

Automatisoitujen ajoneuvojen käytön vahingonkorvausvastuusta tieliikenteessä

Pro gradu -tutkielma  
Toukokuu 2016  
Turun yliopisto  
Oikeustieteellinen tiedekunta;  
Velvoiteoikeus  
Ville Lahti 500852

TURUN YLIOPISTO  
Oikeustieteellinen tiedekunta

LAHTI, VILLE: Automatisoitujen ajoneuvojen käytön vahingonkorvausvastuusta  
Pro gradu -tutkielma, 102 sivua  
Velvoiteoikeus  
Toukokuu 2016  
Turun yliopiston laaturjärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun  
alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin Originality Check -järjestelmällä.

---

Tutkielmassa tarkastellaan automatisoitujen ajoneuvojen tieliikenteessä käyttämisestä aiheutuvien liikennevahinkojen korvaamista. Liikennevahingot korvataan liikennevakuutus- (279/1959), työtapaturma- ja ammattitauti- (495/2015) sekä tuotevastuulain (649/1990) perusteella, mutta lainsäädäntö on muutostilassa. Toteutuneiden ja ehdotettujen muutosten myötä vakuutuslaitoksien mahdollisuudet kohdistaa maksamiensa korvausten perusteella takaisinsaantivaatimus tuotevastuulain perusteella ajoneuvon valmistajaa kohtaan lisääntyvät, mikäli liikennevahingot johtuvat ajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta.

Tutkielmassa esitän, että tieliikennelaki mahdollistaa sellaisten ajoneuvojen käyttämisen, jotka liikkuvat ilman kuljettajan ohjausta. Kuljettajan on kuitenkin jatkuvasti tarkkailtava ajoneuvon toimintaa ja ympäristöä. Tällöin haasteena on kuljettajan tarkkaavaisuuden heikentyminen, jonka myötä jotkut liikennevahingot voidaan katsoa aiheutuneen kuljettajan törkeästä tuottamuksesta. Liikennevahinkoja korvaavien vakuutusjärjestelmien näkökulmasta ajoneuvojen liikkuminen ilman kuljettajan ohjausta ei ole ongelma vahinkojen korvaamiselle. Automatisoinnin tason nouseminen nykyisin sallittua korkeammaksi voisi vähentää vakuutuslaitosten mahdollisuuksia kohdistaa maksettujen korvausten perusteella takaisinsaantivaatimus ajoneuvon kuljettajaan, jolloin tuotevastuulain mukainen vahingonkorvausvastuu jää usein ainoaksi takaisinsaannin vaihtoehdoksi. Tuotevastuulain mukaisen turvallisuuspuutteen arviointikriteereistä seuraa, että automatisoitujen ajoneuvojen toiminnalle voidaan asettaa hyvinkin korkeita vaatimuksia, liikennesääntöjen mukaisen toiminnan muodostaessa vähimmäistason. Kuitenkaan kaikki automatisoitujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot eivät välttämättä johda tuotevastuusubjektin korvausvastuuseen.

Tutkielmassa hyödynnetään kansainvälisesti käytettyä automatisoitujen ajoneuvojen luokittelua. Luokittelun avulla teoreettisesti mallinnetaan myös niitä ajoneuvoja, joita ei vielä ole markkinoilla. Tutkielma on ensisijaisesti lainopillinen, mutta myös ehdotettujen lainsäädäntöuudistusten vaikutuksia on arvioitu liikennevahinkojen korvaamista tutkittaessa. Lisäksi tutkielmassa tarkastellaan automatisoituja ajoneuvoja, joita ei vielä ole markkinoilla ja laki ei salli niiden käyttämistä. Tältä osin tutkimus tuottaa tietoa mahdollisista vahingonkorvaus oikeudellisista haasteista, mikäli tällaisia ajoneuvoja olisi ja niiden käyttäminen sallittaisiin. Kansallisten lähteiden lisäksi tutkielmassa on hyödynnetty erityisesti Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä sekä saksalaista ja ruotsalaista lähdeaineistoa.

Asiasanat: Ajoneuvot, automaatio, automaattiohjaus, liikenne, liikennevahingot, liikennevakuutus, liikennevakuutuslaki, robotit, tuotevahingot, tuotevastuu, tuotevastuulaki, työtapaturmat, työtapaturmavakuutus, vahingonkorvaus, vahingonkorvausoikeus, vakuutus

## SISÄLLYS

Sisälllys .....	II
Lähteet.....	IV
Lyhenteet.....	XII
1 Johdanto .....	1
1.1 Aluksi .....	1
1.2 Tutkimuskysymys, tutkimusmenetit ja tutkimuskysymyksen rajaus.....	2
1.3 Automaattiajoneuvot ja automatisoinnin tasojen luokittelu.....	4
2 Tieliikennelainsäädäntö .....	12
2.1 Aluksi .....	12
2.2 Wienin tieliikennesopimus turvallisen kansainvälisen liikenteen perustana .....	13
2.3 Tieliikennelaililla on voimaansaatettu Wienin tieliikennesopimuksen määräykset...	17
3 Liikennevahinkojen vakuutuksellinen korvaaminen .....	21
3.1 Aluksi .....	21
3.2 Liikennevahingot korvataan ajoneuvokohtaisesta liikennevakuutuksesta .....	21
3.2.1 Liikennevakuutuslain soveltamisala ja vahinkojen korvaamisen edellytykset.	21
3.2.2 Liikennevakuutuksesta korvattavat vahingot.....	27
3.2.3 Liikennevakuutuksesta maksetun korvauksen takaisinsaanti .....	33
3.3 Kun työtaturma on samanaikaisesti liikennevahinko .....	40
3.3.1 Työtaturmalain soveltamisala ja korvattavat vahingot .....	40
3.3.2 Maksetun korvauksen takaisinsaanti.....	43
3.4 Johtopäätökset vakuutuksellisesta korvaamisesta.....	51
4 Automaattiajoneuvon kuljettajan tuottamus liikennevahingoissa .....	53
4.1 Aluksi .....	53
4.2 Tuottamuksellinen vahingon aiheuttaminen tieliikenteessä.....	54
4.3 Vahingon aiheuttaminen törkeällä tuottamuksella tieliikenteessä .....	62
5 Tuotevastuu ja tuotteen puutteellinen turvallisuus .....	68
5.1 Aluksi .....	68
5.2 Soveltamisala – tuote, sen valmistaja ja korvattavat vahingot.....	70
5.3 Tuotteen puutteellinen turvallisuus vahingonkorvausvastuun edellytyksenä .....	72
5.3.1 Aluksi.....	72
5.3.2 Puutteellisen turvallisuuden arviointikriteerit.....	74
5.3.3 Puutteellisen turvallisuuden arvioinnissa huomioon otettavat seikat .....	82

5.4	Vahingonkorvausvastuusta vapautuminen.....	90
5.4.1	Aluksi.....	90
5.4.2	Tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa ja koekäytön problematiikka .....	91
5.4.3	Turvallisuuspuute on syntynyt liikkeelle laskemisen jälkeen.....	93
5.4.4	Tuote on pakollisten viranomais määräyksien mukainen.....	95
5.5	Johtopäätökset automaattiajoneuvojen tuotevastuusta.....	96
6	Lopuksi .....	98

## LÄHTEET

### Kirjallisuus

*Aeberhard, Michael – Bahram, Mohammad – Homm, Florian – Huber, Werner – Kaempchen, Nico – Pilat, Yves – Rauch, Sebastian – Tanzmeister, Georg – Thomas, Julian:* Experience, results and lessons learned from automated driving on Germany's highways. IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine 20.1.2015. (*Aeberhard et al. 2015*)

*Alheit, K:*

Applicability of the EU Product Liability Directive to Software. Comparative and International Law Journal of Southern Africa, Vol 34, Issue 2, 2001, p. 188-209. (*Alheit 2001*)

*Anderson, James – Kalra, Nidhi – Stanley, Karlyn – Sorensen, Paul – Constantine, Samaras – Oluwatola, Oluwatobi:*

Autonomous vehicle technology: A guide for policymakers. RAND Corporation 2014. (*Anderson et al. 2014*)

*Anderson, James – Kalra, Nidhi – Wachs, Martin:* Liability and regulation of autonomous vehicle technologies. University of California 2009. Osoitteessa:

<http://www.its.berkeley.edu/sites/default/files/publications/UCB/2009/PRR/UCB-ITS-PRR-2009-28.pdf>. Viitattu 17.2.2015. (*Anderson – Kalra – Wachs 2009*)

*Arrias, Björn – Elmqvist, Anna-Lena – Larsson, Peter – Malmstig, Jonas – Mörsell, Annacarin – Nilsson, Niclas – Olars, Henrik – Skymning, Anna Ferner – Stenlund, Olof – Wärnfeldt, Yvonne – Öhgren, Per:*

Autonomous driving - pilot study. Swedish Transport Agency 2014. (*Arrias et al. 2014*)

*Arzt, Clemens – Ayoubi, Mihiar – Bartels, Arne – Bürkle, Lutz – Eier, Jana – Flemisch, Frank – Gasser, Tom M. – Hesse, Tobias – Huber, Werner – Häcker, Dirk – Lotz, Christine – Mauer, Markus – Ruth-Schumacher, Simone – Schwarz, Jürgen – Vogt, Wolfgang:* Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung - Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe. Bundesanstalt für Straßenwesen 2012. (*Arzt et al. 2012*)

*Arzt, Clemens – Ayoubi, Mihiar – Bartels, Arne – Bürkle, Lutz – Eier, Jana – Flemisch, Frank – Gasser, Tom M. – Hesse, Tobias – Huber, Werner – Häcker, Dirk – Lotz, Christine – Mauer, Markus – Ruth-Schumacher, Simone – Schwarz, Jürgen – Vogt, Wolfgang:*

Legal consequences of an increase in vehicle automation. Consolidated final report of the project group. Part 1. Bundesanstalt für Straßenwesen 2013. (*Arzt et al. 2013*)

*Baker, Richard – Wagner, Jason:*

Policy pathways to vehicle automation: Industry perspectives on the role of public policy in autonomous vehicle development. IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine 6.12.2013. (*Baker – Wagner 2013*).

*Bauer, Bernhard – Helmig, Ekkehard – Rau, Marcus – Schmidt, Martin:*  
Functional Safety – Dealing with Independency, Legal Framework Conditions and Liability Issues. SGS-TÜV GmbH 2011. Osoitteessa: <http://www.sgs-tuev-saar.com/pdf/Article-ISO-26262-Law-08-2011.pdf>. Viitattu 5.4.2016. (*Bauer et al. 2011*)

*Bergkamp, Lucas:*  
Is There a Dedeat in the European Court’s Defect Test: Musing about Acceptable Risk. European Journal of Risk Regulation, Vol. 6, Issue 2, 2015, p. 309-322. (*Bergkamp 2015*)

*Dokic, Jadranka – Meyer, Gereon – Müller, Beate:*  
European roadmap - smart systems for automated driving, v. 1.2. EPoSS the European Technology Platform on Smart Systems Integration 2015. Osoitteessa: <http://www.smart-systems-integration.org>. Viitattu 23.5.2015. (*Dokic – Meyer – Müller 2015*)

*Elmqvist, Anna-Lena:*  
Litteraturstudie: Autonomkörning - HF/MTO. Transportstyrelsen 2014. (*Elmqvist 2014*)

*Eskuri, Seppo – Jumppanen, Janne – Nio, Asko – Vihermaa, Kyösti:*  
Liikennevakuutus. Jyväskylä 2012. (*Eskuri et al. 2012*)

*Feldges, Joachim:*  
Panel discussion on introduction of intelligent vehicles into society: Technical, mental and legal aspects. Future driver assistance systems - product liability and driver's responsibility. IEEE Intelligent Vehicles Symposium 1996. (*Feldges 1996*)

*Freyer, Karl-Gerhard – Van Driel, Cornelia – Yen, Robert:* ITS action plan D6 - final report on the study regarding liability aspects of ITS applications and services. Berlin 2012. (*Freyer – Van Driel – Yen 2012*)

*Hahto, Vilja:*  
Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa. Helsinki 2008. (*Hahto 2008*)

*Hemmo, Mika:*  
Vahingonkorvauksen sovittelu ja moderni korvausoikeus. Helsinki 1996. (*Hemmo 1996*)

Vahingonkorvausoikeus. Helsinki 2005. (*Hemmo 2005*)

*Häyhä, Juha (toim.):*  
Minun metodini. Porvoo 1997. (*Häyhä 1997*)

*Innamaa, Satu – Kanner, Heikki – Rämä, Pirkko – Virtanen, Ari:*  
Automaation lisääntymisen vaikutukset tieliikenteessä. Trafin tutkimuksia 1/2015. Helsinki 2015. (*Innamaa et al. 2015*)

*Kutilla, Matti – Lumiaho, Aki:*  
Liikenteen robotiikka. Robotiikan taustaselvityksiä, LVM julkaisuja 2/2016, s. 34-43. (*Kutilla – Lumiaho 2016*)

*Mononen, Marko:*  
Yritysten välinen tuotevastuu. Helsinki 2004. (*Mononen 2004*)

*Parasuraman, Raja – Sheridan, Thomas – Wickens, Christopher:*

A model for types and levels of human interaction with automation. IEEE Transactions on systems, man, and cybernetics – Part A: Systems and humans, Vol 30, No. 3. IEEE 2000. Osoitteessa: <http://ieeexplore.ieee.org>, 21.7.2015. Viitattu 21.7.2015. (*Parasuraman – Sheridan – Wickens 2000*).

*Saarikoski, Michael:*

Tuotevastuusta – Vahingonkorvausoikeuden yleisten oppien kehittelyä riskienhallinnan näkökulmasta. Lisensiaattitutkimus. Helsingin yliopisto 2001. (*Saarikoski 2001*)

*Saarnilehto, Ari:*

Törmäysvahingon korvausperuste. Oikeustieto 3/2002. (*Saarnilehto 2002*)

Vahingonkorvauslaki – Käytännön kommentaari. Helsinki 2007. (*Saarnilehto 2007*)

*Saxén, Hans:*

Skadeståndsrätt. Åbo 1975. (*Saxén 1975*)

*Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha:*

Suomen vahingonkorvausoikeus. Kuudes, uudistettu painos. Helsinki 2013. (*Ståhlberg - Karhu*)

*Tiusanen, Risto:*

An approach for the assessment of safety risks in automated mobile work-machine systems. Tampere 2014.

*Tolvanen, Matti:*

Huolellisuudesta tieliikenteessä. Turku 1996. (*Tolvanen 1996*)

*Wilhelmsson, Thomas – Rudanko, Matti:*

Tuotevastuu. Jyväskylä 2004. (*Wilhelmsson – Rudanko 2004*)

*Ämmälä, Tuula:*

Suomen kuluttajaoikeus. Helsinki 2006. (*Ämmälä 2006*)

## **Virallislähteet**

### **Suomi:**

*HE 68/1958 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi.

*HE 74/1979 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennelaiksi.

*HE 119/1989 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle tuotevastuulaiksi.

*HE 251/1992 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tuotevastuulain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

*HE 116/1998 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi vahingonkorvauslain muuttamisesta.

*HE 167/2003 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi vahingonkorvauslain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

*HE 119/2014 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, tieliikennelain ja autoverolain 3 §:n muuttamisesta.

*HE 277/2014 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle työtapaturma- ja ammattitautilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

*HE 123/2015 vp.*

Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

*Henkilövahinkoasiain neuvottelukunta 2014:*

Henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan suosituksia – Vahingonkorvauslain 5 luvun säännösten nojalla kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta, pysyvästä haitasta sekä kärsimyksestä suoritettavien korvausten määristä.

Osoitteessa:

<http://oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/1412163579487.html>. Viitattu 15.3.2016. (*Henkilövahinkoasiain neuvottelukunta 2014*)

*LvM 3/1959.*

Lakivaliokunnan mietintö hallituksen esityksen johdosta liikennevakuutuslaiksi.

*STM 2015.*

Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenneturvallisuismaksusta.

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uudeksi liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenneturvallisuismaksusta.

*LVM 2015.*

Robotit maalla, merellä ja ilmassa – Liikenteen älykkään automaation edistämissuunnitelma. Julkaisuja 7/2015.

***Euroopan unioni:***

*MARKT/2001/11/D:*

Tuotevastuu Euroopan unionissa – Raportti Euroopan komissiolle. Euroopan komission tutkimus 2003.



***Ruotsi:***

*SOU 2016:28.*

Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet, Delbetänkande av Utredningen om självkörande fordon på väg.

***Yhdistyneet kansakunnat:***

*United Nation's Economic Committee for Europe:*

Regulation No. 79 “Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to steering equipment”, Revision 2, (*UNECE 2005*)

Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility. Switzerland 2012. (*UNECE 2012*)

Inland Transport Committee: Report of the sixty - eighth session of the working party on road traffic safety (ECE/TRANS/WP.1/145). Switzerland 17.4.2014. (*UNECE 2014*)

***Yhdysvallat:***

*National Highway Traffic Safety Administration:*

Preliminary statement of policy concerning automated vehicles U.S. Department of Transportation 2013. Osoitteessa:

[www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Automated\\_Vehicles\\_Policy.pdf](http://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Automated_Vehicles_Policy.pdf). Viitattu 2.2.2015. (*NHTSA 2013*)

Respond to Google’s November 12, 2015 letter (4.2.2016). Osoitteessa:

<http://isearch.nhtsa.gov/files/Google%20-%20compiled%20response%20to%2012%20Nov%20%2015%20interp%20request%20-%204%20Feb%2016%20final.htm>. Viitattu 14.4.2016. (*NHTSA 2016*)

*State of California, Department of motor vehicles:*

Report of traffic accident involving an autonomous vehicle. 23.2.2016.

Osoitteessa: <https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/3946fbb8-e04e-4d52-8f80-b33948df34b2/Google+Auto+LLC+02.14.16.pdf?MOD=AJPERES>. Viitattu 5.4.2016. (*DMV 2016*)

Autonomous Vehicles in California

Osoitteessa: <https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/autonomous/testing>. Viitattu 6.4.2016.

***Muut:***

*PETL 2005:*

Principles of European Tort Law. European Group on Tort Law.

## INTERNET-LÄHTEET

### *Artikkelit:*

#### *Google:*

Self-Driving Car Project, Monthly Report, November 2015.

Osoitteessa:

<https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/en//selfdrivingcar/reports/>. Viitattu 5.4.2016. (Google 2015a)

Testing Report on Disengagements of Autonomous Mode. December 2015.

Osoitteessa:

<https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/en//selfdrivingcar/files/reports/report-annual-15.pdf>. Viitattu 5.4.2016. (Google 2015b)

Self-Driving Car Project, Monthly Report, February 2016.

Osoitteessa:

<https://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/en//selfdrivingcar/files/reports/report-0216.pdf>. Viitattu 5.4.2016. (Google 2016)

#### *Herrala, Olli (Kauppalehti):*

Nokian Renkaat manipuloivat testituloksia vuosia. Osoitteessa: <http://m.kauppalehti.fi/uutiset/nokian-renkaat-viilannut-testituloksia/E5tExWWZ> Viitattu 30.3.2016. (Kauppalehti 26.2.2016)

#### *Sippola, Jussi (Helsingin Sanomat):*

Laista puuttuva sana voi tehdä Suomesta robottiautoilun edelläkävijän. Osoitteessa:

<http://www.hs.fi/autot/a1436405433804>. Viitattu 27.7.2015. (Helsingin Sanomat 9.7.2015)

#### *Tapaturmavakuutuslaitosten liitto:*

Takautumisoikeus tapaturmavakuutuksesta. Ohje. 2008.

Osoitteessa:

<http://www.tvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=215844&pid=131&hash=9f95917f677f6264a7d474d0d23592e74a4cbbcd4ae1c7376c4da743aba2e30e>. Viitattu 17.1.2016. (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2008)

### *Muut internet-lähteet:*

#### *American Automotive Association:*

Fact sheet – Vehicle technology survey.

Osoitteessa: <http://publicaffairsresources.aaa.biz/wp-content/uploads/2016/02/Automotive-Engineering-ADAS-Survey-Fact-Sheet-FINAL-3.pdf>. Viitattu 1.4.2016. (AAA 2016)

#### *Google:*

Self-driving car test: Steve Mahan. Julkaistu 28.3.2012.

Osoitteessa: <https://www.youtube.com/watch?v=cdgQpa1pUUE>. Viitattu 4.4.2016. (Google 2012)

*Liikenne- ja viestintäministeriö:*

Tieliikennelain kokonaisuudistus. Osoitteessa: <http://www.lvm.fi/tieliikennelain-kokonaisuudistus>. Viitattu 12.4.2016. (*LVM 2016*)

*Society for American Engineers:*

Automated driving – Levels of driving automation are defined in new SAE International standard J3016. Osoitteessa: [http://www.sae.org/misc/pdfs/automated\\_driving.pdf](http://www.sae.org/misc/pdfs/automated_driving.pdf). Viitattu 13.4.2016. (*SAE 2014*)

*Thrun, Sebastian:*

Google's driverless car. Google/TED2011. Osoitteessa: [http://www.ted.com/talks/sebastian\\_thrun\\_google\\_s\\_driverless\\_car](http://www.ted.com/talks/sebastian_thrun_google_s_driverless_car). Viitattu 3.4.2016. (*Thrun 2011*)

*Trafi:*

Automaattiautokokeilut. Osoitteessa: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/automaattiautokokeilut>. Viitattu 27.7.2015.

*United Nation's Economic Committee for Europe:*

UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention. Press release 23.3.2016. Osoitteessa: <http://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html>. Viitattu 13.4.2016. (*UNECE 2016*)

*Urmson, Chris:*

How a driverless car sees the road. Google/TED 2015. Osoitteessa: [http://www.ted.com/talks/chris\\_urmson\\_how\\_a\\_driverless\\_car\\_sees\\_the\\_road](http://www.ted.com/talks/chris_urmson_how_a_driverless_car_sees_the_road). Viitattu 3.4.2016. (*Urmson 2015*)

*United States Environmental Protection Agency:*

Volkswagen Light Duty Diesel Vehicle Violations for Model Years 2009-2016. Osoitteessa: <https://www.epa.gov/vw>, viitattu 30.3.2016.

*Volkswagen Suomi:*

Pysäköintiavustin Park Assist. 20.2.2013. Osoitteessa: <https://www.youtube.com/watch?v=7g8PKI7yi9s>. Viitattu 4.4.2016.

*Volvo:*

US urged to establish nationwide Federal guidelines for autonomous driving. Lehdistöiedote 7.10.2015, ID 167975.

Osoitteessa: <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/167975/us-urged-to-establish-nationwide-federal-guidelines-for-autonomous-driving>. Viitattu 4.4.2016.

*Whitaker, Bill (CBS News):*

Hands off the Wheel. CBS News 4.10.2015.

Osoitteessa: <http://www.cbsnews.com/news/self-driving-cars-google-mercedes-benz-60-minutes/>. Viitattu 4.4.2016. (*CBS News 4.10.2015*)

## **OIKEUSTAPAUKSET**

### ***Korkein oikeus:***

KKO 1972-II-37  
KKO 1984:183  
KKO 1989:80  
KKO 1993:41  
KKO 1994:86  
KKO 1997:103  
KKO 1998:103  
KKO 2015:53

### ***Hovioikeudet:***

Kouvolan hovioikeus, numero 1375, ratkaisu 25.9.1996.  
Itä-Suomen hovioikeus, numero 493, ratkaisu 7.5.1998.  
Vaasan hovioikeus, numero 557, ratkaisu 15.5.1998.  
Turun hovioikeus, numero 1377, ratkaisu 28.5.2002.

### ***Euroopan unionin tuomioistuin:***

#### *C-203/99:*

Henning Veedfald v Århus Amtskommune, tuomio 10.5.2001, Kok. 2001, s. I-03569.

#### *C-127/04:*

Declan O’Byrne v. Sanofi Pasteur MSD Ltd ja Sanofi Paster SA, tuomio 9.2.2006, Kok. 2006, s. I-01313

#### *Yhdistetty asia C-503/13 ja C-504/13:*

Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt – Die Gesundheitskasse (C-503/13) ja Betriebskrankenkasse RWE (C-504/13), tuomio 5.3.2015, EUVL C 138, s. 9-10

### ***Saksan korkein oikeus:***

Bundesgerichtshof, asia VI ZR 107/08, tuomio 16.6.2009.

### ***Kuluttajariitalautakunta:***

Diaarinumero 3238/361/12, ratkaisu annettu 5.4.2013

### ***Vakuutuslautakunta:***

Diaarinumero VKL 58/14, autovakuutus, ratkaisu annettu 16.5.2014  
Diaarinumero VKL 674/14, autovakuutus, ratkaisu annettu 26.5.2015  
Diaarinumero VKL 196/15, autovakuutus, ratkaisu annettu 22.9.2015  
Diaarinumero VKL 64/15, liikennevakuutus, ratkaisu annettu 25.8.2015.

## LYHENTEET

AsiakasmaksuL	Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista (734/1992)
art.	artikla
EU	Euroopan unioni
HO	hovioikeus
KKO	korkein oikeus
KO	kärjäoikeus
Kok.	oikeustapauskokoelma
KRL	kuluttajariitalautakunta
KVL	kuluttajavalituslautakunta
LVL	liikennevakuutuslaki (279/1959)
LvM	lakivaliokunnan mietintö
LVM	liikenne- ja viestintäministeriö
ELVL	ehdotettu liikennevakuutuslaki (HE 123/2015)
SOU	Statens offentliga utredningar
STM	sosiaali- ja terveysministeriö
Trafi	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
TLL	tieliikennelaki (267/1981)
TyTAL	työtaturma- ja ammattitautilaki (495/2015)
TVL	tuotevastuulaki (694/1990)
UNECE	YK:n Euroopan talouskomissio
VahL	vahingonkorvauslaki (412/1974)
VKL	vakuutuslautakunta
Wienin tieliikennesopimus	Liikennettä koskeva yleissopimus (SopS 30/1986)
YK	Yhdistyneet kansakunnat

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Aluksi

Tutkielmani keskiössä ovat ajoneuvot, jotka niiden sisältämän tekniikan avulla saattavat liikua kuljettajaa avustaen tai jopa ilman kuljettajaa. Kutsun tällaisia ajoneuvoja tutkielmassani automaattiajoneuvoiksi. Mikäli tällaisia ajoneuvoja tieliikenteessä käytetään, ideaalitulanteessa ne eivät koskaan ajaisi kolaria tai muuta liikennevahinkoa. Odotettavissa kuitenkin on, että syystä tai toisesta automaattiajoneuvoja käyttäessä aiheutuu liikennevahinko.

Tutkimus automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvästä vahingonkorvausvastuusta on erittäin ajankohtainen. Esimerkiksi YK:n Euroopan talouskomission raportissa on nostettu älykäden liikennejärjestelmien vastuukysymykset globaaleja toimenpiteitä vaativaksi osa-alueeksi.<sup>1</sup> Kansallisesta näkökulmasta tarkasteltuna liikenneoikeus ja liikennevahinkojen korvaamiseen liittyvä lainsäädäntö on muutostilassa. Ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot voidaan korvata liikennevakuutus- (279/1959, LVL), työtaturma- ja ammattitauti- (495/2015, TyTAL) tai tuotevastuulain (694/1990, TVL) mukaisesti riippuen siitä, onko kyseessä liikennevahinko, työtaturma, tuotevahinko – vai esimerkiksi kaikki kolme samanaikaisesti. Liikennevahinkojen korvaamiseen osaltaan vaikuttava uusi työtaturma- ja ammattitautilaki tuli voimaan vuoden 2016 alussa. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta koskeva hallituksen esitys<sup>2</sup> on annettu eduskunnalle loppuvuodesta 2015 ja uuden liikennevakuutuslain (ELVL) on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2017. Lisäksi tieliikennelain kokonaisuudistusta valmistellaan ja hallituksen esitys tieliikennelainsäädäntöä on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2016.<sup>3</sup>

Toisesta näkökulmasta tarkasteltuna automaattiajoneuvojen käytön vahingonkorvauskysymykset ovat ennenaikaisia, koska kaikkia tutkimukseni kohteena olevia automaattiajoneuvoja ei ole olemassa. Vaikka ne olisivat olemassa, niiden kaikkien käyttäminen ei olisi tieliikenteessä sallittua.<sup>4</sup> Nykyistä korkeammin automatisoituja ajoneuvoja odotetaan kuitenkin saapuvan markkinoille 3-10 vuoden sisällä,<sup>5</sup> jolloin myös lainsäädännön on pystyttävä vas-

---

<sup>1</sup> UNECE 2012, s. 107. Vastuukysymysten ongelmat todettu myös UNECE 2005, s. 4.

<sup>2</sup> HE 123/2015 vp

<sup>3</sup> Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus on parhaillaan käynnissä ja sen yhteydessä on tunnistettu automaation lisääntyminen (LVM 2015, s. 21). Hallituksen esitys uudeksi tieliikennelainsäädäntöä on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2016 (LVM 2016).

<sup>4</sup> Ks. kappale 2 tieliikennelainsäädäntö.

<sup>5</sup> Dokic – Meyer – Müller 2015 s. 29-30.

taamaan teknologiseen kehitykseen. Kyseessä on suomalaiselle oikeusjärjestelmälle teknologian kehittymisestä seuraava uusi oikeudellinen ilmiö, jota ei täydessä laajuudessa vielä ole olemassa.

## *1.2 Tutkimuskysymys, tutkimusmetodit ja tutkimuskysymyksen raja*

Tutkielmassani selvitän, mitä ovat automaattiajoneuvot ja kuinka niitä voi luokitella, minkälaisia automaattiajoneuvoja yleisellä tiellä saa Suomessa käyttää, kuinka automaattiajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvat liikennevahingot korvataan eri vakuutusjärjestelmistä, mitä korvausvaihtoehtoja erilaisissa tilanteissa on olemassa ja kenelle liikennevahinkojen taloudellinen rasite mahdollisten takaisinsaantivaatimusten jälkeen kanavoituu. Tämän lisäksi pyrin selvittämään, minkälaisia muutoksia liikennevahinkojen korvaamisen nykykäytäntöön voisi aiheutua ja minkälaisia ongelmakohtia voisi syntyä, mikäli tieliikenteessä sallittaisiin nykyistä korkeamman automaation tason ajoneuvojen käyttäminen.

Oikeustieteellisen tutkimuksen tulisi tuottaa uutta tietoa tutkimuskohteesta, mutta millä tahansa metodilla ei voi kuitenkaan tuottaa mitä tahansa tietoa.<sup>6</sup> Automaattiajoneuvoja koskevan tutkimukseni aluksi on selvitettävä, minkälaista oikeudellisesti relevanttia tietoa tutkimuskohteesta voidaan saada ja minkälaista tietoa tutkimukseni voi tuottaa. Tietynlaisia automaattiajoneuvoja on jo olemassa markkinoilla ja näiden käyttäminen on tieliikenteessä sallittua. Tällaisten automaattiajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvien liikennevahinkojen korvaamista on mahdollista tutkia lainopin tutkimusmenetelmin, oikeusjärjestystä tulkitsemalla ja systematisoimalla, jolloin lainsäädännön ongelmatilanteita voi tunnistaa ja ongelmatilanteiden ratkaisemiseksi voi antaa perusteltuja ratkaisusuosituksia. Toisaalta liikennevakuutuslain kokonaisuudistus ja sen myötä kaavailtu tuotevastuulain vähäinen muuttaminen johtavat siihen, että tutkimuksessa on syytä ennakoida oikeusjärjestyksessä tapahtuvaksi suunnitellut muutokset. Lainsäädäntömuutosten myötä tutkielmassa selvitetään automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvien liikennevahinkojen korvaamisen ongelmakohtia myös säädettävän lain kannalta. Säädettävän lain kannalta kartoitan, minkälaisia haasteita ehdotetut lait mahdollisesti aiheuttavat automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvien liikennevahinkojen korvaamisen osalta ja minkälaisia perusteltuja ratkaisuvaihtoehtoja näihin kysymyksiin on.

---

<sup>6</sup> Ks. Häyhä 1997, s. 22-24.

Tutkimukseni kohteena ovat myös automaattiajoneuvot, joita ei ole vielä olemassa markkinoilla. Tutkimuskohdetta koskevan ongelman ratkaisemiseksi hyödyntämällä kansainvälisesti käytettyä automaattiajoneuvojen luokittelua.<sup>7</sup> Luokittelun tasoja avulla pystyn teoreettisesti hahmottamaan tutkimuskohteeni ja sen ominaisuuksia. Yhdenmukaisen luokittelun käyttäminen myös sitoo tutkielmani osaksi monitieteistä automaattiajoneuvoja koskevaa tutkimuskenttää Suomessa. Luokittelun käytöstä seuraa, että tutkimus pystyy tuottamaan tietoa vain sellaisista automaattiajoneuvoista, jotka mahdollisesti markkinoille tullessaan vastaavat luokittelun määritelmää. Toinen korkeasti automatisoitujen automaattiajoneuvojen tutkimiseen liittyvä ongelma on automaattiajoneuvojen käyttämisen sallittavuus. Tieliikennelakia koskevan kokonaisuudistuksen osalta ei vielä ole tietoa, kuinka tulevaisuudessa mahdollisesti säädettävässä laissa automaattiajoneuvojen käyttäminen huomioidaan. Tämän johdosta korkeasti automatisoitujen ajoneuvojen kohdalla teen oletuksen, että niiden käyttö mahdollisesti sallitaan. Tällä oletuksella on merkittävä vaikutus siihen, minkälaisista uutista tietoa tutkimukseni voi tuottaa. Valitsemallani tutkimusmenetelmällä en voi saada tietoa siitä, kuinka korkeasti automatisoitujen automaattiajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot korvattaisiin voimassa olevan oikeuden mukaan. Tutkimusmenetelmän avulla voin kuitenkin tuottaa tietoa mahdollisten lainsäädäntömuutosten vaikutusten arvioimiseksi. Tutkimusmenetelmää hyödyntäen voi vastata siihen, minkälaisia vaikutuksia käyttämäni luokittelua vastaavien korkeasti automatisoitujen automaattiajoneuvojen sallimisella voisi mahdollisesti olla liikennevahinkojen korvaamiseen voimassa olevan ja ehdotetun liikennevahinkojen korvaamista koskevan lainsäädännön osalta ja minkälaisia vahingonkorvausoikeudellisia ongelmatilanteita voisi syntyä.

Tutkimuksen koskiessa automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyviä vahingonkorvauskysymyksiä, rajaan tutkimuksen ulkopuolelle tilanteet, joissa automaattiajoneuvoa käytetään tahallisen vahingon aiheuttamiseen. Tutkimuksessa en myöskään käsittele aihepiiriin liittyviä rikosoikeudellisia kysymyksiä. Automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvien vahingonkorvauskysymysten kokonaisuuteen kuuluu myös automaattiajoneuvon valmistajan ja myyntiportaan mahdollinen vahingonkorvauslakiin perustuva tuottamuvastuu vahingoista sekä mahdollinen sopimukseen perustuva korvausvastuu. Nämä kokonaisuudet olen jättänyt tutkimuksen ulkopuolelle. Rajauksesta seuraa, että tuotteen valmistusprosessissa ilmennyt huolimattomuutta tarkastelen ainoastaan tuotevastuulain turvallisuuspuutteen näkökulmasta. Valmistajan vahingonkorvauslain mukaisen tuottamuvastuun tarkastelu olisi kuitenkin tar-

---

<sup>7</sup> Ks. kappale 1.3 automaattiajoneuvot ja automatisoinnin tasojen luokittelu.



peen erityisesti tuotevastuulain mukaan korvauskelvottomien vahinkojen kohdalla, valmistajan vapautuessa vastuusta tuotevastuulain vastuusta vapauttavien säännösten nojalla tai tuotevastuulain mukaisen vahingonkorvausoikeuden vanhentuuksa<sup>8</sup>.

Tutkimuksen aluksi selvitän, minkälaisesta ilmiöstä ja teknologisesta kehityksestä puhumme, kun puhumme robottiautoista, automaattiajoneuvoista tai liikenteen automatisoinnista. Automaattiajoneuvoihin liittyvän käsitteistön ja automaattiajoneuvojen teknisten ratkaisuiden esittelyn jälkeen käsittelen automaattiajoneuvojen luokittelua, joka kuvaa ajoneuvoissa käytettävän automaation tasoja. Toisessa kappaleessa tutkin kansainvälisestä ja kansallisesta näkökulmasta automaattiajoneuvojen liikenteessä käyttämisen sallittavuutta Suomessa. Toisen kappaleen lopuksi esitän johtopäätökseni, minkälaisen automaattiajoneuvojen käyttäminen on sallittua. Tutkittuani minkälaisia automaattiajoneuvoja voi Suomen tieliikenteessä käyttää, tarkastelen automaattiajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamista liikennevakuutus-, työtapaturma- ja tuotevastuulainsäädännön mukaisesti.

Liikenne- ja työtapaturmavakuutusjärjestelmien osalta selvitän, korvataanko automaattiajoneuvon aiheuttamat vahingot kyseisistä vakuutusjärjestelmistä, millä edellytyksillä vahingot korvataan, mitkä vahingot ovat korvauskelpoisia ja minkälaisia vaihtoehtoja vakuutuslaitoksilla on saada maksamansa korvaukset takaisin vahingon aiheuttaneelta kuljettajalta tai automaattiajoneuvon valmistajalta. Tämän jälkeen tutkin kuljettajan vahingonkorvausoikeudellisen tuottamuksen asteen määrittämistä automaattiajoneuvojen käyttämisen yhteydessä, koska tuottamuksen asteen määrittäminen on tarpeellista esimerkiksi vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden toteutumisen kannalta. Ajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta johtuva tuotevastuulain mukainen vahingonkorvausvastuu on mahdollinen jo nykyisten ajoneuvojen kohdalla. Tutkimuksen tuotevastuuta koskevassa osiossa tutkin, millä edellytyksillä automaattiajoneuvon valmistaja tai maahantuojaja voi olla tuotevastuulain perusteella vahingonkorvausvastuussa liikennevahingosta ja kuinka automaattiajoneuvon puutteellista turvallisuutta korvausvastuun edellytyksenä voi arvioida.

### *1.3 Automaattiajoneuvot ja automatisoinnin tasojen luokittelu*

Automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvien vahingonkorvauskysymysten käsittelemiseksi on syytä ensin selventää, mitä tutkimuksessa tarkoitetaan automaattiajoneuvoilla. Automaattiajoneuvoja koskevassa tutkimuksessa ja keskustelussa käytettävät käsitteet eivät ole vakiin-

---

<sup>8</sup> Ks. esim. Hemmo 2005 s. 21.

tuneita ja usein esimerkiksi käsitteitä autonominen (autonomous), automaattinen (automatic) ja automatisoitu (automated) käytetään toistensa synonyymeina.<sup>9</sup> Tässä tutkielmassa noudatetaan ensisijaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín sekä liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) omaksumia määritelmiä, jolloin tutkielma on helpompi sijoittaa osaksi suomalaista monialaista automaattiajoneuvoja koskevaa tutkimusta. Automaattiajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka kykenee ainakin osin suoriutumaan *ajotehtävästä* ilman kuljettajaa sen oimien järjestelmien ja mahdollisten taustajärjestelmien tukemana.<sup>10</sup> Tieliikenteessä esiintyvät ajotehtävät ovat monimuotoisia, mutta niille kaikille on yhteistä liikenneympäristöstä tehtyihin havaintoihin perustuvan *ajotilannekohtaisen* päätöksen tekeminen ajoneuvon ohjaamisesta (sivuttaissuuntainen liike) ja nopeuden säätelystä (pitkittäissuuntainen liike).<sup>11</sup> Ajotilanne on aina sidottu tiettyyn aikaan ja paikkaan sekä liikenne- ja keliolosuhteisiin, jolloin kyse voi olla esimerkiksi tietyllä moottoritien osalla päivällä tapahtuva jonossa ajaminen kuivalla, lämpimällä ja pilvisellä säällä.

Tutkimuksessa automaattiajoneuvona pidetään ajoneuvoa, joka kykenee ainakin osittain suoriutumaan ajotehtävästä ilman kuljettajaa tietyssä ajotilanteessa. Seuraavaksi käsittelemme lyhyesti automaattiajoneuvon sisältämän automaattiajojärjestelmän toimintaa eli minkälaista tekniikkaa oletettavasti automaattiajoneuvo sisältää ja kuinka se voi toimia. Ajotilannekohtaisen päätöksen tekeminen ajoneuvon ohjaamisesta edellyttää tietoa liikenneympäristöstä ja sen suhteesta ajoneuvoon. Ajoneuvoa kuljettaessaan ihminen tekee havaintoja esimerkiksi tiestä ja kaistamerkinnoista, liikennemerkeistä ja liikennevaloista sekä muista tiellä liikkuvista ihmisistä, ajoneuvoista ja eläimistä sekä vertaa havaintojaan aikaisempaan käsitykseensä tieliikenteestä ja liikennesäännöistä. Automaattiajoneuvon sisältämän automaattiajojärjestelmän anturit ja signaalinkäsittelyalgoritmit tuottavat ihmisen näköaistimuksen korvaavaa tietoa ja muokkaavat sen käyttökelpoiseen muotoon. Tuotetun tiedon avulla ajoneuvon ympäristöstä saadaan nykyhetkeä ja menneisyyttä koskeva tilannekuva (elektroninen horisontti<sup>12</sup>) ja voidaan reaaliaikaisesti ennustaa liikenneympäristön todennäköistä kehitystä.<sup>13</sup> Tilannekuvaa analysoimalla pyritään ennustamaan ajoneuvon lähiympäristön muutoksia, suunnittelemaan toimintaa ihmisen asettamien tavoitteiden perusteella ja toteuttamaan suunnitelma

---

<sup>9</sup> Lisäksi käsitteet itsestään ajava auto (self-driving vehicle), ilman kuljettajaa toimiva auto (driverless vehicle) ja robottiauto (robotcar, robotvehicle) ovat yleisiä. Ks. esim. Kutila – Lumiaho 2016, s. 36, Innamaa et al. 2015 s. 2, LVM 2015, s. 13 ja SOU 2016, s. 38

<sup>10</sup> Ks. esim. Innamaa et al. 2015 s. 2 ja Kutila – Lumiaho 2016, s. 36. Kursivointi kirjoittajan.

<sup>11</sup> Kuljettamistehtävän pilkkomisesta esim. Aeberhard et al. 2015 s. 47-49.

<sup>12</sup> Kutila – Lumiaho 2016, s. 38

<sup>13</sup> Ks. Aeberhard et al. 2015 s. 43.

käsittämällä ajoneuvon hallintalaitteita.<sup>14</sup> Automaattiajoneuvon anturijärjestelmä voi muodostua esimerkiksi lyhyen ja keskimatkan tutkista, kameroista, ultraääniantureista, lasertutkista ja differentiaalisesta GPS -järjestelmästä.<sup>15</sup> Automaattiajoneuvon järjestelmä voi myös yhdistää tuottamaansa tietoa langattomasti matkapuhelinverkon ja lyhyen kantaman teknologian välityksellä muilta ajoneuvoilta ja infrastruktuurilta saatuun tietoon.<sup>16</sup> Anturijärjestelmän lisäksi automaattiajoneuvon sijainnin määrittäminen suhteessa liikenneympäristöön vaatii liikenneympäristöstä erittäin tarkkoja kolmiulotteisia karttoja, jotka sisältävät tietoja muun muassa tien muodosta ja sen läheisyydessä olevista kiinteistä kohteista, kaistamerkinnoista, liikennemerkeistä ja liikennevaloista.<sup>17</sup>

Automaattiajoneuvon sisältämä automaattiajojärjestelmä voi suoriutua ajotehtävästä yhdistämällä lukuisten sensoreiden tuottamaa tietoa järjestelmän sisältämään tietoon, jolloin saadaan tilannekuva liikenneympäristöstä. Tilannekuvan avulla järjestelmä luo ennusteen muiden tienkäyttäjien toiminnasta ja suhteuttaa automaattiajoneuvon kulun suhteessa muihin tienkäyttäjisiin ja suunniteltuun ajoreittiin. Erilaisten automaattiajoneuvojen toimintaa tulisi kuitenkin jäsentää ja luokitella esitettyä tarkemmin, jolloin mahdollisen liikennevahingon jälkeen ratkaistavat vahingonkorvausoikeudelliset vastuukysymykset voi sijoittaa konkreettisempaan asiayhteyteen. Automaattiajoneuvo voi sisältää useita kuljettajaa avustavia järjestelmiä (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS), jotka voivat toimia erillään toisistaan tai ne ovat integroituja toimimaan yhdessä. Useat autovalmistajat tarjoavat nykyään kuljettajaa tukevia järjestelmiä, joita ovat esimerkiksi mukautuva vakionopeussäädin, törmäyksen esto alhaisilla nopeuksilla, kaistavahti, kuolleen kulman varoitin, pysäköintivaroitin ja nopeusrajoitusmerkin tunnistus.<sup>18</sup> Automaattiajoneuvon toimintojen yhteisvaikutuksen myötä ihmiskuljettajalle jää käytännössä yhä vähemmän ajotehtävän osa-alueita, joista hänen tulisi huolehtia. Automaattiajoneuvojen luokittelut perustuvat yleensä kolmeen osa-alueeseen. Ensimmäisenä osa-alueena on ajoneuvon pitkittäis- ja poikittaissuunnassa tapahtuvan hallinnoinnin osittainen tai täydellinen siirtäminen järjestelmän tehtäväksi. Toinen osa-alue on ihmiskuljettajan vastuu huomioida ympäristöä ja onko kuljettajalle sallittua suunnata huomio ajoittain muualle kuin kuljettamiseen. Kolmantena osa-alueena on ajoneuvon älykkään jär-

---

<sup>14</sup> Innamaa et al. 2015 s. 12. Ks. myös Aeberhard et al. 2015 s. 43.

<sup>15</sup> LVM 2015, s. 15 ja 20 sekä Aeberhard et al. 2015 s. 43-45. Ks. myös Anderson et al. 2014 s. 61-64, Innamaa et al. 2015 s. 14-19, Kutila – Lumiaho 2016 s. 38 ja SOU 2016:28, s. 39-40.

<sup>16</sup> Innamaa et al. s. 21, SOU 2016:28, s. 39. Ks. myös Baker – Wagner 2013 s. 434 ja Anderson et al. 2014 s. 67.

<sup>17</sup> Innamaa et al. 2015, s. 19-21 ja Aeberhard et al. 2015 s. 43. Ks. myös SOU 2016:28, s. 42.

<sup>18</sup> Kutila – Lumiaho 2016, s. 36-37. Vastaavasti SOU 2016:28, s. 39.

jestelmän kyky ymmärtää liikenneympäristöä ajon aikana.<sup>19</sup> Esitettyjen osa-alueiden varaan perustuvia luokitteluja on käytössä useita. Suomessa Trafi ja LVM käyttävät SAE International -järjestön luokittelu ja luokittelun käyttäminen vaikuttaa yleistyvän.<sup>20</sup>

Tyypillisesti automaattiajoneuvoja koskevat luokittelut kuvaavat kolmea osa-aluetta: ajoneuvon kulun kontrollointia, kuljettajalta vaadittavaa keskittymistä ja automaattiajojärjestelmän kykyä erottaa erilaisia ajotilanteita. Seuraavaksi perehdyn tarkemmin tutkimuksen pohjaksi valitun automaattiajoneuvon luokittelun sisältöön. Yhdysvaltalainen autoalan standardisointijärjestö SAE (Society for American Engineers) on luonut kuusiportaisen automatisoinnin tasojen luokittelun, jossa skaala ulottuu ei-automatisoidusta ajoneuvosta (taso 0) täysin automatisoituun ajoneuvoon (taso 5). Luokittelu kuvaa tekniikalle asetettavia vähimmäisvaatimuksia kuljettajan tehtävien, ympäristön havainnoinnin, ihmisen varallaolon ja ajotilanteiden näkökulmasta.<sup>21</sup>

Luokittelun matalin taso (0-taso) kuvaa ei-automatisoituja ajoneuvoja. Matalimmasta tasosta huolimatta ajoneuvon järjestelmä voi sisältää pitkälle kehittyntä tekniikkaa, mutta järjestelmä ainoastaan varoittaa kuljettajaa eikä tosiasiallisesti puutu ajotehtävän hoitamiseen. Esimerkkeinä varoittavista järjestelmistä ovat kaistanvaihtoavustin, kaistalta lähdön varoitus, pysäköintietäisyyden hallinta ja törmäysvaroitin.<sup>22</sup>

Tasolla 1 automaattiajoneuvon järjestelmä tukee kerrallaan vain yhtä ajotehtävän osa-aluetta eli pitkittäis- tai poikittaissuuntaista liikettä, jolloin kuljettajan tehtävänä on huolehtia muilta osin ajoneuvon kuljettamisesta ja liikenneympäristön havainnoinnista. Esimerkkeinä kuljettajaa avustavista järjestelmistä ovat mukautuva ajonopeuden säädin (järjestelmä säilyttää tietyn aikavälin suhteessa edellä ajavaan ajoneuvoon), pysäköintiavustin (järjestelmä huolehtii ajoneuvon ohjauksesta pysäköinnin yhteydessä) ja kaistavahti (järjestelmä tunnistaa tien kaistamerkinnot ja pitää ajoneuvon oikealla ajolinjalla).<sup>23</sup> Automaattiajojärjestelmän kontrol-

---

<sup>19</sup> Dokic – Meyer – Müller 2015 s. 3.

<sup>20</sup> Innamaa et al. s. 3. Automatisoinnin luokitteluja koskevan yhtenäisyyden puutetta kuvaa hyvin se, että Saksan liittovaltion valtatietutkimusinstituutti (BAST) käyttää omaa luokittelua, Suomessa Trafi on omaksunut yhdysvaltalaisen autoalan standardisointijärjestön SAE:n luokittelun ja Ruotsin liikennevirasto Transportstyrelsen on vuonna 2014 valinnut oman tutkimuksensa pohjaksi Yhdysvaltojen kansallisen valtatieturvallisuushallinnon luokituksen (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) (Arrias et al. 2014 s. 13-15). Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että myös Ruotsissa on siirrytty NHTSA:n luokittelun sijasta käyttämään SAE:n luokittelua (SOU 2016:28, s. 37-38).

<sup>21</sup> SAE 2014 s. 1-2.

<sup>22</sup> Innamaa et al. 2015, s. 16.

<sup>23</sup> Innamaa et al. 2015 s. 4-5.

loidessa vain ajoneuvon ohjausta tai nopeuden säätelyä, kuljettaja ei voi vapauttaa samanaikaisesti käsiä ohjauspyörästä ja nostaa jalkoja polkimilta.<sup>24</sup>

Tasolla 2 automaattiajoneuvon järjestelmä huolehtii tietyissä olosuhteissa rajoitetun aikaa sekä pitkittäis- että poikittaissuunnassa tapahtuvasta ajoneuvon ohjaamisesta ja nopeuden säätelystä (kiihdytys ja jarrutus). Kuljettajan tulee kuitenkin seurata automaattiajojärjestelmän toimintaa, seurata liikenneympäristöä ja tarvittaessa puuttua järjestelmän toimintaan. Esimerkkinä ruuhka-avustin, jossa ajoneuvo alhaisissa nopeuksissa seuraa liikennevirtaa, pitää ajoneuvon kaistalla ja etäisyyden sopivana edellä ajavaan ajoneuvoon.<sup>25</sup> Kuljettaja voi olla samanaikaisesti koskematta ohjauspyörään ja polkimiin. Luokittelu ei kuitenkaan anna vastauksia siihen, kuinka suurelta osin virheetöntä toimintaa järjestelmältä voidaan odottaa, voiko järjestelmä luopua ajoneuvon hallinnasta ilman ennakkovaroitusta ja kuinka nopeasti ihmisen oletetaan saavan ajoneuvo hallintaansa.<sup>26 27</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tieliikenteen automaatiassa ollaan tällä hetkellä tasolla 2, mutta viimeistään vuonna 2020 Suomen teillä nähdään tason 3 automaattiajoneuvoja.<sup>28</sup>

Tasolla 3 kuljettaja voisi keskittyä muihin asioihin kuin ajamiseen eli automaattiajojärjestelmä huolehtii koko ajotehtävästä ja liikenneympäristön tarkkailusta. Ihmiskuljettajan tulee kuitenkin olla valmiudessa ottamaan ajotehtävä haltuunsa, mikäli automaattiajojärjestelmä näin pyytää. Ihmisen luopuminen liikenneympäristön tarkkailusta tasojen 2 ja 3 välillä vaikuttaa merkittävästi ihmisen tilannetietoisuuteen liikenneympäristöstä ja ajotilanteesta.<sup>29</sup> Esimerkkinä niin sanottu maantiekuljettaja -toiminto, jossa kuljettajan kytkettyä järjestelmän päälle, järjestelmä huolehtii moottoritiellä ajamisesta sisääntulorampilta poistumisrampille asti.<sup>30</sup> Tällä tasolla kuljettajalta voidaan vaatia satunnaista puuttumista ajoneuvon kulkuun, mutta ei ilman ennakkovaroitusta eli automaattiajojärjestelmä mahdollistaa riittävän ajan kuljettajalle ottaa ajotehtävä hallintaansa. Tämän tason automaattiajoneuvojen järjestelmiltä voidaan todennäköisesti olettaa, että automaattiajojärjestelmä havaitsee kaikki sen suorituskykyyn liittyvät rajoitteet. Järjestelmän ei kuitenkaan odoteta aina ongelmatilanteessa pysty-

---

<sup>24</sup> Vastaa NHTSA tasoa 1 ja BAST tasoa ”avustettu” (NHTSA 2013 s. 4 ja Arzt et al. 2013 s. 10). On ehdotettu, että SAE 0-2 –tasolla kuljettajalla olisi alle sekunti aikaa reagoida (Dokic – Meyer – Müller 2015, s. 3).

<sup>25</sup> Innamaa et al. 2015, s. 4-6.

<sup>26</sup> Vastaa NHTSA tasoa 2 ja BAST tasoa ”osittain automatisoitu” (NHTSA 2013 s. 5 ja Arzt et al. 2013 s. 12).

<sup>27</sup> Esimerkiksi SAE 2 –tasolle sijoituvia automaattiajoneuvoja koekäytettäessä Googlen testikuljettajilla on kulunut keskimäärin 0,84 sekuntia ottaa ajoneuvo hallintaansa automaattiajojärjestelmän tätä pyydettyä (Google 2015b, s. 12).

<sup>28</sup> LVM 2015, s. 14.

<sup>29</sup> Ks. esim. Trafi 2015, s. 2 sekä Elmqvist 2014 s. 25 ja siinä viitatus

<sup>30</sup> Innamaa et al. 2015, s. 4-6.

vän itsenäisesti ohjaamaan ajoneuvoa turvalliseen tilaan kuten pysähdyksiin tien varteen. Luokittelussa ei määritetä, mikä olisi riittävä aika ihmiselle ottaa ajotehtävä hallintaansa. Mahdollisesti vaadittava reaktioaika olisi kuitenkin useita sekunteja.<sup>31</sup>

Tasolla 4 kuljettajan ei tarvitse pysyä valmiudessa automaattiajojärjestelmän ongelmatilanteen varalta vaan kuljettaja voisi jopa nukkua. Mikäli järjestelmän varoittaessa kuljettaja ei ota ajotehtävää haltuunsa, järjestelmä pystyy saattamaan ajoneuvon turvalliseen tilaan kuten pysähdyksiin tien varteen. SAE 4 -tasolla ei tulisi syntyä vaaraa automaattiajoneuvon aiheuttamasta liikennevahingosta, vaikka kuljettaja jättäisi reagoimatta automaattiajojärjestelmän pyyntöön kuljettajalle ottaa hallinta ajotehtävästä. Kuljettajalle mahdollistettava reagointiaika voisi olla SAE 4 -tasolla jopa minuutteja.<sup>32</sup>

Tasolla 5 ihmiskuljettajan läsnäoloa ei tarvita vaan automaattiajoneuvo kykenee itsenäisesti siirtymään määrätystä paikasta toiseen. Esimerkkinä vuokra-auto ajaa itsenäisesti tyhjänä lähtöpaikkaansa.<sup>33</sup> Automaattiajoneuvossa ei välttämättä olisi ollenkaan ihmiskuljettajalle tarkoitettuja hallintalaitteita eli ohjauspyörä ja polkimet saattaisivat puuttua kokonaan.<sup>34</sup>

Alla olevassa taulukossa on tiivistetysti kuvattu edellä esitetty SAE:n luokittelu automaattiajoneuvoista.

---

<sup>31</sup> Vastaa NHTSA tasoa 3 ja BAST tasoa ”korkeasti automatisoitu” (NHTSA 2013 s. 5 ja Arzt et al. 2013 s. 10). On ehdotettu, että SAE 3 –tasolla kuljettajalla olisi useita sekunteja aikaa reagoida (Dokic – Meyer – Müller 2015, s. 3).

<sup>32</sup> Vastaa NHTSA tasoa 3 tai 4 ja BAST tasoa ”täysin automatisoitu” (NHTSA 2013 s. 4 ja Arzt et al. 2013 s. 10). On ehdotettu, että SAE 4-5 –tasolla kuljettajalla olisi muutama minuutti aikaa reagoida (Dokic – Meyer – Müller 2015, s. 3-4).

<sup>33</sup> Innamaa et al. 2015, s. 4-5 ja 7.

<sup>34</sup> Vastaa NHTSA tasoa 3 tai 4. BAST:n luokituksesta ei löydy vastaavaa tasoa.

Taso	Nimi	Määritelmä	Ohjaus, kiihdyttäminen, jarrutus	Ympäristön monitorointi	Dynaamisen ajamisen varasuorittaja	Automaation kattavuus
Ihmiskuljettaja monitoroi liikenneympäristöä						
0	Ei automaatio	Ihminen suorittaa kaikki dynaamisen ajotehtävän osa-alueet, vaikka ajamista tuettaisiinkin varoituksilla tai ajamiseen puuttuvilla järjestelmillä	Ihminen	Ihminen	Ihminen	-
1	Kuljettajaa avustava	Ajotilannekohtaisesti kuljettajan tukijärjestelmiä, jotka liittyvät joko ohjaamiseen tai kiihdyttämiseen/jarruttamiseen hyödyntämällä tietoa ajoympäristön tilasta. Ihminen vastaa kaikista muista dynaamisen ajotehtävän osa-alueista.	Ihminen ja järjestelmä	Ihminen	Ihminen	Joitakin ajotilanteita
2	Osittainen automaatio	Yksi tai useampi ajotilannekohtainen kuljettajan tukijärjestelmä, joka kattaa sekä ohjaamisen että kiihdyttämisen/jarruttamisen hyödyntämällä tietoa ympäristön tilasta. Ihminen vastaa kaikista muista dynaamisen ajotehtävän osa-alueista.	Järjestelmä	Ihminen	Ihminen	Joitakin ajotilanteita
Järjestelmä monitoroi liikenneympäristöä						
3	Ehdollinen automaatio	Ajotilannekohtaisesti automaattiajojärjestelmä kattaa kaikki dynaamisen ajotehtävän osa-alueet, kuten pituus- ja poikittaissuuntaisen kontrollon. Ihmisen täytyy kuitenkin ottaa auto hallintaansa, kun järjestelmä pyytää.	Järjestelmä	Järjestelmä	Ihminen	Joitakin ajotilanteita
4	Korkea automaatio	Ajotilannekohtainen automaattiajojärjestelmä kattaa kaikki dynaamisen ajotehtävän osa-alueet myös silloin, kun ihminen ei ota ajoneuvoa hallintaansa, vaikka järjestelmä näin pyytää. Ellei kuljettaja ota ajoneuvoa haltuunsa, järjestelmä ohjaa auton hallitusti tien sivuun ja pysäyttää sen.	Järjestelmä	Järjestelmä	Järjestelmä	Suurin osa ajotilanteista
5	Täysi automaatio	Kaiken kattava automaattiajojärjestelmä, joka kattaa kaikki dynaamisen ajotehtävän osa-alueet kaikissa tie- ja ympäristöolosuhteissa.	Järjestelmä	Järjestelmä	Järjestelmä	Kaikki ajotilanteet

*Taulukko 1: Automatisoinnin tasojen luokittelu (SAE 2014; Innamaa et al. 2015)*

Tutkimuksessa käytän SAE:n kuusiportaista automatisoinnin tasojen luokittelua, joka perustuu ajotilannekohtaiseen työnjakoon ihmisen ja järjestelmän välillä ajoneuvon hallinnasta, liikenneympäristön tarkkailusta ja varallaolosta. Luokittelussa huomionarvoista on, että tasoilla 3-5 ihmiseltä ei edellytetä liikenneympäristön tarkkailua. Tutkimuksen kaikissa osissa hyödynnän esitettyä luokittelua konkretisoidakseni, minkälaisesta automaatiosta tietystä kä-

siteltävässä tilanteessa on kysymys. Automatisoinnin tasojen luokittelun voi tällöin nähdä eräänlaisena oikeustapauksena, jota arvioin voimassa olevan oikeusjärjestyksen sekä ehdotettujen lainsäädäntömuutosten näkökulmista. Edellä SAE -tasojen esittelyn yhteydessä toin esille muutamia luokittelun katvealueita kuten kysymykset automaattiajojärjestelmän virheettömästä toiminnasta SAE 2 -tasolla ja reaktioajasta SAE 3 -tasolla, joihin luokittelu ei anna vastausta. Luokittelun käyttöön liittyy myös muita ongelmia, jotka luokittelun käytön yhteydessä on huomioitava.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tieliikenteen automaatio etenee portaittain,<sup>35</sup> mutta myös vastakkaisia näkemyksiä on esitetty.<sup>36</sup> Luokittelun käyttämisen heikkoutena on, etteivät automaattiajoneuvot tulevaisuudessa välttämättä koskaan vastaa luokittelua. Luokittelu ei myöskään tarkoita sitä, että tietty automaattiajoneuvo toimisi jatkuvasti samalla automatisoinnin tasolla, vaan käytettävissä oleva automatisoinnin taso voi vaihdella ajotilanteesta riippuen. Lisäksi luokitteluissa yleensä tyydytään korkeaan abstraktitasoon, jolloin esimerkiksi yksittäisen liikennevahingon vahingonkorvausoikeudellisten vastuukysymysten ratkaiseminen voi kiperissä tapauksissa edellyttää tarkempaa tietoa automaattiajojärjestelmän ja kuljettajan toiminnasta.

SAE -luokittelun tarkoituksena ei ole kuvata automaattiajoneuvojen oikeudellista luokittelua,<sup>37</sup> mutta luokittelun perusteena olevat kriteerit ovat selkeästi osa vahingonkorvausoikeudellista kokonaisharkintaa. SAE -luokittelu ei vastaa esimerkiksi siihen, minkälainen on kuljettajan tietoisuuden taso tietyssä ajotilanteessa automaattiajojärjestelmän tekemästä toiminnan suunnittelusta, toimenpidevaihtoehdon valinnasta ja sen toteuttamisesta. Esimerkiksi moottoritillä kaistanvaihtoon liittyen voi olla oleellista tietää, ehdottaako automaattiajojärjestelmä kuljettajalle yhtä, muutamaa tai kaikkia mahdollisia toimenpidevaihtoehtoja kaistan vaihtamiseen liittyen (mille kaistalle, minkä auton eteen tai taakse ja missä vaiheessa). Toisaalta voi olla tärkeää tietää, toteuttaako automaattiajojärjestelmä kaistanvaihdon ihmisen hyväksytyä toimenpiteen vai myös ilman ihmisen päätöstä. Mikäli järjestelmä päättää toimenpiteistä ilman ihmistä, voiko ihminen ylipäänsä estää järjestelmää toteuttamasta kaistanvaihtoa ja onko hänellä tosiasiallinen mahdollisuus myös näin tehdä eli saako ihminen ylipäänsä etukäteen tiedon tulevasta kaistanvaihdosta. Mikäli järjestelmä vain informoi ihmistä

---

<sup>35</sup> LVM 2015, s. 13.

<sup>36</sup> <http://www.templetons.com/brad/robocars/levels.html>, viimeksi vierailtu 11.5.2015 ja Urmson 2015. SAE -luokittelun yhteydessä on todettu, ettei luokittelun ole tarkoitus kuvata järjestystä jossa automaattiajoneuvoja tuotaisiin markkinoille (SAE 2014 s. 2).

<sup>37</sup> SAE 2014 s. 2.



jo tehdystä kaistanvaihtopäätöksestä, informoiko järjestelmä ihmistä aina, ihmisen pyytäessä vai ainoastaan järjestelmän päättäessä informoida ihmistä. *Panasuraman – Sheridan – Wickens* ovat esittäneet edellä mainitut kysymykset kattavan yleisemmän robotiikan luokittelun, jota ei ole nimenomaisesti tarkoitettu automaattiajoneuvoille.<sup>38</sup> Heidän esittämä erittäin yksityiskohtainen luokittelu voi olla kuitenkin tarpeen yksittäisen liikennevahingon vahingonkorvauskysymyksiä ratkaistaessa.

Oikeudellisesta näkökulmasta tutkimuksessa käytettävä SAE -luokittelu ei ole ongelmaton. Luokittelu ei huomioi mahdollisia eroja ihmiskuljettajan tietoisuuden tasossa siitä, kuinka automaattiajojärjestelmä tietyssä tilanteessa tulee toimimaan. Luokittelun omien ongelma-kohtien lisäksi tutkimuksen yhteydessä on syytä huomioida liikenteeseen, liikennevahinkoihin ja automaattiajoneuvoihin yleisemmin liittyviä erityispiirteitä. LVM ja Trafi arvioivat, että lähes kaikissa tieliikenneonnettomuuksissa (noin 90 prosentissa) inhimillinen tekijä on osasyynä liikennevahinkoon.<sup>39</sup> Automaattiajoneuvojen käyttäminen voi vähentää inhimillisistä virheistä johtuvia vahinkoja, mutta automaattiajoneuvojen käyttäminen voi aiheuttaa myös uudentyyppisiä liikennevahinkoja, jotka voivat liittyä esimerkiksi ohjelmistojen ja antureiden vikoihin.<sup>40</sup> Samalla on huomioitava Suomen liikennekannan uudistumisen hitaus: Tänäpä Suomen tieliikenteessä käytettävistä ajoneuvoista 60 prosenttia on käytössä vielä vuonna 2025.<sup>41</sup> Automaattiajoneuvoja tullaan käyttämään vielä pitkään tieliikenteessä ei-automatisoitujen ajoneuvojen seassa.

## 2 TIELIIKENNELAINSÄÄDÄNTÖ

### 2.1 Aluksi

Kappaleen tarkoituksena on selvittää automaattiajoneuvojen käyttämisen sallittavuutta tieliikennelainsäädännön näkökulmasta yleisellä tiellä Suomessa. Pääpainona on tosiasiallisen

---

<sup>38</sup> Parasuraman – Sheridan – Wickens 2000 s. 287.

<sup>39</sup> LVM 2015, s. 15 ja Trafi 2015, s. 1.

<sup>40</sup> LVM 2015, s. 15. Vastaavasti Arzt et al. 2013 s. 12. Vertaa myös Tiisanen 2014, jonka mukaan kaivos- ja satamatyökoneiden automatisointiin liittyy riski uusista automatisoinnin aiheuttamista odottamattomista vahingoista. Väitöskirjassaan Tiisanen osoittaa erilaisten vaarallisten tapahtumien tunnistamisen mallien toimivuuden automatisoituihin kohteisiin. Näitä eri malleja käyttäen Tiisanen yksilöi 58 erillistä vaarallista tapahtumaa liittyen automatisoidun kaivoksen tuotantoalueeseen, 83 erilaista poikkeamaa liittyen kauko-ohjattavan kaivosajoneuvon tehtäviin ja järjestelmän määrittelyyn sekä 326 erilaista poikkeamaa liittyen kauko-ohjattavan kaivosajoneuvon 19 eri toimintoon. (Tiisanen 2014 s. 15 ja 70-76). Läheskään kaikkien listattujen vaarallisten tapahtumien ja poikkeamien seurauksena ei ole vakava henkilö- tai omaisuusvahinko. Yksilöityjen vaarallisten tilanteiden ja poikkeamien määrä toimii kuitenkin esimerkkinä liikenteen automatisointiin liittyvien erilaisten riskien lukumäärän mahdollisesta suuruusluokasta.

<sup>41</sup> LVM 2015, s. 16.

ajoneuvon kuljettamisen tarkastelu kuljettajan ja automaattiajojärjestelmän välisen ”työnjaon” näkökulmasta. Näkökulma ei tällöin kata läheskään kaikkia automaattiajoneuvojen käytön sallittavuuden аспектеja, jolloin esimerkiksi kuljettajalle ja ajoneuvon kunnolle asetettavat tekniset vaatimukset sivuutetaan. Automatisoinnin tasojen määrittelyn yhteydessä luokittelun automatisoinnin tasojen ajoneuvon tosiasiallisen kuljettamisen (ohjaaminen, kiihdyttäminen, jarruttaminen), ympäristön monitoroinnin ja dynaamisen ajamisen varasuorittajan kriteerien avulla. Kappaleessa pyrin automatisoinnin luokittelua mukailleen vastaamaan: Onko ihmisen sallittua olla kontrolloimatta ajoneuvon kulkua luovuttamalla automaattiajojärjestelmälle hallinta ajoneuvon ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta (SAE 2), onko ihmisen sallittua olla havainnoimatta ja huomioimatta ajoneuvonsa toimintaa ja muuta liikennenympäristöä (SAE 3) sekä onko ihmisen sallittua luopua täysin ajotehtävästä huolehtimisesta (SAE 4-5). Aihepiirin käsittelyn aloitan perehtymällä YK:n alaisuudessa 1968 solmittuun tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986, Wienin tieliikennesopimus) sekä sopimuksen uudistamisprosessiin. Kansallisella tasolla tarkastelen tieliikennelakia, jonka määräysten kautta Wienin tieliikennesopimus on saatettu kansallisesti voimaan.

## 2.2 *Wienin tieliikennesopimus turvallisen kansainvälisen liikenteen perustana*

Suomi on ratifioinut Wienin tieliikennesopimuksen vuonna 1986. Sopimuksen tarkoituksena on helpottaa kansainvälistä tieliikennettä ja lisätä kansainvälisen liikenteen turvallisuutta hyväksymällä yhdenmukaisia liikennesääntöjä. Sopimuksessa Suomi on sitoutunut saattamaan voimaan liikennesäännöt, jotka vastaavat asiasisällöltään yleissopimuksen II luvun määräyksiä (3 artikla 1 a kohta).

Sopimuksen II luku koskee liikennesääntöjä. Sopimuksen II luvun 8 artiklan mukaan liikkuvalla ajoneuvolla tulee olla kuljettaja (1 kohta). Kuljettajan tulee olla henkisiltä ja ruumiillisilta ominaisuuksiltaan tehtävänsä kykenevä ja hänen tulee olla kuljettamisen edellyttämässä ruumiillisessa ja henkisessä tilassa (3 kohta). Kuljettajan on joka hetki pystyttävä hallitsemaan ajoneuvonsa (5 kohta). Sopimuksen 1 luvun 1 artiklan v kohdassa on määritelty, että kuljettajalla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa kuljettavaa henkilöä. Ajoneuvon hallinnan kannalta ajoneuvon nopeutta ja keskinäistä etäisyyttä koskeva 13 artikla on oleellinen. Artiklan mukaan ajoneuvon kuljettajan on kaikissa olosuhteissa hallittava ajoneuvonsa kyetäkseen noudattamaan tilanteen vaatimaa varovaisuutta ja pystyäkseen aina suorittamaan tarvittavat toimenpiteet (13 artikla 1 kohta).

Koska sopimus ei velvoita liikennesääntöjä koskevien määräysten täytäntöönpanoa esitetystä muodosta vaan asiiasällöltään (3.1 art.), toisistaan poikkeavat tulkinnat kuljettajan velvollisuudesta hallita ajoneuvonsa ovat mahdollisia. Vaikuttaisi yksiselitteiseltä, että liikkuvalla moottoriajoneuvolla tulee olla kuljettajana ihminen, joka on kuljettamisen edellyttämässä ruumiillisessa ja henkisessä tilassa. Kuljettajalta edellyttävän henkisen tilan voi ymmärtää merkitsevän, että kuljettaja ei voi esimerkiksi nukkua. Kuljettajan velvollisuutta hallita ajoneuvonsa voidaan tulkita lapeasti, jolloin olisi riittävää, että kuljettaja pystyisi joka hetki hallitsemaan ajoneuvonsa. Hänellä tulisi olla jatkuvasti kyky ajoneuvon hallintaan, mutta tosiasiallisia ohjaustoimia ei häneltä vaadittaisi. Laveassa tulkinnassa 13 artiklan velvoite ajoneuvon hallinnasta kaikissa olosuhteissa tulisi nähdä yleisempänä kuljettajaa koskevana varovaisuusvelvoitteena, joka edellyttää sopivan ajonopeuden ja ajoetäisyyden käyttämistä kaikissa tilanteissa. Ajoneuvon hallintaa koskevan suppeamman tulkinnan mukaisesti 8 ja 13 artiklat yhdessä luettuina asettaisivat ehdottoman velvollisuuden kuljettajalle tosiasiallisesti huolehtia kaikista ajotehtävän osa-alueista kaikissa tilanteissa. Esitetyn perusteella esittämäni sopimuksen tarkoituksen lapea tulkinta sallisi kuljettajan antaa automaattiajojärjestelmälle kontrollin ajoneuvon ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta, kun taas suppeampi tulkinta ei tätä mahdollistaisi. Wienin tieliikennesopimuksen muuttaminen on kuitenkin vahvistanut esittämäni lapean tulkinnan mahdollisuudet.

YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 24.–26.3.2014 tekemän päätöksen mukaisesti Wienin tieliikennesopimuksen 8 artiklaan lisättiin uusi 5 bis kohta. Sopimuksen muutos tuli voimaan 23.3.2016.<sup>42</sup>

Ajoneuvon ajamiseen vaikuttavien järjestelmien katsotaan täyttävän 8 art. 5 kohdan ja 13 art. 1 kappaleen vaatimukset, milloin näiden järjestelmien rakenne, asennus ja käyttö täyttävät moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista koskevan sopimuksen vaatimukset.

Ajoneuvon ajamiseen vaikuttavat järjestelmät, jotka eivät täytä edellä mainittuja vaatimuksia järjestelmien rakenteesta, asennuksesta ja käytöstä, katsotaan kuitenkin täyttävän 8 art. 5 kohdan ja 13 art. 1 kappaleen vaatimukset, milloin kuljettaja voi ohittaa tai sulkea tällaiset järjestelmät.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> UNECE 2014, s. 5. ja UNECE 2016.

<sup>43</sup> UN ECE 2014 s. 9. Suomennus kirjoittajan. 5 bis kohta alkuperäisessä englanninkielisessä muodossa: “Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.”

Uuden 5bis kohdan lisääminen ratkaisi sopimuksen tulkinnanvaraisuuden kuljettajan velvollisuudesta hallita ajoneuvoa kaikissa tilanteissa. Lisäyksen ensimmäisen kappaleen mukaan, vaikka kuljettaja ei voisi ohittaa tai sulkea automaattiajojärjestelmää,<sup>44</sup> olisi järjestelmä sallittu sen täyttäessä ajoneuvon ominaisuuksia koskevan sopimuksen<sup>45</sup> ehdot. Ensimmäisen kappaleen lisäys merkitsee sitä, että ensimmäisen kappaleen mukaisia automaattiajoneuvoja ei voi käyttää yli 10 km/h nopeudessa.<sup>46</sup> Lisäyksen toinen kappale merkitsee, että kuljettajan on sallittua olla kontrolloimatta ajoneuvon kulkua luovuttamalla automaattiajojärjestelmälle kontrolli ajoneuvon ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta, mikäli kuljettaja voi halutessaan ohittaa tai sulkea automaattiajojärjestelmän.<sup>47</sup> Oletettavasti kuljettajalla voi olla tarve ohittaa automaattiajojärjestelmä silloin kun kuljettaja havaitsee liikennevahingon syntymisen riskin ja järjestelmä ei ole tähän reagoanut tai järjestelmän ongelmatilanteessa, jolloin järjestelmä pyytäisi kuljettajaa ottamaan kontrollin ajoneuvon kulusta.

Seuraavaksi pyrin vastaamaan kysymykseen, onko ihmisen sallittua olla havainnoimatta ja huomioimatta ajoneuvonsa toimintaa ja muuta liikenneympäristöä. Sopimuksen liikennesääntöjä koskeva osio on kirjoitettu kuljettajan tehtävistä käsin. Osa kuljettajalle asetettavista

---

Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver.”

<sup>44</sup> Esimerkiksi uudenlaiset ajoneuvon hätäjarrujärjestelmät voisivat olla automaattiajojärjestelmän toimintoja, joita kuljettajat eivät voisi kytkeä pois päältä tai ohittaa. Automaattiajojärjestelmä tekisi hätäjarrutuksen niissä tilanteissa, kun liikennevahingon syntyminen olisi ilmeistä tai lähes varmaa, mutta kuljettaja ei ole aloittanut jarruttamista vahingon estämiseksi tai sen seurauksien lieventämiseksi.

<sup>45</sup> YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa tehdyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen vaatimukset (SopS 70/1976, Geneven v. 1958 sopimus). Suomi liittyi sopimuksen osapuoleksi vuonna 1976 ja Euroopan Unioni liittyi vuonna 1998 (97/836/EY **Neuvoston päätös Euroopan yhteisön liittymisestä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista**). Liittymispäätöksellä EU hyväksyi sen, että sopimuksen piirissä annetut säännöt velvoittavat yhteisöä. EU:n antaman asetuksen moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (661/2009) nojalla ajoneuvojen valmistajat voivat saada asetuksen mukaisen tyyppihyväksynnän UNECE sääntöjen mukaisesti.

<sup>46</sup> Geneven vuoden 1958 sopimuksen nojalla annetuilla määräyksillä säädellään ajoneuvojen varusteiden, ominaisuuksien ja osien tyyppihyväksyntää (HE 119/2014 kappale 1.2.3). Sopimuksen nojalla annettu sääntö N:0 79 koskee ajoneuvon ohjauslaitteita. Sääntö ei koske autonomisia ohjausjärjestelmiä, jossa ajoneuvoa ohjataan ulkopuolelta tulevien signaalien avulla eli esimerkiksi kauko-ohjauksella. Säännön mukaan *kehittyneet kuljettajaa avustavat järjestelmät* voivat ohjata ajoneuvoa, mutta ne eivät kuitenkaan poista kuljettajan ensisijaista vastuusta ajoneuvon ohjauksesta. Järjestelmä voi hyödyntää *automaattista ohjaustoimintoa*, joka ajoneuvon laitteiston tuottamaa tietoa hyödyntäen pystyy jatkuvasti kuljettajaa avustaan kontrolloimaan ohjausta hitaasti liikuttaessa ja ajoneuvoa pysäköidessä. Automaattinen ohjaustoiminnon on kytkeydyttävä pois päältä yli 10 km/h nopeudessa tai kun antureiden tuottamaa tietoa ei ole saatavissa. (UNECE 2005, s. 4-13). Sääntö No 79 ongelmallisuudesta ennen Wienin tieliikennesopimuksen 8 artiklan 5 bis kohdan lisäämistä esimerkiksi Arzt et al. 2013 s. 11.

<sup>47</sup> Vastaavasti esim. Dokic – Meyer – Müller 2015 s. 8 ja UNECE 2016.

vaatimuksista koskee sitä, kuinka kuljettajan on kuljetettava ajoneuvoa: Esimerkiksi kuljettajan tulee pitää ajoneuvonsa lähellä ajorajan liikennesuunnan puoleista reunaa (10 artikla 3 kohta). Lisäksi kuljettajalle asetetaan liikenneympäristön tarkkailuun liittyviä vaatimuksia: Esimerkiksi ennen ohitusta kuljettajan tulee varmistua, ettei kukaan häntä seuraava kuljettaja ole ryhtynyt ohittamaan häntä (11 artikla 2 a kohta) tai risteystä lähestyvän kuljettajan tulee noudattaa paikallisten olosuhteiden vaatimaa erityistä varovaisuutta (18 artiklan 1 kohta).

Vaikuttaisi siltä, että kuljettajan varmistumis- ja varovaisuusvelvollisuuden määräykset jättävät vain vähän liikkumavaraa käsitteiden sisällä. Periaatteessa kuljettaja voisi varmistua ohitustilanteen turvallisuudesta automaattiajojärjestelmän kautta, mikäli järjestelmä kertoisi kuljettajalle ensin aikeesta aloittaa ohitus ja ennen ohitusta järjestelmä saattaisi kuljettajan tietoiseksi ohituksen turvallisuudesta. Esitetty pitää sisällään olettamana, että kuljettaja voi varmistua tilanteen turvallisuudesta yksin automaattiajojärjestelmän havaintojen perusteella. Risteysalueella kuljettajaa koskevan *erityisen* varovaisuusvelvollisuuden täyttäminen vaikuttaisi kuitenkin mahdolliselta vain kuljettajan omakätisten liikenneympäristöä koskevien havaintojen kautta.<sup>48</sup> Olisi erittäin haasteellista perustella, kuinka kuljettaja olisi ollut erityisen varovainen risteystä lähestyessä, mikäli hän ei ole itse tehnyt havaintoja risteysalueen tapahtumista.

Esitetyn perusteella Wienin tieliikennesopimuksen määräykset vaikuttaisivat estävän kuljettajan velvollisuutena olevan liikenneympäristön havainnoinnin siirtämisen kuljettajalta automaattiajojärjestelmälle. Toiseen kappaletta koskevaan tutkimuskysymykseen on siten vastattava kieltävästi. Kuljettajan ei ole sallittua olla havainnoimatta ja huomioimatta ajoneuvonsa toimintaa ja muuta liikenneympäristöä (SAE 3). Kieltävä vastaus toiseen kysymykseen merkitsee sitä, että myös SAE 4-5 tasoa koskevaan kysymykseen, onko ihmisen sallittua luopua täysin ajotehtävästä huolehtimisesta, on vastattava kielteisesti. Jopa sopimuksen asiasisällön lavean tulkinnan perusteella kuljettajalla tulee olla tietoisuus ja varmuus ympäristön tilasta ja hänen on tarvittaessa kyettävä ohittamaan automaattiajojärjestelmän toiminta kontrolloimalla itse ajoneuvon kulkua. Tulkintaa tukee Wienin tieliikennesopimukseen lisätyn 5 bis kohdan perusteluosassa esitetyt kaksi sopimuksen tulkintaa koskevaa periaatetta. Ensimmäinen periaate on, että kuljettaja on pidettävä ylemmänasteisessa roolissa suhteessa ajoneuvoon eli kuljettajalla tulee aina olla mahdollisuus ohittaa ja sulkea automaattiajojärjes-

---

<sup>48</sup> Kursivointi kirjoittajan.

telmät.<sup>49</sup> Toisen periaatteen mukaan kuljettajilla on velvollisuus tarkkailla ja kontrolloida kaikkia automaattiajojärjestelmän toimia, koska järjestelmiä ei ole suunniteltu ylittämään tervejärkisten ja vastuullisten kuljettajien päätöksiä.<sup>50</sup>

Esitetyn perusteella Wienin tieliikennesopimuksen määräykset mahdollistavat kansalliselle lainsäätäjälle sopimuksen tulkinnassa liikkumavaran, joka automaattiajoneuvojen käytön sallittavuutta edistävän tulkinnan perusteella mahdollistaisi SAE 0-2 tasoille sijoittuvien automaattiajoneuvon käyttämisen yleisillä teillä. SAE 2 tasolla automaattiajojärjestelmä ohjaa, kiihdyttää ja jarruttaa ajoneuvoa, mutta kuljettaja tarkkailee jatkuvasti automaattiajojärjestelmän toimintaa ja liikenneympäristöä. SAE 3–5 -tasolle sijoittuvien automaattiajoneuvojen käyttämisen salliminen Wienin tieliikennesopimuksen perusteella edellyttäisi merkittäviä sopimusmuutoksia ihmiskuljettajaan kohdistuvien toiminta- ja tarkkailuvelvollisuuksien osalta tai esimerkiksi automaattiajojärjestelmän pitämistä kuljettajana oikeudellisessa mielessä.<sup>51</sup>

### 2.3 *Tieliikennelaille on voimaansaatettu Wienin tieliikennesopimuksen määräykset*

Tieliikennelaille (3.4.1981/267, TLL) on kansallisesti toimeenpantu Wienin tieliikennesopimuksen määräykset asiasisällöltään, mutta 26.3.2016 voimaan tullut sopimuksen muuttaminen ei ole vielä johtanut lainsäädäntöä koskeviin toimenpiteisiin Suomessa.<sup>52</sup> Aloitan tieliikennelain käsittelyn ajoneuvon kuljettajan määrittämisestä. Olennaista tieliikennelain mukaisessa kuljettajan määrittämisessä tämän tutkimuksen kannalta on varmistua siitä, että kuljettajan määritelmä ei sulje pois mahdollisuutta automaattiajoneuvojen käyttämiseen. Wienin tieliikennesopimukseen verrattuna tieliikennelain erityispiirteenä on, ettei laissa ole yleisesti määritelty, mitä kuljettajalla tarkoitetaan. TLL 92 §:ssä on määritelty kuljettajalla tarkoitettavan sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen kuljettajana. Määritelmä koskee kuitenkin ainoastaan TLL 6 a lukua tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tieliikennelaki

---

<sup>49</sup> “Keeping the driver in a superior role is a guiding principle of road traffic regulations. Therefore, overrideability as well as the possibility for the driver to switch systems off ensure that the driver’s will is put forth.” UN ECE 2014 s. 11

<sup>50</sup> “The driver’s obligation to monitor and control any kind of action taken by a vehicle system is addressed by the guiding principle underlying all road traffic rules. The systems are not designed to overrule decisions taken by sane, accountable drivers.” UN ECE 2014 s. 11

<sup>51</sup> Esimerkiksi Yhdysvalloissa NHTSA esittänyt näkemyksiä, että automaattiajojärjestelmää voidaan pitää kuljettajana (NHTSA 2016).

<sup>52</sup> Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus on parhaillaan käynnissä ja sen yhteydessä on tunnustettu automaation lisääntyminen (LVM 2015, s. 21). Hallituksen esitys uudeksi tieliikennelaksi on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2016 (LVM 2016).

perustuu oletukseen, että ihminen vastaa kaikissa tilanteissa ajoneuvosta (niin sanottu kuljettajavastuu).<sup>53</sup> Tieliikennelain yhtenäisyyden kannalta olisi suotavaa, että kuljettajan määritelmä ei poikkeaisi lain eri lukujen välillä. Lisäksi TLL 92 §:n määritelmä vaikuttaisi täyttävän asiasisällöltään Wienin tieliikennesopimuksen määritelmän kuljettajasta.<sup>54</sup> Esitetyn perusteella kuljettajana todennäköisesti pidetään sitä henkilöä, joka ohjaa ajoneuvoa.<sup>55</sup> Määritelmä ei sulje pois mahdollisuutta automaattiajoneuvojen käyttämiseen.

Seuraavaksi selvitän tieliikennelain määrittämien liikennesääntöjen näkökulmasta, onko ihmisen sallittua olla kontrolloimatta ajoneuvon kulkua luovuttamalla automaattiajojärjestelmälle kontrolli ajoneuvon ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta (SAE 2). Tieliikennelain ensimmäisen luvun yleisissä määräyksissä on määritelty tienkäyttäjäksi jokainen, joka on tiellä taikka siinä olevassa ajoneuvossa (TLL 2.1 §:n 10 kohta). Tienkäyttäjän velvollisuutena on noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi (TLL 3.1 §). Kuljettajalla on tienkäyttäjänä täten velvollisuus noudattaa liikennesääntöjä ja liikennesääntöjen lisäksi aina olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta. Toisin kuin Wienin tieliikennesopimuksen kohdalla, tieliikennelain liikennesääntöjä tulee tulkita ensisijaisesti pykälän sanamuodon ja hallituksen esityksen ilmenevän pykälän tarkoituksen perusteella. Hallituksen esityksessä kuitenkin ilmenee, että liikennesääntöjä säädettäessä tarkoituksena on ollut noudattaa Wienin tieliikennesopimusta, joten tulkinnanvaraisissa tilanteissa sopimuksella on merkitystä reaalisena argumenttina.<sup>56</sup>

Tieliikennelain toinen luku koskee liikennesääntöjä. Liikennesäännöissä on asetettu määräyksiä esimerkiksi tienkäyttäjälle<sup>57</sup> tai kuljettajalle<sup>58</sup>, minkä lisäksi liikennesäännöissä on eri-

---

<sup>53</sup> LVM 2015, s. 21.

<sup>54</sup> Wienin tieliikennesopimuksen mukaan kuljettajalla tarkoitetaan ajoneuvoa kuljettavaa henkilöä. TLL 92 §:n mukaan kuljettaja voi olla myös ajoneuvossa mukana oleva henkilö, joka on mukana ajoneuvossa toimiakseen kuljettajana. Määritelmät eivät ole täysin yhtenevät.

<sup>55</sup> Tulkinnanvaraisuus vaikuttaisi mahdollistavan kuitenkin sen, ettei kuljettajan ole välttämätöntä istua kuljettajan paikalla, vaan hän voisi olla myös ajoneuvon ulkopuolella (LVM 2015, s. 21). Ks. <http://www.hs.fi/autot/a1436405433804> (Helsingin Sanomat 9.7.2015, viitattu 29.7.2015). Uutisessa Trafín tieliikennejohtaja Marko Sillanpää vahvistaa Trafín kannan, ettei auton sisällä tarvitse olla kuljettajaa. Ilman kuljettajan läsnäoloa tapahtuva automaattiajoneuvon testaus vaatii kuitenkin Trafín luvan (<http://www.trafi.fi/tieliikenne/automaattiautokokeilut>, viimeksi vierailtu 29.7.2015).

<sup>56</sup> HE 74/1979 vp, s. 1-2 ja 6.

<sup>57</sup> Esimerkiksi tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja tarkkailla, onko juna tulossa (TLL 7.2 §) ja tienkäyttäjää ei saa estää kulkueen etenemistä (TLL 6.2 §).

<sup>58</sup> Esimerkiksi milloin kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, hänen on kuljettava ajoneuvoa ajokaistaa tarpeettomasti vaihtamatta yleensä eniten oikealla olevalla vapaalla ajokaistalla (TLL 9.2 §). Ohittavan ajoneuvon kuljettajan on tarkoin varmistauduttava, ettei ohitus aiheuta vaaraa (TLL 18.1 §).

laisia passiivimuodossa kirjoitettuja määräyksiä<sup>59</sup>. Koska kuljettaja on tienkäyttäjä, koskevat liikennesäännöistä ilmenevät velvollisuudet tosiasiallisesti ihmistä, eikä esimerkiksi ajoneuvoa.<sup>60</sup> Esimerkiksi etäisyys edellä kulkevaan ajoneuvoon on sovitettava sellaiseksi, ettei päälle ajon vaaraa ole, vaikka tämä ajoneuvo pysäytetään (TLL 10 §). Kuljettajien on siis pidettävä keskenään riittävä etäisyys.<sup>61</sup> Kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville (TLL 12.1 §). Kuljettajan, joka liikennesääntöjen tai liikennemerkin mukaan on väistämisvelvollinen, on hyvissä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä selvästi osoitettava, että hän aikoo noudattaa velvollisuuttaan (TLL 15.1 § 1 virke). Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvon hallinnan (TLL 23 §:n 2 virke).

Tieliikennelain liikennesäännöissä useassa kohtaa säädetään siitä, kuinka kuljettajan on toimittava tai hallittava ajoneuvoa. Pykälissä ei kuitenkaan tarkenneta, minkä tyyppistä kuljettajan hallinta ajoneuvosta tulisi olla. Ajoneuvon hallintaa koskevan suppean tulkinnan mukaan voidaan esittää, että ajoneuvon kuljettajan on itse toteutettava kaikki liikennesääntöjen määräykset. Toisaalta liikennesääntöjen sanamuotojen laveampi tulkinta sallisi ihmisen luovuttaa automaattiajojärjestelmälle ajoneuvon ohjaamisen, kiihdyttämisen ja jarruttamisen suunnittelu ja toteuttaminen. Vaikka Wienin tieliikennesopimukseen lisättyä täsmennystä (8 artiklan 5 bis kohta) ei ole Suomessa erikseen saatettu voimaan, puoltaa Suomea velvoittava sopimus uudistus tieliikennelain liikennesääntöjen tulkintaa Wienin tieliikennesopimuksen tarkoituksen ja asiasisällön mukaisesti. Tällöin kuljettajan olisi sallittua olla kontrolloimatta ajoneuvon kulkua luovuttamalla automaattiajojärjestelmälle kontrolli ajoneuvon ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta. Mikäli ajoneuvon hallinnan käsitteen laajaa tulkintaa ei hyväksyttäisi jonkin yksittäisen liikennesäännön perusteella, voisi automaattiajoa edistävä tulkinta olla mahdollista joissakin tilanteissa. Esimerkiksi, jos liikennesääntöjen perusteella kuljettajan tosiasiallista ohjaamisen ja nopeuden säätelyä väistämisvelvollisuuden tilanteissa pidettäisiin välttämättömänä, automaattiajojärjestelmä voisi huolehtia näistä toiminnoista tieosuuksilla, missä kuljettajalla ei yleensä ole liikennemerkein osoitettuja väistämisvelvollisuuksia, kuten moottoritiellä.

---

<sup>59</sup> Esimerkiksi: Tällöin on tarvittaessa väistyttävä syrjään ja pysähdyttävä (TLL 6.1 §:n 2 virke). Ajoneuvoa on kuljetettava ajoradalla (TLL 8.1 §). Ajokaista kääntymistä varten on valittava hyvissä ajoin (TLL 11 §).

<sup>60</sup> Ks. esim. Saxén 1975, s. 256, jonka mukaan tieliikenteessä määrätään miten ajoneuvon tulee kulkea, mutta tämä velvollisuus koskee luonnollisesti kuljettajaa.

<sup>61</sup> HE 74/1979 vp, s. 7.



Entä onko ihmisen sallittua olla havainnoimatta ja huomioimatta ajoneuvonsa toimintaa ja muuta liikenneympäristöä (SAE 3) sekä onko ihmisen sallittua luopua täysin ajotehtävästä huolehtimisesta (SAE 4-5)? Edellä esitettyjen esimerkkien perusteella vaikuttaisi selvältä, että ei ole. Edellisten esimerkkien lisäksi risteystä lähestyvän kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta (TLL 14.1 §:n 1 virke). Erityisellä varovaisuudella tarkoitetaan muun muassa nopeuden sovittamista sopivaksi ja kuljettajan korostettua liikennetilanteen mukaista valppautta.<sup>62</sup> Kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään lapsia, vammaisia ja muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä (TLL 30 §). Erityisellä varovaisuudella tarkoitetaan riittävän alhaisen nopeuden käyttämistä ja kuljettajan erityistä valppautta, jota kyseinen yleensä liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisena pidetty tilanne edellyttää.<sup>63</sup> Mikäli kuljettaja luopuisi liikenneympäristön tarkkailusta, ei hänellä voi sanoa olevan hallintaa ajoneuvosta. Lisäksi kuljettajaa koskevat erityiset vaatimukset varovaisuudesta ja valppaudesta vahvistavat, että kuljettajan on aina tarkkailta liikenneympäristöä.

Tieliikennelainsäädäntöä koskevan kappaleen johtopäätöksenä esitän, että SAE 2 -tasolla toimivaksi luokiteltavien automaattiajoneuvojen käyttö vaikuttaisi olevan Suomen tieliikenteessä sallittua. Salliva tulkinta kuitenkin edellyttää ajoneuvon hallinnan käsitteen tulkitsemista laajasti. SAE 2 -tasolla toimivia automaattiajoneuvoja käytettäessä automaattiajojärjestelmä kattaa ajoneuvon ohjaamisen, kiihdyttämisen ja jarruttamisen hyödyntämällä tietoa ympäristön tilasta. Ihmiskuljettaja on kuitenkin jatkuvasti velvollinen tarkkailemaan ajoneuvon kulkua ja liikenneympäristöä sekä puuttumaan ajoneuvon kulkuun tarvittaessa. SAE 3 -tasolla ja tätä korkeammilla tasoille sijoitettavien automaattiajoneuvojen käyttö ei kuitenkaan vaikuta olevan yleisillä teillä sallittua ja tällaisten automaattiajoneuvojen käytön salliminen edellyttäisi esitettyjen esimerkkien perusteella merkittäviä muutoksia tieliikennelakiin.

Johtopäätöksieni perusteella tutkimuksessa SAE 0–2 tasoja koskevat tutkimustulokset voivat tuottaa tietoa voimassa olevan oikeuden sisällöstä. Sen sijaan SAE 3–5 -tasojen automaattiajoneuvojen käytön salliminen edellyttäisi merkittäviä muutoksia tieliikennelakiin. Tämän seurauksena tutkimuksessa esitettävät huomiot SAE 3–5 -tasojen automaattiajoneuvoista perustuvat oletamaan luokittelua vastaavien automaattiajoneuvojen sallittavuudesta. Tällöin tutkimus voi tuottaa vain tietoa tällaisen tulevaisuudessa säädettävän lainsäädännön

---

<sup>62</sup> HE 74/1979 vp, s. 8.

<sup>63</sup> HE 74/1979 vp, s. 10.

vaikutuksista (*de lege ferenda*) eikä menetelmällä voi saada uutta tietoa voimassa olevan oikeuden sisällöstä.

### **3 LIIKENNEVAHINKOJEN VAKUUTUKSELLINEN KORVAAMINEN**

#### *3.1 Aluksi*

Edellisissä kappaleissa olen esittänyt, kuinka luokittelen tutkimuksessani automaattiajoneuvot ja minkäläisten automaattiajoneuvojen käyttö on todennäköisesti Suomessa sallittua. Olen esittänyt, että yleisessä liikenteessä kuljettajan on sallittua käyttää SAE 2 -tason automaattiajoneuvoa, jossa automaattiajojärjestelmä huolehtii ohjaamisesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta. Toisin sanoen kuljettaja voi nostaa kädet pois ajoneuvon ohjauspyörältä ja jalat pois polkimilta, mutta kuljettajan on jatkuvasti tarkkailtava ajoneuvon kulkua ja liikenneympäristöä. Kun tällaisilla automaattiajoneuvolla päästään viimein tosiasiallisesti ajamaan yleisellä tiellä, on kuljettajan velvollisuutena ajaa niin huolellisesti, ettei vahinkoa aiheudu. Automaattiajojärjestelmä, automatisoinnin tasosta riippuen, varoittaa kuljettajaa vaaroista, avustaa kuljettajaa vahingon välttämässä tai jopa estää vahinkojen aiheutumisen. Liikennevahinkoja kuitenkin syntyy sekä inhimillisten virheiden että tekniikan pettämisen myötä. Seuraavissa tutkielman kappaleissa selvitän, millä perusteella liikennevahingot korvataan, mitä liikennevahinkoja eri korvausjärjestelmien perusteella korvataan, kuka on vastuussa vahinkojen korvaamisesta ja muuttaako automaattiajoneuvojen käyttäminen esitettyjen kysymysten ratkaisemista perinteisiin ajoneuvoihin verrattuna. Tieliikennelain rajoitteista huolimatta tarkastelen myös SAE 2 -tasoa korkeammille tasoille sijoittuvien automaattiajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaamista pyrkien tunnistamaan vahinkojen korvaamiseen liittyviä ongelmia ja esittämään niitä koskevia suosituksia. SAE 3–5 -tasojen kohdalla on kuitenkin pidettävä mielessä, etteivät kyseisiä tasoja koskevat havainnot tuota uutta tietoa voimassa olevasta lainsäädännöstä, mutta havaintojen kautta voi ennakoida mahdollisen tulevan lainsäädännön vaikutuksia.

#### *3.2 Liikennevahingot korvataan ajoneuvokohtaisesta liikennevakuutuksesta*

##### **3.2.1 Liikennevakuutuslain soveltamisala ja vahinkojen korvaamisen edellytykset**

Liikennevakuutusta käsittelevässä pääjaksossa selvitän, korvaako liikennevakuutus automaattiajoneuvoista johtuvat liikennevahingot, millä edellytyksin liikennevahingot korvataan ja mille tahoille liikennevakuutuslaitos voi kohdistaa takaisinsaantivaatimuksen maksamien-

sa korvausten perusteella. Vaikuttaisi siltä, että automaattiajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaaminen ei muodostu ongelmaksi liikennevakuutuslain kannalta. Automaattiajoneuvojen käyttäminen voi kuitenkin vaikuttaa siihen, millä perusteella liikennevahingot mahdollisesti korvattaisiin automaattiajoneuvon liikennevakuutuksesta. Ennakoin automaattiajoneuvojen käyttämisen ja valmisteilla olevan liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen johtavan tilanteeseen, missä automatisoinnin tason noustessa yhä harvemmin liikennevakuutuslaitos voisi kohdistaa maksamiensa korvausten perusteella takaisinsaantivaatimuksen automaattiajoneuvon kuljettajaan, ja yhä useammin takaisinsaantivaatimus voi kohdistua automaattiajoneuvon valmistajaan.

Perustellakseni esittämäni väitteet, käsittelen ensin liikennevakuutuslain soveltamisalaa ja vahinkojen korvaamisen edellytyksiä. Tässä yhteydessä selvitän myös, kenen liikennevakuutuksesta vahingot korvataan ja mitkä vahinkolajit ovat liikennevakuutuksesta korvauskelpoisia. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksesta on annettu hallituksen esitys vuoden 2015 loppupuolella ja uuden liikennevakuutuslain (ehdotettu LVL, ELVL) on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2017. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä ei ehdoteta merkittävästi muutettavan niitä yleisiä periaatteita, joiden mukaisesti liikennevahingot korvataan. Kappaleessa käsittelen ensisijaisesti voimassa olevaa oikeutta, mutta tuon esille liikennevakuutuslakiin esitetyt muutokset siltä osin, kun ne ovat automaattiajoneuvojen ja tämän tutkimuksen kannalta tarpeen.

Liikennevakuutuslakia sovelletaan liikennevahinkojen eli moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen korvaamiseen liikennevakuutuksesta (LVL 1 §, ELVL 2 §:n 6 kohta). Liikennevakuutus on lakisääteinen vahinkovakuutus, jonka ottaminen on säädetty pakolliseksi (LVL 15 §, ELVL 5 §). Pääsääntönä on, että liikennevahingot korvataan moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka kukaan ei olisi henkilökohtaisesti korvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä (LVL 4 §, ELVL 31 §). Tämä merkitsee, että liikennevahingot korvataan tuottamuksesta riippumatta objektiivisen eli ankaran vastuun perusteella.<sup>64</sup> Korvauksen saamiseksi on riittävää, että osoitetaan syy-yhteys yksilöidyn vahinkotapahtuman ja vahingon välillä.<sup>65</sup> Edellä esitetyn liikennevahinkojen korvaamista koskevan pääsäännön sanamuoto on onnistunut automaattiajoneuvojen käyttämisen näkökulmasta, koska lähtökohtaisesti korvaamisen kannalta ei ole vä-

---

<sup>64</sup> HE 123/2015 vp s. 14. Vastaavasti HE 68/1958 vp s. 3.

<sup>65</sup> HE 123/2015 vp s. 14.

liä vierii auto omia aikojaan mäkeä alas aiheuttaen vahingon, aiheuttaako auton kuljettaja vahingon vai aiheutuuko vahinko automaattiajoneuvon tekniikan pettämisestä. Vuonna 1960 voimaan tulleen pykälän sanamuodon muuttamiselle ei ole tarvetta, vaikka ajoneuvoja voitaisiin tulevaisuudessa kuljettaa tietotekniikan avulla.<sup>66</sup> Esitehty perusteella totean, että liikennevahingot voidaan korvata liikennevakuutuslain perusteella riippumatta siitä, minkälainen tai minkä tasoinen automaattiajoneuvo on kyseessä.

Seuraavaksi tarkastelen kysymystä, kenen liikennevakuutuksesta vahingot korvataan, millä perusteella valinta tehdään ja kuinka automaattiajoneuvojen käyttäminen mahdollisesti vaikuttaa tässä harkintatilanteessa. Mikäli liikennevahingossa ei ole osallisena kuin yksi ajoneuvo, harkintaa vahingon korvaavan liikennevakuutuksen välillä ei luonnollisesti tarvitse tehdä. Esimerkiksi ajoneuvon suistuessa pois tieltä on tyypillisesti kyseessä tilanne, jossa aiheutuneet vahingot on mahdollista korvata vain suistuneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Kahden tai useamman ajoneuvon yhteentörmäystilanteessa on ratkaistava, minkä ajoneuvon liikennevakuutuksesta vahingot korvataan. Kysymyksellä on usein suuri taloudellinen merkitys, koska törmäyksessä vahingoittuneelle ajoneuvolle aiheutuneet vahingot korvataan vain vastapuolen liikennevakuutuksesta.

Ajoneuvojen yhteentörmäystä silmällä pitäen LVL 8.1 §:ssä (ELVL 33 §) on säädetty siitä, että moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko on kohdistunut toiseen moottoriajoneuvon, kiskoilla kulkevaan ajoneuvon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen. Puheena olevissa tilanteissa vahinkoa ei korvata ensinnä mainitun ajoneuvon liikennevakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut sen

- 1) omistajan, *haltijan*, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta,
- 2) liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista tai
- 3) puutteellisesta kunnosta *tai virheellisestä kuormauksesta*.<sup>67</sup>

Liikennevakuutuslain uudistamisen yhteydessä ei ehdoteta muutettavan niitä peruseriaatteita, joihin liikennevahingon korvaaminen perustuu.<sup>68</sup> Vastuuperusteita sovellettaessa on huomioitava, että ajoneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku voi aiheuttaa yhteentörmäyksen myös kuljettajan tuottamuksesta riippumatta. Ilman kuljettajan tuottamusta aiheutuvissa yh-

---

<sup>66</sup> HE 123/2015 vp s. 34.

<sup>67</sup> LVL 8.1 §:ssä ei mainita ajoneuvo haltijan tuottamusta tai virheellistä kuormausta. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä nämä kohdat esitetään kuitenkin sisällytettävän lakiin (HE 123/2015 vp s. 77). Kursivointi kirjoittajan.

<sup>68</sup> HE 123/2015 vp s. 34.

teentörmäyksissä voi olla kyse esimerkiksi kuljettajan sairaskohtauksesta tai hirven väistämisestä seuraavasta vastaantulevien kaistalle joutumisesta.<sup>69</sup> Ajoneuvon puutteellinen kunto taas voi johtua ajoneuvon omistajan laiminlyönnistä, mutta tekninen vika voi aiheutua myös täysin yllättäen ilman ajoneuvon omistajan tai kuljettajan tuottamusta tai laiminlyöntiä. Renkaan räjähtäminen voi olla yllättävä tekninen vika, jolloin toiselle ajoneuvolle aiheutunut liikennevahinko on perustelua korvata viallisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta.<sup>70</sup>

Esitetyt kolme eri vastuuperustetta ovat rinnakkaisia eli yhdenkin vastuuperusteen täyttyminen riittää ratkaisemaan, mistä liikennevakuutuksesta vahingot korvataan. Mikäli liikennevahingon toisena osapuolena oleva ajoneuvo on kulkenut tai ollut pysähtyneenä liikennesääntöjen mukaisesti, ajoneuvon kuljettaja ei ole aiheuttanut vahinkoa tuottamuksellisesti<sup>71</sup> ja vahinko ei ole johtunut ajoneuvon puutteellisesta kunnosta, liikennevahinko korvataan lähes poikkeuksetta vastapuolen liikennevakuutuksesta.

Voimassa olevan oikeuden mukaan SAE 2 -tason automaattiajoneuvoja on sallittua kuljettaa yleisillä teillä. Vaikka automaattiajoneuvon järjestelmä huolehtisi ajoneuvon ohjauksesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta, kuljettajan tulee kuitenkin pystyä hallitsemaan ajoneuvonsa kaikissa tilanteissa.<sup>72</sup> Mikäli liikennevahinko syntyy automaattiajojärjestelmän ohjausvirheen myötä, on syytä katsoa myös kuljettajan laiminlyöneen tieliikennelain vaatiman hyvän ja varovaisen ajotavan noudattamisen. Tieliikennelain vaatiman hyvän ja varovaisen ajotavan noudattamatta jättämisestä seuraavaa liikennevahinko on yleensä katsottu aiheutuneen tuottamuksesta.<sup>73</sup> Tuottamuskysymys ratkaistaisiin täten samalla tavalla kaikissa nykyisin tieliikennelain sallimissa automaattiajoneuvon käytön tilanteissa.

On kuitenkin esitetty, että automaattiajoneuvojen käyttäminen voisi aiheuttaa myös uudentyyppisiä liikennevahinkoja, jotka voivat liittyä esimerkiksi ohjelmistojen ja antureiden vikoihin.<sup>74</sup> Vaikka SAE 1–2 -tason automaattiajoneuvon järjestelmä vaikuttaisi ajoneuvon hallintalaitteisiin vahingon aiheuttavalla tavalla, oletettavasti vahingon katsottaisiin silti johtu-

---

<sup>69</sup> HE 123/2015 vp, s. 77.

<sup>70</sup> HE 123/2015 vp s. 77-78.

<sup>71</sup> Tuottamuksellinen vahingon aiheuttaminen riittää, eikä teon tarvitse olla erikseen rangaistavaa (Saxen 1975 s. 256 ja Saarnilehto 2002, s. 9) Lisäksi Saxenin mukaan kohta liikennesääntöjen vastaisuudesta on vaikeaselkoinen. Hänen mukaan kohdan tarkoituksena on asettaa korvausvastuu vakuutusyhtiölle tilanteissa, joissa ajoneuvo on kuljetettu liikennesääntöjen vastaisesti, mutta vahinko on aiheutunut kuljettajalle odottamattomasta syystä, kuten poikkeuksellisesta liukkaudesta tai vastaavasta syystä, jota kuljettaja ei voinut ennakoita.

<sup>72</sup> Ks. kappale 2.3 liikennesäännöistä

<sup>73</sup> HE 123/2015 vp, s. 77.

<sup>74</sup> LVM 2015, s. 15. Vastaavasti Arzt et al. 2013 s. 12.

van samanaikaisesta kuljettajan laiminlyönnistä. Perustelen näkemystäni sillä, että niin kauan kuin kuljettaja voi puuttua ajoneuvon kulkuun eli voi ohittaa tai ylittää automaattiajojärjestelmän toiminnan ja kuljettajalla on samanaikaisesti tieliikennelaista ilmenevä velvollisuus hallita ajoneuvoa, hänen tulee olla valmis reagoimaan myös automaattiajojärjestelmän virheelliseen toimintaan. Tuottamuksen arviointi on luonnollisesti toisenlaista, mikäli kuljettaja ei pystyisi teknisestä viasta tai automatisoinnin tasosta johtuen vaikuttamaan ajoneuvon kulkuun.

Mikäli SAE 3 -tason automaattiajoneuvon käyttäminen olisi tieliikenteessä sallittua, kuljettajalta ei odotettaisi liikenneympäristön tarkkailua, mutta hänen tulisi olla valmis ottamaan ajotehtävä haltuunsa automaattiajojärjestelmän näin pyytäessä. Mikäli kuljettajan sallittaisiin olla reagoimatta eri liikennetilanteissa automaattiajojärjestelmän ratkaisuihin kaikissa tapauksissa, milloin automaattiajojärjestelmä ei kuljettajan tukea pyydä, vastuuperusteena oleva vahingon aiheutuminen kuljettajan tuottamuksesta olisi tulkinnanvarainen. Mahdollisesti kuljettajan ei katsottaisi aiheuttaneen vahinkoa tuottamuksella, mikäli liikennevahinko aiheutui silloin kun kuljettajan ei edellytetty reagoimaan. Tilanne olisi erittäin tulkinnanvarainen, mikäli ihmiskuljettaja havaitsisi potentiaalisen vaaratilanteen liikenteessä hetken päästä syntyvän, mutta olettaisi automaattiajojärjestelmän välttävän vahingon ja ei vaikuttaisi ajoneuvon kulkuun. Todennäköisesti kuljettaja ei katsottaisi aiheuttaneen vahinkoa tuottamuksella myöskään silloin, kun automaattiajojärjestelmä pyytäisi kuljettajaa reagoimaan ajotilanteeseen, mutta kuljettajalla ei olisi riittävästi aikaa näin toimia. SAE 4–5 -tasoilla automaattiajoneuvon oletetaan liikkuvan aiheuttamatta itse vahinkoa, vaikka kuljettaja ei vaikuttaisi automaattiajoneuvon kulkuun. Näillä tasoilla vahingon aiheutuminen tuottamuksella on vielä haastavampaa arvioida. Esitettyihin kysymyksiin ei voi kuitenkaan tutkimuksessa käytettävien lähteiden ja tutkimusmetodin perusteella aukottomasti vastata, koska tuottamuksellinen vahingon aiheuttaminen arvioidaan tieliikenteessä ensisijaisesti tieliikenteen normistosta käsin ja SAE 3-5 -tasaisen automaattiajoneuvon käytön sallivaa normistoa ei ole olemassa. Säädetävän lain kannalta voidaan kuitenkin tehdä havainto, että tuottamuksen määrittämisestä ei tässä yhteydessä todennäköisesti synny oikeudellista aukkotilannetta, koska vastuuperusteet ovat osin rinnakkaisia. Vahingon aiheuttamista tuottamuksella käsitellen tarkemmin neljännessä kappaleessa.

Liikennevahingon korvaavan liikennevakuutuksen valinnan yhteydessä tuottamusharkinta ei useissa tilanteissa kuitenkaan olisi välttämätöntä, koska valinta liikennevahingon korvaavasta liikennevakuutuksesta voitaisiin tehdä kolmen vastuuperusteen osittaisesta päällekkäisyy-

destä johtuen myös ilman tuottamusarviointia.<sup>75</sup> Tällöin vastuuperusteena voitaisiin käyttää automaattiajoneuvon liikennesääntöjen vastaista kulkua tai sijaintia taikka automaattiajoneuvon puutteellista kuntoa. Korkein oikeus lausui KKO 1998:103 ratkaisun perusteluiden yhteydessä, että pykälän sanamuodon mukaisen tulkinnan mukaan on riittävää, että korvausta vaativa näyttää toteen vastapuolen ajoneuvon liikennesääntöjen vastaisen kulun tai sijainnin.<sup>76</sup> Vahinko voitaisiin tällöin korvata automaattiajoneuvon liikennevakuutuksesta, mikäli objektiivisesti todettaisiin liikennevahingon aiheutuneen esimerkiksi vastaantulevan liikenteen kaistalla. SAE 3 -tasolla automaattiajojärjestelmältä voi odottaa sellaista liikennesääntöjen mukaista kulkua, ettei ajoneuvo aiheuta liikennevahinkoja. Mikäli automaattiajojärjestelmä ei näin toimi, mahdollisesti vahingon voidaan katsoa aiheutuneen myös automaattiajoneuvon puutteellisesta kunnosta eli myös tätä kautta edellä esitetty vastuuperuste täytyisi ja vahinko korvattaisiin automaattiajoneuvon liikennevakuutuksesta.<sup>77</sup>

Esitetystä huolimatta tieliikenteessä on mahdollista syntyä tilanne, milloin vastapuolen vahinkoja ei todennäköisesti korvattaisi automaattiajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka toinen osapuoli olisi menetellyt täysin moitteettomasti. Tällaiset tilanteet oletettavasti olisivat erittäin harvinaisia.

---

<sup>75</sup> Liikennevakuutuskirjallisuudessa on esitetty, että tuottamuksen puuttumisen syyllä ei ole merkitystä. Lainkohta liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai ajoneuvon puutteellisesta kunnosta tulisi sovellettavaksi kaikissa niissä tilanteissa, missä vahinko aiheutuu ilman omistajan, kuljettajan tai matkustajan tuottamusta (Eskuri et al. 2012 s. 32). Esitetyn perusteella jää epäselväksi, olisiko muita vastuuperusteita sovellettava vain silloin, kun tuottamus jää puuttumaan syystä tai toisesta vai voidaanko sitä soveltaa kaikissa tilanteissa. Uudessa hallituksen esityksessä tuottamusta pidetään vastuuperusteista pääsääntöjä (HE 123/2015 vp s. 78). Ehdotetussa liikennevakuutuslaissa vastuuperusteet esitetään kuitenkin luettelona eikä ehdotetun pykälän sanamuodosta voi tehdä johtopäätöstä, että muut kohdat tulisivat sovellettavaksi vain tuottamuksen puuttuessa.

<sup>76</sup> KKO 1998:103: Syyte liikenteen vaarantamisesta on hylätty yhteenajon kummankin osapuolen osalta näyttämättömänä. A, jonka käyttämällä ajoradan puoliskolla yhteenajo oli tapahtunut, vaati korvausta ajoneuvovahingoistaan B:n liikennevakuutuksesta väittämättä, että B olisi tuottamuksellaan aiheuttanut vahingon. Kanne hyväksyttiin, koska B:n auton kulku oli ollut liikennesääntöjen vastainen eikä A:n ollut näytetty aiheuttaneen vahinkoa omalla tuottamuksellaan. Ään.

<sup>77</sup> Liikennevakuutuskappaleen loppupuolella käsitellen tarkemmin liikennevakuutuslaitoksen maksamien korvausten takaisinsaantioikeutta ja siihen ehdotettuja muutoksia. Mikäli liikennevakuutuslaitos haluaa ELVL:n mukaisesti kohdistaa tulevaisuudessa takaisinsaantivaatimuksen tuotevastuulain mukaisesti ajoneuvon valmistajaan, tulee ajoneuvon puutteellisesta kunnosta johtuvaa vahinkoa arvioida myös tuotevastuulain turvallisuuspuutteen näkökulmasta. Liikennevakuutuslain mukainen ajoneuvon puutteellisesta kunnosta johtuva vahinko on kuitenkin käsitteenä laajempi kuin tuotevastuulain mukainen valmistajan vastuu turvallisuudeltaan puutteellisesta tuotteesta, koska liikennevakuutuslain kannalta ei ole merkityksellistä, milloin ajoneuvon puutteellinen kunto on syntynyt tai voiko ajoneuvon valmistaja vedota vastuusta vapauttavaan perusteeseen. Automaattiajoneuvo ei siis ole välttämättä tuotevastuulain mukaisesti turvallisuudeltaan puutteellinen, vaikka vahinko olisi liikennevakuutuslain kannalta aiheutunut automaattiajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Ajoneuvon puutteellinen kunto korvausvastuun edellytyksenä lähentynee kuitenkin automaattiajoneuvojen tilanteessa tuotevastuulain mukaista puutteellisen turvallisuuden edellytystä. Tuotevastuukappaleessa perehdyn tarkemmin automaattiajoneuvon puutteellisen turvallisuuden vaikutukseen ajoneuvon valmistajan vahingonkorvausvastuun kannalta.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1972-II-37 liikennevaloin ohjatussa risteyksessä kuorma-auto ja raitiovaunu olivat, valojen jouduttua epäkuntoon ja näytettyä molemmille ajoneuvoille vihreää valoa, törmänneet yhteen ja vaurioituneet. Kun kummankaan ajoneuvon kuljettajan syyksi ei voitu lukea tuottamusta eikä kuorma-auton kulun voitu katsoa olleen LVL 8 §:n 1 mom:ssa tarkoitettu tavoin liikennesääntöjen vastainen, molemminpuoliset korvauskanteet hylättiin. Ään

Esitetyn perusteella esitän johtopäätöksen, että voimassa olevan lain sallimien automaattiajoneuvojen käyttäminen ei todennäköisesti vaikuta siihen, millä perusteella valinta liikennevahingon korvaavasta liikennevakuutuksesta tehdään. Toisin sanoen tapauksia arvioitaisiin samalla tavalla kuin ei-automatisoitujen ajoneuvojen tilanteessa. Mikäli SAE 3 -tason tai sitä korkeamman tason automaattiajoneuvojen käyttö olisi sallittua tieliikenteessä, kysymys kuljettajan tuottamuksesta voisi muodostua tulkinnanvaraiseksi. Harkinnan lopputulos ei kuitenkaan todennäköisesti muuttuisi näissä ratkaisutilanteissa, vaan ainoastaan vastuuperuste olisi toinen: ajoneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku tai ajoneuvon puutteellinen kulku.

### **3.2.2 Liikennevakuutuksesta korvattavat vahingot**

Tässä kappaleessa selvitän, mitä vahinkoja liikennevakuutusjärjestelmän kautta korvataan ja mihin määrään asti. Kysymys on tärkeä automaattiajoneuvojen käyttämisen näkökulmasta, koska puutteet liikennevakuutusjärjestelmän antaman korvaussuojan laajuudessa voivat antaa vahinkoa kärsineelle syyn hakea vahingonkorvauksia muilta tahoilta, kuten automaattiajoneuvon valmistajalta. Toisaalta mitä enemmän liikennevakuutuslaitos maksaa korvauksia liikennevahingon perusteella, sitä suurempi intressi sillä on kohdistaa maksettujen korvausten perusteella takaisinsaantivaatimus esimerkiksi vahingon aiheuttaneeseen kuljettajaan tai tuotevastuulain mukaisesti automaattiajoneuvon valmistajaan. Aloitan kappaleen käsittelemällä liikennevakuutuksesta korvattavia henkilövahinkoja ja yksilöimällä korvaussuojan ulkopuolelle jäävät vahingot. Tämän jälkeen käsittelen liikennevakuutuksesta korvattavia ja korvaussuojan ulkopuolelle jääviä esinevahinkoja. Kappaleen lopussa pohdin vaihtoehtoja liikennevakuutuksen korvaussuojan ulkopuolelle jäävien vahinkojen korvattavuudelle muiden korvausjärjestelmien kautta. Korvattavien vahinkojen kohdalla on luonnollisesti huomioitava, että niiden on oltava syy-yhteydessä aiheutuneeseen vahinkoon<sup>78</sup>.

---

<sup>78</sup> KKO 2015:53 ratkaisussa vakuutusyhtiö oli kieltäytynyt korvaamasta ajoneuvon vahinkoja puuttuvan syy-yhteyden takia kun ajoneuvo oli ajanut tielle kaatuneeseen valotolppaan, joka oli hetkeä aikaisemmin kaatunut tielle toisen auton törmäyksen johdosta. Korkein oikeus ratkaisi, että valotolppaan törmänneen auton vahingot



Liikennevahingoista aiheutuvat henkilövahingot korvataan kattavasti liikennevakuutuksesta. Korvaussuojan saatavuus ei ole riippuvainen siitä, kuka liikennevahingon on aiheuttanut, eli myös vahingon aiheuttaneen osapuolen henkilövahingot korvataan. LVL 6 §:n (ELVL 34 §) mukaan korvaus määrätään vahingonkorvauslakia soveltaen, jolloin henkilövahinkona korvataan muun muassa sairaanhoitokustannukset ja muut tarpeelliset kulut, ansionmenetykset, kipu, särky ja muu tilapäinen haitta sekä pysyvä haitta. Lisäksi vahingoittunut on oikeutettu saamaan korvauksen julkisena terveydenhuoltona annetusta tarpeellisesta hoidosta suoritettavasta sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksusta ja vakuutusyhtiön maksusitoumuksen myötä korvauksen myös yksityisenä terveydenhoitona annetusta hoidosta (LVL 6a–6b § ja ELVL 54 ja 57–59 §). Henkilövahinkojen korvaamiselle liikennevakuutuksesta ei ole säädetty euromääräistä ylärajaa.<sup>79</sup> Tämän lisäksi sairaanhoitopalvelun järjestävällä kunnalla tai kuntayhtymällä on oikeus saada liikennevakuutuslaitokselta korvaus hoidon tuottamisesta aiheutuneista kuluista eli täyskustannusmaksu (LVL 6 b § ja laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista (734/1992, AsiakasmaksuL) 13 a § sekä ELVL 55 §). Julkisesta sairaanhoidosta aiheutunut täyskustannusmaksu jää liikennevakuutusyhtiön taloudelliseksi rasitteeksi, koska täyskustannusmaksua ei voi vaatia takaisinsaataavaksi vahingonkorvauslain eikä tuotevastuulain perusteella.<sup>80</sup> Henkilövahingon kärsineen läheisille voidaan maksaa korvausta elatuksen menetyksestä ja hautauskuluista sekä kuolemantapauksen aiheuttamasta kärsimyksestä (LVL 6 § ja ELVL 34 §).

Vahinkoa kärsineellä ei kuitenkaan ole oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta, jos henkilövahinko on vähäinen (LVL 6.1 § ja ELVL 34.1 §). Vähäisiä henkilövahinkoja ovat ”ihonaarmut, kolahdusvammat, nyrjähdykset, pienet haavat ja mustelmat.”<sup>81</sup> Vähäiset henkilövahinkojen johdosta ei ole tarvetta sairaanhoidolle, vammat paranevat 1-2 viikossa ja aiheuttavat korkeintaan kahden viikon työkyvyttömyyden.<sup>82</sup> Henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan suositusten mukainen korvaus edellä mainituista vähäisistä henkilövahingoista on muutamia satoja euroa ja enimmilläänkin alle 500 euroa.<sup>83</sup> Lisäksi va-

---

olivat syy-yhteydessä valotolppaan törmänneen auton aiheuttamaan vahinkoon ja velvoitti vakuutusyhtiön korvaamaan valotolppaan törmänneen ajoneuvon vahingot.

<sup>79</sup> HE 123/2015 vp s. 78.

<sup>80</sup> Vahingonaiheuttaja on yleensä velvollinen korvaamana vain välittömän vahingon, joka vahinkoa kärsineen kohdalla on julkisen sektorin sairaanhoitopalveluista maksettava asiakasmaksu (HE 123/2015 vp s. 18). Sairaanhoitokulujen tarpeellisuudesta esim. Saarnilehto 2007, s. 127–128 sekä Eskuri 2012, s. 42–43.

<sup>81</sup> HE 123/2015 vp s. 16

<sup>82</sup> Eskuri et al. 2012, s. 63.

<sup>83</sup> Henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan suosituksia 2014, s. 1--3, 15 ja 57–58.

hinkoa kärsineellä ei ole oikeutta korvaukseen loukkauksen aiheuttamasta kärsimyksestä (LVL 6 § ja ELVL 34 §)

Esinevahinkojen korvattavuutta liikennevakuutuksesta on merkittävästi rajoitettu. Ajoneuvossa matkustajan yllä tai mukana olleet vaatteet ja muut henkilökohtaiset käyttöesineet korvataan aina liikennevahingoissa (LVL 5.1 §:n 4 kohta, ELVL 40.2 §). Esinevahingot korvataan liikennevakuutuksesta VahL 5:5 §:ä soveltaen, jolloin esinevahinkona korvataan esineen korjauskustannukset, vahingosta aiheutuneet muut kulut taikka tuhoutuneen esineen arvo ja lisäksi tulojen tai elatuksen vähentyminen. Ajoneuvokohtaisesta liikennevakuutuksesta ei kuitenkaan korvata ajoneuvolle itselleen aiheutuneita vahinkoja, ajoneuvossa olleelle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja tai omistajan tai kuljettajan muulle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja (LVL 5.4 §, ELVL 40 §). Edellä mainitut vahingot ovat kuitenkin muiden edellytysten täytyessä korvauskelpoisia vastapuolen liikennevakuutuksesta. Mikäli ajoneuvon vahingoittuminen korvataan toisen osapuolen liikennevakuutuksesta, korvattavaksi tulee ajoneuvon korjauskustannus tai korjauskustannuksia vastaava määrä. Mikäli ajoneuvoa ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata, korvataan sen käypä arvo ennen vahingon tapahtumista (LVL 6.3 §, ELVL 37.2 §). Tämän lisäksi VahL 5:5.3 §:ä esinevahinkojen korvaamisesta ei sovelleta moottoriajoneuvon vahingoittumisen korvaamiseen ja tähän liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksessa ei ole suunniteltu muutoksia. Tämän rajoitus merkitsee sitä, että moottoriajoneuvon mahdollista arvon alentumista ei korvata liikennevakuutuksesta.<sup>84</sup> Voimassa olevan liikennevakuutuslain mukaan omaisuusvahinkoja korvataan yhdestä liikennevakuutuksesta enintään 3,3 miljoonaa euroa (LVL 9 §), mutta enimmäismäärää ehdotetaan nostettavaksi 5 miljoonaan euroon (ELVL 38 §).<sup>85</sup>

Esitetyn perusteella voidaan todeta, että liikennevakuutuksen korvaussuojan ulkopuolelle jäävät vähäiset henkilövahingot, ajoneuvon arvon alentuminen, ajoneuvossa ollut muu kuin matkustajan omaisuus sekä ajoneuvon omistajan tai kuljettajan muu omaisuus, joka sijaitsi ajoneuvon ulkopuolella. Lisäksi ajoneuvolle itselleen aiheutuneita vahinkoja ei korvata ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta. Liikennevahingossa vahinkoa kärsinyt voi valita, vaa-

---

<sup>84</sup> HE 123/2015 vp s. 16 ja 110. Ajoneuvon mahdollisen arvon alentumisen kohdalla on kuitenkin syytä huomioida jo vuonna 1958 hallituksen esityksessä esitetty näkemys, että ajoneuvo on monessa tapauksessa korjauksen jälkeen paremmassa kunnossa kuin ennen vahingon tapahtumista. Tällöin korvausvaatimus arvon alentumisesta tunnearvoihin tai sitten ajoneuvon markkinahinta katsotaan alenevan pelkästään sen takia, että ajoneuvo on korjauksen jäljiltä (HE 68/1958 vp s. 6). Liikennevaliokunta katsoi kuitenkin aiheelliseksi poistaa alkuperäisessä hallituksen esityksessä olleen kohdan arvon alentumisen korvauskelvottomuudesta ja esitti, että arvon alentuminen tulisi korvata, milloin se on toteennäytettävissä (LvM:3 s. 1).

<sup>85</sup> HE 123/2015 vp, s. 34 ja 82.

tiiko hän vahingot korvattavaksi liikennevakuutuksesta vai edellytysten täytyessä tuotevastuulain nojalla.<sup>86</sup> Vähäisten henkilövahinkojen osalta vahingonkärsijällä on intressi harkita tuotevastuulain mukaista korvausvaatimusta, koska tuotevastuulain mukaan henkilövahingot ovat korvauskelpoisia ilman vastuun ala- tai ylärajaa (TVL 8 §). Sen sijaan ajoneuvolle itselleen aiheutuneet vahingot eivät ole myöskään tuotevastuulain mukaan korvauskelpoisia, koska tuotevastuulaki ei koske tuotteesta tuotteelle itselleen aiheutuneita vahinkoja. Liikennevahingon muiden osapuolten ajoneuvojen vahingot sekä mahdollinen arvonalennus ovat tuotevastuulain mukaan korvauskelpoisia (TVL 2.1 §:n 1 kohta ja 8.1 §). On kuitenkin syytä huomata, että tuotevastuulain mukaan alle 395 euron omaisuusvahingot eivät ole korvauskelpoisia (TVL 8.2 §). Liikennevakuutusjärjestelmän korvaussuojan rajallisuuden vuoksi vahinkoa kärsineellä on intressi vaatia tuotevastuulain nojalla korvattavaksi vähäisiä henkilövahinkoja, ajoneuvon arvon alentumaa sekä muulle omaisuudelle aiheutunutta vahinkoa silloin, kun vahinkoja ei korvata liikennevakuutuksesta. Vahinkojen korvaamista tuotevastuulain perusteella käsitellen tarkemmin tuotevastuuta koskevassa kappaleessa.

Seuraavaksi perehdyn tarkemmin liikennevakuutuksen korvaussuojan ulkopuolelle jäävien vahinkojen korvaamiseen vahingonkorvauslain 2:1:n perusteella, koska vahingonkorvauslakiin perustuvan vaatimuksen esittäminen vaikuttaa estyvän liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen myötä. Vahinkojen korvaamisessa liikennevakuutuksesta noudatetaan lähtökohteisesti täyden korvauksen periaatetta,<sup>87</sup> mutta pääsäännöstä on tehty muutamia poikkeuksia. Liikennevakuutuslain mukaan kipu, särky ja muu tilapäinen haitta sekä ajoneuvon arvon alennus eivät ole liikennevakuutuksesta korvauskelpoisia vahinkoja (LVL 6 §, ELVL 34 ja 37 §). Nykytilassa näistä vahinkolajeista voidaan esittää vahingonaiheuttajaa kohtaan vahingonkorvauslain tuottamusvastuuseen perustuva vahingonkorvausvaatimus, koska liikennevakuutuslaki on erityislaki suhteessa vahingonkorvauslakiin.<sup>88</sup> Vahingonkorvauslakia voi täten soveltaa niissä tilanteissa kun vahinko jää liikennevakuutuslain nojalla korvaamatta.

Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä oikeustilaa ehdotetaan tältä osin muutettavan. Ehdotettu muutos merkitsisi sitä, että ajoneuvon omistajaa, haltijaa, kuljettajaa tai matkustajaa ei voitaisi tuomita liikennevahingon yhteydessä korvausvastuuseen tuottamuk-

---

<sup>86</sup> HE 251/1992 vp, kohta 2.1 lain soveltamisala.

<sup>87</sup> Ks. HE 123/2015 vp s. 14, 16 ja 78.

<sup>88</sup> HE 123/2015 vp s. 16.

sella aiheutetusta ajoneuvon arvon alentumisesta tai vähäisestä henkilövahingosta.<sup>89</sup> Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen voimaantultua tuotevastuulain mukainen kanne vaikuttaisi jäävän tässä tilanteessa vahingonkärsijän ainoaksi vaihtoehdoksi, mikäli hän haluaisi saada edellä mainitut vahinkoerät korvatuksi.

Voimassa olevan LVL 12 §:n 1 momentin mukaan, jos korvausta vaaditaan liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta moottoriajoneuvon omistajalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, on korvaus kuitenkin tuomittava vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olevien säännösten mukaisesti ja riippumatta siitä, onko hänellä vahingonkärsineeltä myös saaminen. Näin tuomittu määrä saadaan periä vain asianomaiselta vakuutusyhtiöltä, joka vapautuu vastuusta maksamalla korvauksen vahingonkärsineelle. Lain esitöiden mukaan säännöksen tarkoituksena on välttää tilanne, jossa korvausvastuun sisältö olisi erilainen riippuen siitä, ajetaanko korvausvaatimusta yleisen lain nojalla vahingonaiheuttajaa vastaan vai vakuutuslaitosta vastaan liikennevakuutuslain perusteella. Tällöin korvaus on määrättävä liikennevakuutuslakia soveltaen, mikäli myös vakuutuslaitos on vastuussa vahingosta.<sup>90</sup>

Pykälän ensimmäisessä virkkeessä on ilmaistu pykälän soveltamisala eli liikennevakuutuksesta korvattavat vahingot. Tässä tilanteessa pykälän sanamuodon mukainen tulkinta johtaa ristiriitaan edellä esitetyn lain esitöiden tarkoituksen kanssa.<sup>91</sup> Ristiriita tuli esille KKO 1984:183 äänestysratkaisussa, jossa vaadittiin liikennevahinkoon syyllisen auton kuljettajalta korvausta liikennevahingossa vahingoittuneen autonsa arvonalennuksesta. Korkeimman oikeuden enemmistö ratkaisi, että vaikka arvonalennusta ei voitu korvata liikennevakuutuksen perusteella, se ei estänyt vaatimasta korvausta tästä vahingosta muulla perusteella. Eri mieltä olleet korkeimman oikeuden jäsenet kiinnittivät huomiota liikennevakuutuslain esitöistä ilmenevään lainsäätäjän tarkoitukseen. Ratkaisun perusteluiden mukaan, mikäli vahingonkorvausta vaaditaan muun kuin liikennevakuutuslain perusteella eikä kysymyksessä ole LVL 12.1 §:ssä tarkoitettua tilanteesta, liikennevakuutuslaista ei löydy tällaiseen perusteeseen

---

<sup>89</sup> HE 123/2015 vp s. 78 ja 110. Luonnoksessa hallituksen esitykseksi liikennevakuutuslaiksi vähäisten henkilövahinkojen korvaamattomuutta esitettiin perusteltavaksi korvauskäsitellyn kustannuksilla. Luonnoksen lausuntokierroksen yhteydessä oikeusministeriö totesi, että nykyisen käytännön säilyttäminen voisi johtaa vähäisten henkilövahinkojen tuomioistuinkäsittelyiden lisääntymiseen muulla kuin liikennevakuutuslain perusteella. Luonnoksessa kuitenkin todettiin, ettei käytännössä vahingon aiheuttajiin ole kohdistettu vaatimuksia muilla perusteilla. (Luonnos hallituksen esitykseksi liikennevakuutuslaiksi, s. 31 ja Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennevakuutuslaiksi, s. 9.)

<sup>90</sup> HE 86/1958 vp s. 7. Ks. myös Ståhlberg – Karhu 2013, s. 275.

<sup>91</sup> "... ettei yleisen lain nojalla myöskään voida tuomita korvausta moottoriajoneuvon arvon alenemisesta eikä kivusta ja särystä, jos vamma on vähäinen." (HE 68/1958 vp s. 7.)

vetoamista kieltävää säännöstä. Ratkaisun ilmentämä tulkinta vahvistettiin KKO 1994:86 ratkaisussa, jossa oli ensisijaisesti kyse syy-yhteyden arvioinnista. Ratkaisun perusteluissa todettiin, ettei liikennevakuutuslaissa ole säännöstä, joka kieltäisi vaatimasta korvausta muulla perusteella. Ratkaisujen ilmentämä laintulkinta on vahvistettu liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä nykytilaa arvioitaessa<sup>92</sup> ja oikeuskirjallisuudessa,<sup>93</sup> joskin pykälän tulkintaerimielisyydet on tuotu myös avoimesti esille<sup>94</sup>.

Esitetyn perusteella voi todeta, että LVL 12 §:n soveltamisalana on liikennevakuutuksesta korvattavat vahingot. Mikäli vahingonkorvausvaatimus on kohdistunut edellä mainitun soveltamisalan ulkopuolelle jäävään vahinkoon – kuten ajoneuvon arvon alentumiseen – on korkeimman oikeuden oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa katsottu vahingonkorvauslakiin perustuvan vaatimuksen esittäminen mahdolliseksi. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksessa ehdotettu ELVL 80 § vastaisi osittain asiasisällöltään voimassa olevaa LVL 12 §:ä. Ehdotetun 80 §:n soveltamisala laajenisi kuitenkin kattamaan tilanteet, missä korvausta vaaditaan tuomioistuimessa liikennevahingosta muun kuin liikennevakuutuslain nojalla ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta. Mikäli lakimuutoksen voimaantultua vahinkoa kärsinyt vaatii vahingonkorvauslain nojalla edellä mainituilta henkilöiltä korvauksia liikennevahingosta, on korvaus tuomittava liikennevakuutuslain mukaisesti. Kun korvaus tuomitaan liikennevakuutuslain mukaisesti, voidaan korvattavaksi tuomita vain ne vahingot, jotka ovat liikennevakuutuslain mukaan korvauskelpoisia. Lisäksi näin tuomittu määrä voitaisiin periä vain liikennevahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä. Mikäli vahinkoa kärsinyt haluaisi saada edellä mainitut vahingot korvattavaksi, hänen tulisi esittää korvausvaatimus johonkin muuhun tahoon kuin ajoneuvon omistajaan, haltijaan, kuljettajaan tai matkustajaan. Edellä mainitun rajauksen ulkopuolelle jäävät muun muassa jalankulkijoiden aiheuttamat vahingot, puutteellisesta tien ylläpidosta aiheutuvat vahingot ja ajoneuvon puutteellisesta kunnosta johtuvat tuotevahingot. Tuotevastuulain mukaisten vahinkojen korvaamista käsitellen tarkemmin tuotevastuukappaleessa.

---

<sup>92</sup> HE 123/2015 vp s. 15.

<sup>93</sup> Eskuri et al. 2012 s. 107–108.

<sup>94</sup> Ks. Ståhlberg – Karhu 2013, s. 510.

### **3.2.3 Liikennevakuutuksesta maksetun korvauksen takaisinsaanti**

#### **3.2.3.1 Aluksi**

Liikennevakuutuksen myöntänyt liikennevakuutuslaitos voi liikennevahingon myötä joutua maksamaan korvauksia liikennevahingossa henkilövahinkoja kärsineelle, vahinkoa kärsineen omaisille, ajoneuvon ja muiden liikennevahingossa vahingoittuneiden esineiden omistajille, työtapaturma- ja ammattitautilain mukaiselle vakuutuslaitokselle sekä kunnalle tai kuntayhtymälle. Tässä kappaleessa selvitän, mitä tahoja kohtaan liikennevakuutuslaitos voi esittää takaisinsaantivaatimuksen maksettujen korvausten perusteella, kuinka liikennevakuutus toimii ajoneuvon kuljettajan vastuuvakuutuksen luonteisesti ja voiko takaisinsaantivaatimus kohdistua ajoneuvon valmistajaan. Liikennevakuutuksen myöntäneellä liikennevakuutuslaitoksella on tietyin edellytyksin oikeus vaatia vahingon aiheuttajalta takaisin maksamansa korvaukset. Vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden kannalta määrääväksi kriteeriksi vaikuttaa muodostuvan rajanveto törkeän tuottamuksen ja törkeää tuottamusta lievemmän tuottamuksen välillä. Mikäli vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä tuottamuksesta, on vakuutuslaitoksella oikeus vaatia maksamiensa korvauksia takaisin. Tuottamuksen aste ei kuitenkaan tule arvioitavaksi vakuutuslaitoksen kohdistuessa takaisinsaantivaatimuksen esimerkiksi tuotevastuulain nojalla. Takaisinsaantia koskevat kysymykset ovat tärkeitä tutkimukseni kannalta, koska automaattiajoneuvojen käyttäminen saattaa vaikuttaa kuljettajan törkeän tuottamuksen arviointiin tai lisätä automaattiajoneuvon valmistajan riskiä tuotevastuulain mukaisesta vahingonkorvausvastuusta.

#### **3.2.3.2 Takaisinsaanti kuljettajan törkeä tuottamuksen perusteella**

Aloitan takaisinsaantivaatimusten käsittelyn ajoneuvon omistajaan, kuljettajaan tai matkustajaan kohdistettavasta takaisinsaantivaatimuksesta. Tässä yhteydessä on myös syytä tuoda esille liikennevakuutusyhtiön oikeus alentaa maksettavia korvauksia itselleen aiheutetun vahingon perusteella, koska myös tässä yhteydessä törkeän tuottamuksen arvioimisella on merkitystä.

LVL 7.2 §:n mukaan omaisuusvahingosta suoritettavaa korvausta voidaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen perusteella kohtuuden mukaan alentaa tai evätä ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet. Omaisuusvahinkojen

kohdalla korvauksen alentamiseen riittää siis tavallinen tuottamus, kun taas henkilövahinkojen kohdalla vaaditaan törkeää tuottamusta.<sup>95</sup>

Liikennevakuutuslain 7.1 §:n 2 virke koskee tilannetta, missä joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen.<sup>96</sup> Tällöin hänelle myönnettävää korvausta voidaan alentaa tai evätä kun huomioon otetaan vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet.<sup>97</sup> Liikennevakuutuslakia koskevan hallituksen esityksen mukaan vahinkoa kärsinyt jäisi ilman täyttä korvausta vain, jos hän on osoittanut erittäin paheksuttavaa käyttäytymistä.<sup>98</sup>

Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksessa ELVL 47 § vastaisi asiasisällöltään voimassa olevaa LVL 7 §:ä, joskin henkilövahinkokorvauksen alentamisen tai epäämisen tilanteessa korostettaisiin olosuhteet huomioivaa kokonaisarviointia. Hallituksen esityksen mukaan ”[k]okonaisarviointi tehtäisiin törkeän huolimattomuuden asteen ja vahinkoa kärsineen menettelyn kokonaisarviointina.” Törkeän huolimattomuuden arviointia tarkennetaan lausumalla, että törkeässä huolimattomuudessa vahingonkärsijä on mieltänyt suuren vahingon vaaran ja suhtautunut siihen välinpitämättömästi.<sup>99</sup> Hallituksen esityksen sanamuoto törkeän huolimattomuuden asteen määrittämisestä on hyvin tulkinnanvarainen. Selvää on, että korvausten epääminen ja alentaminen on mahdollista vasta silloin, kun vahinko on aiheutettu törkeästä huolimattomuudesta. Vahingonkorvausoikeudessa törkeän huolimattomuuden on perinteisesti ymmärretty olevan hyvin lähellä tahallista vahingon aiheuttamista ja törkeän huolimattomuuden ala on mielletty kapeaksi. Tämän johdosta voi käytännön ratkaisutilanteessa osoitautua haastavaksi perustella, miksi jokin vahingon aiheuttaminen on asteeltaan lievää tai vakavampaa törkeää tuottamusta ja kuinka paljon tämä tuottamuksen aste-ero vaikuttaa korvauksen alentamiseen.

Mikäli vahinkoa kärsinyt on aiheuttanut vahingon törkeällä tuottamuksella, voidaan hänelle myönnettävää korvausta alentaa tai evätä korvaus kokonaan. Saman törkeän tuottamuksen perusteella myös liikennevakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeus voi kohdistua vahingon aiheuttajaan. Liikennevakuutuslain 20 §:n mukaan, jos ajoneuvon omistaja, kuljettaja tai mat-

---

<sup>95</sup> HE 123/2015 vp s. 17.

<sup>96</sup> LVL 7.1 §:n 1 virke koskee itselleen tahallisesti aiheutettua henkilövahinkoa, josta korvausta suoritetaan ai-noastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

<sup>97</sup> Pykälän taustalla on HE 68/1958 vp s. 4 ilmentämä periaate, jonka mukaan korvaus evätään tai sitä alennetaan syyllisyyden asteen mukaan.

<sup>98</sup> HE 294/1978 vp s. 1.

<sup>99</sup> HE 123/2015 vp s. 88.

kustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta ja jos liikennevakuutuslaitos suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka vahingonkorvauksen saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle.<sup>100</sup> Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksessa pykälän asiasisältöön ei ehdoteta tehtävän tämän tutkimuksen kannalta oleellisia muutoksia. ELVL 73 §:n mukaan vahinkoa kärsineen oikeus vaatia kolmannelta henkilöltä korvausmäärä, jonka vakuutusyhtiö on hänelle suorittanut, siirtyy vakuutusyhtiölle. Jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö taikka ajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja, oikeus siirtyy kuitenkin vain, jos hän on aiheuttanut vakuutus tapahtuman tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta.

Liikennevakuutuksesta maksettavien korvausten epäämisen sekä liikennevakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden toteuttamisen lisäksi vahingon aiheuttajan törkeä tuottamus voi tulla arvioitavaksi myös liikenteessä tapahtuvien työtapaturmien vakuutuskorvausten takaisinsaantivaatimusten yhteydessä. Mikäli liikennevahinko on aiheutunut esimerkiksi automaattiajoneuvon kuljettajan törkeästi huolimattomuudesta, tuotevastuulain mukaisen vastuun toteutuminen tai korvausten saaminen on epätodennäköistä.<sup>101</sup> Mikäli liikennevahinko on aiheutunut törkeää tuottamusta lievemmästä tuottamuksesta, ei liikennevakuutuslaitos voi esittää takaisinsaantivaatimusta huolimattomasti toiminutta henkilöä kohtaan eli liikennevakuutus toimii huolimattomasti toimineen vastuuvakuutuksena.<sup>102</sup> Tällöin liikennevakuutuslaitoksen vaihtoehdoksi jää tuotevastuulain mukainen vahingonkorvauskanne tuotteen valmistajaa tai maahantuoja kohtaan takaisinsaantivaatimuksen toteuttamiseksi. Koska liikennevahingon aiheuttaminen törkeällä tuottamuksella vaikuttaisi nousevan useassa asiansyhteydessä

---

<sup>100</sup> Takaisinsaantivaatimus on mahdollista myös vahingon aiheuduttua ajettaessa luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla tai kuljettajan aiheutettua vahingon päähtyneenä. Voimassa oleva pykälä vastaa asiasisällöltään hallituksen esitystä 68/1958. Törkeän huolimattomuuden arviointia ei kuitenkaan hallituksen esityksessä tarkenneta (HE 68/1958 vp s. 5).

Vastaavasti Ruotsin liikennevakuutuslain mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus esittää maksamiensa korvausten perusteella takaisinsaantivaatimus vahingonaiheuttajaa kohtaan muun muassa silloin kun vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästi tuottamuksesta (Trafikskadela 20.1 §, 1975:1410).

<sup>101</sup> Automaattiajoneuvon valmistajan tuotevastuu on kuitenkin teoriassa mahdollinen kuljettajan törkeästi tuottamuksesta riippumatta. Tuotevastuudirektiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaan valmistajan vastuuta voidaan kaikki olosuhteet huomioon ottaen sovitella tai se voidaan poistaa kokonaan, jos vahingon on aiheuttanut sekä tuotteen puutteellinen turvallisuus että vahinkoa kärsineen tuottamus tai sen tuottamus, josta vahinkoa kärsinyt on vastuussa. Kuljettajan törkeä huolimattomuus arvioidaan tässä yhteydessä samoin kuin tuotteen puutteellinen turvallisuus eli objektiivisesta näkökulmasta. Kuten tuotevastuukappaleessa tarkemmin ilmenee, törkeän tuottamuksellisesti vahingon aiheuttaneella voi olla vaikeuksia osoittaa, minkälaisia perusteluja odotuksia tuotteen turvallisuudesta huolimattomasti toimivalla henkilöllä voisi olla.

<sup>102</sup> Liikennevakuutuksen vastuuvakuutuksellisesta luonteesta esim. Saxen 1975 s. 246 ja 259, Hemmo 2005 s. 263 ja Ståhlberg – Karhu 2013 s. 38-39 ja 104.



ratkaisevaksi arviointiperusteeksi, olen tutkimuksessa päätenyt käsittelemään ajoneuvon kuljettajan tuottamusta ja törkeää tuottamusta omana kappaleena (kappale neljä). Neljännessä kappaleessa selvitän kuinka vahingonkorvausoikeudellinen tuottamus ja törkeä tuottamus määritetään ja minkälaisia ongelmatilanteita automaattiajoneuvojen käyttämiseen voi törkeän tuottamuksen kannalta liittyä.

### **3.2.3.3 Takaisinsaanti tuotevastuulain perusteella**

Voimassa olevan lainsäädännön mukaan vahinkoa kärsinyt voi valita, vaatiiko hän vahingonkorvauksia liikennevakuutuslain ja tuotevastuulain mukaisen korvausjärjestelmän kautta. Mikäli vahinkoa kärsinyt vaatii korvauksia liikennevakuutusjärjestelmän kautta, ei vahinkoa kärsineen oikeus kuitenkaan siirry liikennevakuutusyhtiölle. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä tuotevastuulakia ehdotetaan kuitenkin muutettavaksi ja tällä muutoksella voi olla merkittävä vaikutus siihen, kenelle taloudellinen rasite erityisesti automaattiajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista viime sijassa jää. Tuotevastuulain muutosesityksen myötä liikennevakuutuksen perusteella korvauksia maksaneella vakuutusyhtiöllä tulisi olemaan mahdollisuus esittää takaisinsaantivaatimus myös tuotevastuulain perusteella.<sup>103</sup> Takaisinsaantivaatimuksen kohdistaminen tuotevastuulain mukaiseen automaattiajoneuvon valmistajaan tulee mahdollisesti kyseeseen silloin, kun vahingon voi katsoa johtuneen automaattiajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta. Samalla on kuitenkin huomioitava kuljettajan mahdollisen tuottamuksen vaikutus vahinkoon. Tässä kappaleessa perehdyn ensin liikennevakuutus- ja tuotevastuujärjestelmien suhteeseen. Tämän jälkeen selvitän tarkemmin takaisinsaannin edellytyksiä ja tilanteita, joissa takaisinsaanti voi mahdollistua. Kappaleen loppupuolella tarkastelen muutamia erityistilanteita, joissa liikennevakuutuslaitoksen lisäksi vahinkoa kärsinyt tai TyTAL:n mukainen vakuutuslaitos voi lisäksi kohdistaa tuotevastuulaikiin perustuvia vaatimuksia automaattiajoneuvon valmistajaa kohtaan.

Alkuperäisen vuonna 1989 annetun tuotevastuulain mukaan tuotevastuulaki ei koskenut liikennevakuutuslain mukaan korvattavaa vahinkoa (2.1 § 3 kohta). Edellytyksenä oli, että vahinko tosiasiallisesti korvattiin liikennevakuutuksesta.<sup>104</sup> Tällöin liikennevakuutuksesta maksettavan korvauksen katsottiin kattavan korvauksen myös ajoneuvossa olleesta viasta aiheu-

---

<sup>103</sup> HE 123/2015 vp s. 105. Vastaavasti Ruotsin liikennevahinkolain mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus esittää maksamiensa korvausten perusteella takaisinsaantivaatimus tuotevastuulain mukaista korvausvelvollista kohtaan (Trafikskadelađ 20.2 §, 1975:1410). Ks. SOU 2016:28 s. 84

<sup>104</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

tuneesta vahingosta.<sup>105</sup> Soveltamisalan rajauksesta seurasi, ettei liikennevakuutuksen antajalle syntynyt oikeutta takautumisvaatimuksen esittämiseen ajoneuvon valmistajaa kohtaan.<sup>106</sup>

Tuolloin vallitsevaa oikeustilaa tulkittiin niin, että tuotteen puutteellisen turvallisuuden aiheuttama liikennevahinko, jota yksittäistapauksessa ei korvata liikennevakuutuksesta, oli tuotevastuulain perusteella korvauskelpoinen.<sup>107</sup> Tämä lain soveltamisalan rajoitus kuitenkin kumottiin tuotevastuulain muuttamisesta annetulla lailla (99/1993). Soveltamisrajoituksen kumoamisen perusteena oli tuotevastuudirektiivin vaatimus. Direktiivin mukaan vahinkoa kärsineen oikeutta korvaukseen ei saa rajoittaa sillä perusteella, että vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen jollakin toisella perusteella. Samalla lakimuutoksella tuotevastuulakiin lisättiin edelleen voimassa oleva vakuutusyhtiön takautumisvaatimusta koskeva rajoitus.<sup>108</sup>

Voimassa olevan tuotevastuulain 13 a §:n mukaan vahinkoa kärsineen oikeus tuotevastuulain mukaiseen vahingonkorvaukseen ei siirry vakuutuksenantajalle, mikäli vakuutuksenantaja on liikennevakuutuslain nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tuotevastuulain mukaisesti korvausvelvolliselta. Lakimuutosta koskevassa hallituksen esityksessä todettiin, ettei liikennevakuutus koskisi kaikkia moottoriajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta johtuvia vahinkoja. Samassa yhteydessä tuotiin esille liikennevakuutuslain ja tuotevastuulain korvausjärjestelmien rinnakkaisuus. Hallituksen esityksen mukaan vahingonkärsijä pystyi valitsemaan, haluaako hän vaatia ajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta johtuneesta vahingosta korvauksia liikennevakuutuslain mukaisesti vakuutuksenantajalta vai tuotevastuulain mukaisesti ajoneuvon valmistajalta tai maahantuojalta. Esitetty tulkinta merkitsi jo tuolloin sitä, että moottoriajoneuvon valmistaja tai maahantuojalla saattoi joutua vahingonkorvausvastuuseen tuotteen puutteellisen turvallisuuden seurauksena, jolloin heillä oli mahdollisesti myös tarve kattaa tämä vastuu vakuutuksin.<sup>109</sup> Tällaisia korvaustilanteita voisivat olla esimerkiksi ajoneuvon suistuminen tieltä siihen asenne-

---

<sup>105</sup> HE 119/1989 vp s. 8.

<sup>106</sup> HE 119/1989 vp s. 21. Takautumisvaatimuksen esittämistä koskevan oikeuden puuttumista perusteltiin liikennevakuutusten maksajille eli kuluttajille kohdistuvan taloudellisen rasituksen minimoimisella. Mikäli oikeus takautumisvaatimukseen syntyisi, jokaisessa liikennevahingossa olisi selvitettävä, johtuiko vahinko ajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta. Toiseksi takautumisoikeuden käyttämisestä liikennevakuutuksen antajille syntyvä tulo olisi ilmeisesti niin vähäinen, ettei se vaikuttaisi liikennevakuutusmaksujen suuruuteen. Kolmanneksi ajoneuvovalmistajat tulisivat siirtämään tuotevastuuvakuutusten hinnan ajoneuvojen hintoihin ja sitä kautta liikennevakuutusmaksun maksajille (HE 119/1989 vp s. 21-22.).

<sup>107</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

<sup>108</sup> Lakimuutosta koskevassa vuoden 1993 hallituksen esityksessä muutoksella arveltiin olevan vain pieniä vaikutuksia useimmilla aloilla (HE 251/1992 vp kohta 2.1. Lain soveltamisala).

<sup>109</sup> HE 251/1992 vp kohta 2.1. Lain soveltamisala

tun varaosan puutteellisen turvallisuuden vuoksi<sup>110</sup> tai matkustajan loukkaantuminen matkan aikana kuljetusvälineen puutteellisen turvallisuuden johdosta<sup>111</sup>.

Nyt vireillä olevan liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä takautumisvaatimusta koskeva kielto ehdotetaan poistettavaksi TVL 13 a §:stä.<sup>112</sup> Hallituksen esityksen mukaan teknologinen kehitys voi johtaa tilanteeseen, missä valmistajan tuotevastuu voi syntyä aiempaa useammin. Erityisesti tämä koskisi ajoneuvoja, jotka liikkuisivat tietotekniikan avulla ilman kuljettajan aktiivista myötävaikutusta.<sup>113</sup> Lakimuutos merkitsisi sitä, että vahinkoa kärsinyt voisi, samoin kuin nykyisessä tilanteessa, vaatia edellytysten täytyessä vahingonkorvauksia liikennevakuutuslaitokselta tai tuotevastuulain mukaiselta vastuutaholta. Takautumisvaatimuksen mahdollistaminen voisi johtaa kuitenkin siihen, että automaattiajoneuvon puutteista johtuvien vahinkojen korvaamisesta aiheutuva taloudellinen rasite voisi kanavoitua liikennevakuutuslaitosten sijaan täysimääräisesti automaattiajoneuvon valmistajalle.

Automaattiajoneuvon valmistajan korvausvastuun edellytykset ilmenevät tuotevastuulaista. Automaattiajoneuvo on tuote ja tuotevastuulain perusteella tuotteen valmistaja tai maahantuoja voi olla tuottamuksesta riippumatta vahingonkorvausvastuussa, mikäli tuote ei ollut niin turvallinen kuin oli aihetta odottaa (TVL 1 ja 3 §). Tuotevastuuta ja tuotteelta odotettavan turvallisuuden määrittämisestä käsitellen tarkemmin erillisessä tuotevastuukappaleessa. Mikäli automaattiajoneuvossa katsotaan olevan tuotevastuulain mukainen turvallisuuspuute, on samanaikaisesti kyse myös LVL 8.1 § (ELVL 33 §) mukaisesta ajoneuvon puutteellisesta kunnosta.<sup>114</sup> Puutteellinen turvallisuus voi aiheuttaa tällöin sen, että myös liikennevahingon muiden osapuolten vahingot korvataan automaattiajoneuvon liikennevakuutuksesta ja liikennevakuutuslaitos vaatii myös näitä korvauksia automaattiajoneuvon valmistajalta. On myös huomioitava, että tietyissä tapauksissa työtapaturma- ja ammattitautilain mukainen vakuutuslaitos voi vaatia takaisinsaantia liikennevakuutuksen myöntäneeltä liikennevakuutuslaitokselta, joka voi edelleen vaatia takaisinsaantia tuotevastuulain nojalla tuotteen valmistajalta.

---

<sup>110</sup> HE 119/1989 vp s. 22.

<sup>111</sup> HE 119/1989 vp s. 41.

<sup>112</sup> Hallituksen esityksen mukaan tuotevastuuta koskevan takautumiskiellon on todettu useimmiten vapauttavan ulkomaiset valmistajat tuotevastuusta silloin, kun vahinko korvataan Suomen liikennevakuutuslain mukaisesti. Tällöin vahingon taloudelliset seuraamukset jäävät ajoneuvojen omistajien kustannettavaksi, mitä ei voida pitää perusteltuna (HE 123/2015 vp s. 20).

<sup>113</sup> HE 123/2015 vp s. 37. Valmistajaan tai maahantuojaan kohdistuvia takautumisvaatimuksia arvioidaan olevan enintään muutamia vuodessa (HE 123/2015 vp s. 42.)

<sup>114</sup> Ks. Kappale 3.2.1 Liikennevahinkolain soveltamisala ja korvaamisen edellytykset.

Liikennevakuutuslain mukaan korvattavat vahinkolajit eivät kuitenkaan ole yhtenäiset tuotevastuulain kanssa. Tuotevastuulakia sovelletaan yksityiskäyttöön tarkoitetun omaisuuden sekä henkilövahinkojen korvaamiseen (TVL 1.1 §). Korvaus määrätään noudattamalla soveltuvin osin vahingonkorvauslakia (TVL 8 §). Korvausjärjestelmät ovat henkilövahinkojen osalta suureksi osaksi yhtenäisiä, mutta omaisuusvahinkojen korvaamisessa on suuria eroja.

Henkilövahingosta aiheutuvat sairaanhoitokustannukset, kuten julkisen terveydenhuollon asiakasmaksu, on tuotevastuulain mukaan korvauskelpoinen. Kunnalle tai kuntayhtymälle maksettava täyskustannusmaksu sairaanhoitopalvelun todellisista kustannuksista ei kuitenkaan ole takaisinsaataavissa tuotteen valmistajalta. Huomionarvoista molemmissa korvausjärjestelmissä on, että vahingon aiheuttaneen osapuolen ajoneuvolle aiheutuvia vahinkoja ei saa kummastakaan järjestelmästä korvatuksi, koska tuotevastuulain mukaan tuotteelle itselleen aiheutuneet vahingot eivät ole korvauskelpoisia (TVL 2 §). Omaisuusvahinkojen korvaamisen osalta liikennevakuutusjärjestelmä on merkittävästi tuotevastuuta kattavampi, joskin liikennevakuutusjärjestelmässä omaisuusvahinkojen korvaamiselle on asetettu yläraja. Tuotevastuulain mukaan vain yksityiselle omaisuudelle aiheutunut vahinko on korvauskelpoinen. Tällöin liikennevakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden ulkopuolelle jäävät esimerkiksi oikeushenkilöiden omistamat ajoneuvot, joita tyypillisesti taksit ja raskaan liikenteen ajoneuvot ovat. Lisäksi esimerkiksi ajoneuvon kuljetettavana ollut muu kuin yksityishenkilön omaisuus ei kuulu takaisinsaantioikeuden piiriin. Esitetyn perusteella voi todeta, että liikennevakuutusyhtiöt eivät pysty vaatimaan kaikkia liikennevahingon perusteella maksamiaan korvauseriä takaisinsaataavaksi tuotevastuulain nojalla, vaikka lainsäädäntömuutos mahdollistaisi takaisinsaannin tuotevastuulain mukaisesti. Liikennevakuutusyhtiön maksamien omaisuusvahinkokorvausten osalta vahingonkorvauslakiin perustuva takaisinsaanti kuljettajan törkeän tuottamuksen perusteella on korvattavien vahinkojen laajuuden näkökulmasta parempi, tosin yksityishenkilöiden kohdalla heidän maksukyky voi olla tuotevastuulain mukaista valmistajaa heikompi.

Liikennevakuutuslaitoksen takaisinsaantivaatimuksen toteuttamisen yhteydessä on syytä huomioida myös erityistilanteet, milloin liikennevahingossa vahinkoa kärsineellä henkilöllä tai työtapaturma- ja ammattitautilain mukaisella vakuutuslaitoksella on samanaikaisesti liikennevakuutuslaitoksen kanssa intressi esittää vaatimuksia tuotevastuulain mukaista autoaattiajoneuvon valmistajaa kohtaan. Kuten edellä liikennevakuutuksesta korvattavia vahinkoja koskevassa kappaleessa toin esille, liikennevakuutuksesta ei korvata vähäisiä henkilövahinkoja ja korvattaville esinevahingoille on asetettu 3 miljoonan euron yläraja. Liikenne-

vakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä esinevahinkoja koskevaa ylärajaa ehdotetaan korotettavan 5 miljoonaan euroon. Mikäli vahinkoa kärsineen henkilö- tai esinevahingot eivät tule täysin korvatuksi liikennevakuutuksesta, on vahingonkärsijällä intressi vaatia korvaamatta jääneitä vahinkoja korvattavaksi automaattiajoneuvon valmistajaan tuotevastuulain nojalla kohdistettavalla kanteella.

Työtapaturmana korvattavaa liikennevahinkoa koskevassa kappaleessa tuon esille, että työtapaturmavakuutuslaitoksella ei ole takaisinsaantioikeutta liikennevakuutuksesta, silloin kun ajoneuvon kuljettaja tai omistaja on kärsinyt henkilövahingon ja henkilövahinkoa ei korvata minkään muun liikennevahinkoon osallisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Mikäli ajoneuvon kuljettaja tai omistaja vammautuu kyseisen kaltaisessa onnettomuudessa, voidaan hänelle maksaa TyTAL mukaista tapaturmaeläkettä (TyTAL 66 §). Tapaturmaeläkkeen suuruus on 85 % vuosityöansioista, jolloin täyden korvauksen saamiseksi vahinkoa kärsineen on vaadittava 15 % vuosityöansioista ansionmenetyskorvauksina liikennevakuutuslaitokselta. Tällaisessa tilanteessa sekä liikennevakuutuslaitoksella että tapaturmavakuutuksen myöntäneellä vakuutuslaitoksella voi olla mahdollisuus vaatia saman vahinkotapahtuman myötä korvauksia tuotevastuulain nojalla tuotteen valmistajalta. Vaikka edellä kuvatut tilanteet ovat korvausprosessin kannalta monimutkaisia, näissä tilanteissa kantajilla on yhdessä enemmän resursseja käytettävissä tuotevastuulain mukaisen korvauskanteen toteennäyttämiseksi.

### *3.3 Kun työtapaturma on samanaikaisesti liikennevahinko*

#### **3.3.1 Työtapaturmalain soveltamisala ja korvattavat vahingot**

Korvausjärjestelmien yhteensovittamishaasteet korostuvat, mikäli automaattiajoneuvosta johtuva virhe aiheuttaa liikennevahingon, josta seuraa vahinko esimerkiksi työmatkalla olevalle henkilölle. Tällöin vahinkotapahtuma voi olla samanaikaisesti työtapaturma, liikennevahinko ja tuotevahinko. Tässä kappaleessa selvitän, korvaako työtapaturmavakuutus automaattiajoneuvosta johtuvia liikennevahinkoja, millä edellytyksin vahinkoja korvataan ja kenelle viimesijainen korvausvastuu mahdollisten takautumisvaatimusten kautta kohdistuu. Uudistettu työtapaturma- ja ammattitautilaki tuli voimaan 1.1.2016 ja samassa yhteydessä tuotevastuulain muutoksella poistettiin vakuutuslaitoksen takautumisoikeutta rajoittanut säännös TyTAL:n ja tuotevastuulain väliltä (TVL 13 a §).

Ensimmäiseksi on syytä selvittää liikennevahingon ja työtapaturman korvaamisen yhteenso-  
pivuus, korvaussuojan piiriin kuuluvan henkilöryhmän laajuus ja korvauksen saamisen edel-

lytykset. Liikennevakuutus on ensisijainen korvausjärjestelmä liikennevahinkojen korvates-  
sa,<sup>115</sup> mutta työtaturmalainsäädäntö muodostaa pääsääntöön poikkeuksen. Työtaturma-  
vakuutus on ensisijainen käsiteltäessä liikenteessä sattuvia työtaturmia.<sup>116</sup> Tämä ilmenee  
TyTAL 5 §:stä, jonka mukaan vahingoittuneen oikeus korvaukseen muun lain perusteella ei  
vähennä hänelle tämän lain mukaan kuuluvia korvauksia, jollei tässä laissa toisin säädetä.  
Kyseessä on lakisääteinen tapaturmavakuutus, joka koskee työntekijän ja yrittäjän<sup>117</sup> oikeutta  
korvaukseen tapaturman ja ammattitaudin johdosta (1 §). Työntekijän käsite määräytyy työ-  
sopimuslain työsuhteen käsitteen mukaisesti (8–12 §). Lain henkilöllinen soveltamisala on  
tarkoitettu rajattavan koskemaan vain ansiotarkoituksessa tehtävää työtä.<sup>118</sup> Laissa tapatur-  
malla tarkoitetaan ulkoisesta tekijästä johtuvaa äkillistä ja odottamatonta tapahtumaa, joka  
aiheuttaa työntekijälle vamman tai sairauden (17 §). Kuten myös aikaisemman työtaturma-  
lain osalta, vahingoittuneen oikeus korvaukseen ei riipu vahingonaiheuttajan tuottamukses-  
ta,<sup>119</sup> vaan riittävää on todennäköisen lääketieteellisen syy-yhteyden osoittaminen vamman ja  
vahinkotapahtuman välillä (16 §). Tapaturmaa pidetään työtaturmana, mikäli se on sattu-  
nut työntekijälle työssä, työntekopaikan alueella tai tietyin edellytyksin työntekopaikan alu-  
een ulkopuolella esimerkiksi työmatkalla tai tavanomaisen ruokailutauon aikana (20–24 §).  
Työtaturmalainsäädännön ensisijaisuus suhteessa liikennevakuutusjärjestelmään sekä sen  
henkilöllinen soveltamisala huomioiden pidän mahdollisena, että automaattiajoneuvojen  
käyttöön liittyviä vahinkoja joudutaan arvioimaan TyTAL:n näkökulmasta tulevaisuudessa.  
Työtaturmalainsäädännön sisällyttäminen tähän tutkimukseen on tarpeen.

Seuraavaksi käsittelen työtaturmavakuutuksen korvaussuojan kattavuutta eli minkälaisia  
vahinkoja järjestelmän kautta korvataan. Lisäksi perehdyn siihen, kenen tehtävänä on vahin-  
kotapahtuman selvittäminen. Tämän jälkeen siirryn tutkimaan, kuinka vahingot korvataan ja  
mille tahoille takautumisvaatimusten kautta lopullinen korvausvastuu siirtyy.

TyTAL:n nojalla korvataan vahingoittuneelle vakuutetulle työntekijälle sairaanhoidonkus-  
tannuksia (asiakasmaksu), ansionmenetykskorvauksia, pysyvän haitan korvauksia, kuntoutus-  
korvauksia ja muita kustannuksia. Vahingoittuneelle korvattavat kustannukset ovat pääsään-  
töisesti henkilövahinkoon liittyviä korvauksia, mutta muina kustannuksina korvataan myös

---

<sup>115</sup> Esim. HE 123/2015 vp s. 79.

<sup>116</sup> HE 277/2014 vp s. 10.

<sup>117</sup> Henkilöllä, jolla on yrittäjän eläkelain mukainen eläkevakuutus, on oikeus saada itsensä vakuutetuksi yrittä-  
jätyössä sattuvien vahinkotapahtumien varalta (TyTAL 188 §).

<sup>118</sup> HE 277/2014 vp s. 47.

<sup>119</sup> HE 277/2014 vp s. 10.

henkilökohtaisessa käytössä olleiden esineiden<sup>120</sup> rikkoutuminen (54 §). Lisäksi vahingoittuneen kuoleman seurauksena voidaan maksaa perhe-eläkettä leskeneläkkeen ja lapseneläkkeen muodossa sekä hautausapua. TyTAL:n tarjoamaa korvaussuojaa voi kuitenkin pitää suppeana vahingonkorvauslakiin verrattuna, koska kipua, särkyä, tilapäistä haittaa ja kärsimystä ei korvata.<sup>121</sup> Lisäksi korvauksena maksettavan tapaturmaeläkkeen enimmäismäärä vuodessa on 85 % vuosiansiosta (TyTAL 66 §).<sup>122</sup> TyTAL mukaisen korvauksen poiketessa täydestä korvauksesta, vahingoittuneen on täyden korvauksen saamiseksi vaadittava täyden korvauksen ja TyTAL:n mukaisten korvausten erotusta korvattavaksi liikennevakuutuslaitokselta tai mahdollisesti muulta vastuussa olevalta taholta.

Vahingoittuneelle maksettavien korvausten lisäksi myös muille tahoille voidaan maksaa korvauksia. Tietyissä tapauksissa vahingoittuneen työnantajalle maksetaan korvauksena se määrä, mitä se on maksanut tutkimus- ja hoitoajalta palkkana työntekijälle (48 §). Jos vahingoittuneella on oikeus korvaukseen sairaanhoidosta, vakuutuslaitoksen on maksettava sairaanhoidon järjestäneelle kunnalle tai kuntayhtymälle sairaanhoidon kustannuksista täyskustannusmaksu (39–41 §). Yksityisen terveydenhuollon korvaaminen eroaa kuitenkin julkisen terveydenhuollon korvaamisesta. Mikäli vahingoittunut on saanut sairaanhoitoa yksityisessä terveydenhuollossa, siitä syntyvät korvaukset korvataan tietyin edellytyksin vahingoittuneelle (43–45 §).

Työtapaturmasta syntyvän vahingon johdosta TyTAL:n mukaiselle vakuutuslaitokselle voi syntyä velvollisuus suorittaa korvauksia vahingoittuneelle tai tämän läheisille, vahingoittuneen työnantajalle kuin myös kunnalle tai kuntayhtymälle. Suoritettavat korvaukset ovat pääsääntöisesti henkilövahingon korvaamiseen liittyviä, mutta myös vähäisissä määrin vahingoittuneen esinevahinkoja korvataan. Tähän mennessä olen käsitellyt kenelle, millä edellytyksin ja mitä TyTAL:n perusteella korvataan. TyTAL 119.1 §:n mukaan vakuutuslaitoksen on selvitettävä, onko kysymyksessä TyTAL:n mukaan korvaukseen oikeuttava vahinkotapahtuma ja mihin korvauksiin se oikeuttaa. Vahinkotapahtuman selvittämisen jälkeen vakuutuslaitos voi maksaa korvaukset vahingonkärsijälle. Korvausten määrän selviämisen ja niiden maksamisen jälkeen vakuutuslaitos voi arvioida, onko sillä mahdollisuuksia saada maksettuja korvauksia takaisin joltakin toiselta taholta.

---

<sup>120</sup> Tällaisia esineitä ovat särkyneet silmälasit, kuulokojeet, hammasproteesit, tukisidokset ja –liivit sekä tekojäseneret, -nivelet ja –elimet. Lisäksi korvataan sairaanhoidon yhteydessä rikutut vaatteet ja rikutun sormuksen korjaus (TyTAL 54 §). Luettelo on tyhjentävä (HE 277/2014 vp s. 30-31).

<sup>121</sup> Ks. Hemmo 2005, s. 279.

<sup>122</sup> Ks. HE 277/2014 vp s. 33 ja 107.

### **3.3.2 Maksetun korvauksen takaisinsaanti**

#### **3.3.2.1 Aluksi**

Kun vahinkotapahtuman olosuhteet on selvitetty ja TyTAL:n mukainen vakuutuslaitos on suorittanut eri tahoille asianmukaiset korvaukset, voidaan tarkastella kysymystä maksettujen korvausten takaisinsaannista. Tässä osiossa selvitän, toimiiko työtaturmavakuutus automaattiajoneuvon kuljettajaa kohtaan vastuuvakuutuksen luonteisesti eli se estäisi tai rajoittaisi takaisinsaantivaatimuksen kohdistamista kuljettajaan. Lisäksi selvitän mille tahoille taloudellinen rasite vahinkotapahtuman korvaamisesta lopulta siirtyy ja voiko takaisinsaantivaatimus kohdistua automaattiajoneuvon valmistajaan. Vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeus on riippuvainen siitä, mitä korvauserää vaaditaan takaisinsaatavaksi. Tässä yhteydessä korvauksilla tarkoitan vahingoittuneelle, hänen läheisille tai työnantajalle maksettuja korvauksia. Kunnalle ja kuntayhtymälle suoritettavaa täyskustannusmaksua julkisessa terveydenhuollossa annetusta sairaanhoidosta käsittelen erikseen, koska täyskustannusmaksun takaisinsaanti poikkeaa muista korvattavista eristä.

Vakuutuslaitoksen maksamien korvausten takaisinsaannin pääsääntö ilmenee TyTAL 270 §:n 1 momentista, jonka mukaan vahingosta korvauksen maksaneella vakuutuslaitoksella on oikeus saada maksamansa korvaus takaisin siltä, joka on korvausvastuussa vahingoittuneelle vahingonkorvauslain tai muun lain nojalla. Takautumiskorvaus voi olla enintään sen suuruisen, mitä korvausvastuussa oleva olisi velvollinen korvaamaan vahingoittuneelle. Pykälä mahdollistaa takaisinsaantioikeuden hyvin monimuotoisissa työtaturmien tilanteissa, mutta tässä yhteydessä olen kiinnostunut mahdollisesta takaisinsaannista vahingonkorvauslain perusteella automaattiajoneuvon kuljettajalta, takaisinsaannista liikennevakuutuslaitoksen myöntämästä liikennevakuutuksesta sekä takaisinsaannista automaattiajoneuvon valmistajalta tuotevastuulain perusteella.

#### **3.3.2.2 Takaisinsaanti vahingonaiheuttajan törkeän tuottamuksen perusteella**

TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella on mahdollisuus kohdistaa takaisinsaantivaatimus esimerkiksi automaattiajoneuvon kuljettajaan tämän aiheuttama liikennevahingon tahallisesti tai törkeästi tuottamuksesta. TyTAL 270 §:n mukaan vakuutuslaitoksella, joka on maksanut vahingosta korvausta, on oikeus saada maksamansa korvaus takaisin siltä, joka on korvausvastuussa vahingoittuneelle vahingonkorvauslain tai muun lain nojalla. Takautumiskorvaus voi olla enintään sen suuruisen, mitä korvausvastuussa oleva olisi velvollinen korvaamaan



vahingoittuneelle. Pääsääntöä kuitenkin rajoitetaan TyTAL 270.3 §:ssä, jonka mukaan takautumisoikeutta ei ole luonnollista henkilöä kohtaan, ellei henkilö ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta.

Esitetyn perusteella TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeus törkeällä huolimattomuudella vahingon aiheuttaneelta kuljettajalta vastaa liikennevakuutuslain mukaista liikennevakuutuslaitoksen oikeutta esittää takaisinsaantivaatimus. Automaattiajoneuvon kuljettajan tuottamuksen määrittämistä käsitellen tarkemmin neljännessä kappaleessa.

Useissa tilanteissa TyTAL:n mukaisen liikennevakuutusyhtiön valittavana on, kohdistavatko he takaisinsaantivaatimuksen törkeän tuottamuksen perusteella vahingon aiheuttajaan vai esittävätkö he takaisinsaantivaatimuksen vahingon korvaavan liikennevakuutuksen myöntäneelle liikennevakuutusyhtiölle. Oletettavasti takaisinsaantivaatimus kohdistetaan näissä tilanteissa ensisijaisesti liikennevakuutuslaitokseen, jolloin TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen ei tarvitse arvioida vahinkoa aiheuttaneen tuottamuksen tasoa. Näissä tilanteissa liikennevakuutuslaitos voi kuitenkin myöhemmässä vaiheessa arvioida, kohdistaa se takaisinsaantivaatimuksen vahingon aiheuttajaan törkeän tuottamuksen perusteella.<sup>123</sup>

Seuraavassa kappaleessa esitän, että TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella ei ole takautumisoikeutta liikennevakuutukseen silloin, kun vahingoittunut on ajoneuvon omistaja tai kuljettaja ja vahingot korvattaisiin heidän käyttämän ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Milloin takautumisvaatimusta liikennevakuutukseen ei voida esittää, vaihtoehtoiksi yleensä jää takautumisvaatimus kuljettajaa kohtaan tämän törkeän tuottamuksen perusteella tai automaattiajoneuvon valmistajaan tuotevastuulain nojalla.

### **3.3.2.3 Takaisinsaanti liikennevakuutuksesta**

Edellä esitetyn TyTAL 270 §:n perusteella tapaturmavakuutuksen myöntäneen vakuutuslaitoksen maksamat korvaukset on mahdollista saada takaisin liikennevakuutuksen myöntäneeltä liikennevakuutuslaitokselta. Liikennevakuutuslaissa kuitenkin rajoitetaan tämän takaisinsaantioikeuden laajuutta. Lisäksi TyTAL 271 §:ssä on säädetty erikseen sairaanhoidon täyskustannusmaksun takaisinsaannista. Kappaleessa tarkoitukseni on selvittää, mitkä korvaukserät ovat takaisinsaattavissa liikennevakuutuksesta ja yksilöidä ne tilanteet, milloin takaisin-

---

<sup>123</sup> Esimerkiksi tapaturmavakuutuslaitosten liiton ohjeessa esitetään, että matkustajan vahingoituessa takautumisvaatimus kohdistetaan ajoneuvon omistajan liikennevakuutusyhtiöön myös niissä tapauksissa, kun omistaja on ollut kuljettaja ja kuljettaja on syyllinen liikennevahinkoon (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2008, s. 10).

saanti ei ole mahdollista. Takaisinsaannin onnistuessa liikennevakuutuslaitos hyvittää TyTAL:n mukaiselle vakuutuslaitokselle korvauksen, jonka jälkeen liikennevakuutuslaitokselle voi syntyä liikennevakuutuslain takaisinsääntöjen nojalla oikeus vaatia takaisinsaantia muilta tahoilta. Vaikka tietyissä tilanteissa takaisinsaanti liikennevakuutuksesta ei olisi mahdollista, voi takaisinsaanti mahdollisesti onnistua tuotevastuulain nojalla.

Takaisinsaantia liikennevakuutuksesta rajoittaa LVL 6.4 §. Kyseisen momentin mukaan, jos moottoriajoneuvon omistaja tai kuljettaja saa tai hänellä on oikeus saada omistamansa tai kuljettamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta henkilövahingosta korvausta tapaturmavakuutuslain nojalla, korvataan liikennevakuutuslain nojalla *mainitun ajoneuvon liikennevakuutuksesta* vain se osa vahingosta, jota ei korvata tapaturmavakuutuslain mukaan.<sup>124</sup>

Rajoitussäännöksen soveltamisalaa ovat ne tilanteet, milloin työtapaturma on liikennevahinko ja vahingoittunut on ajoneuvon omistaja tai kuljettaja. Lisäedellytyksenä on, että henkilövahinko tulisi korvattavaksi ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta. Vahinko korvataan ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta silloin kun kolariin osallinen toinen ajoneuvo ei ole aiheuttanut vahinkoa (LVL 8.1 §) tai toista ajoneuvoa ei ole osapuolena (LVL 4 §). Toista ajoneuvoa ei ole osapuolena esimerkiksi tieltä suistuttaessa. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen perusteluissa todetaan, että näissä tilanteissa TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella ei ole takaisinsääntöoikeutta liikennevakuutuksesta,<sup>125</sup> mutta erityisesti nämä tilanteet ovat mielenkiinnonkohteena takaisinsaantia tuotevastuulain nojalla koskevassa kappaleessa.

Takaisinsaantia rajoittavan säännöksen ulkopuolelle jää kuitenkin lukuisia liikennevahinkotyyppisiä, jotka voivat syntyä automaattiajoneuvoja käytettäessä. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi matkustajan tai jalankulkijan vahingoittuminen. Lisäksi takaisinsaanti on mahdollinen toisen osapuolen liikennevakuutuksesta, mikäli toisen osapuolen ajoneuvo aiheuttaa henkilövahingon.<sup>126</sup> Näissä tapauksissa TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella on oikeus saada maksamansa korvaukset takaisin ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

---

<sup>124</sup> Kursivointi kirjoittajan.

<sup>125</sup> HE 123/2015 vp s. 79-80. Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä pykälään ei ole ehdotettu merkittäviä uudistuksia, joten uuden hallituksen esityksen kantaa koskee myös voimassa olevaa liikennevakuutuslakia.

<sup>126</sup> Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2008, s. 11.

Sairaanhoidon täyskustannusmaksun takaisinsaanti poikkeaa muiden korvauserien takaisinsaannista. Täyskustannusmaksu on kunnalle tai kuntayhtymälle tuleva korvaus vahingoittuneelle julkisesta terveydenhuollosta annetusta sairaanhoidosta. Työtapaturman hoidosta täyskustannusmaksun maksaneella vakuutuslaitoksella on oikeus saada samasta vahingosta korvausvastuussa olevalta liikennevakuutuslaitokselta takaisin täyskustannusmaksu sen suuruisena kun liikennevakuutuslaitos on liikennevakuutuslain mukaan velvollinen suorittamaan (TyTAL 271 §). Liikennevakuutuslaitoksen velvollisuus täyskustannusmaksun suorittamiseen ilmenee LVL 6 b §:n viittauksesta lakiin sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista. Työtapaturmalain uudistamisen yhteydessä säädettiin uusi AsiakasmaksuL 13 a §, jossa säädetään kunnan ja kuntayhtymän oikeudesta saada täyskustannusmaksu liikennevakuutuksesta.<sup>127</sup> TyTAL vakuutuslaitoksen maksaman täyskustannusmaksun takaisinsaanti on mahdollista vain liikennevahinkojen yhteydessä ja takaisinsaantivaatimusta ei voi kohdistaa muuhun tahoon kuin liikennevakuutuslaitokseen. Hallituksen esityksessä korostetaan säädetyin TyTAL 271 §:n tarpeellisuutta, koska liikennevakuutusjärjestelmä muutoin mahdollistaisi vain sairaanhoitoon liittyvän vahingoittuneen asiakasmaksun takaisinsaannin.<sup>128</sup>

TyTAL 271 §:n loppuosan mukaan liikennevakuutuslaitos ei ole velvollinen suorittamaan takaisin enempää kuin se itse on liikennevakuutuslain mukaan velvollinen maksamaan. TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen täyskustannusmaksua koskevan takaisinsaantioikeuden suuruus on täten riippuvainen siitä, tekeekö liikennevakuutuslaitos myötävaikutusvähennyksen vahingoittunut myötävaikuttanut liikennevahingon syntymiseen. Ehdotetun liikennevakuutuslain esitöissä todetaan kunnan oikeuden täyskustannusmaksuun alentuvan sen mukaisesti kuin maksettavaa korvausta alennetaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen mukaisesti.<sup>129</sup> Liikennevakuutuslain mukaan, jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä vahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista (LVL 7.1 §:n 2 virke). Koska kysymys on myötävaikuttamisesta liikennevahinkoon, arvioidaan myötävaikuttamista liikennevakuutuslain näkökulmasta.<sup>130</sup>

---

<sup>127</sup> Liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä ELVL 55 §:ään ehdotetaan otettavan säännökset kunnan tai kuntayhtymän oikeudesta täyskustannusmaksuun. Esityksen perusteluissa todetaan, että kunnan oikeus täyskustannusmaksuun alenisi vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen johdosta. (HE 123/2015 vp s. 91-92.)

<sup>128</sup> HE 277/2014 vp s.175-176.

<sup>129</sup> HE 123/2015 vp s. 91-92.

<sup>130</sup> On syytä huomata, että vahinkoon myötävaikuttaminen törkeällä tuottamuksella voi alentaa TyTAL 61 §:n mukaisten vahingoittuneelle maksettavien päivärahojen määrää.

Uudistuvan liikennevakuutuslain esitöiden mukaan ”[k]ohtuusarviointi tehtäisiin *törkeän huolimattomuuden aste*en ja vahinkoa kärsineen menettelyn kokonaisarviointina”.<sup>131</sup> Vaikka pidän esitöiden ilmausta törkeän huolimattomuuden asteesta erikoisena, en käsittele törkeän tuottamuksen arviointia tässä yhteydessä tarkemmin. Vahingon aiheuttamista törkeällä huolimattomuudella selvitan tarkemmin kappaleessa neljä.

Automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvästä myötävaikutusmahdollisuudesta vahinkoon on esitetty pohdintaa myös liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen esitöissä. Esitöissä pidetään mahdollisena, että tulevaisuudessa ajoneuvoja kuljetetaan tekniikan avustuksella. Hallituksen esityksessä myös todetaan, että ilman kuljettajaa liikkuvien moottoriajoneuvojen kohdalla säännökset korvauksen alentamisesta kuljettajan myötävaikutuksen tai muun vastaavan syyn johdosta jäisivät pääsääntöisesti soveltamatta.<sup>132</sup> Oletettavasti hallituksen esityksessä on tässä yhteydessä pohdittu lähinnä SAE 4–5 -tason automaattiajoneuvoja, jossa automaattiajoneuvo suoriutuu ajotehtävästä ilman kuljettajaa. Esitöissä annettu oikeusohje ei liene suoraan sovellettavissa SAE 0-3 -tason automaattiajoneuvoihin, joissa ajotehtävän hallinta vaihtelee ajoneuvon järjestelmän ja kuljettajan välillä. Esitöiden kanta kuitenkin osoittaa suunnan, mitä vaikutuksia teknisellä kehityksellä tulevaisuudessa mahdollisesti on vakuutusjärjestelmien kannalta.

Esittämäni perusteella totean, että automaattiajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvien työtapa-  
turmien kustannukset ovat TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen vain rajoitetusti mahdollista saada takaisin liikennevakuutuslaitokselta. Takaisinsaanti ei ole mahdollista automaattiajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta silloin, kun työtapaturma on aiheutunut kyseisen automaattiajoneuvon omistajalle tai kuljettajalle. Tässä tutkimuksessa en arvioi, kuinka paljon määrällisesti tällaisia rajoitussäännöksen piiriin jääviä työtapaturmia voisi tulevaisuudessa syntyä. Oleellista on kuitenkin havaita, että automaattiajoneuvojen käyttöönoton alkuvaiheessa automaattiajoneuvojen kokeilu- ja esittelykäytön yhteydessä automaattiajoneuvoja tullaan käyttämään työtehtävissä, minkä vuoksi automaattiajoneuvon kuljettajalle aiheutuvaa työtapaturmaa voidaan pitää mahdollisena. Automaattiajoneuvojen yleistyttyä niitä todennäköisesti käytetään työtehtävissä tapahtuvan esittelyn lisäksi myös esimerkiksi työmatkoilla. Tällöin TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella on intressi pohtia takaisinsaantivaatimuksen menestymismahdollisuuksia tuotevastuulain nojalla. Lisäksi SAE 3–5 -tasojen automaat-

---

<sup>131</sup> HE 123/2015 vp s. 88. Kursivointi kirjoittajan.

<sup>132</sup> HE 123/2015 vp s. 34.

tiajoneuvojen käyttäminen voi vaikuttaa positiivisesti täyskustannusmaksun takaisinsaantiin liikennevakuutuslaitokselta, mikäli täyskustannusmaksusta tehtäisiin yhä harvemmin vahingonkäräjätuottamuksesta johtuva vähennys. Oletan ajoneuvon automatisoinnin tason noustessa, että ihmiskuljettajalla on ainakin lukumääräisesti vähemmän mahdollisuuksia toimia törkeän huolimattomasti. Mikäli liikennevahingot aiheutuvat yhä vähenemässä määrin kuljettajan törkeästä huolimattomuudesta, sitä useammin TyTAL vakuutuslaitos on oikeutettu saamaan täyskustannusmaksun takaisin liikennevakuutuslaitokselta täysimääräisenä. Tällöin liikennevakuutuslain mukainen myötävaikutusvähennys tehtäisiin entistä harvemmin.

#### **3.3.2.4 Takaisinsaanti tuotevastuulain perusteella**

Kappaleen aluksi selvitän, milloin työtapaturmana pidettävissä liikennevahingoissa myös automaattiajoneuvon valmistajan tuotevastuu voi tulla kysymykseen. Tämän jälkeen tuon esille TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen mahdollisuuden valita takaisinsaannin kohdistamisesta liikennevakuutuslaitoksen ja tuotteen valmistajan välillä. Kappaleen lopuksi tutkin kysymystä, milloin työtapaturma- ja ammattitautilaki mahdollisesti rajoittaa takaisinsaantia tuotevastuulain nojalla.

Uuden työtapaturma- ja ammattitautilain säätämisen yhteydessä tuotevastuulakia muutettiin. Muutoksen seurauksena tuotevastuulaki ei enää rajoita TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeutta työtapaturman johdosta maksettujen korvausten osalta (TVL 13 a §). Lakimuutoksen perusteluissa todetaan, ettei ole mitään erityistä perustetta, miksi esimerkiksi työssä käytetyn viallisen laitteen aiheuttamaan tapaturmaan ei sovellettaisi tuotevastuulakia. Tuotevastuulakiin perustuva takaisinsaanti kohdistaa vahingon taloudelliset kustannukset sen kannettavaksi, joka voi toimillaan vaikuttaa vahingon syntymisen todennäköisyyteen.<sup>133</sup> Tuotevastuuta koskevassa kappaleessa perustelen tarkemmin tuotevastuulain soveltamisen yksityiskohtia automaattiajoneuvojen kohdalla.

Tässä yhteydessä tyydyn toteamaan, että automaattiajoneuvo on tuote ja siten automaattiajoneuvon valmistaja voi tietyin edellytyksin joutua vastuuseen tuotevastuulain nojalla. Tuotevastuulaki soveltuu yksityiskäyttöön tarkoitetun omaisuuden sekä henkilövahinkojen korvaamiseen (TVL 1 §). Tuotevastuulaista korvattavat vahinkolajit ovat lähtökohtaisesti yhtenevät työtapaturma- ja ammattitautilaista korvattavien vahinkojen kanssa. Valmistajan vas-

---

<sup>133</sup> HE 277/2014 vp s. 175 ja 185-186.

tuu on tuottamuksesta riippumaton, mutta vastuun syntymisen edellytyksenä on, että vahinko on johtunut siitä, ettei tuote ollut niin turvallinen kuin oli aihetta odottaa (TVL 3 §).

Edellä takaisinsaantia liikennevakuutuksesta käsittelevässä kappaleessa olen yksilöinyt ne liikennevahingot, milloin TyTAL:n mukaisella vakuutuslaitoksella on erityinen intressi vaatia takaisinsaantia tuotevastuulain nojalla. Näitä vahinkotilanteita käsittelen hetken päästä tarkemmin. Muiden työtapaturmana pidettävien liikennevahinkojen kohdalla vakuutuslaitoksella on vapaus valita, vaaditaanko takaisinsaantia liikennevakuutuksesta vai suoraan tuotteen valmistajalta tuotevastuulain nojalla. Tällaisia vahinkotilanteita ovat edellä esitetyn kappaleen mukaisesti työaikana automaattiajoneuvon matkustajaan, jalankulkijaan ja syyttömän osapuolen kuljettaman ajoneuvon sisällä olleisiin henkilöihin kohdistuvat henkilövahingot, edellyttäen että automaattiajoneuvo on liikennevahingon osapuoli. Tämän lisäksi liikennevahingon tulee olla syy-yhteydessä automaattiajoneuvon turvallisuuspuutteeseen tuotevastuukappaleessa tarkemmin määriteltävin edellytyksin. Oletan TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen pitävän takaisinsaantia liikennevakuutuksesta ensisijaisena vaihtoehtona kaikissa liikennevahingoissa, missä takaisinsaanti on periaatteessa mahdollinen sekä liikennevakuutuslain että tuotevastuulain nojalla. Liikennevakuutukseen kohdistuvan takaisinsaannin etuina on takaisinsaantiprosessin vakiintuneisuus vakuutuslaitosten välillä, minkä lisäksi vakuutuslaitoksen ei tarvitse esittää näyttöä automaattiajoneuvon turvallisuuspuutteista. Tämän johdosta keskityn seuraavaksi niihin tapauksiin, missä takaisinsaanti liikennevakuutuksesta ei ole mahdollista.

Takaisinsaanti liikennevakuutuksesta ei ole mahdollista, mikäli työtapaturma on liikennevahinko ja vahingoittunut on ajoneuvon omistaja tai kuljettaja. Lisäedellytyksenä on, että henkilövahinko tulisi korvattavaksi ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta. Vahinko korvataan ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta silloin kun liikennevahinkoon osallinen toinen ajoneuvo ei ole aiheuttanut vahinkoa tai toista ajoneuvoa ei ole osapuolena. Tällöin TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen vaihtoehdoksi jää takaisinsaanti tuotevastuulain nojalla. Mikäli vakuutuslaitos pystyy näyttämään toteen, että vahinko on seurausta automaattiajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta, takaisinsaantivaatimus oletettavasti menestyy. Tuotteen puutteellista turvallisuutta käsittelen tarkemmin tuotevastuuta koskevassa kappaleessa.

Seuraavaksi tarkastelen työtaturmana pidettävää liikennevahinkoa, jossa automaattiajoneuvon kuljettajan<sup>134</sup> työnantaja on samanaikaisesti automaattiajoneuvon valmistaja, koska tällä voi olla merkitystä takaisinsaantivaatimuksen kannalta. Tällainen asetelma voi olla mahdollinen esimerkiksi esiteltäessä automaattiajoneuvoa liikenteessä seurauksin, että kuljettaja vahingoittuu liikennevahingossa. Vaikuttaisi siltä, että työtaturmalainsäädännön uudistamisen ja tuotevastuulain muuttamisen johdosta vahingon aiheuttaneen tuottamuksen asteen määrittäminen suhteessa tuotevastuulain ankaraan vastuuseen muodostaa uudenlaisen poikkeustilanteen.

Tuotevastuu on ankaraa eli tuottamuksesta riippumatonta vastuuta, jossa vastuun alaa on rajattu eli kvalifioitu puutteellisen turvallisuuden lisäkriteerillä. Tällöin vastuun edellytyksenä ei ole huolimaton toiminta eikä vastuusta voi vapautua osoittamalla huolimattoman toiminnan puuttuvan.<sup>135</sup> TyTAL 270.2 §:n mukaan takautumisoikeutta ei kuitenkaan ole työnantajaan, jonka ottamasta TyTAL:n mukaisesta vakuutuksesta vahinko on korvattu, ellei työnantaja ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai törkeällä tuottamuksella. Vaikuttaisi siltä, että tuotteen vahingoittaessa tuotteen valmistajan omaa työntekijää, työtaturmavakuutus toimisi näissä tilanteissa työnantajana toimivan tuotteen valmistajan tuotevastuuvakuutuksen tavoin. TyTAL 270.2 §:n on työtaturmalainsäädännössä uusi ja sen soveltaminen tuotevastuun kohdalla vaikuttaisi olevan ristiriidassa tuotevastuulakiin tehdyn muutoksen tavoitteen kannalta. Tuotevastuulain muuttamisen nimenomaisena tarkoituksena oli mahdollistaa takautumisvaatimukset tuotevastuulain perusteella: ”[T]akautumisoikeus syntyisi myös *tuotevastuuvakuutukseen*, mikä edellyttää myös tuotevastuulain [...] muuttamista”.<sup>136</sup>

TyTAL esitöiden tasolla tämän poikkeustilanteen pohtiminen on sivuutettu ja esitöiden perustelut vaikuttavat korostavan poikkeustilanteen ristiriitaisuutta. Hallituksen esityksen mukaan työnantajan korvausvastuun perusteena voi olla tuottamus tai isännänvastuu, mutta takautumisoikeus voi syntyä vain työnantajan aiheuttua vahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Esitöiden mukaan 270 §:n 2 momentin rajoitusta on jo jossain määrin sovellettu korvauskäytännössä, mutta käytäntö ei ole ollut täysin yhtenäistä ja vakiintunutta. Momentin tarkoituksena olisi lähinnä saattaa muodostunut korvauskäytäntö lainsäädännön

---

<sup>134</sup> Automaattiajoneuvon kuljettajan ollessa kyseisen ajoneuvon valmistajan työntekijä korvaustilanne poikkeaa esimerkiksi siitä, että automaattiajoneuvo vahingoittaisi suojatietä ylittävää automaattiajoneuvon valmistajan työntekijää, koska jälkimmäisessä tilanteessa TyTAL mahdollistaa takaisinsaantivaatimuksen kohdistamisen liikennevakuutuslaitokseen. Ks. kappale 3.3.2.3 takaisinsaanti liikennevakuutuksesta, jossa toin esille liikennevakuutuslain rajoituksen vahingon kohdistuessa ajoneuvon omistajaan tai kuljettajaan.

<sup>135</sup> HE 119/1989 vp s. 26. Ks. myös Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 10 ja Mononen 2004 s. 151.

<sup>136</sup> HE 277/2014 vp s. 175. Kursivointi kirjoittajan.

tasolle.<sup>137</sup> Tapaturmalainsäädännön uudistustarvetta perusteltiin sillä, että säännösten puutteellisuuden tai väljyyden vuoksi on syntynyt runsaasti korvauskäytäntöä järjestelmän keskeisistä perusasioista, jonka seurauksena lainsäädäntö tulisi saattaa tarkkarajaisemmaksi.<sup>138</sup> Aikaisempaa korvauskäytäntöä tuotevastuuseen perustuvasta takaisinsaantivaatimuksesta ei kuitenkaan oletettavasti ole, koska tuotevastuulakiin perustuva takaisinsaantimahdollisuus ei ole ollut mahdollista 1.1.1994 – 1.1.2016. Vaikuttaisi siltä, että hallituksen esityksessä ei ole huomioitu säännöksen soveltuvuutta tuotevastuulain yhteydessä eikä säännöstä olisi nimenomaisesti tarkoitettu sovellettavan tuotevastuulakiin perustuvan takaisinsaantivaatimuksen yhteydessä. Takaisinsaantia rajoittavan säännöksen soveltaminen ei toteuta tuotevastuulain tavoitetta, jonka mukaan ”aiheuttajan on vastattava vahingoista ja vastuu kohdistettava sille, jolla on mahdollisuus estää vahinkojen syntyminen”.<sup>139</sup> Johtopäätöksenä totean, että TyTAL 270.2 §:n tarkoituksena oli siirtää osittain vakiintunutta korvauskäytäntöä lainsäädännön tasolle, mutta samalla luotiin uusi lakimuutoksen tavoitteiden vastainen poikkeustilanne. Koska takaisinsaantia rajoittavan säännöksen soveltaminen ei ole tuotevastuudirektiivin vastaista, ei TyTAL 270.2 §:n takaisinsaannin rajoitusta tässä yhteydessä voida jättää soveltamatta. Esitetystä tilanteesta TyTAL:n mukaisen vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden toteutumiseksi vakuutuslaitoksen tulisi näyttää vahingon aiheutuneen tuotteen puutteellisesta turvallisuudesta sekä automaattiajoneuvon valmistajan (eli työnantajan) törkeästä tuottamuksesta tai tahallisuudesta. Tällaisen tuottamuksen asteen toteennäyttäminen automaattiajoneuvojen mahdollisten turvallisuuspuutteiden kohdalla on oletettavasti vakuutuslaitokselle erittäin haasteellista.

#### *3.4 Johtopäätökset vakuutuksellisesta korvaamisesta*

Molemmissa vakuutusjärjestelmissä liikennevahingon korvaamisen pääsääntönä on vahinkojen korvaaminen tuottamuksesta riippumatta eli automaattiajoneuvojen käyttäminen ei ole vakuutusjärjestelmien kannalta ongelma. Mikäli SAE 3–5 -tason automaattiajoneuvoja saisi käyttää tieliikenteessä, liikennevakuutuslakia sovellettaessa voisi syntyä epävarmuutta tehdessä valintaa siitä, millä vastuuperusteella vahingot korvataan tietystä liikennevakuutuksesta. Yksi vastuuperusteista on vahingon aiheutuminen tuottamuksella.

---

<sup>137</sup> HE 277/2014 vp s. 175.

<sup>138</sup> HE 277/2014 vp s. 11.

<sup>139</sup> HE 119/1989 vp s. 9.



Liikennevahingossa vahingonkärsijä voi valita, vaatiiko hän vahingot korvattavaksi liikennevakuutuksesta vai tuotevastuulain nojalla. Liikennevakuutuslain sekä työtaturma- ja ammattitautilain korvausjärjestelmistä korvataan laajalti liikennevahingoista aiheutuvat vahingot, vaikka kumpikaan korvausjärjestelmä ei mahdollista vähäisten henkilövahinkojen korvaamista. Vähäisten henkilövahinkojen tai ajoneuvon arvonalennuksen korvauskelvottomuus taikka liikennevakuutuksesta korvattavien omaisuusvahinkojen viiden miljoonan euron korvauskatto voivat antaa vahingonkärsijälle syyn esittää vaatimuksia automaattiajoneuvon valmistajaa kohtaan tuotevastuulain nojalla.

Pääsäännön mukaan TyTAL:n mukainen vakuutuslaitos on oikeutettu saamaan maksamansa korvaukset takaisin liikennevahingosta vastaavan ajoneuvon liikennevahingosta. Voimassa olevan lain mukaan nämä kustannukset jäävät liikennevakuutuslaitoksen taloudelliseksi rasitteeksi, ellei liikennevakuutuslaitos voi kohdistaa takaisinsaantivaatimusta vahingon aiheuttajaan. Poikkeuksena on kuitenkin työtaturmana pidettävä liikennevahinko, joka on aiheutunut ajoneuvon omistajalle tai kuljettajalle, ja vahinkoa ei korvata jonkun toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Tällöin tapaturmavakuutuslaitoksella mahdollisuudeksi voi jäädä tuotevastuulakiin perustuvan vahingonkorvausvaatimuksen esittäminen automaattiajoneuvon valmistajaa kohtaan.

Vakuutuslaitosten oikeudet esittää maksamiensa korvauksien perusteella takaisinsaantivaatimuksia ovat erilaisia, erityisesti tuotevastuulain osalta. Tuotevastuuta koskeva merkittävä takaisinsaantioikeutta rajoittava seikka on, että tuotevastuulain nojalla korvataan vain yksityiseen käyttöön tarkoitettulle omaisuudelle aiheutunut vahinko. Niin kauan kuin liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta ja siihen liittyvää tuotevastuulain muutosta ei ole saatettu laakeina voimaan, vakuutuslaitosten maksamien korvausten takaisinsaantioikeus liikenteessä aiheutuneista tuotevahingoista on erilainen riippuen siitä, onko vakuutuslaitos korvannut vahingon liikennevakuutuslain vai tapaturmavakuutuslain perusteella. Mikäli liikennevakuutuslain uudistus etenee hallituksen esityksen mukaisesti, automaattiajoneuvojen teknisistä vioista ja puutteista aiheutuvat liikennevahingot eivät todennäköisesti tulevaisuudessa jää vakuutusjärjestelmien rasitteeksi, koska vakuutuslaitokset voivat esittää tuotevastuulakiin perustuvan takaisinsaantivaatimuksen automaattiajoneuvojen valmistajaa kohtaan.

Työtaturmalainsäädännön uudistuksen yhteydessä selkeytettiin korvausjärjestelmää monilta osin, mutta samalla luotiin takaisinsaantia tuotevastuulain nojalla rajoittava poikkeus.

Poikkeus voi ajankohtaistua, mikäli automaattiajoneuvon valmistaja on samalla työtapaturmassa loukkaantuneen kuljettajan työnantaja.

Lisäksi molempien korvausjärjestelmien kohdalla päädyin lopputulokseen, että vakuutuslaitoksilla on mahdollisuus esittää takaisinsaantivaatimus liikennevahingon aiheuttanutta luonnollista henkilöä kohtaan vain silloin, kun liikennevahinko on aiheutettu törkeän tuottamuksellisesti tai tahallisesti. Törkeä tuottamus on myös molemmissa korvausjärjestelmissä peruste alentaa tai evätä korvauksia.

#### **4 AUTOMAATTIAJONEUVON KULJETTAJAN TUOTTAMUS LIIKENNEVAHINGOISSA**

##### *4.1 Aluksi*

Automaattiajoneuvon kuljettajan tuottamuksellinen vahingon aiheuttaminen tieliikenteessä on tutkimuskohteena erittäin laaja, koska tutkimuskohde sisältää kysymyksenasettelut mitä on tuottamus vahingonkorvausoikeudessa, mitä on huolellisuus tieliikenteessä ja mikä on liikennesääntöjen sisältö. Kappaleessa pyrin pitämään aiheen käsittelyn käytännönläheisenä ja konkreettisesta liikennetilanteesta esimerkiksi olen valinnut risteysajon. Risteysajo on tyyppillinen esimerkki arkisesta liikennetilanteesta, jossa tienkäyttäjiä koskevat käyttäytymisvelvoitteet ovat hyvin yksityiskohtaisia ja risteysajon yhteydessä on huomioitava usein eri tienkäyttäjäryhmien samanaikainen toiminta.

Kappaleen aluksi selvitän, milloin kuljettajan tuottamuksella on merkitystä tutkielmani kannalta ja teen katsauksen vahingonkorvausoikeudellisen tuottamuksen määrittämiseen ja arviointiin tieliikenteessä. Kappaleen loppupuolella selvitän, mitä merkitystä vahingon aiheuttamisessa törkeällä tuottamuksella on tutkielmani kannalta, kuinka tuottamuksen kvalifioitua astetta – törkeää tuottamusta – arvioidaan oikeuskirjallisuuden ja oikeuskäytännön perusteella ja mitä vaikutuksia törkeän tuottamuksen arvioinnilla on automaattiajoneuvojen kuljettajien korvausvastuuseen. Vahingonkorvausoikeudessa on esitetty tuottamuksen aste-eroja olevan neljä: lievä tuottamus, normaali tuottamus, törkeä tuottamus ja tahallisuus.<sup>140</sup> Kappaleen pääpainona on selvittää: milloin automaattiajoneuvon kuljettajan voidaan katsoa ylipäänsä menetelleen tuottamukselliseksi ja milloin tämän tuottamuksen voi katsoa olevan törkeää.

---

<sup>140</sup> Ks. esim. Hemmo 1996 s. 101

## 4.2 Tuottamuksellinen vahingon aiheuttaminen tieliikenteessä

Tutkielmani kannalta vahingon aiheuttaminen tai sen syntymiseen myötävaikuttaminen tuottamuksella voi tulla arvioitavaksi korvausta vähentävänä seikkana liikennevakuutuslaissa, tuottamus voi ratkaista kenen liikennevakuutuksesta vahinko korvataan ja tuottamus voi vähentää tuotevastuulain mukaan maksettavia korvauksia. Sidottuani tuottamuksen määrittämisen tarpeen tutkielmani asiayhteyteen, tutkin vahingonkorvausoikeudellisen huolimattomuuden tai tuottamuksen sisältöä ja sen arviointia hyödyntämällä vahingonkorvauslain esitöitä, oikeuskirjallisuutta ja eurooppalaisia vahingonkorvausperiaatteita.

Liikennevakuutuslain mukaan omaisuusvahingosta suoritettava korvausta voidaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen perusteella kohtuuden mukaan alentaa tai se evätä ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet (LVL 7.2 § ja ELVL 47.3 §). Myötävaikutusvähennyksen tekeminen omaisuusvahingoissa on mahdollista kaikenasteisen *tuottamuksen* tilanteissa.<sup>141</sup>

Liikennevakuutuksesta maksettavan omaisuusvahingon korvauksen määrän lisäksi tuottamus vaikuttaa siihen, minkä ajoneuvon liikennevakuutuksesta vahingot korvataan. Milloin moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko on kohdistunut toiseen moottoriajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan ajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen, ei vahinkoa korvata ensiksi mainitun ajoneuvon vakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut sen omistajan, kuljettajan tai matkustajan *tuottamuksesta* taikka siitä, että ajoneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen tahi että ajoneuvo oli puutteellisessa kunnossa (LVL 8.1 § ja ELVL 33 §).<sup>142</sup>

Tuotevastuudirektiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaan valmistajan vastuuta voidaan kaikki olosuhteet huomioon ottaen sovitella tai se voidaan poistaa kokonaan, jos vahingon on aiheuttanut sekä tuotteen puutteellinen turvallisuus että vahinkoa kärsineen *tuottamus*. Tuotevastuulaissa tuottamuksellinen myötävaikuttaminen vahingon syntymiseen katsotaan olevan osa korvauksen määrän arviointia, koska tuotevastuulain mukainen korvaus määrätään noudatta-

---

<sup>141</sup> Eskuri et al. 2012 s. 131.

<sup>142</sup> Tutkimuksessa olen kuitenkin esittänyt kappaleessa 3.2.1 liikennevahinkolain soveltamisala ja vahinkojen korvaamisen edellytykset, että valinta vahingon korvaavan liikennevakuutuksen osalta voitaisiin automaattiajoneuvojen kohdalla tehdä myös ilman tuottamusharkintaa.

en vahingonkorvauslakia (TVL 8 §) ja VahL 6:1:n nojalla korvausta voidaan sovitella vahingonkärsijän myötävaikutettua vahinkoon.<sup>143</sup>

Vahingonkorvauslain esitöissä on todettu tuottamuksen käsitteen sisällön täsmentämisen jäävän oikeuskäytännön ja oikeustieteen välisen vuorovaikutuksen kehitettäväksi. Vahingonkorvausvastuu voi seurata niin positiivisesta toimenpiteestä kuin oikeudellisen velvollisuuden laiminlyönnistä.<sup>144</sup> Vahingonkorvauslain esitöiden laatimisen kanssa samoihin aikoihin *Saxén* esitti tuottamuksen (culpa) merkitsevän, että vahingosta vastaavan olisi tullut menetellä toisin kuin on toiminut.<sup>145</sup> Hänen mukaan yleisesti tuottamus on normin vastaista toimintaa ja käyttäytymisnormeja asetetaan esimerkiksi laissa ja asetuksissa.<sup>146</sup> Normin sisältäessä vain yleisen huolellisuusstandardin, ratkaisua tehdessään tuomioistuimen tulisi tuoda ilmi, missä suhteessa normia on rikottu.<sup>147</sup>

*Hemmon* mukaan tuottamusoppien lähtökohtana on vahingonkorvausuhan sanktioima velvollisuus toimia normista konstruoitua huolellisuusvaatimusta noudattaen tai normin puuttessa perusteetonta riskinottoa välttämällä. Tuottamus on käsillä silloin kun vahingonkorvausuhan sanktioima velvollisuus toimia tiettyjä vaatimuksia noudattaen on laiminlyöty ilman hyväksyttävää syytä.<sup>148</sup> Klassisesta näkökulmasta vahingonaiheuttajan huolellisuutta on arvioitu roomalaisoikeudellisesta *bonus paterni familias* -standardia eli huolellisen henkilön mittapuulla, mutta modernimpana mittapuuna pidetään tekohetken mukaisen henkilöluokan mittapuuta (esimerkiksi polkupyöräilijät), johon henkilö kuului.<sup>149</sup> Hemmo esittääkin, että tuottamukseen riittää kahden edellytyksen täytyminen: Toiminta poikkeaa tekohetken tietämyksen mukaan huolellisesta toiminnasta ja etukäteen arvioiden poikkeamiseen on liittynyt vahingonvaara.<sup>150</sup> Hemmon mukaan tuottamusarvioinnille on ensisijaisesti löydettävä normiperuste oikeuslähdeopin keinoin lakia, esitöitä ja muuta normatiivista materiaalia hyödyntäen. Mikäli oikeuslähteet eivät johda riittävään selkeään käyttäytymisnormiin, toimintaa on arvioitava riskiperusteisesti. Riskiarviointi tapahtuu reaalisen argumentaation tasolla, jolloin

---

<sup>143</sup> Ks. HE 119/1989 vp s. 11 ja Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 238.

<sup>144</sup> HE 187/1975 vp s. 12–13.

<sup>145</sup> *Saxén* 1975 s. 8.

<sup>146</sup> *Saxén* 1975 s. 15.

<sup>147</sup> *Saxén* 1975 s. 16.

<sup>148</sup> Hemmo 1996 s. 86.

<sup>149</sup> Hemmo 1996 s. 87–88. Esitettyjen lisäksi oikeuskirjallisuudessa on tuotu esille myös muunlaisia mittapuita. Vastaavasti Hemmo 2005 s. 35, jossa hän toteaa, että usein huolellisuusvaatimusta ei voida mitoittaa suuren yleisön mukaan, jolloin arvioinnissa on keskityttävä rajoitetumman henkilöryhmältä, kuten polkupyöräilijöiltä, edellytettävän käyttäytymisen määrittämiseen.

<sup>150</sup> Hemmo 1996 s. 89.

kysytään, mitä vahinkoriskejä tekoon liittyi ja kuinka perustelua riskien ottaminen oli.<sup>151</sup> Vahingonkorvausoikeudellista tuottamusta arvioidaan vertaamalla objektiivisesti muodostettua käyttäytymisvaatimusta tai riskiarvioita tapahtuneeseen.<sup>152</sup>

Tuottamuksen sisältöä on määritetty myös eurooppalaisten vahingonkorvausperiaatteiden kokoelmassa (Principles of European Tort Law). Erityisesti periaatteiden sisältämää määritelmää toiminnalta vaadittavan huolellisuuden tasosta on luonnehdittu monipuoliseksi.<sup>153</sup> Eurooppalaisten vahingonkorvausperiaatteiden 4:102 artiklan 1 kohdan mukaan toiminnalta vaadittava huolellisuustaso voidaan määrittää huolellisen henkilön käytökseksi tietyissä olosuhteissa, jolloin vaadittavan käytöksen taso on riippuvainen suojatun intressin luonteesta ja arvosta, toiminnan sisältämistä vaaroista, toimijalta odotetusta ammattitaidosta, vahingon ennakoitavuudesta ja muiden toimintavaihtoehtojen olemassaolosta ja niiden kustannuksista.<sup>154</sup>

Tuottamusta vahingonkorvausoikeudessa tutkinut *Hahto* esittää, että tuottamus määritetään ensisijaisesti normiperusteisena ja normin puuttuessa riskiperusteisena. Hänen mukaan yleistä on kuitenkin eräänlaisen välimuodon käyttäminen. Normin monitulkintaisuus tai sen sisältämää harkintaa on arvioitava asianomaisen lain ja alan periaatteiden kautta.<sup>155</sup> Riskiperusteisessa tuottamuksessa arvioidaan, voiko menettelystä ennakoida aiheutuvan vahinkoriskiä, jolloin ennakoitavuus arvioidaan sen mukaan, mitä vahingon aiheuttajan asemassa olevan olisi pitänyt tietää ja ottaa huomioon.<sup>156</sup> Toisten ihmisten turvallisuuteen tulee suhtautua vakavasti, joten vähäinenkin todennäköisyys vahingosta riittää lievää suurempien henkilövahinkojen kohdalla.<sup>157</sup> Riskin ottaminen on yleensä tuottamuksellista jos vahinko olisi ollut kohtuudella vältettävissä valitsemalla vaihtoehtoinen menettelytapa tai ryhtymällä turvatoimiin. Jos odotettavat hyödyt eivät ylitä riskin suuruutta ja todennäköisyyttä eikä vahinkoa voida järkevin kustannuksin torjua, menettelystä tulisi pidättäytyä.<sup>158</sup> Normin tulkinnanvarai-

---

<sup>151</sup> Hemmo 1996 s. 93-95. Vastaavasti Hemmo 2005 s. 27-33, jossa lisäksi tuodaan aikaisempaa selkeämmin esille normiperusteisen arviointitavan ensisijaisuus.

<sup>152</sup> Hemmo 1996 s. 96. Vastaavasti Ståhlberg – Karhu 2013 s. 101-102.

<sup>153</sup> Hemmo 2005 s. 27.

<sup>154</sup> Art. 4:102. Required standard of conduct. (1) The required standard of conduct is that of the reasonable person in the circumstances, and depends, in particular, on the nature and value of the protected interest involved, the dangerousness of the activity, the expertise to be expected of a person carrying it on, the foreseeability of the damage, the relationship of proximity or special reliance between those involved, as well as the availability and the costs of precautionary or alternative methods (PETL 2005 s. 5).

<sup>155</sup> Hahto 2008 s. 70-71.

<sup>156</sup> Hahto 2008 s. 78.

<sup>157</sup> Hahto 2008 s. 81.

<sup>158</sup> Hahto 2008 s. 82.

suus tai sen sisältämä harkinnanvaraisuus voi johtaa siihen, etteivät normi- ja riskiperusteinen arviointitapa tosiasiallisesti eroa selkeästi toisistaan.<sup>159</sup>

Uusimmissa vahingonkorvausoikeuden kokonaisesityksissä tuottamuksen käsitteen on katsottu sisältävän ajatuksen, että henkilön on harkittava toimintansa seurauksia ja huomioitava muiden asema ja turvallisuus. Mikäli vahinko syntyy, on kysyttävä, olisiko henkilön tullut toimia toisin. Tällöin on myös huomioitava henkilön mahdollinen velvollisuus toimia ja tämän velvollisuuden laiminlyönti. Tuottamusta voi luonnehtia moitittavaksi riskinotoksi, jolloin tuottamuskynnys ylittyy sitä helpommin, mitä arvokkaammasta oikeushyvästä on kyse. Huolellisuusvelvollisuuden sisältö arvioidaan sen mukaan, mitä henkilön katsottiin teon hetkellä tietäneen ja mitä hänen olisi pitänyt tietää vallitsevista olosuhteista.<sup>160</sup>

Tieliikenteessä vahingon tuottamuksellista aiheuttamista arvioidaan ensisijaisesti tieliikennelain ja sen nojalla annettujen tarkempien määräysten sekä erityisesti lain sisältämien liikennesääntöjen asettamien käyttäytymisvelvoitteiden kautta. Tieliikennettä koskien *Saxén* on todennut liikennesääntöjen tarkoituksena olevan kaikkien suojeleminen, jolloin yksittäisten intressien suojeleminen pidetään itsestäänselvyytenä.<sup>161</sup> TLL 3.1 §:ssä asetetaan kaikille tienkäyttäjille yleinen velvollisuus noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Momentin jälkimmäistä osaa voi kutsua tienkäyttäjien yleiseksi huolellisuusvelvollisuudeksi, jota sovelletaan lähinnä silloin kun TLL:n 2 luvun liikennesäännöistä ei ole muotoiltavissa tarkempaa käyttäytymisnormia.

*Tolvanen* on esittänyt oikeustapausvertailuun perustuen, että tienkäyttäjältä vaadittava huolellisuusarvio on sidottu konkreettiseen liikennetilanteeseen, jolloin huolellisuusvelvollisuuden sisältöön vaikuttaa se, kuinka muut tienkäyttäjät toimivat.<sup>162</sup> Tieliikenteessä huolellisuusvelvollisuuden taso määritetään suhteessa samaan tiellääikkujen henkilöryhmään eli

---

<sup>159</sup> Hahto 2008 s. 84.

<sup>160</sup> Ståhlberg – Karhu 2013 s. 85.

<sup>161</sup> Saxén 1975 s. 24.

<sup>162</sup> Tolvanen 1996 s. 155. Todettakoon, että Tolvasen tutkimuksen kohteena on huolellisuus tieliikenteessä rikosoikeuden kannalta, joten kaikki tutkimuksessa esitetyt havainnot eivät ole suoraan sovellettavissa vahingonkorvausoikeudellisessa tuottamusharkinnassa. Huomattakoon kuitenkin, että oikeuskirjallisuudessa vahingonkorvausoikeudellisen tuottamusstandardin on katsottu olevan korkeampi eli tuottamusvastuuta olisi vaikeampi välttää (*Saxén* 1975 s. 39) tai että tuottamus täytyisi useammin vahingonkorvausoikeudessa kuin rikosoikeudessa (*Hahto* 2008 s. 67).

autonkuljettajaa verrataan toisten kuljettajien käyttäytymiseen.<sup>163</sup> Tolvasen havaintojen mukaan on painotettu, että ajoneuvon kuljettajien huolellisuusvelvollisuuden taso olisi esimerkiksi polkupyöräilijöitä korkeampi, mutta hänen tutkimuksessa oikeuskäytännöstä ei löytynyt tukea näkemykselle. Sen sijaan oikeuskäytännössä liikennesääntöjen tuntemusta ja noudattamista on edellytetty kaikilta ikänsä puolesta rikosoikeudellisesti vastuunalaisilta henkilöiltä.<sup>164</sup>

Tuodakseni käytännönläheisen näkökulman automaattiajoneuvon kuljettajan tuottamuksella tai törkeällä tuottamuksella aiheuttaman liikennevahingon käsittelyyn, olen valinnut tarkemman tutkimuksen kohteeksi risteysajoa koskevan liikennetilanteen. Risteysajo sisältää useita tienkäyttäjryhmiä ja on tarkasti säädelty, arkinen liikennetilanne.

Risteystä lähestyessään kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta ja hänen on väistettävä samanaikaisesti oikealta lähestyvää ajoneuvoa (TLL 14.1 §). Objektiiivisesta näkökulmasta tarkasteltuna väistämismääräysten noudattaminen on hyvin yksinkertaista todeta: ajoneuvot törmäsivät risteyksessä yhteen tai eivät. *Tolvasen* mukaan väistämissääntö on samanaikaisesti myös näyttösääntö, jolloin vahingon aiheuduttua väistämismääräysten oletetaan aiheuttaneen vahingon tuottamuksella, ellei muuta näytetä.<sup>165</sup> On kuitenkin huomioitava, että risteysajossa asetettava erityinen varovaisuusvaatimus koskee kaikkia risteystä lähestyviä ajoneuvoja, ei pelkästään väistämismääräyksiä.

Väistämismääräyksen ja erityisen varovaisuusvelvollisuuden lisäksi liikennesääntöjen tai liikennemerkkien mukaan väistämismääräyksen kuljettajan on hyvissä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä selvästi osoitettava, että hän aikoo noudattaa väistämismääräyksiä. Hän saa jatkaa matkaa vain, jos hän muiden ajoneuvojen sijainti, etäisyys ja nopeus huomioon ottaen ei aiheuta vaaraa eikä estettä (TLL 15.1 §). Väistämismääräyksen noudattamisen osoittaminen pysähtymällä on yksinkertaista todeta: ajoneuvo on joko pysähtynyt tai ei. Sen sijaan kuljettajalle asetettu velvoite hyvissä ajoin vähentää nopeutta osoittaakseen väistämismääräyksen noudattamisen on käyttäytymismääräyksenä tulkinnanvaraisempi. Vaikuttaisi kuitenkin riidattomalta, että nopeuden vähentämistä koskeva velvoite laajentaa tuottamusarvioinnin ajallista ulottuvuutta liikennevahingon aiheutumisen hetkestä myös vahinkoa edeltävään aikaan, koska kuljettajan on vähennettävä nopeutta jo ennen riste-

---

<sup>163</sup> Tolvanen 1996 s. 156–157. Vastaavasti esimerkiksi Ståhlberg – Karhu 2013 s. 104, jossa esitetään, että tuottamusarviointi tulisi tehdä samassa ympäristössä samalla tavalla.

<sup>164</sup> Tolvanen 1996 s. 157.

<sup>165</sup> Tolvanen 1996 s. 149.

ystä. Koska väistämismääräysten noudattamisen osoittamista arvioidaan vahingonkorvausoikeudellisessa tuottamusarvioinnissa objektiivisesti, kuljettajan oma subjektiivinen näkemys käyttäytymismääräysten noudattamisesta ei riitä.

TLL 23 § koskee tilannenopeutta. Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus sekä liikenneolosuhteet. Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvonsa hallinnan. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. Pykälää sovellettaessa on huomioitava, että ajonopeuden sovittaminen koskee kaikkien ajoneuvojen kuljettajia, myös niitä jotka saapuvat risteykseen etuajo-oikeutetusta suunnasta.

Vahingonkorvausoikeudellisen tuottamusarvioinnin objektiivinen näkökulma kohtaa kuitenkin haasteen, mikäli tilannenopeutta (TLL 23 §) arvioidaan yhdessä väistämismääräysten noudattamisen osoittamisen (TLL 15.1 §:n) kanssa. Kuljettajan on objektiivisesti tarkasteltuna osoitettava väistämismääräysten noudattaminen, mutta noudattamisen osoittamisen kohderyhmänä ovat muut tienkäyttäjät. Risteysajossa muiden ajoneuvojen kuljettajat voivat kuitenkin turvautua vain omaan subjektiiviseen arvioon siitä, onko toinen osoittanut noudattavansa väistämismääräisyyttä. Mikäli toisen ajoneuvon kuljettaja ei subjektiivisesti näkökulmastaan arvioiden ole vakuuttunut väistämismääräyksen kuljettajan aikeista väistää, voi hänelle syntyä TLL 23 §:n tilannenopeutta koskevan liikennesäännön kautta velvollisuus tarvittaessa jopa pysähtyä. Objektiivisesti näkökulmasta on kuitenkin vaikea perustella, milloin väistämismääräinen kuljettaja ei ole osoittanut noudattavansa väistämismääräisyyttä, jolloin olisi toisen kuljettajan kannalta ennalta arvattavaa, ettei väistämismääräinen kuljettaja sittenkään väistä.<sup>166</sup>

Risteysalueella väistämismääräisyys voi olla osoitettu kärkikolmiolla, pakollista pysähtymistä osoittavalla STOP -merkillä tai liikennevaloin. Mikäli risteys on liikennevaloin ohjattu, punainen valo osoittaa, ettei pääopastinta tai pysäytysviivaa saa sivuuttaa ja vihreä valo puolestaan sallii pääopastimen tai pysäytysviivan sivuuttamisen (tieliikenneasetus 22.1 §:n 1 ja 2 kohdat). Liikennevaloista huolimatta kuljettajat ovat velvollisia noudattamaan liikennesääntöjä ja esimerkiksi sopivaa tilannenopeutta, joskin liikennevalot tekevät risteysajosta merkit-

---

<sup>166</sup> Saxén 1975 s. 13 tuodaan esille, että kuljettaja saa lähtökohtaisesti luottaa siihen, että muut tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä. Kuitenkin toisen tienkäyttäjän poikkeuksellinen tai epätavallinen käytös voi tarjota vahinkoriskin olemassaoloa, jolloin kuljettajalta vaadittava huolellisuusvaatimus voi kasvaa.



tävästi ennakoitavampaa.<sup>167</sup>

Risteysalueen suojatiesäntö ovat osittain päällekkäinen tilannenopeutta koskevan säännön kanssa. Suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille (TLL 32 §). Lisäksi kuljettajan on erityisesti varottava lapsia, vanhuksia, vammaisia ja muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä (TLL 30 §).<sup>168</sup>

Esitetyn perusteella havaitaan, että tieliikennelain tyyppitilanteissa vahingon aiheuttaminen tuottamuksella voidaan ratkaista normiperusteisesti. Tieliikennelaki, liikennesäännöt ja tieliikennelain nojalla annetut asetukset ja määräykset määrittävät erittäin tarkasti tienkäyttäjiltä odotettavan huolellisuusvelvollisuuden sisällön. Vahingonkorvausoikeudellisen tuottamuksen presumptio väistämismääräyksen laiminlyönnistä lienee risteysalueen liikennevahinkojen tyyppitilanteissa hyväksyttävissä, mikäli olosuhteista ja tilanteesta kokonaisharkinnan perusteella ei muuta ilmene. Risteysalueella tapahtuvissa liikennevahingoissa myös etuajouoikeutettu kuljettaja voi kuitenkin tietyissä tapauksissa myötävaikuttaa vahingon syntymiseen, jolloin liikennevahingon molempien osapuolten voidaan katsoa aiheuttaneen vahingon tuottamuksella. Nämä tilanteet lienevät kuitenkin suhteellisen harvinaisia. Edellä tieliikennelainsäädäntöä koskevassa kappaleessa esitin, että SAE 2 -tason automaattiajoneuvojen käyttäminen on sallittua kaikissa liikennetilanteissa, mutta voimassa olevan oikeuden mukaan automaattiajoneuvon kuljettaja tienkäyttäjänä katsotaan kaikissa tilanteissa velvolliseksi noudattamaan liikennesääntöjä. Esitetystä seuraa, että SAE 0–2 -tasoilla automaattiajoneuvon kuljettajan toiminnan huolellisuuden arvioinnin mittapuuna on perinteisten ajoneuvojen kuljettajien ryhmä – eikä automaattiajoneuvoa sen teknisen suorituskyvyn osalta arvioida tuottamuksen näkökulmasta mitenkään eri tavalla. SAE 2 -tason automaattiajojärjestelmän tehdessä ohjausvirheen, kuljettajalta edellytetään virheen korjaamista. Mikäli järjestelmän ohjausvirheestä aiheutuva vahinko on tapahtunut niin yllättäen, ettei kuljettajalla katsota olleen tilaisuutta reagoida virheeseen tai ohjauslaitteen vian vuoksi kuljettajan on mahdotonta

---

<sup>167</sup> Ks. kappale 3.2.1 liikennevakuutuslain soveltamisala ja vahinkojen korvaamisen edellytykset sekä kappaleessa viitattu ratkaisu KKO 1972-II-37, jossa risteysalueella liikennevalot näyttivät molemmille kuljettajille vihreää valoa. Vahinkoa ei katsottu aiheutuneen tuottamuksellisesti, vaikka ajoneuvot törmäsivät risteysalueella.

<sup>168</sup> KKO 1989:90 ratkaisussa kuljettaja oli talvella pimeään aikaan valaistulla jäisellä risteysalueella törmännyt ilman heijastinta kadulle juosseeseen lapseen. Kadulla ei ollut suojatietä. Kuljettajan nopeudeksi ennen jarrutusta arvioitiin noin 30 kilometriä tunnissa. Vaikka kuljettaja ei saanut pysäytettyä ajoneuvoa riittävän ajoissa, hänen ei katsottu laiminlyöneen sopivan tilannenopeuden käyttämistä, koska tilanne oli hänelle ennalta arvaamaton.

korjata virhettä, presumptio tuottamuksellisesta vahingon aiheuttamisesta todennäköisesti kumoutuu.

Ajoneuvon kuljettajien käyttäytymisvelvoitteet muodostuvat hyvin tarkasti tieliikenteen normiston pohjalta. SAE 3–5 -tasojen luokituksen kautta muotoiltu kuljettajan käyttäytymisvelvoitteen määritelmä on ristiriidassa voimassa olevan lain mukaisten tienkäyttäjille asetettävien velvoitteiden kanssa. Mikäli luokituksen määritelmien mukaisia automaattiajoneuvoja ei sallita tieliikenteessä käytettävän, ei kuljettajien tuottamusta ole mielekästä arvioida riskiperusteisesti – ainakaan voimassa olevan oikeuden kannalta. Mikäli niiden käyttäminen tieliikenteessä kuitenkin sallittaisiin, SAE 5 -tason automaattiajoneuvojen kuljettajaa koskeva kysymys tuottamuksellisesta vahingon aiheuttamisesta lienee helpoin ratkaista. SAE 5 -tasolla automaattiajoneuvoissa ei välttämättä ole ollenkaan ajoneuvon hallintalaitteita eli kyydissä olevalla ei välttämättä ole edes mahdollisuutta vaikuttaa automaattiajoneuvon kulkuun. Mikäli ajoneuvossa olisi hallintalaitteet, määritelmän mukaan ihmisen ei kuitenkaan edellytetä niitä käyttävän.

Saksan liikennetutkimusinstituutin raportissa esitetyn päätelmän perusteella SAE 3 ja sitä korkeamman automatisoinnin tasoilla ihmisen ja erityisesti kuljettajan mahdollisuudet tuottamuksellisesti aiheuttaa vahinko olisivat kyseenalaiset. Raportin mukaan SAE 3 -tason määritelmän mukaan kuljettajalla ei olisi velvollisuutta seurata jatkuvasti liikennettä, jolloin kuljettaja ei todennäköisesti olisi kykenevä ottamaan välittömästi kontrollia ajotehtävästä. Tästä seuraa, että kuljettajan paikalla olevan ihmisen tietoisuus liikenneympäristöstä voisi kadota, jolloin hänen kyky arvioida ajoneuvon ohjausjärjestelmän toimintaa voisi kadota. Tällöin kuljettajan tahto ei enää liittyisi tiettyyn liikennetilanteeseen. Mikäli kuljettajan paikalla istuva ihminen ei laiminlöisi järjestelmän pyyntöä ottaa kontrolli ajotehtävästä vastaan, hänen kohdalla ei voitaisi puhua tahallisuudesta tai huolimattomasta teosta tai laiminlyönnistä, joka olisi syynä vahinkoon.<sup>169</sup>

On kuitenkin todettava, että tieliikenteessä kuitenkin syntyy myös tilanteita, milloin sopivaa käyttäytymisnormia ei voida johtaa liikennesäännöistä. Tällöin on arvioitava, onko kuljettaja laiminlyönyt olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamisen vahingon välttämiseksi (TLL 3.1 §). Hallituksen esityksen mukaan pykälän tarkoituksena on ilmentää periaatetta, jonka mukaan vahingon ja vaaran aiheuttaminen liikenteessä on kiellet-

---

<sup>169</sup> Artz et al. 2013 s. 16.

tyä. Periaatetta ilmentävä säännös on tarpeen, koska liikennesäännöin ei ole mahdollista säännellä kaikkia mahdollisia liikennetilanteita.<sup>170</sup> Pykälään liittyen oikeuskirjallisuudessa on esitetty pohdinta, ettei kaikkea *kielletyn riskin* sisältävää liikennekäyttäytymistä voitaisi määrittää liikennesäännöissä.<sup>171</sup> Virallislähteet ja oikeuskirjallisuus jättävät kuitenkin pykälän sisällöltään erittäin tulkinnanvaraiseksi, eikä korkeimman oikeuden ratkaisukäytäntö tarjoa juurikaan lisäperusteita pykälän tulkitsemiseksi. Tienkäyttäjien yleisen huolellisuusvelvollisuuden ilmentämä käyttäytymissääntö lienee esimerkki *Hahdon* esittämästä tuottamusarvios- ta, jossa normi- ja riskiperusteinen arviointi yhdistyvät. Kuljettajalle asetettavan huolelli- suusvelvollisuuden tulkinnanvaraisuudesta huolimatta seuraavassa korkeimman oikeuden ratkaisussa kuvatussa tapauksessa SAE 2 -tason automaattiajoneuvon kuljettajan katsottaisiin aiheuttaneen vahingon huolimattomuudella.

KKO 1993:41 ratkaisussa A:n kuljettama auto törmäsi edessä ajaneen auton perään, joka oli pysähty- nyt vasemmalle kääntymistä varten suuntamerkki päällä tien keskiviivan oikealle puolelle. Korkein oikeus ratkaisi, ettei A ollut rikkonut tilanteessa liikennesääntöjä, mutta oli hetkellisesti laiminlyönyt seurata muuta liikennettä. Korkeimman oikeuden mukaan A oli jättänyt noudattamatta olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamisen vahingon välttämiseksi ja siten syyllisty- neen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, kuolemantuottamukseen ja ruumiinvamman tuottamuk- seen.

#### 4.3 Vahingon aiheuttaminen törkeällä tuottamuksella tieliikenteessä

Edellisissä kappaleissa loin yleiskatsauksen vahingonkorvusoikeudellisen tuottamuksen si- sältöön ja arviointiperusteisiin sekä tarkastelin ajoneuvon kuljettajilta odotettavan vahingon- korvusoikeudellisen huolellisuusvelvollisuuden normiperustaa risteysalueella. Tässä kappaleessa luon katsauksen vahingonkorvusoikeudellisen törkeän tuottamuksen määrittämiseen. Törkeän tuottamuksen teoreettisen käsittelyn jälkeen arvioin risteysalueella tapahtuvien lii- kennevahinkojen tuottamuksellisen aiheuttamisen törkeyden määrittelyä automaattiajoneu- voin kuljettajien kannalta.

Liikennevakuutuslain mukaan, jos joku on *törkeällä huolimattomuudella* myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista (LVL 7.1 § ja ELVL 47.1 §). Työtapatur- ma- ja ammattitautilain mukaan vahingonkärsijälle maksettavaa päivärahaa voidaan vähen-

---

<sup>170</sup> HE 74/1979 vp, s. 5. Todettakoon, että hallituksen esityksen mukaan säännösten tulisi olla kansantajuisia ja selviä, koska tieliikennelainsäädäntö koskee välittömästi liikenteessä käyttäytymistä (HE 74/1979, s. 2).

<sup>171</sup> Tolvanen 1996, s. 163. Kursivointi kirjoittajan.

tää, jos vahinkotapahtuman pääasiallisena syynä on ollut vahingoittuneen menettely, jossa on ollut kysymys *törkeästä huolimattomuudesta* tai rikollisesta toiminnasta (TyTAL 61 §). Sekä liikennevakuutuslain että työtapaturma- ja ammattitautilain tilanteissa vakuutuslaitos voi maksamiensa korvausten perusteella kohdistaa takaisinsaantivaatimuksen tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta liikennevahingon aiheuttaneeseen (LVL 20 §, ELVL 47 § ja TyTAL 270 §).

Törkeän tuottamuksen määrittämisen yhtenä ongelmana on, että törkeää tuottamusta saatetaan arvioida eri tavalla vahingonkorvausoikeuden eri osa-alueilla. *Saxénin* mukaan törkeää tuottamusta saatetaan mahdollisesti arvioida eri tavalla riippuen onko kyse vakuutusyhtiön takaisinsaamisoikeuden toteuttamisesta vai vahingonkärsijälle tulevien korvausten alentamisesta tai kokonaan poistamisesta.<sup>172</sup> *Saxénin* esittämä kanta saa vahvistusta esimerkiksi KKO 1997:103 tilintarkastajan menettelyn törkeää huolimattomuutta käsittelevästä ratkaisusta. Ratkaisua perustellessaan korkein oikeus lausui, että ”törkeä tuottamus sekä rajanveto esimerkiksi tuottamuksen ja törkeän tuottamuksen välillä eivät ole yksiselitteisesti määriteltävissä. Rajanveto edes vakuutussopimuslain eri säännöksiä sovellettaessa ei välttämättä määräydy samojen perusteiden mukaan.” *Hemmon* mukaan ratkaisun perustelut merkitsevät, että niissä vakuutus- ja vahingonkorvausoikeudellisissa tilanteissa, joissa moitteen laatuun joudutaan ottamaan kantaa, tuottamuksen eri asteilla ei välttämättä ole samaa sisältöä.<sup>173</sup>

Vahingonkorvauslain muuttamista koskevissa hallituksen esityksissä on todettu, että rikosoikeudellisin perustein törkeänä huolimattomuutena pidettävää toimintaa lienee yleensä pidettävä törkeänä myös vahingonkorvausoikeudellisessa tuottamusarvostelussa. Kuitenkin rikosoikeudessa törkeänä pidettävät teot vaativat yleensä teon pitämistä myös kokonaisuutena arvostellen törkeänä, mutta vahingonkorvausoikeudessa ratkaisevaa on se, pidetäänkö huolimattomuutta törkeänä.<sup>174</sup> Esimerkiksi KKO 2004:48 ratkaisussa kuolemantuottamusta ei pidetty kokonaisuutena arvostellen törkeänä, mutta menettelyn katsottiin kyseisissä olosuhteissa merkinneen muiden turvallisuutta vaarantavaa huomattavaa ja täysin perusteetonta riskinottoa, joten kuoleman katsottiin aiheutetun törkeällä huolimattomuudella.<sup>175</sup>

KKO 2004:48 ratkaisussa henkilöauto oli törmännyt jalankulkijaan, joka sai surmansa. Auton kuljettaja oli tuomittu törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuk-

---

<sup>172</sup> *Saxén* 1975 s. 39

<sup>173</sup> *Hemmo* 2005 s. 50.

<sup>174</sup> HE 116/1998 vp s. 10 ja HE 167/2003 vp s. 53.

<sup>175</sup> KKO 2004:48 perustelukohta 4.

sesta. Korkeimman oikeuden ratkaisusta ilmenevin perustein jalankulkijan 12-vuotiaalla pojalla katsottiin olevan oikeus saada korvausta isänsä kuoleman aiheuttamasta kärsimyksestä vahingonkorvauslain 5 luvun 4 a §:n nojalla, vaikka syyte törkeästä kuolemantuottamuksesta oli hylätty. (Ään.)

Vahingonkorvausoikeudellisen törkeän tuottamuksen sisältö ei oletettavasti ole samanlainen kaikkien vahingonkorvausoikeuden osa-alueiden välillä ja rikosoikeudellisesti törkeällä tuottamuksella aiheutettu vahinko on yleensä myös vahingonkorvausoikeudellisesti törkeän tuottamuksellisesti aiheutettu. Kuinka törkeän tuottamuksen sisältöä tulisi sitten määrittää? Edellä mainitussa KKO 1997:103 ratkaisussa korkein oikeus lausui: ”Vahingonkorvausoikeudessa on huolimattomuutta pidetty törkeänä usein silloin, kun toiminta on ollut lähellä tahallista menettelyä ja siten häikäilemätöntä ja välinpitämätöntä seurausten suhteen.” Törkeän tuottamuksen sisällön yleisiä mittapuita on löydettävissä myös kovapanosammuntoja koskevan ratkaisun KKO 2002:56 perusteluista:

”Tuottamuksen asteen katsotaan yleisesti määräytyvän sen mukaan, kuinka merkittävästi vahingon aiheuttaneen toiminta on poikennut vaadittavasta huolellisuudesta. Tässä harkinnassa kiinnitetään ensisijaisesti huomiota vahingonaiheuttajan yksilöstä riippumattomiin seikkoihin ja olosuhteisiin, kuten mahdollisen vahinkoseuraamuksen luonteeseen ja vakavuuteen, vahingon todennäköisyyteen sekä mahdollisuuteen välttää vahinkoseuraamus huolellisesti toimimalla. Usein tuottamusta on pidetty törkeänä silloin, kun toisten henkilökohtaiseen turvallisuuteen on suhtauduttu välinpitämättömästi. Tuottamuksen astetta on myös pidetty sitä törkeämpänä, mitä odotettavampaa vahingon tapahtuminen on vahinkoteon olosuhteissa ollut. Arvioitaessa mahdollisuutta välttää vahinko ovat vahingonaiheuttajan asemaan liitettävät velvoitteet tuottamusarvostelun lähtökohtana. Näin ollen tuottamuksen aste määräytyy sen perusteella, missä määrin vahingonaiheuttaja on laiminlyönyt sen huolellisuuden noudattamisen, jota tällaisessa asemassa olevalta voidaan vaatia.”

On kuitenkin aiheellista kysyä, poikkeavatko korkeimman oikeuden esittämän yleiset suuntaviivat esimerkiksi eurooppalaisissa vahingonkorvausoikeusperiaatteista<sup>176</sup>, jotka vertailun vuoksi esitän sulkeissa. Ratkaisun KKO 2002:56 perusteluiden mukaan vahingon aiheuttaneen toiminnan poikkeamisen merkittävyttä arvioidaan suhteessa vahinkoseuraamuksen luonteeseen ja vakavuuteen (*the nature and value of the protected interest involved*), vahingon todennäköisyyteen (*the dangerousness of the activity*) ja mahdollisuuteen välttää vahinko huolellisesti toimimalla (*the availability and the cost of precautionary or alternative met-*

---

<sup>176</sup> Ks. edellinen kappale tuottamuksen sisällön arvioinnista.

*hods*).<sup>177</sup> Arvioitaessa mahdollisuutta välttää vahinko ovat vahingonaiheuttajan asemaan liitettävät velvoitteet tuottamusarvostelun lähtökohtana (Rules which prescribe or forbid certain conduct have to be considered when establishing the required standard of conduct). Ver-  
ratessa esitetyn korkeimman oikeuden ratkaisun perusteita eurooppalaisiin vahingonkor-  
vausoikeusperiaatteisiin, jotka edellisessä kappaleessa esitetyn perusteella ovat linjassa suo-  
malaisen tuottamusarvioinnin kanssa, voidaan todeta törkeän tuottamuksen sisältöä arvioita-  
van samansuuntaisesti kuin tuottamuksen olemassaoloa ylipäänsä.<sup>178</sup> Tuottamuksen asteen  
kannalta ratkaisevaa tällöin on, kuinka merkittävästi yleisesti hyväksytyjen tuottamusarvios-  
sa käytettyjen kriteerien perusteella toiminta poikkesi vaaditusta huolellisuudesta.<sup>179</sup> Esite-  
tyissä KKO 1997:103 ja KKO 2002:56 ratkaisuissa tuottamuksen olemassaolon arviointiin  
verrattuna on kuitenkin lisäksi huomioitu subjektiiviset näkökohdat: ”Häikäilemättömä ja vä-  
linpitämättömä seurausten suhteen”<sup>180</sup> ja ”[u]sein tuottamusta on pidetty törkeänä silloin, kun  
toisten henkilökohtaiseen turvallisuuteen on suhtauduttu välinpitämättömästi”<sup>181</sup>.

Korkeimman oikeuden ratkaisut ovat samansuuntaisia ennen ratkaisuja ja niiden jälkeen oi-  
keuskirjallisuudessa esitettyjen näkemysten kanssa. Ennen kyseisiä ratkaisuja esimerkiksi  
*Saxén* on esittänyt, että törkeässä tuottamuksessa käytös on aina eettisesti moitittavaa ja se  
usein ilmenee häikäilemättömyytenä ja piittaamattomuutena toisten turvallisuudesta.<sup>182</sup> Sa-  
mansuuntaisesti *Hemmon* mukaan kokonaisarvostelussa voidaan huomioida myös tuotta-  
muksen tietoisuus tai tiedottomuus, jolloin törkeän huolimattomuuden suuntaan viittäisi  
määrällisesti huomattava ja tietoinen poikkeaminen huolellisuusvelvollisuudesta.<sup>183</sup> Esitety-  
jen korkeimman oikeuden ratkaisujen jälkeen *Hemmon* kanta on terävöitynyt: Tuottamuksen  
astetta korottavasti voidaan arvioida myös vahingonaiheuttajan subjektiivista asennoitumis-

---

<sup>177</sup> PETL 2005 s. 5.

<sup>178</sup> Vastaava lopputulos eri perustein esitetty esim. Ståhlberg – Karhu 2013 s. 106.

<sup>179</sup> Lienee kuitenkin mahdollista väittää, että vaaditusta huolellisuusvelvollisuudesta poikkeamisen merkittä-  
vyys arvioinnin mittapuuna olisi johdettavissa törkeän tuottamuksen sanamuodon yleiskielellisestä merkityk-  
sestä. Kun tuottamus ymmärretään poikkeamisena vaaditusta huolellisuusvelvollisuudesta, yleiskielellisesti  
törkeä huolimattomuus on törkeää (toisin sanoen merkittävä) poikkeamista vaaditusta huolellisuusvelvollisuu-  
desta.

<sup>180</sup> KKO 1997:103

<sup>181</sup> KKO 2005:56

<sup>182</sup> *Saxén* 1975 s. 39. ”Vid grov culpa är beteendet alltid etiskt klandervärt. Ofta utmärkts det grova vållandet av  
hänsynslöshet och ligkiltighet för andras säkerhet.” *Hahto* kuitenkin kirjoittaa, että vaikutuksiltaan vahingon-  
korvausoikeudellinen törkeä tuottamus rinnastetaan usein tahalliseen vahingon aiheuttamiseen ja usein törkeä  
tuottamus saattaa olla hyvin lähellä tahallisuutta. Tällöin ero törkeän tuottamuksellisen ja tahallisen vahingon  
aiheuttamisen moitittavuudessa ei välttämättä ole merkittävä, mutta tahalliseen tekoon voidaan liittää törkeään  
huolimattomuuteen kuulumattomia moraalisia painotuksia (*Hahto* 2008 s. 99 ja 105).

<sup>183</sup> *Hemmo* 1996 s. 109–110.

ta.<sup>184</sup> Vastaavasti *Hahto*, jonka mukaan teon ja tekijän huolimattomuus arvioidaan sekä rikos- että vahingonkorvausoikeudellisessa törkeysarvostelussa.<sup>185</sup> Tuoreimmassa vahingonkorvausoikeudellisessa kokonaisesityksessä todetaan, että törkeän tuottamuksen arviointi toteutuu lähtökohtaisesti objektiivisten kriteereiden mukaisesti, mutta vahingonaiheuttajan tietämys vahinkoriskistä ja mahdollisuudesta ymmärtää vahinkoriski voi olla ainakin täydentävää merkitystä.<sup>186</sup>

Esitetyn perusteella vaikuttaisi siltä, että törkeä tuottamus arvioidaan tieliikenteessä vastaavasti kuten tuottamuksen olemassaolo ylipäänsä. Arvioinnissa voidaan kuitenkin objektiivisten näkökulmien lisäksi hyödyntää subjektiivisia seikkoja sen määrittämiseksi, kuinka merkittävästi toiminta poikkesi vaaditun huolellisuuden tasosta. Oikeuskäytännöstä löytyy lukuisia esimerkkejä törkeällä tuottamuksella aiheutetuista liikennevahingoista, missä kuljettajan humalatilasta tai huomattavan suuri ylinopeus<sup>187</sup> ovat olleet arvioinnin kannalta ratkaisevassa roolissa. Selvin päin, nopeusrajoitusten puitteissa tapahtuvia vahinkoja oikeuskäytännössä arvioidaan kuitenkin harvemmin törkeän tuottamuksen näkökulmasta. Risteysajon kannalta vakuutuslautakunta on kuitenkin antanut kiinnostavan ratkaisusuosituksen, jonka viitoittamalla tulkinnalla voisi olla yllättäviä vaikutuksia myös automaattiajoneuvojen käyttämisen kannalta. Vakuutuslautakunnan ratkaisut ovat kuitenkin suosituksia eikä niillä ole oikeudellista sitovuutta.

Ratkaisusuosituksen tapahtumatietojen mukaan vakuutuksenottaja oli ajanut vastoin punaista liikennevaloa risteykseen törmäten oikealta puolelta tulleseeseen ajoneuvoon. Oikealta puolelta tullut ajoneuvo vaurioitui ja sen kyydissä ollut henkilö koki aristusta niskassaan törmäyksen jälkeen. Vakuutuksenottajan mukaan hänen keskittymiskyky oli heikentynyt vaikean elämäntilanteen vuoksi, jonka takia hän oli vahinkohetkellä ajatuksissaan eli punaisia päin ajaminen oli hänen mukaansa vahinko. Vakuutuksenottaja oli tuomittu käräjäoikeudessa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Vakuutuslautakunnan ratkaistavana oli, katsottiinko liikennevakuutuslaitoksella olevan oikeus vaatia maksamiaan noin 7000 euron korvauksia takaisin vakuutuksenottajalta täysimääräisenä.

Vakuutuslautakunnan mukaan vakuutettu on toiminut törkeän huolimattomasti kun toiminta on lähellä tahallista menettelyä, vakuutettu on toiminut tietoisena toiminnan todennäköisesti vahinkoa aiheuttavasta luonteesta ja vakuutettu on suhtautunut vahingonvaaraan piittaamattomas-

---

<sup>184</sup> Hemmo 2005 s. 50.

<sup>185</sup> Hahto 2008 s. 107.

<sup>186</sup> Ståhlberg – Karhu 2014 s. 106.

<sup>187</sup> Esimerkiksi vakuutuslaitakunnan ratkaisukäytännöstä autovakuutusten kohdalla törkeänä huolimattomuutena on pidetty sallitun nopeuden ylittämistä yli 40 kilometrillä tunnissa (VKL 196/15, 22.9.2015; VKL 674/14 26.5.2015 ja VKL 58/14, 16.5.2014).

ti. Vakuutuslautakunta katsoi vakuutetun laiminlyöneen riittävän tarkkaavaisuuden noudattamisen valo-ohjauksen seuraamisessa, ottaen huomioon punaisen liikennevalon palaessa risteykseen ajamiseen liittyvän vakavan henkilö- ja esinevahingon vaaran. Lautakunnan mukaan vakuutettu ei kuitenkaan ollut suhtautunut vahingon aiheutumiseen piittaamattomasti. Vakuutuslautakunta suositti vahingonkorvauslain 2 luvun 1.2 §:n perusteella korvauksen sovittelua, ottaen huomioon toiminnan moitittavuuden, jolloin vakuutusyhtiö voi vaatia vakuutetulta liikennevakuutuksen perusteella takaisin puolet korvausmäärästä.<sup>188</sup>

Huomionarvoista ratkaisusuosituksessa on vakuutetun punaisia päin risteyksessä ajamisen pitäminen törkeänä huolimattomuutena (objektiivinen näkökulma), vaikka vahingonaiheuttajan ei katsottu suhtautuneen piittaamattomasti vahingon aiheutumiseen (subjektiivinen näkökulma). Ratkaisussa on annettu suuri painoarvo vahinkoa aiheuttaneen toiminnan korkealle vahinkoriskille ja vakavien henkilövahinkojen aiheutumisen todennäköisyydelle. Vakuutuslautakunnan ratkaisusuositukset eivät ole oikeudellisesti sitovia eli painoarvoa oikeuslähteenä voi pitää lähinnä reaalisen argumenttina. Tiedostaen nämä ratkaisusuositukseen liittyvät oikeudelliset rajoitteet, voidaan kuitenkin hahmotella automaattiajoneuvon kuljettajan törkeään tuottamuksen arviointiin liittyviä suuntaviivoja.

SAE 2 -tasolla automaattiajoneuvon järjestelmä voi huolehtia ajoneuvon ohjauksesta, kiihdyttämisestä ja jarruttamisesta. Kuljettajan on jatkuvasti tarkkailtava automaattiajoneuvon toimintaa, liikenneympäristöä ja fyysisesti ohjattava automaattiajoneuvoa tilanteen näin vaatiessa. Mikäli automaattiajoneuvo toimii määritellyn tasoonsa nähden hyvin, kuljettajan ei oletettavasti tarvitse ainakaan jatkuvasti puuttua ajoneuvon ohjaukseen, minkä seurauksena kuljettajan tarkkaavaisuus voi heikentyä. Kuljettajan tarkkaavaisuuden heikentyminen saattaa tällöin osua yhteen sen kuljettajalle yllättävän hetken kanssa, milloin automaattiajojärjestelmä toimiikin virheellisesti risteysaluetta lähestyttäessä. Tarkkaavaisuuden heikentymisen ja järjestelmän virhetoiminnon samanaikaisuuden myötä automaattiajoneuvo saattaa liikkua vastoin punaista liikennevaloa ja aiheuttaa liikennevahingon risteyksessä. Kuvatussa tilanteessa kuljettajan ei välttämättä voida sanoa suhtautuneen piittaamattomasti vahingon aiheutumiseen, koska hänen tarkkaavaisuutena katoamisella oli yhtymäkohtia automaattiajojärjestelmän toimintaa kohtaan tuntemaansa luottamukseen, jonka seurauksena hän saattoi olla ajatuksissaan eli punaisia valoja päin olisi tapahtunut hänen tiedostamattaan vahingossa.

Mikäli kuvatus tyypiset liikennevahingot yleistyisivät SAE 2 -tason automaattiajoneuvoja käytettäessä, saattaisi vahinkojen korvaamiskäytännöt olla yllättäviä sekä kuljettajien että

---

<sup>188</sup> Diaarinumero VKL 64/15, liikennevakuutus, ratkaisu annettu 25.8.2015.



vakuutuslaitosten kannalta. Yleisesti kuljettajien näkökulmasta saattaisi olla yllättävää, että kuvatus kaltaisen liikennevahinkojen sattuessa vahingot korvattaisiin liikennevakuutuksesta, mutta liikennevakuutuslaitos säännönmukaisesti vaatisi kuljettajilta takaisin maksettujen vakuutuskorvausten määrän. Vakuutuslaitoksen takaisinsaantivaatimukset voitaisiin tällöin kokea epäoikeudenmukaiseksi automaattiajoneuvojen kuljettajien henkilöryhmässä. Toisaalta korvauskäytäntö voisi muodostua yllättäväksi myös vakuutuslaitosten kannalta. Edellä esitetyssä ratkaisusuosituksessa on mahdollisesti annettu vahingonaiheuttajaan liittyville sosiaalisille tekijöille (vaikea elämäntilanne) punaisia liikennevaloja päin ajamisen tyyppitapausta suurempi painoarvo puolitettaessa takaisinmaksettavien vahingonkorvausten määrä. Mikäli SAE 2 -tason automaattiajoneuvojen kuljettamiseen liittyviä subjektiivisia näkökulmia kuitenkin korostettaisiin vakuutuslaitoksen takaisinsaantioikeuden kohtuullisuutta arvioitaessa, voisi vakuutuslaitosten kannalta olla yllättävää, mikäli takaisinsaantivaatimuksia soviteltaisiin joukkomitassa. Esitettyyn pohdintaa tulee kuitenkin suhtautua kriittisesti, koska vahingonkorvauksen sovittelua VahL 2:1.1:n perusteella on aina arvioitava tapauskohtaisesti.

## **5 TUOTEVASTUU JA TUOTTEEN PUUTTEELLINEN TURVALLISUUS**

### *5.1 Aluksi*

Liikennevahinkojen vakuutuksellista korvaamista koskevassa kappaleessa olen tuonut esille, että voimassa olevan lainsäädännön mukaan liikennevahingossa vahinkoa kärsinyt voi valita, vaatiiko hän korvauksia ajoneuvon liikennevakuutuksesta vai tuotevastuulain mukaisesti ajoneuvon valmistajalta. Ajoneuvon valmistajan tuotevastuulakiin perustuva vahingonkorvausvastuu on mahdollinen jo voimassa olevan lainsäädännön perusteella. Vuoden 2016 alussa voimaan tulleen työtaturma- ja ammattitautilain antamisen yhteydessä muutettiin tuotevastuulakia niin, että työtaturman korvanneella vakuutuslaitoksella on oikeus esittää maksamiinsa korvauksiin perustuva takaisinsaantivaatimus tuotevastuulain mukaisesti. Tämä koskee myös liikennevahinkoja, mikäli ne ovat samanaikaisesti työtaturmia ja tuotevahinkoja. Vakuutuslaitoksen maksamiin korvauksiin perustuvan takaisinsaantivaatimuksen kohdistaminen tuotevastuulain mukaiseen vastuutahoon on mahdollinen liikennevahingoissa jo voimassa olevan lain perusteella. Hallituksen esityksen mukaisesti liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2017 ja samassa yhteydessä tuotevastuulakia ehdotetaan muutettavaksi. Muutoksen voimaantulua liikennevakuutuslaitos voisi vaatia maksamiaan korvauksia takaisin tuotevastuulain nojalla. Liikennevahinkojen vakuutuksellista korvaamisen yhteydessä toin myös esille tilanteita, milloin vahinkoa kärsineellä tai vahin-

gon korvanneella vakuutuslaitoksella on intressi vaatia korvauksia tuotevastuulain perusteella eli tuotevastuulainsäädännön tarkastelu tutkimuksessani on perusteltua

Tämän pääjakson keskiössä ovat kysymykset, millä edellytyksillä automaattiajoneuvon valmistaja tai maahantuoja voi olla tuotevastuulain perusteella vahingonkorvausvastuussa liikennevahingosta ja kuinka näitä edellytyksiä voitaisiin arvioida. Suomen tuotevastuulainsäädäntö perustuu EU:n tuotevastuudirektiiviin<sup>189</sup>. Direktiivi on niin sanottu maksimidirektiivi eli jäsenvaltiot eivät voi ylittää tai alittaa direktiivin vaatimuksia kansallisessa lainsäädännössä, ellei direktiivissä ole tätä nimenomaisesti mahdollistettu.<sup>190</sup> Tuotevastuun taustalla on ajatus yhteiskunnan yleisestä edusta, jonka mukaista on ehkäistä tuotteista henkilöille ja omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja ennakolta. Tuotteiden aiheuttamien vahinkojen korvaamista koskevalla sääntelyllä katsotaan olevan myös vahinkoja ennalta ehkäisevää vaikutusta, vaikka kaikista ennaltaehkäisevistä toimista huolimatta tuotevahinkoja ei voida kokonaan välttää.<sup>191</sup>

Aloitan automaattiajoneuvoja koskevan tuotevastuun tarkastelun tuotevastuulain soveltamisalasta. Soveltamisalan yhteydessä osoitan kaikkien ajoneuvojen olevan tuotteita, automaattiajoneuvot mukaan lukien. Tämän jälkeen selvitän, kuinka tuotteen valmistaja ja maahantuoja määritetään eli kuka voi olla tuotevastuulain mukaan vahingonkorvausvastuussa. Kolmantena soveltamisalaa koskevana kohtana tarkastelen, mitä vahinkoja tuotevastuulain mukaan voidaan korvata.

Soveltamisalaa koskevien perusteiden jälkeen tarkastelen automaattiajoneuvoja koskevan tuotevastuun tulkinnanvaraisinta kriteeriä eli puutteellista turvallisuutta. Tuotevastuulain mukaan vahingonkorvausvelvollisuuden edellytyksenä on, että tuote ei ollut niin turvallinen kuin oli aihetta odottaa. Turvallisuuspuutetta koskevassa kappaleessa ensimmäisenä selvitän, kuinka turvallisuuspuutetta arvioidaan eli minkälaisia kriteerejä tai mittapuita arvioinnissa käytetään. Toiseksi kappaleessa selvitän, mitä seikkoja turvallisuuspuutetta arvioitaessa tulee huomioida. Tuotteen puutteellisen turvallisuuden käsittelyn jälkeen perehdyn perusteisiin, jotka voivat vapauttaa tuotevastuulain mukaisesta vahingonkorvausvastuusta. Tuotteen valmistaja tai maahantuoja voi vapautua vahingonkorvausvastuusta esimerkiksi hänen näyttäessä toteen, ettei tuotetta ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa tai että turvallisuuspuute

---

<sup>189</sup> Neuvoston direktiivi 85/374/ETY, tuotevastuuta koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä. VL L 210, 7.8.1985 s. 29 - 33

<sup>190</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 38 ja Mononen 2004 s. 27.

<sup>191</sup> HE 119/1989 vp s. 4.

on syntynyt tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen.

## 5.2 *Soveltamisala – tuote, sen valmistaja ja korvattavat vahingot*

Tuotevastuulain soveltamisalaa koskevan kappaleen aluksi osoitan, että automaattiajoneuvo on tuotevastuulain mukainen tuote. Automaattiajoneuvojen aiheuttamat vahingot voivat joutua niin fyysisten osien toiminnasta kuin niiden toimintaa ohjaavista ja tarkkailevista ohjelmistoista. Tuotteen määritelmän avaamisen kautta havaitaan myös automaattiajoneuvon toimintoja ohjaavien ohjelmistojen kuuluvan osaksi tuotetta.

Tuotevastuulain 1 §:n 2 momentin mukaan tuotteella tarkoitetaan irtainta esinettä. Tuote käsittää muun muassa teollisesti ja käsityönä tehdyt tuotteet tuotantovaiheesta riippumatta. Merkitystä ei anneta sille, käytetäänkö tuotetta yksityisessä kulutuksessa vai tuotantotoiminnassa.<sup>192</sup> Hallituksen esityksessä tuotevastuulaiksi todetaan useassa kohtaa autojen, ajoneuvojen ja liikennevälineiden kuuluvan tuotevastuulain soveltamisalaan.<sup>193</sup> Osatuotteet ovat myös laissa tarkoitettuja tuotteita.<sup>194</sup> Osatuotteen teknisellä monimutkaisuudella ei ole merkitystä, jolloin osatuotteita ovat niin ruuvi, pultti kuin auton moottori.<sup>195</sup> Lain esitöiden mukaan tietokoneet ja tiedon tallentamiseen käytettävät fyysiset tallennusalustat ovat tuotteita, mutta tietokoneohjelmat älyllisinä luomuksina eli henkisenä omaisuutena ilman liittymää fyysiseen tuotteeseen eivät niitä ole. Hallituksen esityksen mukaan tietokoneen toiminnan kannalta välttämättömät ohjelmat, kuten käyttöjärjestelmät, muodostavat poikkeuksen, jolloin ohjelmointivirheestä johtuva tuotteen aiheuttama vahinko on tuotteen valmistajan vastuulla.<sup>196</sup> Tuotevastuuta valmisteltaessa on automaattiajoneuvojen näkökulmasta oltu kaukonäköisiä, sillä hallituksen esityksessä nimenomaisesti todetaan autonvalmistajien vastaavan vahingoista, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvon laitteiston toimintaa ohjaavasta ohjelmasta.<sup>197</sup> Esitetyn perusteella automaattiajoneuvoa tulee pitää tuotteena ja sen toimintaa ohjaavien ohjelmistojen toiminta kuuluu osaksi tuotteen valmistajan tuotevastuuta.

Entä onko vahinkoa kärsineen kannalta merkitystä, mistä automaattiajoneuvon osasta tai sen käyttämästä ohjelmasta vahingon syntyminen johtui? TVL 4 §:n mukaan, jos vahinko on

---

<sup>192</sup> HE 119/1989 vp s. 18–19.

<sup>193</sup> HE 119/1989 vp s. 4, 21–22, 41 ja 44–45. Vastaavasti HE 251/1992 vp kohta 2.1. lain soveltamisala ja HE 123/2015 vp s. 20 ja 37.

<sup>194</sup> HE 119/1989 vp s. 19.

<sup>195</sup> HE 119/1989 vp s. 42.

<sup>196</sup> Vastaavasti Alheit 2001 s. 200 ja 208.

<sup>197</sup> HE 119/1989 vp s. 41.

syntynyt osatuotteen puutteellisen turvallisuuden seurauksena, vahingon on katsottava aiheutuneen sekä tuotteesta että osatuotteesta. Tämä merkitsee sitä, että edellytysten täytyessä useampi valmistaja voi olla tuotevastuulain mukaisesti yhteisvastuussa samasta vahingosta.<sup>198</sup> Useamman valmistajan yhteisvastuulla on vahingonkärsijän kannalta merkitystä lähinnä silloin, mikäli automaattiajoneuvon valmistaja olisi maksukyvytön.<sup>199</sup>

Tuotevastuulain 5.1 §:n mukaan vahingonkorvausvelvollisena pidetään ensisijaisesti sitä, joka on valmistanut tai tuottanut vahinkoa aiheuttaneen tuotteen (1 kohta) ja sitä, joka on tuonut tuotteen Euroopan talousalueelle liikkeelle laskettavaksi (2 kohta). Tuotteen valmistaja yleensä tuntee tuotteen ja sen ominaisuudet sekä määrää tuotteen rakenteen ja sen turvallisuusvaatimukset. Valmistajalla on myös parhaat edellytykset kantaa tuotevastuu, vakuuttautua vastuun varalta ja hinnoitella tuote kustannusten mukaisesti.<sup>200</sup> Hallituksen esityksen mukaan valmistajia olisivat tuotteen kaikkien tuotantovaiheiden valmistajat.<sup>201</sup> Ajoneuvoihin liittyen *Rudanko* viittaa saksalaiseen oikeuskirjallisuuteen, jonka mukaan auton alustan- ja korinvalmistajat voivat olla loppu- tai osatuotteen valmistajia sen mukaan, miten autoteollisuuden tuotantoprosessi ja liikkeellelasku on kulloinkin järjestetty.<sup>202</sup> Tuotteen valmistajan lisäksi sen maahantuoja voidaan asettaa vastuuseen tuotevahingosta. Vahingonkärsijän kannalta valinta valmistajan ja maahantuojan välillä ei vaikuta kovin merkitykselliseltä, koska oletettavasti sekä tuotteen valmistaja että maahantuoja ovat molemmat maksukykyisiä korvaamaan tuotevahingon. Lisäksi valinta valmistajan tai maahantuojan välillä ei ole merkityksellinen riita-asian oikeuspaikan kannalta, koska Suomessa tuotevastuulakiin perustuvissa korvausvaatimuksissa asia voidaan oikeudenkäymiskaaren (4/1734) 10 luvun 7.2 §:n 3 kohdan mukaan (135/2009) tutkia korvausta vaativan kotipaikan tuomiopiirissä.

Tuotevastuulain mukaan korvauskelpoisia vahinkoja ovat henkilövahingot sekä yksityiseen käyttöön tai kulutukseen ja vahinkoa kärsineen sellaiseen tarkoitukseen käyttämälle omaisuudelle aiheutuneet vahingot (TVL 1.1 §). Korvaus määrätään noudattamalla soveltuvien osien vahingonkorvauslakia (TVL 8 §). Henkilövahinkojen korvaamiselle ei ole asetettu ylä-

---

<sup>198</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2014 s. 111. Rudanko ja Wilhelmsson käyttävät myös käsitettä solidaarinen vastuu (vastuu in solidum).

<sup>199</sup> Yhteisvastuu johtaa siihen, ettei vahinkoa aiheuttaneen osan selvittäminen ole merkityksellistä vahinkoa kärsineen tai korvausvastuun näkökulmasta. Sen sijaan lopputuotteen koostuessa osatuotteista on valmistajien keskinäisten vahingonkorvauskysymysten ratkaisemiseksi vian tai turvallisuuspuutteen varsinaisen syyn löytäminen tärkeää (Mononen 2004 s. 101).

<sup>200</sup> HE 119/1989 vp s. 23.

<sup>201</sup> HE 119/1989 vp s. 24.

<sup>202</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 112-113, jossa viitataan Taschner, Hans Claudius – Frietsch, Edwin: Produkthaftungsgesetz und EG-Produkthaftungsrichtlinie. 2. Aufl. München 1990 s. 320.

tai alarajaa eli myös vähäiset henkilövahingot ovat korvauskelpoisia.<sup>203</sup> Henkilövahingot eivät ole rajattu koskemaan vain kuluttajia, vaan henkilövahinkojen kohteena voivat olla lisäksi esimerkiksi työntekijät, elinkeinonharjoittajat tai sivulliset.<sup>204</sup> Yksityiskäyttöön tarkoitettun omaisuuden soveltamisalarajoitus johtaa siihen, etteivät esimerkiksi yritysten ja julkisyhteisöjen omaisuudelle aiheutuneet vahingot ole korvauskelpoisia.<sup>205</sup> Kyseessä on omaisuusvahinkojen korvaamisen kannalta merkittävä rajoitus, jonka soveltaminen tieliikenteessä merkitsee esimerkiksi lähes kaikille kuljetuspalveluita tarjoaville ajoneuvoille aiheutuvien vahinkojen korvauskelvottomuutta, joita ovat esimerkiksi taksit, bussit ja kuorma-autot. Omaisuusvahinkojen korvaamiselle on asetettu 392 euron kynnyсарvo, jonka ylittyessä vahingot korvataan (TVL 8.2 §).<sup>206</sup> Omaisuusvahinkojen korvaamisen määrällä ei kuitenkaan ole ylärajaa. Tuotteelle itselleen aiheutuneita vahinkoja ei korvata (TVL 2.1 §:n 1 kohta). Poikkeuksena on kuitenkin tilanne, jossa osatuote on liitetty tuotteeseen tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen (TVL 2.1 §:n 2 kohta). Osatuotteen tuotteelle aiheuttamat vahingot voivat tulla osatuotteen valmistajan korvattavaksi tilanteessa, jossa osatuote on liitetty liikkeelle laskettuun tuotteeseen esimerkiksi korjaustyön yhteydessä.<sup>207</sup> Omaisuusvahinkojen osalta tuotteelle itselleen aiheutuneiden vahinkojen korvauskelvottomuuden taustalla on halu välttää rinnakkaisia korvausteitä, jolloin vahingon kärsijä voisi vaatia samaa vahinkoa korvattavaksi sekä sopimusoikeudellisella perusteella että tuotevastuulain nojalla.<sup>208</sup>

### 5.3 *Tuotteen puutteellinen turvallisuus vahingonkorvausvastuun edellytyksenä*

#### 5.3.1 **Aluksi**

TVL 3 §:n (99/1993) mukaan vahingonkorvausta on suoritettava vahingosta, joka on johtunut siitä, että tuote ei ole ollut niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa. Turvallisuutta

---

<sup>203</sup> Tuotevastuudirektiivin 16 artikla koskee kokonaisvastuun ylärajaa. Artiklan mukaan valmistajan kokonaisvastuu samalla tavalla turvallisuudeltaan puutteellisten samanlaisten tuotteiden aiheuttamista henkilövahingoista voidaan rajoittaa määrään, joka on vähintään 70 miljoonaa. Espanja, Portugali, Saksa ja ETA-maista Islanti ovat kansallisessa lainsäädännössä asettaneet korvauskaton. Suomen tuotevastuulaissa korvauskattoa ei ole säädetty. (HE 119/1989 vp s. 31. Ks. myös Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 44)

<sup>204</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 85.

<sup>205</sup> HE 119/1989 vp, s. 22.

<sup>206</sup> Tuotevastuulain sanamuodon mukaan kynnyсарvo on 2 350 markkaa. Tuotevastuuta koskevissa kirjoituksissa esiintyy kuitenkin erilaisia näkemyksiä, mikä on kynnyсарvo euroissa. Vrt. esim. Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 46-47, Ämmälä 2006 s. 338 ja Ståhlberg – Karhu 2013 s. 164.

<sup>207</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004, s. 92. Liikenne- ja viestintäministeriö on kiinnittänyt automaattiajoneuvojen kohdalla huomion, että automaattiajoneuvojen korjaustoimintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota (LVM 2015 s. 24.)

<sup>208</sup> HE 119/1989 vp s. 20. Tuotteen aiheuttaessa itselleen vahinkoa voidaan vahinkojen korvaamista arvioida myös irtaimen kauppaa koskevien sääntöjen perusteella (Hemmo 2005 s. 234).

arvioitaessa on otettava huomioon ajankohta, jona tuote laskettiin liikkeelle, tuotteen ennakoitavissa oleva käyttö, tuotteen markkinointi ja käyttöohjeet sekä muut seikat.<sup>209</sup>

Kappaleen tarkoituksena on tutkia puutteellisen turvallisuuden arvioinnin kriteerejä suhteessa nykytietämykseen automaattiajoneuvoista. Tuotteen puutteellisen turvallisuuden määrittäminen tiivistyy kysymyksiin siitä, kuinka puutteellista turvallisuutta arvioidaan ja mitä tässä arviossa tulee ottaa huomioon. Turvallisuuspuutteen arvioinnin aloitan käsittelemällä yleislauseketta ”niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa”. Kappaleessa tulen esittämään, että yleislausekkeen soveltaminen edellyttää aina tilannekohtaista kokonaisharkintaa. Turvallisuuspuutetta on arvioitava objektiivisesti ja arviossa on huomioitava muun muassa aiheelliset turvallisuusodotukset sekä markkinoilla vallitseva turvallisuustaso. Tuotteen puutteellista turvallisuutta on arvioitava tuotteen liikkeellelaskuhetken mukaisesti.

Selvitettyäni tuotteen turvallisuuspuutteen arvioinnin mittapuita, käsitelen niitä tekijöitä, jotka arvioinnissa on otettava huomioon. Turvallisuuspuutteen arvioinnissa on erityisesti huomioitava tuotteen ennakoitavissa oleva käyttö, tuotteen markkinointi ja käyttöohjeet. Turvallisuuspuutteen oikeudellisessa arvioinnissa hyödynnän monipuolisesti tuotevastuulain esitöitä, oikeuskäytäntöä ja oikeuskirjallisuutta. Kotimaista oikeuskäytäntöä tuotevastuusta on melko vähän, joten oikeuskäytännössä olen huomionnut myös kuluttajavalituslautakunnan ratkaisukäytännön, vaikka ratkaisut ovat suosituksia ja niillä ei ole juridista sitovuutta. Kappaleen aluksi esittelen, minkälaista vastuuta tuotevastuu on ja minkälaisia tuotteen puutteellisen turvallisuuden tyyppisiä oikeuskirjallisuudessa on esitetty.

Tuotevastuu on ankaraa eli tuottamuksesta riippumatonta vastuuta, jossa vastuun alaa on rajattu eli kvalifioitu puutteellisen turvallisuuden lisäkriteerillä. Tällöin vastuun edellytyksenä ei ole huolimaton toiminta eikä vastuusta voi vapautua osoittamalla huolimattoman toiminnan puuttuvan.<sup>210</sup> Puutteellinen turvallisuus voi johtua esimerkiksi tuotteen suunnittelusta, tuotantoprosessista, laadunvalvonnan puutteesta tai tuotteeseen liittyvistä tiedoista. Tuotteella voi olla myös sille kuulumattomia ominaisuuksia tai siitä puuttuu ominaisuus, joka sillä

---

<sup>209</sup> Alkuperäisessä TVL 3 §:ssä (694/1990) käytettiin sanamuotoa ”niin turvallinen kuin on ollut *kohtuudella* aihetta odottaa”. Sana *kohtuudella* poistettiin tuotevastuulain muuttamisesta annetulla lailla (99/1993). Lakimuutoksen tarkoituksena oli saattaa puutteellisen turvallisuuden määritelmä yhdenmukaiseksi tuotevastuudirektiivin kanssa (6 artikla).

<sup>210</sup> HE 119/1989 vp s. 26.

odotetaan olevan. Tuotteen ei kuitenkaan tarvitse olla vaarallinen, vaan tuotteen toimimattomuus tai vähätehoisuus voi merkitä puutteellista turvallisuutta.<sup>211</sup>

Tuotteiden turvallisuuspuutteita luokiteltaessa puhutaan valmistus-, suunnittelu- tai rakenne-, informaatio- ja kehittelyvirheistä. *Valmistusvirheillä* tarkoitetaan tässä yhteydessä turvallisuuspuutteita, jotka johtuvat suunnitelman mukaisen valmistuksen aikana tapahtuneesta virheestä tai laiminlyönnistä, jonka seurauksena tuotteesta ei tule suunnitelman mukaista. Valmistusvirheet voidaan luokitella virheiksi käytetyissä raaka-aineissa ja virheiksi raaka-aineiden käyttämisessä tai liittämässä valmistettavaan esineeseen. Valmistusvirheitä ei odoteta liittyvän automatisoituihin ajoneuvoihin normaaleja ajoneuvoja enempää, mutta esimerkiksi tietynlaiset anturit voivat olla alttiita rikkoutumiselle.<sup>212</sup> *Suunnittelu- tai rakennevirheistä* puhuttaessa tarkoitetaan kokonaista tuotesarjaa koskevia väärästä suunnittelusta aiheutuvia turvallisuuspuutteita. *Informaatio- eli ohjevirhe* on kyseessä, kun tuotteen turvallista käyttöä koskeva riittävä informaatio puuttuu, ohjeet ovat epäselviä tai annettu tieto on virheellinen. Tuotteen käyttäjä ei välttämättä ole tällöin tietoinen turvallisuuden kannalta oleellisista seikoista tai hänelle voi muodostua liian positiivinen kuva tuotteen turvallisuudesta.<sup>213</sup> *Kehittelyvirheet* ovat tavanomaisia vaikeammin ennakoitavissa olevia rakenne- tai ohjevirheitä eli tuotteen tuntemattomia turvallisuuspuutteita, jota ei voitu ennakoida edes hyödyntämällä valmistusajankohdan tieteen ja tekniikan kansainvälisesti pisimmälle kehittyneintä tietämystä. Suomen tuotevastuulain mukaan valmistaja on vastuussa myös kehittelyvirheistä.<sup>214</sup>

### **5.3.2 Puutteellisen turvallisuuden arviointikriteerit**

#### **5.3.2.1 Tuotteen on oltava niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa**

Tuotteen turvallisuuspuutteen arvioinnin lähtökohtana on kysymys, onko tuote ollut niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa. Hallituksen esityksen mukaan tuotevastuulain kriteeri ”niin turvallinen kuin on ollut aihetta olettaa” on yleislauseke, jota sovellettaessa on objektiivisesti huomioitava kaikki yksittäistapauksessa esiintyvät seikat.<sup>215</sup> Yleislauseke ei tarjoa tarkkaa oikeusohjetta, jolloin konkreettisessa ratkaisutilanteessa joudutaan punnitsemaan

---

<sup>211</sup> HE 119/1989 vp s. 44 ja Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 155.

<sup>212</sup> Anderson et al. 2014 s. 123.

<sup>213</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 176.

<sup>214</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 3, 148–150. Ks. myös HE 119/1989 vp s. 4-5 ja Ståhlberg – Karhu 2013 s. 164–165. Todettakoon, että EU ja ETA maista vain Suomi ja Luxemburg eivät ole käyttäneet direktiivin suoma mahdollisuutta vapauttaa valmistajaa vastuusta kehittelyriskin perusteella (MARKT/2001/11/D, s. 12.)

<sup>215</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

keskenään vastakkaisten etujen ja intressien merkitystä ja painoarvoa.<sup>216</sup> Yleislausekkeen tarkoituksena ei ole asettaa vaatimusta, jonka mukaan kaikkien tuotteiden kohdalla edellytettäisiin teoreettisen maksimaalisen turvallisuustason saavuttamista.<sup>217</sup> Esitöiden mukaan tällöin tunnustetaan käytännöllisten ja taloudellisten realiteettien jossain määrin rajoittavan saavutettavissa olevan turvallisuuden tasoa. Käytännölliset ja taloudelliset näkökulmat eivät kuitenkaan yksin estä vastuun syntymistä, koska vahinkoriskiä ei voida hyväksyä vain sillä perusteella, että turvallinen tuote olisi kalliimpi.<sup>218</sup>

Hallituksen esityksen mukaan turvallisuuspuutteen arviointi ei ole sidoksissa irtaimen kauppaa koskevaan virhekäsitteeseen. Riittävää on, että objektiivisesti voidaan todeta tuotteessa olevan turvallisuuspuute.<sup>219</sup> Viimeaikainen Euroopan unionin tuomioistuimen (EUTI) oikeuskäytäntö kuitenkin haastaa hallituksen esityksen näkemystä objektiivisen turvallisuuspuutteen toteamisesta. EU:n tuomioistuimen tuomio yhdistetyssä asiassa C-503/13 ja C-504/13 *Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt – Die Gesundheitskasse ja Betriebskrankenkasse RWE* koski sydämentahdistinten ja rytmihäiriötahdistinten mahdollisia turvallisuuspuutteita. Ratkaisun perusteluiden mukaan kaikki tiettyyn tuoteryhmään tai tuotesarjaan kuuluvat tuotteet *voidaan* katsoa turvallisuudeltaan puutteelliseksi, vaikka kyseisen tuotteen puutteellista turvallisuutta ei olisi toteennäytetty, mikäli saman ryhmän tai sarjan tuotteet todetaan *mahdollisesti* turvallisuudeltaan puutteellisiksi.<sup>220</sup>

Oikeustapausta kommentoineen *Bergkampin* mukaan vaikuttaisi siltä, että antamallaan päätöksellä EUTI ei ole pelkästään tulkinnut direktiivin merkitystä, vaan myös muutti direktiivin sisältöä.<sup>221</sup> Tuotevastuudirektiivin mukaan puutteellista turvallisuutta tulisi arvioida sen mukaan, puuttuuko tuotteelta sellainen turvallisuus, jota yleisöllä kohtuudella on aiheutta olettaa. *Bergkampin* mukaan, mikäli EUTI:n ratkaisun sisältämä oikeusohje hyväksytään, *mahdollisesti* turvallisuudeltaan puutteellinen tuote voitaisiin määritellä tuotteeksi, joka *ei mahdollisesti* täytä kohtuullisia turvallisuusodotuksia. Tulkinta ei voi kuitenkaan merkitä sitä, että mikä tahansa mahdollisuus turvallisuuspuutteesta tuotesarjan tuotteessa tekisi tuotteen turvallisuudeltaan puutteelliseksi, koska se tekisi arviointikriteerin sisällöllisesti tyhjäksi. EUTI

---

<sup>216</sup> HE 119/1989 vp s. 27. Ks. Mononen 2004 s. 182

<sup>217</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 158.

<sup>218</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

<sup>219</sup> HE 119/1989 vp s. 27.

<sup>220</sup> Yhdistetty asia C-503/13 ja C-504/13 *Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt – Die Gesundheitskasse ja Betriebskrankenkasse RWE*, tuomio 5.3.2015, EUVL C 138, s. 9-10 kohdat 41, 43 ja 56(1). *Kursivointi kirjoittajan.*

<sup>221</sup> Bergkamp 2015, s. 311 ja 322.



jätti kuitenkin ratkaisussaan tulkinnanvaraiseksi, minkälaisesta mahdollisuudesta tulisi olla kyse tai kuinka monessa tuotesarjan tuotteessa mahdollinen turvallisuuspuute tulisi olla, jotta kaikki tuotesarjan tuotteet voisivat olla turvallisuudeltaan puutteellisia. Tuomion englanninkielisen kieliversiossa kuvailtaessa mahdollisen turvallisuuspuutteen määrittelyä vältetään käyttämästä riskin käsitettä ja puhutaan vahingon epänormaalista mahdollisuudesta ”the abnormal potential”. Tuomion suomenkielisessä käännöksessä mahdollinen turvallisuuspuute on käännetty kuitenkin ihmiselle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen epätavalliseksi riskiksi.<sup>222</sup> Oikeustapaus jättää kansalliselle tuomioistuimelle kuitenkin huomattavasti harkintavaltaa sen osalta, miten mahdollista turvallisuuspuutetta arvioidaan.<sup>223</sup>

EUTI:n ratkaisu viittaa siihen suuntaan, että tuotteen turvallisuuspuutetta koskevaa yleislauseketta voidaan arvioida hyvin laveasti ja lausekkeen arviointi voisi olla irtaantumassa hallituksen esityksessä käytetyn objektiivisesti todettavan turvallisuuspuutteen yleiskielisestä merkityksestä. Tuomioistuimen ratkaisua ei kuitenkaan tule irrottaa asiayhteydestään. Ratkaisu koski sydämentahdistimia ja rytmihäiriötahdistimia. On selvää, että potilaiden kehon sisälle asennetuilta laitteilta voidaan edellyttää poikkeuksellisen korkeita turvallisuusvaatimuksia, koska tuotteiden käyttäjät eivät itse pysty kontrolloimaan tuotteen toimintaa ja tuotteen puutteellinen toiminta aiheuttaisi konkreettisen hengenvaaran. Ratkaisun voi nähdä ilmentävän periaatetta, että mitä suurempi riski tuotteen käyttöön liittyy, sitä suurempia vaatimuksia tuotteelle voidaan asettaa.<sup>224</sup> Vaikuttaisi siltä, että turvallisuuspuutetta koskevan yleislausekkeen arvioinnissa on erityisen tärkeää huomioida, kenen aiheellisista turvallisuusodotuksista käsin turvallisuuspuutetta tulisi arvioida.

### **5.3.2.2 Yleisön tai käyttäjäkunnan aiheelliset turvallisuusodotukset**

Kenen aiheellisista odotuksista käsin turvallisuuspuutetta tulisi arvioida? Tuotevastuudirektiivin perustelukappaleessa puhutaan yleisön (the public at large) kohtuullisista odotuksista. Tuotevastuun esitöiden perusteella arviointi tulisi kuitenkin tehdä tuotteen tarkoitetun käyttäjäkunnan eli yksityisten kuluttajien edellytyksistä käsin.<sup>225</sup> Edellä käsitellyssä ratkaisussa EUTI toteaa direktiivissä puhuttavan yleisön odotuksista, mutta asiaa mitenkään perustelematta tuomioistuin on ratkaisun seuraavassa perustelukohdassa kiinnittänyt huomion tuotteen

---

<sup>222</sup> Yhdistetty asia C-503/13 ja C-504/13, 40 kohta

<sup>223</sup> Bergkamp 2015, s. 311-312.

<sup>224</sup> Sydämentahdistimia koskeva oikeustapaus sai alkunsa Saksasta. Vastaavaa periaate on esiintynyt Saksan korkein oikeudessa esimerkiksi turvatyynyjen tuotevastuusta koskevassa tuomiossa. Bundesgerichtshof, 16.6.2009, asia VI ZR 107/08, 22 kohta.

<sup>225</sup> HE 119/1989 vp s. 27.

tarkoitettujen käyttäjäryhmien erityispiirteisiin.<sup>226</sup> Oikeuskirjallisuudessa on lisäksi esitetty, että arvioinnin kohteena voivat olla myös ulkopuolisten potentiaalisten vahingonkärsijöiden aiheelliset odotukset.<sup>227</sup> Vaikka direktiivissä, hallituksen esityksessä, oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa aiheelliset turvallisuusodotukset on muotoiltu laajuudeltaan toisistaan poikkeavasti, ne eivät kuitenkaan ole ristiriidassa keskenään, mikäli konkreettisen ratkaisutilanteen ominaispiirteet otetaan huomioon. On vaikea kuvitella tilannetta, missä potilaalle asennettu sydämentahdistin voisi aiheuttaa muille kuin tuotteen käyttäjälle itselleen vahinkoja. Tällöin ulkopuolisia potentiaalisia vahingonkärsijöitä ei ole ja arviointi on perusteltua rajoittaa tuotetta käyttäviin kuluttajiin eli sydänpotilaisiin.

Minkälaisen henkilöryhmän aiheellisista turvallisuusodotuksista käsin automaattiajoneuvojen mahdollisia turvallisuuspuutteita tulisi tarkastella? Hallituksen esityksessä perinteisiin ajoneuvoihin kohdistettavia turvallisuusodotuksia on käsitelty lähinnä ajoneuvossa matkustavien näkökulmasta,<sup>228</sup> mikä oletettavasti kattaa kaikki ajoneuvossa olevat eli kyydissä olevien lisäksi myös kuljettajan. Näkökulma vastaa tuotteen käyttäjien näkökulmaa. Aiheellisten turvallisuusodotusten arviointi näin suppean ryhmän odotuksista käsin voisi olla sopivaa, kun turvallisuusodotuksia arvioidaan suhteessa tuotteen ennakoitavissa olevaan käyttöön, markkinointiin ja käyttöohjeisiin. Automaattiajoneuvojen käyttäjien ja ajoneuvossa matkustavien odotukset voivat kuitenkin poiketa merkittävästi kaikkien tieliikenteeseen osallistuvien turvallisuusodotuksista, joten turvallisuuspuutetta koskevan kokonaisharkinnan osalta näkökulma on liian suppea.<sup>229</sup> Mikäli kaikkien tieliikenteeseen osallistuvien turvallisuusodotukset otetaan huomioon, arviointi kattaisi myös merkityksellisten vähemmistöjen kuten lasten, vammaisten henkilöiden ja vanhusten turvallisuusodotukset. Näiden henkilöryhmien kohdalla on huomioitava, että he saattavat tietämättömyyttään, harkitsemattomuuttaan tai huolimattomuuttaan toimia tieliikennelain ja liikennesääntöjen vastaisesti tai muutoin enemmistön näkökulmasta yllättävästi.<sup>230</sup>

---

<sup>226</sup> Yhdistetty asia C-503/13 ja C-504/13, 37-38 kohdat.

<sup>227</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 161.

<sup>228</sup> HE 119/1989 vp s. 41 ja 45.

<sup>229</sup> Esimerkiksi yhdysvaltalaisen kyselyn mukaan vain 20 % yhdysvaltalaisista kuljettajista luottaisi autonomiseen ajoneuvoon, jos heidän pitäisi olla sen kyydissä. Kyselytutkimuksen käsite autonomisesta ajoneuvosta vastaa tutkimuksessa käytettyä SAE -luokittelun tasoja 4-5. (AAA 2016, s. 1) Mielenkiintoista olisi tietää, arvioidaisiinko automaattiajoneuvojen luotettavuutta samoin, mikäli kyydissä olijan sijaan tulisi asettua esimerkiksi suojatietä ylittävän jalankulkijan asemaan.

<sup>230</sup> Kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä (TLL 30.1 §).

Mikäli automaattiajoneuvoon kohdistuvia turvallisuusodotuksia arvioidaan kaikkien tieliikenteeseen osallistuvien aiheellisista turvallisuusodotuksista käsin, kuinka näitä turvallisuusodotuksia tulisi arvioida? *Wilhelmssonin* mukaan ilmaisu ”on ollut aiheita odottaa” ei vaadi empiirisiä todisteita kuluttajien todellisista odotuksista, vaan kyseessä on normatiivinen kriteeri sille, mitä kuluttajilla on asiallinen perustein lupa odottaa.<sup>231</sup> Mikäli automaattiajoneuvojen turvallisuusodotuksia arvioitaisiin objektiivisesti kaikkien tieliikenteeseen osallistuvien aiheelliset turvallisuusodotukset huomioivan normatiivisen mittapuun kautta, mitä tämä mittapuun todellisuudessa tarkoittaisi? Hallituksen esityksen mukaan tuotteelta voisi aina edellyttää, ettei se aiheuta vakavia henkilövahinkoja, vaikka tietyn tyyppisten henkilövahinkojen syntymistä ei tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohtana osattu odottaa.<sup>232</sup> Tämän lisäksi tieliikenteeseen osallistuvalla väestöryhmällä on asiallinen perustein oikeus odottaa kaikkien noudattavan tieliikennettä koskevia lakeja ja liikennesääntöjä.<sup>233</sup> Mikäli automaattiajoneuvon toimintaan kohdistettavien turvallisuusodotusten vähimmäistasoksi otettaisiin tieliikennettä koskevien lakien muodostama kokonaisuus, jossa tienkäyttäjien velvoitteet ymmärrettäisiin automaattiajoneuvon järjestelmälle asetettavina odotuksina, arviointiperuste olisi objektiivinen, normatiivisesti muotoiltu ja ennakoitava. Tieliikennelainsäädännön asettaessa aiheellisten turvallisuusodotusten vähimmäistason, voisi vaadittava taso olla kuitenkin vähimmäistasoa korkeampi, mikäli yksittäistapauksen erityispiirteet tähän oikeuttavat.

Aiheellisten turvallisuusodotusten yhteydessä on syytä selvittää, että vahingonkärsijän tai tuotteen valmistajan tuotetta koskevilla kuvitelmissa ja odotuksilla ei ole turvallisuuspuutetta koskevan arvioinnin kannalta ratkaisevaa merkitystä. Valmistaja ei voi suunnitella tuotetta vain sellaisille ihmisille kuin haluaisi ihmisten olevan. Kuitenkin yksittäisessä ratkaisutilanteessa vahingonkärsijöiden erityisillä tiedoilla ja taidoilla voi olla merkitystä arvioitaessa

---

<sup>231</sup> *Saarikoski* huomauttaa, että käyttäjäkunnan odotuksilla tuotteen turvallisuudesta tarkoitetaan käyttäjäkunnan odotuksia tuotteen liikkeelle laskun ajankohtana. Tällöin muodostuu kuitenkin ristiriita tuotteen markkinoinnin käyttäjäkunnan odotuksia muokkaavan vaikutuksen, muista syistä muuttuvien turvallisuusodotusten, liikkeelle laskemisen ajankohdan odotusten ja liikkeelle laskemisen jälkeen syntyvän informaatiovirheen (turvallisuuspuutteen) välillä. Saarikosken mukaan arvioinnin tulisi keskittyä vain siihen, mitä ihmiset voivat vahinkoa aiheuttamattomilta tuotteilta yleisesti odottaa. Saarikosken kritiikki on kohdistunut erityisesti *Wilhelmssonin* 1991 esittämää näkemystä kohtaan. Tämän jälkeen *Wilhelmsson* on kirjoittanut käyttäjäkunnan odotusten olevan normatiivinen kriteeri. Tämä ei kuitenkaan poista ongelmaa siitä, miten yleiset turvallisuusodotukset tulisi johtaa ja minkä laajuisia odotukset voivat olla. (*Saarikoski* 2001 s. 69–70.)

<sup>232</sup> HE 119/1989 vp s. 46.

<sup>233</sup> Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi (TLL 3.1 §). Vrt. myös *Saxen* 1975, s. 13, jonka mukaan kuljettaja saa luottaa siihen, että muut tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä. Jos toinen tienkäyttäjä käyttäytyy kuitenkin epätavallisesti, voi se tarkoittaa, että vahingonriski on olemassa. Tämä voi johtaa siihen, että kuljettajalta vaaditaan kasvanutta huolellisuutta ja siihen liittyvien toimenpiteiden tekemistä.

heidän myötävaikutusta vahinkoon.<sup>234</sup> Erityisten tietojen merkitys tuotteen turvallisuuspuutteen arvioinnin kannalta on hyväksytty esimerkiksi Itä-Suomen hovioikeuden ratkaisussa. Ratkaisussa huomioitiin, että vahinkoa kärsinyt kuluttaja oli myös aikaisemmin myynyt saman valmistajan tuotteita.

Itä-Suomen hovioikeuden<sup>235</sup> vuoden 1998 ratkaisussa ei muutettu Kajaanin kärjäoikeuden<sup>236</sup> päätöstä tuotevastuulain mukaisen vahingonkorvauskanteen hylkäämisen osalta. Asiassa Tupperware muovinen pikasekoitin oli täytetty kiehuvalle vedelle. Astian kannen avauduttua kuuma vesi oli aiheuttanut palovammoja. Hovioikeuden mukaan kylmille ruoka-aineille tarkoitetun astian käyttötarkoitukseen ei kuulu sen täyttämistä kiehuvalle vedelle, eikä tällainen virheikäyttö ollut kuluttajien käyttäytymistottumusten perusteella todennäköistä. Vahinkoa kärsinyt oli toiminut Tupperware -tuotteiden jälleenmyyjänä, joten hänellä oletettiin olevan normaalikäyttäjää paremmat tiedot tuotteista. Valmistajan katsottiin antaneen riittävät tiedot astian turvallisesta käytöstä ja mahdollinen jälleenmyyjiltä saatu, valmistajan ohjeista poikkeava tieto, ei vaikuta valmistajan vastuuseen. Kantaja ei pystynyt asiassa näyttämään turvallisuuspuutteen olemassaoloa.

### 5.3.2.3 Muut arviointikriteereihin vaikuttavat seikat

Hallituksen esityksen mukaan tuotteen turvallisuuspuutetta arvioitaessa on huomioitava, liittykö tuotteeseen laajempia vahinkoriskejä kuin vastaavanlaisten tuotteiden kohdalla voidaan normaalisti olettaa.<sup>237</sup> *Wilhelmssonin* mukaan esitetty merkitsee markkinoilla vallitsevan turvallisuustason asettamista yhdeksi arviointikriteeriksi. Tällöin on pyrittävä laajalaaiseen vertailuun, jossa myös tuotteen hintatasolla on merkitystä. Esitetyn näkemyksen mukaan halvan tuotteen tulee olla käyttäjälle turvallinen, mutta kalliissa erikoistuotteissa voi olla turvallisuuteen liittyviä lisäominaisuuksia.<sup>238</sup> Korkeasti automatisoituja automaattiajoneuvoja (SAE 3-5) ei toistaiseksi ole markkinoilla kuluttajien saatavilla, joten arviointikriteerien käyttämistä olisi vaikea perustella. Sen sijaan kuljettajaa avustavia SAE 1 -tason toimintoja on jo markkinoilla, kuten pysäköintiavustin, mukautuva vakionopeuden säätö tai kaista-vahti. Kuljettajaa varoittavien järjestelmien ei ole suunniteltu milloinkaan korvaavan kuljettajan omia havaintoja liikenneympäristöstä ja kuljettajan edellytetään jatkuvasti kontrolloivan ajoneuvon nopeutta tai ohjausta. Mikäli tällaisen toiminnon käyttämisen yhteydessä aiheutuisi kuitenkin tuotevahingoksi epäiltävä liikennevahinko, vertailu muiden vastaavien toimintojen turvallisuusodotusten välillä olisi mahdollista.

---

<sup>234</sup> HE 119/1989 vp s. 27 ja 45. Ks. *Wilhelmsson – Rudanko* 2004 s. 162–163.

<sup>235</sup> Itä-Suomen HO 7.5.1998 numero 493.

<sup>236</sup> Kajaanin KO 30.4.1997 numero 1137

<sup>237</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

<sup>238</sup> *Wilhelmsson – Rudanko* 2004 s. 163–164.

Vastaavasti arvioinnissa on huomioitava, minkälaisilta vahingoilta vastaavat markkinoilla olevat tuotteet eivät suojaa eli mitkä ovat sellaisia yleisesti tunnettuja riskejä, jotka tuotteiden käyttäjien katsotaan hyväksyneen.<sup>239</sup> Hallituksen esityksessä perinteisten ajoneuvojen kohdalla tuodaan esille, että suurella nopeudella tapahtuva ajoneuvojen yhteentörmäys sisältää suuren henkilövahinkojen riskin. Tällöin ajoneuvon matkustaja ei voi vedota auton korin puutteelliseen turvallisuuteen sillä perusteella, ettei auton rakenne suojannut vahingolta törmäyksen yhteydessä. Autolla matkustavan katsotaan ottaneen tämän tietoisesti riskin.<sup>240</sup>

Tuotevastuudirektiivissä ja tuotevastuulaisissa ei oteta kantaa siihen, mikä vaikutus viranomaisten määräyksillä tai standardeilla on arvioitaessa tuotteen turvallisuutta. Hallituksen esityksen mukaan lainsäädännössä ja viranomaisten päätöksissä vahvistetut turvallisuusvaatimukset tulee kuitenkin huomioida tuotteen turvallisuutta arvioitaessa. Tällöin tuote olisi yleensä turvallisuudeltaan puutteellinen, mikäli siltä puuttuu jokin määräyksen edellyttämä ominaisuus ja tämän ominaisuuden puute on johtanut vahingon syntymiseen. Hallituksen esityksessä lisäksi painotetaan, että viranomaisten turvallisuusmääräykset täyttävä tuote voi silti olla turvallisuudeltaan puutteellinen.<sup>241</sup> *Wilhelmssonin* mukaan muodollisen kytkennän puuttumisesta huolimatta tuoteturvallisuudirektiivin<sup>242</sup> 3 artiklan ja kuluttajaturvallisuuslain (920/2011) 11 §:n mukaan ”virallistettujen” standardien mukaisuus voidaan huomioida myös tuotevastuulain mukaisessa arviossa tuotteen puutteellisesta turvallisuudesta.<sup>243</sup> Esitetyn perusteella automaattiajoneuvon mahdollista turvallisuuspuutetta koskevassa arvioinnissa voitaisiin huomioida esimerkiksi ajoneuvojen toiminnallista turvallisuutta koskevan ISO 26262 standardin vaatimukset.

Vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden turvallisuustason sekä yleisesti tunnettujen riskien lisäksi tuotteen liikkeelle laskun ajankohdalla on merkitystä turvallisuusarviointia tehdessä. Tämän aikatekijän arvioinnin yhteydessä on ratkaistava, onko tuotteen puutteellinen turvallisuus arvioitava tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohdan mukaan vai hyväksytäänkö turvallisuusodotusten muuttuminen tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen. Tuotevastuudirektiivin mukaan tuote on turvallisuudeltaan puutteellinen, jos se *ei ole* niin turvallinen kuin *on ollut* aihetta odottaa ottaen huomioon kaikki seikat, kuten *ajankohta, jona tuote laskettiin*

---

<sup>239</sup> Ks. Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 158-159. Vastaavasti Mononen 2004, s. 184,

<sup>240</sup> HE 119/1989 vp s. 45. Poikkeuksena on kuitenkin se, että ajoneuvon korin rakenteen osoitetaan olevan olennaisesti normaalia heikompi.

<sup>241</sup> HE 119/1989 vp s. 45.

<sup>242</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/95/EY, annettu 3.12.2001, yleisestä tuoteturvallisuudesta. VL L 11, 15.1.2002 s. 4-17.

<sup>243</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 166-168.

*liikkeelle* (6 artiklan 1 kohdan c alakohta). Tuotevastuulain 3 §:n mukaan vahingonkorvausta on suoritettava vahingosta, joka on johtunut siitä, että tuote *ei ole ollut* niin turvallinen kuin *on ollut* aihetta odottaa. Turvallisuutta arvioitaessa on otettava huomioon *ajankohta, jona tuote laskettiin liikkeelle*, tuotteen ennakoitavissa oleva käyttö, tuotteen markkinointi ja käyttöohjeet sekä muut seikat. Direktiivin ja lain sanamuotoa verratessa havaitaan, että sanamuodot eivät ole aikamuotojen osalta täysin yhtenevät. Hallituksen esityksessä tarkennetaan, että tuotteen tila sen liikkeelle laskemisen yhteydessä on vain yksi turvallisuuspuutetta koskevan arvion yhteydessä huomioon otettava seikka.<sup>244</sup>

*Saarikosken* mukaan menneen aikamuodon käyttö tuotevastuulain yhteydessä merkitsee yksiselitteisesti, että tuotteen turvallisuusodotukset on arvioitava tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohdan mukaan, eikä odotusten muodostumista tule venyttää liikkeelle laskemisen jälkeiseen aikaan.<sup>245</sup> *Wilhelmssonin* mukaan aiheellisten turvallisuusodotusten mittapuut määritetään tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohdan mukaisesti. *Wilhelmsson* ei kuitenkaan täysin poissulje liikkeelle laskemisen jälkeisen turvallisuusodotusten nousun huomioimista turvallisuusharkinnassa ja toteaa, että harkinnassa on lupa nojautua uuteen tietoon.<sup>246</sup>

Esitetyn perusteella vaikuttaa riidattomalta, että tuotteen turvallisuuspuutteita on arvioinnin lähtökohdaksi tulisi ottaa tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohdan aiheelliset turvallisuusodotukset. Sen sijaan jää tulkinnanvaraiseksi, voidaanko tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen muuttuvia turvallisuusodotuksia millään tavalla huomioida. Mikäli turvallisuusodotusten nousun huomiointi sallittaisiin turvallisuuspuuteharkinnassa, vahingonkärsijän olisi oletettavasti helpompaa osoittaa hänelle kuuluvan näyttövelvollisuuden mukaisesti (TVL 4 a §) turvallisuuspuutteen olemassaolo toteen. Vastaavasti valmistajan tai maahantuojan olisi vaikeampaa vapautua korvausvelvollisuudesta, koska heidän tulisi osoittaa, ettei nousseista turvallisuusodotuksista huolimatta tuotteessa ollut vahingon aiheuttanutta puutetta silloin, kun hän laski sen liikkeelle (TVL 7.2 §).<sup>247</sup>

---

<sup>244</sup> HE 251/1992 vp s. 7. Alkuperäisen hallituksen esityksen tuotevastuulaiksi mukaan tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohtana vallinneet olosuhteet tuli ottaa arvioinnin lähtökohdaksi ja arviointi tuli tapahtua näiden odotusten pohjalta (HE 119/1989 vp s. 27 ja 46). *Kursivointi kirjoittajan*.

<sup>245</sup> Saarikoski 2001, s. 68–69.

<sup>246</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 170. Wilhelmssonin ajatukset vastaavat hänen 1991 esittämiä näkemyksiä, jotka Saarikosken mukaan ovat virheellisiä turvallisuusodotusten kehittymisen osalta. Ks. Saarikoski 2001, s. 70–72.

<sup>247</sup> TVL 7.2 §:n mukaan korvausvelvollisuutta ei ole myöskään, jos se, jolta vaaditaan korvausta, saattaa todennäköiseksi, ettei tuotteen turvallisuudessa ollut vahingon aiheuttanutta puutetta silloin, kun hän laski sen liikkeelle.

### 5.3.3 Puutteellisen turvallisuuden arvioinnissa huomioon otettavat seikat

#### 5.3.3.1 Aluksi

Edellä olen esittänyt, että tuotteen puutteellista turvallisuutta arvioidaan yleislausekkeen, onko tuote niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa, kautta. Yleislauseketta arvioitaessa voidaan huomioida tuotteen käyttäjien aiheelliset turvallisuusodotukset, mutta automaattijajoneuvojen kohdalla arviointikriteerinä tulisi olla kaikkien liikenteeseen osallistuvien aiheelliset odotukset. Lisäksi yleislausekkeen arviointikriteereinä tulisi pitää vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden turvallisuustasoa ja yleisesti tiedossa olevia vahinkoriskejä. Turvallisuusodotusten arviointikriteerit tulisi muotoilla sen ajankohdan mukaan, milloin tuote laskettiin liikkeelle. Oikeuskirjallisuudessa ei kuitenkaan vallitse yksimielisyyttä siitä, pitääkö tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen nousseita turvallisuusodotuksia ottaa huomioon. Yleislausekkeen arviointikriteerien jälkeen selvitän tuotteen ennakoitavissa olevaa käyttöä, markkinointia ja käyttöohjeita sekä muita seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon tuotteen puutteellista turvallisuutta arvioitaessa.

#### 5.3.3.2 Tuotteen ennakoitavissa oleva käyttö

Tuotteen ennakoitavissa olevan käytön arvioinnin lähtökohtana on tuotteen tarkoitettu<sup>248</sup> eli normaali käyttö.<sup>249</sup> Lisäksi tuotteen valmistajan on huomioitava myös ennakoitavissa oleva tuotteen tietynasteinen käyttötarkoituksen vastainen käyttö.<sup>250</sup> Tällöin valmistajan on huomioitava, että tuote voi päätyä sellaisen henkilön käyttöön, jolle tuotteesta annetut varoitukset eivät ole kulkeutuneet.<sup>251</sup> Kuitenkin tuotteen virheellinen käyttö voi johtaa siihen, ettei tuotetta pidetä turvallisuudeltaan puutteellisena.<sup>252</sup> Ennakoitavissa olevan käyttötarkoituksen vastaisen käytön ja tuotteen virheellisen käytön raja ei kuitenkaan aina ole yksiselitteinen, kuten edellä esitetty Itä-Suomen hovioikeuden Tupperware -ratkaisu ja Kouvolan hovioikeuden tuomio osoittavat.

Kouvolan hovioikeuden<sup>253</sup> vuoden 1996 päätöksessä ei muutettu tuotevastuulain mukaisen vahingonkorvauskanteen hylkäävää Orimattilan käräjäoikeuden<sup>254</sup> päätöstä. Asiassa puuvillapäälysteiset polyesterillä vuoratut lämpöhaalarit olivat rakovalkean äärellä oleskellessa palaneet käyttäjän päällä aiheut-

<sup>248</sup> HE 119/1989 vp s. 27.

<sup>249</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 173.

<sup>250</sup> HE 119/1989 vp s. 27.

<sup>251</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 175.

<sup>252</sup> HE 119/1989 vp s. 51.

<sup>253</sup> Kouvolan HO 25.9.1996 numero 1375.

<sup>254</sup> Orimattilan KO 19.2.1996 numero 357.

taen palovammoja. Käräjäoikeuden mukaan haalareiden materiaalivalinta oli ulkoilukäyttöön soveltuva. Lisäksi käräjäoikeuden mukaan jokaisen tulee ilman erillistä huomautusta varoa, etteivät vaatteet joudu tekemisiin kipinöiden tai liekkien kanssa. Valmistajan antamissa haalareiden käyttöohjeissa ei tällöin ollut virhettä ja kantajan ei katsottu näyttäneen haalareiden olevan turvallisuudeltaan puutteelliset.

Lämpöhaalareita koskevan oikeustapauksen perusteella oleskelu tulen läheisyydessä on enakoitavaa, mutta jokaisen oletetaan varovan, etteivät vaatteet joudu tekemisiin tulen tai kipinän kanssa. Automaattiajoneuvojen oletettu käyttötarkoitus lienee liikennesääntöjen mukainen ajo yleisillä liikenneväylillä, mutta minkälainen käyttötarkoituksen vastainen käyttö voisi olla valmistajien ennakoitavissa? Mahdollisesti automaattiajoneuvojen käyttöönottoon voi liittyä samankaltaista epätietoisuutta järjestelmän suorituskyvyn rajoista kuten vanhempi esimerkki ajoneuvojen lukkiutumattomista ABS-jarruista osoittaa. Saksassa ABS-jarrujen markkinoille tulon yhteydessä osalla kuluttajista oli virheellinen käsitys ABS-jarrujen jarrutusmatkaa lyhentävästä vaikutuksesta, joka johti useisiin peräänajoihin.<sup>255</sup> Automaattiajoneuvoihin liittyen Saksan liikennetutkimusinstituutin (BASt) raportissa ennakoidaan kuljettajan keskittymisen herpaantuvan, mikäli kuljettajan ei tarvitse puuttua ajoneuvon kulkuun pitkään aikaan.<sup>256</sup> Mikäli automaattiajoneuvon tietyn toiminnon turvallinen käyttö edellyttää automaattiajoneuvon kuljettajan kontrolloivan tarvittaessa ajoneuvon kulkua, valmistajan tulisi varautua tilanteisiin, joissa kuljettajan tilannetaju vähintään hetkellisesti katoaa.

Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että tuotteen valmistajan olisi hyvä seurata kuluttajien käyttäytymistottumusten kehittymistä, jolloin tietyn tyyppiset virheikäytön muodot voidaan ennakoita myöhemmin liikkeelle laskettavien tuotteiden kohdalla ja näin kuluttajien muuttuviin turvallisuusodotuksiin voitaisiin vastata.<sup>257</sup> Seuraavaksi tarkastelen tuotteen markkinoinnin ja käyttöohjeiden merkitystä tuotteen puutteellisen turvallisuuden arvioinnissa, koska markkinoinnin ja käyttöohjeiden kautta voidaan vaikuttaa kuluttajien odotuksiin tuotteista.<sup>258</sup>

---

<sup>255</sup> Feldges 1996 s. 3.

<sup>256</sup> Arzt 2013 s. 21.

<sup>257</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 174.

<sup>258</sup> Saarikoski kuitenkin huomauttaa, ettei ole mahdollista samanaikaisesti painottaa annetun informaation merkitystä turvallisuusodotusten synnyssä sekä tiedon tasosta riippumattomia turvallisuusodotuksia. Saarikosken mukaan ”tästä ristiriidasta voidaan yrittää päästä eroon katsomalla tiedon tasoon perustuva turvallisuusodotus-analyysi hyödyttömäksi fiktioksi: Oli tuotteen ominaisuuksista tietoa tai ei ollut, ihmiset voivat yleisesti odottaa (obiter dictum), etteivät tuotteet aiheuta vakavia vahinkoja”. (Saarikoski 2001 s. 69).



### 5.3.3.3 Tuotteen markkinointi ja käyttöohjeet

Tuotteen turvallisuutta koskevassa arvioissa tuotteen käyttäjien odotuksilla tulee olla merkitystä ja näihin odotuksiin voidaan osin vaikuttaa valmistajan antamalla tiedolla tuotteen käytöstä ja turvallisuudesta.<sup>259</sup> Markkinointi ja käyttöohjeet liittyvät olennaisesti informaatiovirheen tilanteisiin, jolloin tuotteen käyttäjällä voi olla puutteelliset tiedot tuotteen käytöstä, saatu tieto voi olla epäselvää tai tieto voi olla jopa virheellistä. Markkinointia ja käyttöohjeita koskevassa osiossa käsitellen ensin tuotteen markkinointiin liittyviä näkökulmia, jonka jälkeen siirryn käsittelemään käyttöohjeita. Tässä osiossa esitän, että tuote voi muodostua turvallisuudeltaan puutteelliseksi valmistajan aggressiivisen markkinoinnin myötä. Lisäksi oikeuskäytäntö on osoittanut, että tuotteen käyttöohjeilla on merkittävä rooli turvallisuuspuutteen arvioinnissa.

Mikäli tuote ei vastaa markkinoinnissa annettuja tietoja, tuote voi olla turvallisuudelta puutteellinen.<sup>260</sup> Hallituksen esityksen mukaan markkinoinnilla tarkoitetaan kaikkia tuotteesta annettuja tietoja. Markkinoinnissa saatetaan vaieta tuotteen vaaratekijöistä ja toisaalta liioitella tuotteen turvallisuutta.<sup>261</sup> Lukuisat autovalmistajat kehittävät parhaillaan omia automaattiajoneuvojaan ja kireä kilpailu markkinaosuuksista voi johtaa ylilyönteihin, jolloin tuotteiden suorituskykyä ja muunlaista mielikuvaa tuotteesta liioitellaan.<sup>262</sup>

Ajoneuvovalmistajat ovat jo useiden vuosien ajan markkinoineet kuljettajaa varoittavia ja avustavia toimintoja sisältäviä (SAE 0–1 -tason) automaattiajoneuvoja.<sup>263</sup> Vastaavasti ilman kuljettajaa toimivia SAE 4–5 -tason automaattiajoneuvoja kehittävä Google on jo vähintään neljän vuoden ajan esitellyt vielä kehittelyvaiheessa olevan automaattiajoneuvon käyttämis-

---

<sup>259</sup> HE 119/1989 vp s. 27.

<sup>260</sup> HE 119/1989 vp s. 44. Vastaavasti yhdysvaltalaisessa automaattiajoneuvojen tuotevastuusta koskevassa keskustelussa, jossa suorituskyvyn liioittelua mainoksissa pidetään merkittävänä argumenttina valmistajan vastuun puolesta (Anderson – Kalra – Wachs 2009 s. 24). Saksalaisessa automaattiajoneuvojen tuotevastuuta koskevassa keskustelussa markkinoinnin ja käyttöohjeiden merkitystä on luonnehdittu jopa ratkaisevaksi tuotevastuulain mukaisen vastuun syntymisen kannalta (Arzt et al. 2012 s. 98, tuote- ja tieliikennevastuuta koskevan raportin tiivistelmä sivu).

<sup>261</sup> HE 119/1989 vp s. 46.

<sup>262</sup> Autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin liittyen esimerkkinä Volkswagenin päästöskandaali (<https://www.epa.gov/vw>, viitattu 30.3.2016) ja Nokian renkaiden manipuloidut testitulokset (<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/nokian-renkaat-viilannut-testituloksia/E5tExWWZ>, Kauppalehti 26.2.2016, viitattu 30.3.2016).

<sup>263</sup> Esim. <https://www.youtube.com/watch?v=7g8PKI7yi9s> (Volkswagen Suomi 2013), viitattu 4.4.2016. Videolla Volkswagen Suomi esittelee pysäköintiavustimen toimintaa.

tä<sup>264</sup> ja kertonut suunniteltujen automaattiajoneuvojen toimintaperiaatteista<sup>265</sup>. Automaattiajoneuvojen käyttäjien kannalta automatisoinnin ääripäitä (SAE 0–1 ja 4–5 -tasoja) koskeva markkinointi ei oletettavasti luo aiheettomia odotuksia tuotteiden turvallisuudesta, koska ääripäissä automaattiajoneuvon käyttäjän tulee joko itse huolehtia täysin tai ei ollenkaan ajotehtävän suorittamisesta. Tällöin sekaantumisen vaara on suhteellisen vähäinen. Osittain automatisoitujen tai valvotusti automatisoitujen (SAE 2–3 -tasojen) automaattiajoneuvojen markkinointi voi kuitenkin muuttaa asetelmaa. Mikäli sama valmistaja toisi markkinoille kuljettajaa avustavia toimintoja sisältäviä (SAE 0–1 -tasojen), ajotilannekohtaisesti kaikista ajotehtävän osa-alueista valvotusti suoriutuvia (SAE 3 -tason) ja ilman kuljettajaa toimivia (SAE 4–5 -tasojen) automaattiajoneuvoja, tuotteen käyttäjällä voisi yksin markkinoinnin perusteella olla vaikeuksia ymmärtää erot tuotteiden suorituskyvyssä.<sup>266</sup>

Tuotteen käyttöohjeisiin liittyen hallituksen esityksessä on otettu lähtökohdaksi näkemys, jonka mukaan riittävän seikkaperäisillä ohjeilla käyttäjät saadaan käyttämään tuotetta turvalisesti ja käyttäjien voidaan kohtuudella edellyttää tutkivan käyttöohjeet ennen tuotteen käyttämistä. Käyttöohjeita koskevassa oikeudellisessa arvioissa huomiota tulisi kiinnittää muun muassa käyttöohjeiden sisältämään tietoon ja varoituksiin, ymmärrettävyyteen ja kieleen.<sup>267</sup>

Oikeuskirjallisuudessa esitetyn näkemyksen mukaan tuotteen turvallisuusarvioissa on huomioitava, että tuotteen käyttäjät jättävät käyttöohjeet lukematta tai tutustuvat niihin vain pinnallisesti.<sup>268</sup> Henkilökohtaiset kokemukseni ajoneuvojen käyttöohjeisiin tutustumisen laiminlyönnistä ennen ajoneuvon käyttämistä tukevat oikeuskirjallisuudessa esitettyä kantaa. Oikeuskäytännössä hovioikeuden ja kuluttajariitalautakunnan ratkaisut käyttöohjeiden vastaisesta

---

<sup>264</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=cdgQpa1pUUE> (Google 2012), viitattu 3.6.2015. Videolla sokea henkilö käyttää automaattiajoneuvoa. Videon yhteydessä on esitetty huomautus, että automaattiajoneuvon toimintaa valvoi Googlen oma työntekijä koko ajomatkan ajan.

<sup>265</sup> [http://www.ted.com/talks/sebastian\\_thrun\\_google\\_s\\_driverless\\_car](http://www.ted.com/talks/sebastian_thrun_google_s_driverless_car) (Thrun 2011), viitattu 3.4.2016. Videolla kerrotaan Googlen ilman kuljettajaa toimivien automaattiajoneuvojen kehityksestä.

[http://www.ted.com/talks/chris\\_urmson\\_how\\_a\\_driverless\\_car\\_sees\\_the\\_road](http://www.ted.com/talks/chris_urmson_how_a_driverless_car_sees_the_road) (Urmson 2015), viitattu 3.4.2016. Videolla Googlen automaattiajoneuvojen kehittämisohjelman johtaja kertoo kuinka automaattiajoneuvo ”näkee” liikenneympäristön.

<sup>266</sup> Esimerkiksi Volkswagen on mainostanut SAE 1 tason pysäköintiavustinta, jossa automaattiajoneuvon järjestelmä huolehtii ohjaamisesta ja kuljettajan tarvitsee käyttää vain kaasua ja jarrua. Mikäli myöhemmin markkinoidaan SAE 2 tason pysäköintiavustinta, missä kuljettajan ei tarvitse koskea ajoneuvon hallintalaitteisiin, mutta tarvitsee jatkuvasti valvoa pysäköinnin sujuvuutta, väärinkäsitysten riski nousee. Väärinkäsityksen riski olisi ilmeinen, mikäli markkinoilla olisi myös SAE 4 tason pysäköintiavustin, joka ei vaatisi ollenkaan kuljettajan valvontaa.

<sup>267</sup> HE 119/1989 vp s. 46.

<sup>268</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 180. Vastaavasti Feldges 1996 s. 3.

menettelystä kuitenkin tukevat hallituksen esityksen kantaa eli kuluttajan tulee tutustua tuotteen käyttöohjeisiin.<sup>269</sup>

Vaasan hovioikeuden<sup>270</sup> vuoden 1998 ratkaisussa ei muutettu Raahen käräjäoikeuden<sup>271</sup> päätöstä, jolla tuotevastuulain mukainen vahingonkorvausvaatimus roomalaisen kynttilän (ilotulite) aiheuttamasta silmävammasta hylättiin. Hovioikeus piti todennäköisenä, että vamma aiheutui roomalaisen kynttilän käyttöohjeiden vastaisesta käytöstä. Kantajan väitettä tuotteen välittömästi räjähtämisestä hänen kädessä ei pidetty uskottavana. Kantajan ei katsottu näyttäneen ilotulitteen toimineen virheellisesti.

Piilolinssien nestettä koskevassa ratkaisussa lautakunta havaitsi sekä säilytysnesteen paketissa että itse purkissa olevan huutomerkillä varustettu suomenkielinen huomautus siitä, että käyttäjän tulee tutustua käyttöohjeisiin. Käyttöohjeiden osalta lautakunta lausui, että ”piilolinssien mukana toimitetut kirjalliset käyttöohjeet ovat varoitusteksteineen olleet riittävät ja on kuluttajan vastuulla lukea ostamansa tuotteen mukana tulleet ohjeet.”<sup>272</sup>

Mistä automaattiajoneuvojen käyttöohjeissa sitten tulisi varoittaa? Hallituksen esityksen mukaan itsestään selvistä vaaroista ei tarvitse varoittaa, eikä valmistajalta edellytetä luetteloa kaikista kuviteltavissa olevista vaaroista. Toisaalta pelkkä varoitus vaarasta ei vapauta valmistajaa vastuusta, mikäli vaara olisi voitu poistaa tuotesuunnittelun kautta.<sup>273</sup> Suomalaisessa oikeuskäytännössä ei ole tarkennettu, minkälaisista vaaroista valmistajan tulisi ilmoittaa. Saksan korkein oikeus on kuitenkin ottanut kantaa valmistajan varoitusvelvollisuuteen auton turvavyöä koskevan ratkaisun perusteluissa ja ratkaisu vaikuttaisi olevan linjassa Suomen tuotevastuuta koskevan hallituksen esityksen kanssa.

Saksan korkeimman oikeuden mukaan valmistajalla on periaatteessa velvollisuus varoittaa käyttäjiä vaarasta, joka voi aiheutua tuotteen normaalista tai ennakoitavissa olevasta virheellisestä käytöstä. Tarve varoittaa syntyy, mikäli tuotteeseen liittyvää vaaraa ei voida poistaa alan johtavan suunnittelutiedon avulla tai tällainen suunnittelu oli kohtuuttoman vaativaa ja vaaraa ei voi pitää yleisestä tunnettuna.<sup>274</sup> Ratkaisussa tuodaan esille myös periaate, jonka mukaan mitä suurempi riski tuotteen käyttöön liittyy, sitä suurempia vaatimuksia tuotteelle

---

<sup>269</sup> Ks. myös edellä esitetty Itä-Suomen HO 7.5.1998 numero 493.

<sup>270</sup> Vaasan HO 15.5.1998 numero 557.

<sup>271</sup> Raahen KO 6.3.1997 numero 296.

<sup>272</sup> KRL 5.4.2013 diaarinumero 3238/361/12.

<sup>273</sup> HE 119/1989 vp s. 46. Vastaavasti Hemmo 2005, s. 235 alaviite 2.

<sup>274</sup> Bundesgerichtshof, tuomio 16.6.2009, asia VI ZR 107/08, 29 kohta. Ks. myös Bauer et. al. 2011, s. 3, jossa viitataan esitettyyn Saksan korkeimman oikeuden päätökseen ja arvioidaan alan johtavan suunnittelutiedon suhdetta yleisiin valmistuskäytäntöihin ja ISO-standardeihin.

voidaan asettaa.<sup>275</sup> Esitetyn perusteella voi tehdä johtopäätöksen, että automaattiajoneuvojen valmistajien tulisi varoittaa käyttäjiä niistä vaaroista, jotka eivät ole käyttäjille itsestään selviä ja joita ei voida sen hetkisen tiedon mukaan paremmalla suunnittelulla poistaa.

Automaattiajoneuvoilta ja niiden toiminnoilta vaadittava turvallisuus sekä käyttäjien ohjeistamiselle asetettavat vaatimukset oletettavasti muuttuvat automatisoinnin tason noustessa. Tällöin pelkästään kuljettajaa varoitettaville tai avustaville toiminnoille asetettavat ohjeistusvaatimukset ovat todennäköisesti matalampia verrattuna toimintoihin, jossa kuljettajalta ei edellytetä jatkuvaa liikenneympäristön tarkkailua.<sup>276</sup> Mikäli osittain automatisoituja tai valvotusti automatisoituja (SAE 2–3 -tasojen) automaattiajoneuvoja tuodaan markkinoille, kuljettajan ohjeistaminen automaattiajoneuvon luotettavan suorituskyvyn rajoista tulee muodostumaan erittäin oleelliseksi, koska SAE 2–3 -tasoilla kuljettajan ja automaattiajoneuvon järjestelmän yhteistoiminnan vaatimus on kaikkein suurin. Kyseisillä automatisoinnin tasoilla tuotteen ennustettavissa oleva käyttöohjeiden vastainen käyttö voi aiheuttaa ongelmia.

Tuotteen markkinointia ja käyttöohjeita on aina arvioitava myös suhteessa muihin arviointikriteereihin ja arvioita tehdessä huomioon otettaviin seikkoihin. Mikäli SAE 3 -tason automaattiajoneuvossa käyttäjää ohjeistettaisiin, että automaattiajoneuvon järjestelmä vastaa kaikista ajotehtävän osa-alueista, mutta järjestelmän pyytäessä kuljettajan tulisi ottaa ajoneuvo hallintaansa, kuinka käyttöohjeiden vastaista toimintaa tulisi arvioida? Kuvatussa tilanteessa tuotteen ennakoitavissa olevaa käyttöohjeiden vastaista toimintaa oletettavasti on, että kuljettaja ei olisi jatkuvasti varuillaan eli valmistajan tulisi tämä huomioida tuotteen suunnittelussa. Ennakoitavissa olevan käyttöohjeiden vastaisen käytön huomioimatta jättäminen viittaisi tuotteen pitämiseen turvallisuudeltaan puutteellisena. Samanaikaisesti olen esittänyt tielikenteeseen osallistuvan väestönosan aiheellisten turvallisuusodotusten minimitason muodostuvan muun muassa liikennesäännöistä, joiden mukaisesti automaattiajoneuvon olisi kuljettava. Tällöin ennakoitavissa oleva käyttöohjeiden vastainen toiminta saattaisi aiheuttaa automaattiajoneuvon toimivan liikenteeseen osallistuvan väestönosan aiheellisten turvallisuusodotusten vastaisesti. Liikennevahingon syntyessä kuljettajan saatettaisiin katsoa aiheuttaneen vahingon tuottamuksella, mutta tästä huolimatta automaattiajoneuvoa saatettaisiin pitää myös turvallisuudeltaan puutteellisena, vaikka se olisi toiminut luokituksen mukaisesti. Pohdintaan ei kuitenkaan pysty antamaan ratkaisusuosituksia voimassaa olevan oikeuden kan-

---

<sup>275</sup> Bundesgerichtshof, tuomio 16.6.2009, asia VI ZR 107/08, 22 kohta. Vastaavasti EUTI, yhdistetty asia C-503/13 ja C-504/13, 39 kohta.

<sup>276</sup> Vastaavasti Arzt et al. 2013 s. 20–21.

nalta, koska SAE 3 -tason automaattiajoneuvojen käyttäminen ei tieliikennelain mukaan ole sallittua. Mikäli niiden käyttäminen tulevaisuudessa sallittaisiin luokittelun mukaisena, tuotteen valmistajan tulisi kuitenkin ratkaista ongelma ennakoitavissa olevan käyttöohjeiden - eli luokittelun - vastaisen toiminnan osalta.

Erityisesti automaattiajoneuvojen markkinointiin ja käyttöohjeiden kannalta tutkimuksessa käytetty automatisoinnin tasojen luokittelu ja tutkimusmenetelmät osoittavat heikkoutensa. Tutkimuksessa käytetty luokittelu perustuu oletukseen siitä, minkälaisia ominaisuuksia ja toiminnallisuuksia automaattiajoneuvolla voi olla. Tulevaisuudessa mahdollisesti käyttöön otettavat automaattiajoneuvot eivät kuitenkaan välttämättä vastaa luokittelua. Tällöin on varottava kehäpäätelmän tekemistä käytetyn luokittelun ja automaattiajoneuvon turvallisuuspuutteen välillä.<sup>277</sup>

Markkinoinnin ja käyttöohjeiden lisäksi myös muu tieto voi vaikuttaa tuotteen turvallisuuden arviointiin. Hallituksen esityksessä mainitaan, että tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen annettavien varoitusten kohdalla voidaan antaa merkitystä sille, onko kyseinen varoitus tullut vahinkoa kärsineen tietoon ennen vahingon syntymistä.<sup>278</sup> Edellä olen esittänyt, että tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohta olisi määräävä tuotteeseen kohdistettavien aiheellisten turvallisuusodotusten kohdalla, joten liikkeelle laskun jälkeen annettu informaatio on tämän ajatusmallin kannalta ongelmallinen. Mahdollisesti tuotteen liikkeelle laskun jälkeen annettua tietoa tulisi arvioida vahingonkärsijän myötävaikutuksen kautta eli mikäli tuotetta koskeva liikkeelle laskun jälkeinen varoitus on tullut hänen tietoonsa, vahinkoa kärsineellä voitaisiin ajatella olevan erityisasiantuntemusta tämän varoituksen sisältämän tiedon osalta.

#### **5.3.3.4 Muut arvioinnissa huomioon otettavat seikat**

Tuotevastuulain 3 §:n mukaan tuotteen turvallisuutta arvioitaessa on otettava huomioon ajankohta, jona tuote laskettiin liikkeelle, tuotteen ennakoitavissa oleva käyttö, tuotteen markkinointi ja käyttöohjeet *sekä muut seikat*. Hallituksen esitys jättää avoimeksi, mitä kaikkea muilla seikoilla on haluttu tarkoittaa.<sup>279</sup> *Wilhelmssonin* mukaan muiden seikkojen sisällyttämisellä pykälään on haluttu korostaa turvallisuuspuutteen arvioinnin yleisluontoisuutta.

---

<sup>277</sup> Toisin sanoen olisi mieleöntä tutkia teoreettisen luokittelun perusteella konstruoitua ajatusta automaattiajoneuvosta ja todeta automaattiajoneuvo turvallisuudeltaan puutteelliseksi, koska sen kuvitellut käyttöohjeet eivät vastanneet teoreettisen luokittelun avulla konstruoitua mielikuvaa.

<sup>278</sup> HE 119/1989 vp s. 46.

<sup>279</sup> HE 119/1989 vp s. 46, jonka mukaan muita huomioon otettavia seikkoja voivat olla esimerkiksi tuotteen pakkaustapa ja -materiaali.

ta.<sup>280</sup> Wilhelmssonin kantaa tukee tuotevastuudirektiivin 6.1 artiklan sanamuoto, jonka mukaan aiheellisten turvallisuusodotusten kohdalla on otettava huomioon kaikki seikat (taking all circumstances into account, 6.1 art.).

Turvallisuuspuutteen arvioinnissa voidaan mahdollisesti huomioida myös korkeasti automatisoitujen automaattiajoneuvojen testikäytössä saadut tulokset. Yhdysvalloissa Kalifornian osavaltiossa 12 yrityksellä on oikeus koekäyttää korkeasti automatisoituja automaattiajoneuvoja.<sup>281</sup> Esimerkiksi Googlen automaattiajoneuvot ovat maaliskuuhun 2016 mennessä kulkeet yli 2,3 miljoonaa kilometriä ihmiskuljettajan valvomana,<sup>282</sup> jolloin ajoneuvot ovat joutuneet osallisiksi 19 liikenneonnettomuuteen,<sup>283</sup> joista yhdessä Google katsoo automaattiajoneuvon järjestelmän virheellisen määrittelyn olleen osasyynä liikennevahinkoon. Google ilmoitti sen automaattiajoneuvon kävelyvauhtia törmänneen ohi ajaneen bussin kylkeen 14.2.2016.<sup>284</sup> Syyskuu 2014 – marraskuu 2015 Googlen automaattiajoneuvot joutuivat 272 kertaa tilanteeseen, missä automaattiajoneuvon järjestelmä havaitsi virhetilanteen, jonka seurauksena ihmiskuljettajan tuli välittömästi ottaa hallinta ajoneuvon kulusta. Tämän lisäksi automaattiajoneuvon kuljettaja teki edellä mainitulla raportointijaksolla 69 kertaa päätöksen turvallisuussyistä puuttua ajoneuvon kulkuun, vaikka järjestelmä ei pyyntöä esittänyt. Näiden 69 tapahtuman tarkempi analyysi osoitti, että automaattiajoneuvo olisi todennäköisesti aiheuttanut liikennevahingon 13 tapauksessa.<sup>285</sup>

Näiden koekäyttöä koskevien esimerkkien tarkoituksena on osoittaa, että lukuisat yrityksen koekäyttävät parhaillaan korkeasti automatisoituja ajoneuvoja ja joidenkin yritysten julkisista raporteista saadaan melko tarkka vaikutelma koekäytettävien ajoneuvojen toiminnasta. Raportoitujen testitulosten tarkempi tutkinta on yksi osoitus jo saavutetun tekniikan tasosta ja ilmenneiden ongelmien luonteesta. Mikäli liikkeelle laskettu automaattiajoneuvo aiheuttaisi samantyyppisessä tilanteessa liikennevahingon kuin yritys on jo raportoinut, raportti voisi olla vahva peruste pitää tuotetta turvallisuudeltaan puutteellisena. Kyseessä on valmistajan jo tietämä käyttötilanne, jossa tuote todennäköisesti aiheuttaisi vahinkoa. Näkisin julkiset raportit automaattiajoneuvojen koekäytöstä myös siinä valossa, että yhden yrityksen ra-

---

<sup>280</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 183.

<sup>281</sup> <https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/autonomous/testing>, viitattu 6.4.2016.

<sup>282</sup> Google 2016, s. 1.

<sup>283</sup> Google 2015a s. 3 ja Google 2016, s. 1.

<sup>284</sup> DMV 2016 s. 2. Ks. Aeberhard et al. 2015 s. 44, jossa BMW:n testiryhmä nostaa esille raskaan liikenteen ajotyylin, joka poikkeaa normaaleista henkilöautoista. Vahinkotyyppi oli siis ennen liikenneonnettomuutta jo tunnistettu.

<sup>285</sup> Google 2015b s. 3 ja 6-7

portoimat virhetilanteet nostaisivat myös muiden yritysten automaattiajoneuvolta vaadittavan turvallisuuden tasoa, ainakin mikäli kyse on samalla automatisoinnin tasolle sijoittuvasta toiminnosta vastaavassa tilanteessa.

Oletettavasti myös lupaukset mahdollisen vahingonkorvausvastuun jakautumisesta voisivat olla muita arvioinnissa huomioitavia seikkoja. Tällaiset lupaukset voi nähdä osana tuotteiden markkinointia, mutta ne eivät suoranaisesti koske tuotteen turvallisuusominaisuuksia. Ilman kuljettajia toimivia (SAE 4–5 tasojen) automaattiajoneuvoja suunnittelevista yrityksistä Volvo<sup>286</sup>, Google<sup>287</sup> ja Mercedes<sup>288</sup> ovat ilmoittaneet, että he ovat valmiita hyväksymään vahingonkorvausvastuun, mikäli heidän markkinoille tuoma automaattiajoneuvo aiheuttaa suunniteluvirheen myötä vahingon. Tuotevastuulainsäädäntö ei vaikuttaisi asettavan estettä sille, etteikö tuotteen valmistaja voisi antaa kyseisen tyyppisiä lupauksia tuotetta koskevaan mahdolliseen vahingonkorvausvastuuseen liittyen esimerkiksi lehdistötiedotteiden muodossa. Tuotevastuulain 10 §:n mukaan ennen vahingon ilmenemistä tehdyn sopimuksen ehto, joka rajoittaa *vahinkoa kärsineen* oikeutta tämän lain mukaiseen korvaukseen, on mitätön. Yritysten lupaukset vahingonkorvausvastuusta ovat todennäköisesti suunnattu etupäässä automaattiajoneuvojen koekäytöstä päättävälle viranomaisille ja lainsäätäjille, joten jää konkreettisesti ratkaisutilanteessa osana kokonaisharkintaa arvioitavaksi, mikä merkitys esitetyillä lupauksilla on.

#### 5.4 Vahingonkorvausvastuusta vapautuminen

##### 5.4.1 Aluksi

Tuotevastuulain 4 a §:n mukaan vahinkoa kärsineen on näytettävä toteen vahinko, tuotteen puutteellinen turvallisuus sekä puutteellisen turvallisuuden ja vahingon välinen syy-yhteys.<sup>289</sup> Tuotteen valmistaja ja maahantuoja voi luonnollisesti esittää vastatodistelua siitä,

---

<sup>286</sup> Volvo, lehdistötiedote 7.10.2015.

<sup>287</sup> <http://www.cbsnews.com/news/self-driving-cars-google-mercedes-benz-60-minutes/> (CBS News 4.10.2015, viitattu 4.4.2016)

<sup>288</sup> Ibid.

<sup>289</sup> Erityisesti teknisten tuotteiden turvallisuuspuutteiden toteennäyttäminen on kuluttajien kohdalla koettu haasteelliseksi puuttuvien käyttöoikeuksien tai laki- ja muiden resurssien puuttumisen myötä (MARKT/2001/11/D, yhteenveto, s. v.) Ruotsissa vakuutusyhtiöt ovat ilmaisseet huolen, että tulevaisuudessa vakuutusyhtiöillä voi olla vaikeuksia näyttää toteen automaattiajoneuvon mahdollinen turvallisuuspuute. Huoli koskee erityisesti automaattiajoneuvon keräämän tiedon saantiin ja analysointiin liittyvää epätasapainoa suhteessa ajoneuvon valmistajaan (SOU 2016:28, s. 140). Tiedollinen epätasapaino on huomioitu myös laajemmin. Euroopan komissiolle laaditussa raportissa korostetaan ajoneuvon tapahtumatietoja tallentavien laitteiden (event data recorder, EDR) eli niin sanottujen ajoneuvojen mustien laatikoiden merkitystä tulevaisuudessa (Freyer – Van Driel – Yen 2012 s. 6). Myös Yhdysvalloissa ongelma on ratkaistu vastaavalla tavalla. Nevadan osavaltion lainsäädäntö

että tuote ei ole turvallisuudelta puutteellinen tai syy-yhteyttä turvallisuuspuutteen ja vahingon välillä ei ole. Mikäli vahinkoa kärsinyt pystyy näyttämään edellä mainitut seikat toteen, vahingonkorvausvelvollisuutta ei kuitenkaan synny, mikäli se jolta korvausta vaaditaan näyttää, että tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa, turvallisuuspuute johtuu viranomaisen pakottavasta määräyksestä tai turvallisuuspuute on syntynyt tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen (TVL 7 §). Tässä kappaleessa käsittelen ensin tuotteen liikkeelle laskemiseen perustuvaa vastuusta vapautumista, jonka jälkeen perehdyn tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen syntyviä turvallisuuspuutteita koskevaan vapautumisperusteeseen. Kappaleen lopuksi tutkin viranomaisten pakottavien määräyksiä vastuusta vapauttavina perusteina.

#### **5.4.2 Tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa ja koekäytön problematiikka**

Tuotteen liikkeelle laskeminen on ehdoton edellytys valmistajan tai maahantuojan vastuuseen asettamiselle.<sup>290</sup> Toisaalta, mikäli tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa, korvausvelvollisuutta ei synny (TVL 7.1 §:n 1 kohta). Useimmissa tapauksissa tuotteen liikkeelle laskemisen muoto ja ajankohta eivät todennäköisesti aiheuta tulkintaerimielisyyksiä eli vapautumisperusteen käyttömahdollisuudet lienevät melko vähäisiä. Automaattiajoneuvojen käyttämisen alkuvaiheessa voi kuitenkin esiintyä erityistilanteita, joissa liikkeelle laskun tarkka määrittäminen voi olla tarpeen. Tällainen erityistilanne on esimerkiksi automaattiajoneuvon koekäyttö yleisen liikenteen seassa, jolloin ei ole varmuutta siitä, voiko vahinkoa kärsinyt valita, haluaako hän vaatia mahdollisesta vahingosta korvauksia ajoneuvon liikennevakuutuksesta vai ajoneuvon valmistajalta tuotevastuulain perusteella.<sup>291</sup> Katsotaanko yleisen liikenteen seassa koekäytettävä automaattiajoneuvo elinkeinotoiminnassa liikkeelle lasketuksi tuotteeksi?<sup>292</sup>

Tuotteen liikkeelle laskemisen käsitettä ei ole pystytty yksiselitteisesti määrittelemään laissa tai esitöissä.<sup>293</sup> Tuotteen liikkeelle laskemiseen liittyen on kuitenkin selkeästi tunnistettavissa alueita, milloin tuote joko on tai ei ole laskettu liikkeelle. Negatiivisesti määriteltäessä tuotet-

---

edellyttää, että mikäli automatisoitu ajoneuvo ei ole ihmisen ohjauksessa, laitteen kaikkien anturien tuottama tieto tulee tallentaa ja säilyttää vähintään 30 sekunnin ajalta ennen kolarin tapahtumista (Anderson et al. 2014 s. 42).

<sup>290</sup> HE 119/1989 vp s. 28.

<sup>291</sup> Koekäytön yhteydessä automaattiajoneuvon valmistajan työntekijä todennäköisesti kuljettaa automaattiajoneuvoa, jolloin tilanteeseen voi liittyä työtaturmia käsittelevän kappaleen yhteydessä esitetty poikkeustilanne, jossa työtaturmavakuutus toimii valmistajan vastuuvakuutuksena.

<sup>292</sup> Luonnollisesti ongelmatilanne voi koskea myös valmistusvaiheessa olevan perinteisen ajoneuvon koekäyttöä.

<sup>293</sup> HE 119/1989 vp s. 28.



ta ei ole laskettu liikkeelle silloin, kun se on valmistuksen alaisena, varastossa tai kuljetettavana eri toimipaikkojen välillä.<sup>294</sup> Oikeuskirjallisuudessa tuotteen liikkeelle laskuna ei ole pidetty tuotteen omaa käyttöä tuotanto- tai elinkeinotoiminnan välineenä, jos tuotetta ei ole tarkoitettu eteenpäin luovutettavaksi. Lisäksi valmistusprosessiin kuuluva ulkopuolisen toteuttama testaaminen ei ole vielä tuotteen liikkeellelaskua.<sup>295</sup>

Positiivisesti määriteltynä tuote on laskettu liikkeelle silloin, kun se on saatettu vaihdantaan. Tuote voidaan yleensä katsoa liikkeelle lasketuksi sen jättäessä valmistajan valvontavallan<sup>296</sup> eli kontrollipiiriin<sup>297</sup>. Hallituksen esityksessä valvontavallan kriteerin taustalla on ajatus rationaalisen ja vastuullisen toimijan mallista. Toimijan laskiessa tuotteen liikkeelle eli luovuttaessa tuotteen valvontavaltansa ulkopuolelle hän osoittaa pitävänsä tuotetta riittävän turvalisena. Kontrolli- tai valvontavallan raja ei ole kuitenkaan ehdoton, koska tuotteen näytteille asettaminen tai yrityksen ulkopuoliselle esittely voidaan katsoa liikkeelle laskemiseksi.<sup>298</sup> Esimerkiksi tuotteen esittely messuilla rajoittamattomalle yleisölle tai elinkeinonharjoittajan tiloissa rajoitetulle henkilöpiirille voidaan katsoa liikkeellelaskuksi.<sup>299</sup>

Tuotevastuulain mukaista tuotteen liikkeellelaskua koskevaa oikeuskäytäntöä ei Suomesta löydy, mutta EU:n tuomioistuin otti kantaa tuotteen liikkeelle laskemiseen asiassa C-203/99 *Henning Veedfald v Århus Amtskommune*. Tuomioistuimen mukaan tuotevastuudirektiivissä ei ole määritelty liikkeelle laskemisen käsitettä, joten käsitettä on tulkittava direktiivin tarkoituksen ja päämäärän mukaisesti.<sup>300</sup> Ratkaisun mukaan tuotetta ei ole laskettu liikkeelle, mikäli valmistajasta riippumaton, ulkopuolinen henkilö, aiheuttaa tuotteen poistumisen valmistusprosessista.<sup>301</sup> Ratkaisussa tuote katsottiin liikkeelle lasketuksi, vaikka se ei jättänyt apteekin, sairaalan ja lääkärin muodostamaa ”valvontapiiriä”, koska vahingonkärsijä itse tuli tähän ”valvontapiiriin” eli sairaalaan. Ratkaisussa tuote katsottiin liikkeelle lasketuksi kun

---

<sup>294</sup> HE 119/1989 vp s. 47.

<sup>295</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 192, jossa viitataan Taschner – Frietch 1990 s. 189 ja Bartl 1989 s. 93.

<sup>296</sup> HE 119/1989 vp s. 28.

<sup>297</sup> Wilhelmsson – Rudanko 2004 s. 192.

<sup>298</sup> HE 119/1989 vp s. 28.

<sup>299</sup> HE 119/1989 vp s. 47.

<sup>300</sup> Asia C-203/99 *Henning Veedfald v Århus Amtskommune*, tuomio 10.5.2001, Kok. 2001, s. I-03569, 14 kohta.

<sup>301</sup> Asia C-203/99 *Henning Veedfald v Århus Amtskommune*, tuomio 10.5.2001, Kok. 2001, s. I-03569, 16 kohta. Kanta on sittemmin vahvistettu asiassa C-127/04 *Declan O’Byrne v. Sanofi Pasteur MSD Ltd ja Sanofi Pasteur SA*, tuomio 9.2.2006, Kok. 2006, s. I-01313, 24 kohta. Vastaavasti hallituksen esityksessä on todettu, ettei valmistaja tai maahantuoja ole vastuussa tuotevahingosta, jos tuote on laskettu liikkeelle ilman heidän tahtoa (HE 119/1989 vp s. 28.).

sitä käytettiin sairaalassa ihmisen elimen valmistamiseen elinsiirtoa varten, jonka yhteydessä tuote aiheutti vahinkoa elinsiirron kohteena olleelle ihmisen elimelle.<sup>302</sup>

Kuinka automaattiajoneuvojen koekäyttöä yleisen liikenteen seassa tulisi tällöin tuotteen liikkeelle laskun näkökulmasta tulkita? Negatiivisen määritelmän näkökulmasta on mahdollista perustella, että ajoneuvo on edelleen valmistusprosessin testausvaiheessa eikä siten liikkeelle laskettu. Koekäytön yhteydessä valmistajan tahtona on pitää automaattiajoneuvo keskenäisenä tuotteena osana valmistusprosessia ja valmistajan ei mahdollisesti ole aikomustakaan saattaa kyseistä versiota tuotteesta vaihdantaan. Positiivisen määritelmän näkökulmasta julkisen testauksen yhteydessä ajoneuvo on samalla esittelyn kohteena ja tätä voi pitää osana tuotteen markkinointia. Mikäli aihetta lähestyy edellä esitetyn EU:n tuomioistuimen ratkaisun *Henning Veedfald v Århus Amtskommune* kautta, on mahdollista argumentoida, että automaattiajoneuvo on edelleen valmistajan kontrollipiirissä. Jos koekäytössä oleva automaattiajoneuvo kuitenkin törmäisi esimerkiksi jalankulkijaan, jalankulkija olisi tullut tähän valmistajan kontrollipiiriin. Lisäksi on huomioitava, että osa koekäytössä olevan automaattiajoneuvon osista voi olla jo laskettu aikaisemmin liikkeelle. Esimerkiksi liikenneministeriö ennakoiki kokeilukäyttöön tulevien automaattiajoneuvojen olevan todennäköisesti tyyppihyväksytyistä autoista muokattuja.<sup>303</sup> Näkisin esitettyjen perusteiden puoltavan yleisen liikenteen seassa tapahtuvaa automaattiajoneuvon koekäyttöä tuotteen liikkeellelaskuna. Yleisen liikenteen seassa koekäytettävien automaattiajoneuvojen luokittelu liikkeelle lasketuiksi tuotteiksi lisäksi myös oikeusvarmuutta vahingonkärsijän näkökulmasta, koska muutoin olisi vahingonkärsijän kannalta sattumanvaraista, milloin hän pystyisi vaatimaan tuotevastuulain perusteella vahingonkorvauksia liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon valmistajalta. On kuitenkin todettava, että liikenne- ja tapaturmavakuutusjärjestelmät sekä mahdollinen koekäytön vapaaehtoinen lisävakuuttaminen vähentävät vahinkojen korvaamisen sattumanvaraisuuteen perustuvan argumentin painoarvoa.

#### **5.4.3 Turvallisuuspuute on syntynyt liikkeelle laskemisen jälkeen**

Tuotevastuulain mukaista vahingonkorvausvelvollisuutta ei synny, mikäli tuotteen turvallisuuspuute on syntynyt tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen. Tuotevastuulain 7 §:n 2 momentin mukaan korvausvelvollisuutta ei ole, jos se, jolta vaaditaan korvausta, saattaa toden-

---

<sup>302</sup> Asia C-203/99 *Henning Veedfald v Århus Amtskommune*, tuomio 10.5.2001, Kok. 2001, s. I-03569, 17 ja 18 kohdat.

<sup>303</sup> LVM 2015, s. 22

näköiseksi, ettei tuotteen turvallisuudessa ollut vahingon aiheuttanutta puutetta silloin, kun hän laski sen liikkeelle. Hallituksen esityksessä tarkennetaan, että täyttä näyttöä tuotteen turvallisuudesta sen liikkeelle laskemisen ajankohtana ei vaadita, vaan riittävää on osoittaa, että tuotteessa ei *todennäköisesti* ollut turvallisuuspuutetta sen liikkeelle laskemisen yhteydessä. Valmistaja voi vapautua vastuusta esimerkiksi esittämällä todistelua laadunvalvontajärjestelmän toimivuudesta, jossa suurella todennäköisyydellä olisi havaittu turvallisuuspuute ennen tuotteen liikkeelle laskemista. Vastaavasti vastuusta voi vapautua, mikäli turvallisuuspuutteen näytetään olevan sen luontoinen, ettei se todennäköisesti ole voinut syntyä valmistuksen yhteydessä.<sup>304</sup>

Laadunvalvonnan vaikutuksesta turvallisuuspuutteen syntymisen ajankohtaan on esimerkkinä Turun hovioikeuden tapaus, jossa kantajan katsottiin täyttäneen oman näyttövelvollisuutensa, mutta valmistaja vapautui vastuusta osoittamalla tuotteen olleen turvallinen liikkeelle laskemisen yhteydessä.

Turun hovioikeus<sup>305</sup> ei muuttanut Turun käräjäoikeuden<sup>306</sup> ratkaisua, jossa käräjäoikeus hylkäsi vakuutusyhtiön television valmistajaan kohdistaman tuotevastuulain mukaisen vahingonkorvausvaatimuksen. Ratkaisun mukaan riidattomasti pystyttiin osoittamaan omakotitalolle vahinkoa aiheuttaneen tulipalon saaneen alkunsa televisiosta, koska todistaja oli nähnyt televisiosta tulevat liekit ja pyrkinyt sammuttamaan tulipalon televisiosta. Tämän johdosta käräjäoikeus katsoi kantajan täyttäneen TVL 4 a §:n näyttövelvollisuuden toteennäyttämällä aiheutuneen vahingon, television syttymisen tuleen ja syy-yhteyden tulipalon ja vahingon välillä.

Käräjäoikeus viittasi hallituksen esitykseen todetessaan, että vastaajan tulee vastuusta vapautuakseen näyttää todennäköiseksi, ettei tuotteessa ollut turvallisuuspuutetta sitä liikkeelle laskettaessa. Oikeuden mukaan valmistajan ei myöskään tarvitse vastuusta vapautuakseen näyttää toteen laitteessa olevaa vikaa. Asiassa television valmistaja toi esille tuotteen standardien mukaisuuden, tuotekehittely- ja valmistusvaiheet sekä niihin liittyvän laadunvarmistuksen. Lisäksi valmistaja osoitti television verkkokytkimen olleen auki eli televisio oli sammutettu televisiossa kiinteästi olevasta virtanapista. Verkkokytkimen ollessa auki ei laitteeseen pääse normaalia verkkovirtaa. Valmistajan mukaan mahdollisia palon syttymissyitä ovat ulkoiset tekijät kuten ukkonen, vierasesine, virheellinen käyttö, laitteen verkkojohdon myöhempi vioittuminen tai muut vastaavat syyt. Käräjäoikeuden ratkaisun mukaan televisi-

---

<sup>304</sup> HE 119/1989 vp s. 51.

<sup>305</sup> Turun HO 28.5.2002 numero 1377.

<sup>306</sup> Turun KO 5.4.2000 numero 2676.

on valmistaja edellä mainituilla perusteilla on saattanut todennäköiseksi ja osoittanut, ettei televisiossa ollut turvallisuuspuutetta kun se laskettiin tehtaalta liikkeelle.<sup>307</sup>

Vaikka yksittäisen hovioikeuden ratkaisun perusteella ei tule tehdä liian jyrkkiä johtopäätöksiä, esitetty ratkaisu osoittaa vapautumisperusteen käyttökelpoisuuden automaattiajoneuvojen valmistajien näkökulmasta. Vapautumisperusteen käyttökelpoisuus voidaan nähdä myös potentiaalisten vahingonkarsijöiden kannalta positiivisena tekijänä, mikäli vahingonkorvausvastuusta vapautumisen mahdollisuus kannustaisi automaattiajoneuvojen valmistajia yhä huolellisemmin dokumentoimaan kaikki valmistusprosessin vaiheet ja laadun varmistamiseksi tehdyt toimenpiteet, jolloin laadunvalvonnan tehokkuus heijastuisi yhä turvallisempina tuotteina.

#### **5.4.4 Tuote on pakollisten viranomaismääräyksen mukainen**

Viranomaismääräysten ja standardien vaikutusta olen käsitellyt edellä tuotteen turvallisuuspuutteen arviointikriteerien yhteydessä. Tuotevastuulain mukaan tuotteen valmistaja tai maahantuoja voi vapautua vahingonkorvausvastuusta, mikäli tuotteen turvallisuuspuute johtuu siitä, että tuotteen on oltava viranomaisen antaman pakollisen määräyksen mukainen (TVL 7.1 §:n 2 kohta). Lähtökohtaisesti tuotevastuulaissa tuotteen puutteellisen turvallisuuden syyllä ei ole merkitystä. Valmistajan tai maahantuojan vedotessa viranomaisten määräysten mukaiseen vapautumisperusteeseen puutteellisen turvallisuuden syy muuttuu kuitenkin merkitykselliseksi,<sup>308</sup> koska vapautumisperuste voi koskea vain sitä tiettyä turvallisuuspuutteen aiheuttanutta syytä, jota koskevan viranomaismääräyksen mukaiseksi tuote on rakennettu. Vapautumisperustetta sovellettaessa on lisäksi huomioitava määräyksen ajantasaisuus ja oliko tuotteen valmistajalla esimerkiksi omien tutkimustulosten kautta parempaa tietoa määräyksen mukaisen tuotteen turvallisuusriskeistä.<sup>309</sup> Automaattiajoneuvojen kokeilukäyttö ei edellytä ajoneuvojen tyyppihyväksyntää ja koekäytössä on mahdollista käyttää koekilpiä. Vapautumisperuste voi kuitenkin mahdollisesti ajankohtaistua tulevaisuudessa. Kuluttajakäyttöön tulevat automaattiajoneuvoilta voidaan vaatia tyyppihyväksyntää ja rekisteröintiä.<sup>310</sup> Näiden hyväksyntävaatimusten yhteydessä mahdollisesti voidaan antaa yksityiskohtaisia vaatimuksia ajoneuvolta vaadittavista ominaisuuksista.

---

<sup>307</sup> Turun KO antopäivä 5.4.2000 numero 2676.

<sup>308</sup> HE 119/1989 vp s. 44.

<sup>309</sup> HE 119/1989 vp s. 45.

<sup>310</sup> LVM 2015, s. 22.

## 5.5 Johtopäätökset automaattiajoneuvojen tuotevastuusta

Voimassa olevan lain mukaan ajoneuvojen valmistajat voivat joutua tuotevastuulain perusteella vahingonkorvausvastuuseen tuotteen puutteellisen turvallisuuden aiheuttamista liikennevahingoista. Työtapaturma- ja ammattitautilain mukaiset vakuutuslaitokset voivat perustaa takaisinsaantivaatimuksensa tuotevastuulakiin ja vastaavaa oikeutta suunnitellaan liikennevakuutuslaitoksille. Kaikki automaattiajoneuvot ovat tuotteita ja jo nykyisellään niiden puutteellisesta turvallisuudesta johtuvat vahingot ovat tuotevastuulain mukaan korvauskelpoisia. Tuotevastuulain mukaan kaikki henkilövahingot ovat korvauskelpoisia, mutta muussa kuin yksityisessä käytössä oleva omaisuus jää korvauskelpoisuuden ulkopuolelle. Omaisuusvahinkoja koskeva rajoitus merkitsee sitä, että esimerkiksi takseille, busseille ja kuorma-autoille aiheutuvat vahingot ole yleensä korvauskelpoisia, koska niitä käytetään yritystoiminnassa. Automaattiajoneuvon itselleen aiheuttamat vahingot eivät ole myöskään korvauskelpoisia.

Automaattiajoneuvojen mahdollisia turvallisuuspuutteita arvioidaan tuotevastuulain yleislausekkeen, tuote ei ole ollut niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa, avulla. Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisukäytäntö on osoittanut, että turvallisuuspuutetta ja yleislauseketta voidaan tulkita erittäin lavasti. Yleislausekkeen tulkinnassa on ratkaistava, kenen aiheellisista odotuksista turvallisuuspuutetta arvioidaan. Esitän automaattiajoneuvojen tilanteessa, että arviossa on huomioitava kaikkien liikenteeseen osallistuvien turvallisuusodotukset ja arvion tulee kattaa myös merkityksellisten vähemmistöjen näkökulmat. Mikäli liikenteeseen osallistuvan väestöryhmän aiheelliset turvallisuusodotusten vähimmäistaso nähdään tieliikennettä koskevan sääntelyn kokonaisuutena, aiheelliset odotukset voidaan muotoilla objektiivisesti, normatiivisesti ja ennustettavasti. Yleislauseketta arvioitaessa on huomioitava vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden turvallisuusodotukset, mutta toistaiseksi vain SAE 1 -tason toiminnallisuuksille löytyy markkinoilta vertailukohteita. Automaattiajoneuvojen turvallisuuspuutteita on arvioitava niiden liikkeelle laskemisen ajankohdan turvallisuusodotuksista lähtien, mutta oikeuskirjallisuudessa ei vallitse yksimielisyyttä liikkeelle laskun jälkeen nousseiden turvallisuusodotusten vaikutuksesta turvallisuuspuutteen arviointiin. Mikäli nousseiden turvallisuusodotusten huomiointi kokonaisarvion yhteydessä hyväksytään, vahingonkärsijöiden näyttötaakka oletettavasti laskisi ja vastaavasti tuotteiden valmistajien ja maahantuojien olisi vaikeampi vapautua vastuusta.

Automaattiajoneuvojen turvallisuuspuutteita koskevassa arviossa on huomioitava myös niiden ennakoitavissa oleva käyttö, markkinointi ja käyttöohjeet sekä muut seikat. Automaattiajoneuvoja koskevan kirjallisuuden perusteella kuljettajien keskittymiskyvyn herpaantuminen on ennakoitavaa, joten valmistajilta voi odottaa huomioivan tämän osana tuotekehittelyä. On myös ennakoitavaa, että automaattiajoneuvojen käyttäjät voivat suhtautua uuden teknologian hyödyntämiseen ylioptimistisesti, kuten esitelty ABS-jarruja koskeva esimerkki osoitti.

Automaattiajoneuvojen markkinoinnilla ja käyttöohjeilla voi olla erittäin suuri merkitys turvallisuuspuutteen arvioinnissa. Tuotteiden markkinoinnin aiheuttaman informaatiovirheen riskin voi olettaa kasvavan, mikäli yritys markkinoisi useille eri automatisoinnin tasoille sijoituvia automaattiajoneuvoja. Käyttöohjeisiin liittyen kotimainen oikeuskäytäntö on osoittanut, että tuotteiden käyttäjien edellytetään tutustuvan käyttöohjeisiin ja toimivan niiden mukaisesti. Oletettavasti automaattiajoneuvojen valmistajien odotetaan ohjeistavan kuluttajia niistä tuotteen normaalista sekä ennakoitavissa olevasta virhekäytöstä seuraavista vaaroista, jotka eivät ole kuluttajille ilmeisiä.

Turvallisuuspuutetta koskevassa kokonaisarvioinnissa voidaan mahdollisesti hyödyntää myös automaattiajoneuvojen koekäytöstä saatavilla olevia julkisia raportteja. Raporttien tarkempi tutkiminen antaa käsityksen kehittelyvaiheessa havaituista ongelmatilanteista, jotka ovat jo valmistajien tiedossa. Yksittäisen yrityksen julkaisemien raporttien voi ennakoida nostavan myös muilta automaattiajoneuvojen valmistajilta vaadittavaa tuotteen turvallisuuden tasoa ainakin siltä osin kun kyse on vastaavasta ongelmasta, joka on havaittu tietyllä automatisoinnin tasolla. Osa automaattiajoneuvojen valmistajista on antanut myös julkisia lupauksia vahingonkorvausvastuun kantamisesta, mikäli heidän automaattiajoneuvot aiheuttaisivat suunnitteluvirheestä johtuvan vahingon. Tuotevastuulaki sallii vahingonkärsijän oikeutta parantavat sopimukset, mutta esitettyjen lupauksen oikeudellinen sitovuus on vielä epävarmaa.

Tuotevastuulaki mahdollistaa automaattiajoneuvojen valmistajille vastuusta vapautumisen, mikäli tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa, turvallisuuspuute on syntynyt tuotteen liikkeelle laskun jälkeen tai turvallisuuspuute johtui viranomaisen määräyksen noudattamisesta. Automaattiajoneuvojen liikkeelle laskeminen elinkeinotoiminnassa ei yleensä aiheuttane tulkinnanvaraisuutta, mutta ajoneuvojen koekäyttöön liittyy elementtejä, jotka puoltavat ajoneuvojen koekäytön yleisillä teillä pitämistä tuotteen liikkeelle laskemisena.

Toisaalta myös vastakkaiset perusteet ovat vahvoja eli oikeustila on tulkinnanvarainen. Sen sijaan tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen syntyneestä turvallisuuspuutteesta on olemassa kotimaista oikeuskäytäntöä, jossa tuotteen valmistaja vältti vahingonkorvausvastuun vetoamalla vastuusta vapauttavaan perusteeseen. Vapautumisperusteen menestyksellinen vetoaminen osoittaa siihen suuntaan, ettei myöskään automaattiajoneuvon valmistaja välttämättä joudu vastuuseen kaikista automaattiajoneuvon turvallisuuspuutteista aiheutuvista liikennevahingoista.

## **6 LOPUKSI**

Tutkielmassani automaattiajoneuvona olen pitänyt ajoneuvoa, joka kykenee ainakin osittain suoriutumaan ilman kuljettajaa ajotehtävästä tietyssä ajotilanteessa. Automaattiajoneuvojen luokittelut perustuvat yleensä kolmeen osa-alueeseen: ajoneuvon pitkittäis- ja poikittaissuuntaisen hallinnan toteuttamiseen, kykyyn tarkkailla muuta liikenneympäristöä sekä toimintakykyyn vastata liikenneympäristössä tapahtuviin muutoksiin niin, ettei kuljettajaa välttämättä tarvita. Tutkielmassa käytetty SAE -järjestön automaattiajoneuvojen luokittelu on mahdollistanut luokitusta vastaavien automaattiajoneuvojen teoreettisen kuvaamisen ja samalla sitonut tutkielman osaksi suomalaista monitieteistä automaattiajoneuvoja koskevaa tutkimusta.

Tieliikennelainsäädäntöä koskevassa kappaleessa olen tuonut esille Wienin tieliikennesopimuksen merkityksen Suomen tieliikennelainsäädännön kannalta sekä äskettäin voimaan tulleen sopimuksen muuttamisen. Nykymuodossaan Wienin tieliikennesopimus sekä Suomen tieliikennelainsäädäntö mahdollistavat SAE 2 -tason automaattiajoneuvojen käyttämisen yleisellä tiellä. SAE 2 -tasolla automaattiajoneuvon kuljettaja voi nostaa kädet pois ohjauspyörältä ja jalat pois polkimilta ja antaa automaattiajojärjestelmän ohjata, kiihdyttää ja jarruttaa ajoneuvoa. Kuljettajan tulee kuitenkin jatkuvasti olla valmis ottamaan ajotehtävä hallintaansa ilman järjestelmän erillistä pyyntöä. SAE 2 -tason automaattiajojärjestelmän toimiessa pitkiä aikoja itsenäisesti, kuljettajan tarkkaavaisuus voi heikentyä, mikä voi lisätä liikennevahingon riskiä. SAE 3–5 -tasojen automaattiajoneuvojen käyttäminen ei voimassa olevan lainsäädännön puitteissa ole Suomessa mahdollista. Tieliikennelain kokonaisuudistuksesta on suunniteltu annettavan hallituksen esitys syksyllä 2016. Nähtäväksi jää, kuinka liikenteen automatisointi huomioidaan uudistuvassa tieliikennelaissa.

Liikennevahinkojen korvaamista koskevat vakuutusjärjestelmät ovat muutostilassa. Uusi työtapaturma- ja ammattitautilaki tuli voimaan vuoden 2016 alussa ja liikennevakuutuslain ko-

konaisuudistuksen on suunniteltu tulevan voimaan vuoden 2017 alussa. Uudistusten myötä tuotevastuulakia on suunniteltu muutettavan niin, että maksamiensa korvausten perusteella vakuutuslaitoksille siirtyisi oikeus esittää tuotevastuulakiin perustuva vahingonkorvausvaatimus ajoneuvon valmistajaa tai maahantuojaa kohtaan.

Liikennevahingot korvataan tuottamuksesta riippumatta liikennevakuutuslain tai tapaturma- ja ammattitautilain nojalla. Voimassa olevan oikeuden mukaan vahingonkärtsijä voi myös liikennevakuutuskorvauksen sijasta vaatia vahinkoja korvattavaksi automaattiajoneuvon valmistajalta tuotevastuulain nojalla. Liikennevakuutus tarjoaa vahingonkärtsijälle laajan korvaussuojan, mutta vähäiset henkilövahingot, kärtsimys ja ajoneuvon arvon alentuminen jäävät korvaussuojan ulkopuolelle. Lisäksi ajoneuvon liikennevakuutuksesta ei korvata ajoneuvolle itselleen aiheutuneita vahinkoja. Mikäli liikennevakuutus on myös työtaturma, liikennevakuutuslaitos voi olla velvollinen hyvittämään työtaturma- ja ammattitautilain mukaiselle vakuutuslaitokselle tämän maksamia korvauksia. Voimassa olevan oikeuden mukaan liikennevahingosta aiheutuvat korvaukset jäävät liikennevakuutuslaitoksen taloudelliseksi rasitteeksi, ellei vahinkoa ole aiheutettu tahallaan tai törkeällä tuottamuksella, jolloin vakuutuslaitos on oikeutettu kohdistamaan takaisinsaantivaatimuksen vahingon aiheuttajaan.

Liikennevahingon ollessa samanaikaisesti työtaturma, vahingot korvataan työtaturma- ja ammattitautilain mukaisesti työtaturmavakuutuksesta. Työtaturmavakuutuksesta korvataan lähinnä vain henkilövahinkoja. Työtaturmavakuutuksen myöntäneellä vakuutuslaitoksella on voimassa olevan oikeuden mukaan mahdollisuus esittää takaisinsaantivaatimus vahingonaiheuttajaa kohtaan, mikäli vahinko on aiheutettu törkeällä tuottamuksella tai rikoksella. Vakuutuslaitos voi kohdistaa maksettujen korvausten perusteella takaisinsaantivaatimuksen vahingosta vastaavan liikennevakuutuksen myöntäneeseen liikennevakuutuslaitokseen. Pääsäännöstä poikkeuksena on työtaturmana pidetty liikennevahinko, jossa vahingonkärtsijänä on ajoneuvon omistaja tai kuljettaja ja vahinkoa ei korvata jonkun toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Työtaturmavakuutuksen myöntänyt vakuutuslaitos voi myös esittää maksamiensa korvausten perusteella tuotevastuulakiin perustuvan vahingonkorvausvaatimuksen automaattiajoneuvon valmistajalle. Mikäli työtaturmassa vahingonkärtsijä on tuotevastuulain mukaisen vastuutahon työntekijä, vakuutuslaitoksen takaisinsaantivaatimuksen edellytyksenä on, että vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästä tuottamuksesta.



Tutkielman neljännessä kappaleessa olen selvittänyt, kuinka tieliikenteessä tuottamuksellista ja törkeän tuottamuksellista vahingon aiheuttamista arvioidaan. Kuljettajan tuottamuksellisen vahingon aiheuttamisen perusteella voidaan tehdä valinta siitä, minkä ajoneuvon liikennevakuutuksesta vahingot korvataan. Lisäksi kuljettajan tuottamus voi vähentää liikennevakuutuslain tai tuotevastuulain mukaan maksettavia korvauksia. Tieliikenteessä kuljettajalle asetettava huolellisuusvaatimuksen taso voidaan rakentaa hyvinkin tarkasti tieliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten perusteella. Kappaleessa olen käyttänyt risteysajoa esimerkkinä liikennetilanteesta, jossa muun selvityksen puuttuessa syntyy oletus kuljettajan tuottamuksellisesta vahingon aiheuttamisesta.

SAE 3–5 -tason automaattiajoneuvojen käytön sallivan normipohjan puuttuessa ei ole mielekästä arvioida voimassa olevan oikeuden kannalta kyseisillä tasoilla toimivan automaattiajoneuvon kuljettajan tuottamusta riskiperusteisesti. Mikäli tieliikennelakia uudistettaisiin SAE 3–5 -tason automaattiajoneuvojen käytön sallivaan suuntaan, kuljettajan tuottamusperusteista vahingon aiheuttamista arvioitaessa tulisi ratkaista, mikä merkitys olisi sillä, ettei kuljettajalla olisi velvollisuutta tarkkailla liikenneympäristöä. Mikäli kuljettaja ei tarkkaile liikenneympäristöä, hänen kyky arvioida automaattiajoneuvon toiminnan liikennesääntöjen mukaisuutta voi kadota, minkä seurauksena kuljettajan tahto ei enää liity tietyssä liikennetilanteessa toimimiseen. Automaattiajoneuvon aiheuttaessa liikennevahingon silloin kun kuljettajalta ei edellytetä tietoisuutta automaattiajojärjestelmän toimimisesta ja liikenneympäristöstä, eikä hänellä ole tietoisuutta liikenneympäristön tapahtumista, viittaisi siihen, ettei kuljettaja välttämättä ole aiheuttanut liikennevahinkoa tuottamuksella.

Ajoneuvon kuljettajan törkeän tuottamuksellista vahingonaiheuttamista arvioidaan samoja mittapuita hyödyntäen, mitä tuottamuksen olemassaoloa ylipäänsä arvioidaan. Arviossa oleellista on se, kuinka merkittävästi vahingon aiheuttanut toiminta on poikennut vaadittavasta huolellisuudesta. Törkeysarvostelussa on kuitenkin sallittua huomioida myös subjektiivisia elementtejä. Automaattiajoneuvon kuljettajan törkeästä huolimattomuudesta aiheutunutta vahinkoa olen arvioinut suhteessa vakuutuslautakunnan ratkaisusuositukseen, jossa arvioitavana oli punaisia liikennevaloja päin ajamalla aiheutetun liikennevahingon tuottamusarviointi ja vahingonkorvauksen sovittelu. Kappaleessa esitin, että SAE 2 -tason automaattiajoneuvon kuljettajien voidaan katsoa aiheuttavan liikennevahingon törkeällä tuottamuksella, mikäli automaattiajojärjestelmä ei pysähdy punaisen liikennevalon kohdalla ja kuljettaja ei puutu automaattiajoneuvon kulkuun. Kuvatussa tilanteessa vakuutuslaitos voi esittää maksettujen vahinkojen perusteella takaisinsaantivaatimuksen ajoneuvon kuljettajalle. On

myös mahdollista, että kuljettajan maksettavaksi tulevia korvauksia sovittelaa vahingonkorvauslain 2 luvun 1.2 §:n perusteella, mikäli kuljettajan ei katsota suhtautuneen vahingon aiheutumiseen piittaamattomasti. Vahingonkorvauksen määrän sovittelua voi pitää kuitenkin poikkeuksellisenä.

Tutkimukseni viidennessä kappaleessa selvitin automaattiajoneuvojen valmistajien ja maa-hantuojien vahingonkorvausvastuusta, mikäli automaattiajoneuvo aiheuttaa vahingon ja se katsotaan turvallisuudeltaan puutteelliseksi. Tuotevastuulain perusteella korvauskelpoisia vahinkoja ovat henkilövahingot sekä yksityiseen käyttöön tai kulutukseen tarkoitetulle omaisuudelle aiheutuneet vahingot. Rajoituksesta seuraa, että muille kuin yksityiskäytössä oleville ajoneuvoille aiheutuneet vahingot eivät ole korvauskelpoisia.

Automaattiajoneuvo on tuote ja sen puutteellista turvallisuutta arvioidaan yleislausekkeen, tuote ei ollut niin turvallinen kuin on ollut aihetta odottaa, avulla. Yleislauseketta arvioidaan aiheellisten turvallisuusodotusten kautta, jolloin automaattiajoneuvoilta odotettavaa turvallisuutta tulisi arvioida kaikkien tieliikenteeseen osallistuvien näkökulmasta huomioiden myös merkityksellisten vähemmistöjen odotukset. Mikäli aiheellisten turvallisuusodotusten vähimmäistasona nähtäisiin tieliikennettä koskevan sääntelyn kokonaisuutena, aiheelliset odotukset olisivat objektiivisesti muotoiltuja, normatiivisia ja ennustettavia. Yleislauseketta arvioitaessa on huomioitava vastaavien markkinoilla olevien tuotteiden turvallisuusodotukset ja turvallisuuspuutetta on arvioitava tuotteen liikkeelle laskemisen ajankohdan mukaisesti. Turvallisuuspuutetta koskevassa arviossa on kiinnitettävä huomiota myös tuotteen ennakoitavissa olevaan käyttöön, markkinointi ja käyttöohjeet sekä muut seikat. Automaattiajoneuvojen kuljettajien tarkkaavaisuuden heikkeneminen on ennakoitavaa, mutta voi johtaa myös tuotteen käyttöohjeiden vastaiseen toimintaan, mikäli käyttöohjeet edellyttävät kuljettajan jatkuvaa varallaoloa. Tuotevastuulaki mahdollistaa valmistajien vastuusta vapautumisen, mikäli tuotetta ei ole laskettu liikkeelle elinkeinotoiminnassa. Automaattiajoneuvojen koekäyttöön yleisillä teillä liittyy piirteitä, jotka puoltaisivat koekäytön pitämistä tuotteen liikkeellelaskuna, mutta oikeustila on tältä osin tulkinnanvarainen. Tuotevastuulain mukaisesta vahingonkorvausvastuusta voi myös vapautua, mikäli turvallisuuspuutteen osoitetaan syntyneen tuotteen liikkeelle laskemisen jälkeen.

Automaattiajoneuvojen käyttämistä koskevien vahingonkorvauskysymysten muodostama kokonaisuus on tutkimuskohteena haastava, eikä tässä tutkimuksessa ole katettu kaikkia aiheeseen liittyviä näkökulmia. Automaattiajoneuvojen käyttämiseen liittyvät rikosoikeudelli-

set kysymykset, automaattiajoneuvojen valmistajien ja myyntiportaan mahdollinen vahingonkorvauslakiin perustuva tuottamusvastuu sekä sopimukseen perustuva vahingonkorvausvastuu on jätetty tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimuksessa esittämäni näkemykset korkeasti automatisoitujen automaattiajoneuvojen (SAE 3–5 -tasojen) vahingonkorvausoikeudellisista ongelmakohtien ratkaisemisesta ovat lopulta oikeuspoliittisia valintoja, joita ei pysty oikeustieteellisen tutkimuksen tasolla ratkaisemaan. Erityisesti nähtäväksi jää, minkälaisia huolellisuusvaatimuksia tulevaisuudessa automaattiajoneuvojen kuljettajille asetetaan.

*”Av det anförda framgår, att det i culpabedömningen också ingår en avvägning mellan skadeorsakarens och den skadelidandens intressen. Särskilt bör man beakta vikten av en viss rörelse- och handlingsfrihet (olika på livsområden). Med ett handlade som medför stor nytta följer dock ingalunda utan vidare rätt att sanktionsfritt skapa skaderisker för andra. Vållande är inte något statiskt, något en gång för alla givet, utan ett flexibelt begrepp. Vägtrafiken ställer sålunda helt andra aktsamhetskrav på vår än på förgående generation.”<sup>311</sup>*

---

<sup>311</sup> Saxén 1975 s. 14.