaa...



39. Miten uskot tilanteen tulevaisuudessa kehittyvän takaisinperinnän osalta? Tulevatko määrät lisääntymään? Miten yhteiskunta voi vaikuttaa asiaan vai voiko lainkaan? Sana on vapaa...



40. Haluatko kopion valmiista työstä sähköpostitse?

- Kyllä
- En

Sähköpostiosoitteesi: