

Abstraktinen vakava vaara korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2019:74

OT00BE20 Oikeudellisen ratkaisun perustelevuus

Oikeusnotaarityö

28.11.2024

Topi Mattila

Turun yliopiston laatuvarmistuksen mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu

Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

ON-työ

Oppiaine: Yleinen oikeustiede: Oikeudellisen ratkaisun perusteleminen -erikoistumisjaksokurssi.

Tekijä: Topi Mattila

Otsikko: Abstraktinen vakava vaara korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2019:74.

Ohjaaja: Raimo Siltala

Sivumäärä: VI + 22 sivua.

Päivämäärä: 28.11.2024

Oikeusnotaarityöni syventyy korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perustelujen analysointiin dekonstruktion metodilla intensiivistä lähilukua hyödyntäen. Prejudikaatti KKO 2019:74 kohdentui abstraktisen vakavan vaaran tulkintaan, minkä vuoksi tarkasteluni kohdentuu vahvasti samaan oppirakennelmaan. Kyseinen konstruktio sisältyy rikoslain 23 luvun 2 §:n törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöön muotoilulla ”on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle”.

Puran tutkielmassani ennakkopäätöksen perustelut osiin, kuten normipremisseihin, faktapremisseihin ja juridisiin konstruktioihin, selvittääkseni perustelulauseiden merkityssisällön yksin ja osana kokonaisuutta. Tarkastelen työssäni myös ennakkopäätöksen perustelujen, prejudikaattinormin ja lopputuloksen hyväksyttävyyttä. Tulen niin ikään arvioimaan korkeimman oikeuden vahvistaman prejudikaattinormin tarkoituksenmukaisuutta.

Keskeisimpiä havaintojani on, että julkaistulle prejudikaatille KKO 2019:74 oli tarvetta oikeuskäytännön yhtenäistämiseksi. Abstraktista vakavasta vaarasta ei ollut ennen tätä ratkaisua annettu yleisemmin sovellettavissa olevaa ennakkopäätöstä. Ennakkopäätöksen perustelut ja niiden myötä lopputulos ovat sekä yhteiskunnallisessa että oikeudellisessa mielessä hyväksyttäviä.

Korkein oikeus vahvistaa ennakkopäätöksessään oikeusohjeenaan oikeuskirjallisuudessakin esitetyn tulkinnan, jonka mukaan abstraktisen vakavan vaaran arvioinnissa on otettava huomioon etenkin mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys.

Asiasanat: törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, abstraktinen vaara, abstraktinen vakava vaara, ennakkopäätös, prejudikaatti, normipremissi, faktapremissi, konstruktio.

Sisällys

Abstraktinen vakava vaara korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2019:74.....	I
Lähteet.....	IV
Lyhenteet.....	VI
1 Johdanto.....	1
2 Perustelujen ainesosista	2
2.1 Analyysin lähtökohdat.....	2
2.2 Normipremisseistä.....	3
2.3 Juridisista konstruktioista.....	6
2.4 Faktapremisseistä.....	8
3 Vakuuttavuudesta, tarkoituksenmukaisuudesta ja hyväksyttävyydestä	13
3.1 Perustelujen vakuuttavuudesta.....	13
3.1.1 Korkeimman oikeuden arvioinnista.....	13
3.1.2 Korkeimman oikeuden johtopäätöksistä.....	16
3.2 Prejudikaattinormista ja sen tarkoituksenmukaisuudesta.....	17
3.3 Oikeudellisesta ja yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä	19
4 Johtopäätökset	22

Lähteet

Kirjallisuus

Aarnio, Aulis, Laintulkinnan teoria. Werner Söderström Osakeyhtiö 1988.

Aarnio, Aulis, Tulkinnan taito. WSOY 2006.

Frände, Dan – Matikkala, Jussi – Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti – Viljanen, Pekka – Wahlberg, Markus, Keskeiset rikokset. 4.laitos. Edita Publishing Oy 2018.

Frände, Dan – Hyttinen, Tatu – Kallio, Heikki – Korkka-Knuts, Heli – Matikkala, Jussi – Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti – Viljanen, Pekka – Wahlberg, Markus, Keskeiset rikokset. 5., uudistettu painos. Edita Publishing Oy 2023.

Kemppinen, Heikki, Rangaistuksen määräämisen perustelevinen. Suomalainen Lakimiesyhdistys 2021.

Klemetti, Sanna-Maria, Oikeudellisten konstruktioiden kinetiikka – Rakenneanalyttinen tutkimus. Itä-Suomen yliopisto 2014.

Lappi-Seppälä, Tapio – Hakamies, Kaarlo – Helenius, Dan – Melander, Sakari – Nuotio, Kimmo – Ojala, Timo – Rautio, Ilkka, Rikosoikeus. Alma Media Finland Oy 2022.

Launiala, Mika, Korkeimman oikeuden ennakkopäätösjärjestelmä. Alma Talent Oy 2020.

Siltala, Raimo: "... Ei luonnollisella järjellä vaan keinotekoisella juridisella järjellä ja oikeudellisella arvostelmalla" – Normit ja konstruktiot oikeudellisessa päättelyssä. Oikeustiede-Jurisprudentia 2019.

Siltala, Raimo, Oikeustieteen tieteenteoria. Suomalainen lakimiesyhdistys 2003.

Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti – Hyttinen, Tatu, Rikosoikeuden yleinen osa – Vastuuoppi. 3., uud. painos. Alma Talent 2019.

Tolonen, Hannu, Oikeuslähdeoppi. WSOY Lakitieto 2003.

Thynell, Tuulia, Yksi Helsingin vilkkaimmista sisääntuloväylistä jättimäiseen remonttiin: ”varmasti on haittaa liikenteelle”. Yle 13.3.2018. <https://yle.fi/a/3-10114705> (Luettu 21.11.2024).

Virolainen, Jyrki – Martikainen, Petri, Pro & Contra – tuomion perustelemisen keskeisiä kysymyksiä. Talentum 2003.

Virolainen, Jyrki – Martikainen, Petri, Tuomion perusteleminen. Talentum 2010.

Virallislähteet

HE 32/1997 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennerikoksia koskevan lainsäädännön muuttamisesta.

Muut lähteet

Tuulia Thynell 13.3.2018, ”Yksi Helsingin vilkkaimmista sisääntuloväylistä jättimäiseen remonttiin: ”varmasti on haittaa liikenteelle”.

Oikeustapaukset

KKO 1989:43

KKO 1991:29

KKO 1991:80

KKO 1993:41

KKO 1998:24

KKO 2010:19

KKO 2019:74

KKO 2020:22

Lyhenteet

HE	Hallituksen esitys
KKO	Korkein oikeus
RL	Rikoslaki (39/1889)

1 Johdanto

Oikeusnotaarityöni syventyy korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perustelujen analysointiin dekonstruktion¹ metodilla intensiivistä lähilukua hyödyntäen. Ennakkopäätös kohdentuu abstraktisen vakavan vaaran oikeudellisen konstruktion tulkintaan, minkä vuoksi tarkasteluni kohdentuu vahvasti samaan oppirakennelmaan. Oppirakennelma sisältyy rikoslain 23 luvun 2 §:n törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöön. Se on ilmaistu säännöksessä muotoilulla ”omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle”.

Syvemmän työssäni ennakkopäätöksen perusteluihin purkamalla ne osiin, kuten normipremisseihin, oikeudellisiin konstruktioihin ja faktapremisseihin. Tavoitteeni on selvittää näin perustelulauseiden merkityssisällön sekä itsenäisesti että osana kokonaisuutta. Lisäksi tarkastelen työssäni perustelujen, prejudikaattinormin ja ratkaisun lopputuloksen hyväksyttävyyttä sekä arvioin vahvistetun prejudikaattinormin tarkoituksenmukaisuutta. Tulen antamaan punnitun analyysin ennakkopäätöksen perustelujen vakuuttavuudesta ja sen lopputuloksen hyväksyttävyydestä.

Oikeustapausanalyysini rajautuu ennakkopäätökseen KKO 2019:74, sillä kyseisessä prejudikaatissa on perusteltu vakavaa abstraktista vaaraa monikerroksisesti. Muista törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista käsittelevistä ennakkopäätöksistä ei voi todeta samaa. Ne kohdentuvat nähdäkseni joko tietyn vakavan rikkomuksen tulkintakäytännön yhtenäistämiseen² tai muuhun oikeuskysymykseen, kuten törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen edellyttämään törkeään huolimattomuuteen³. Korkeimman oikeuden ennakkopäätös KKO 2019:74 tarjoaa erityisen hyvän tilaisuuden tarkastella abstraktisen vakavan vaaran konstruktiota oikeustapausanalyysissä, joka sijoittuu yleisen oikeustieteen ja osin rikosoikeuden alalle.

¹ Klemetti 2014, s. 126: ”Dekonstruktiossa on kyse hyperaktiivisesta luennasta, jonka avulla tekstissä mahdollisesti olevat liitokset, murtumat, halkeamat, sortumat ja epäjohdonmukaisuudet saadaan näkyville”.

² Esim. KKO 1989:43:ssa katsottiin vaarallisen ohituksen olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa. KKO 1991:29:ssä ja 1991:80:ssä lähes tuplanopeuden sallittuun nähden katsottiin olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa.

³ Esim. ennakkotapauksissa KKO 1993:41 ja KKO 1998:24 oli kysymys ennen kaikkea siitä, oliko autoilijan toiminta piittaamatonta (so. törkeän huolimattonta). Myös KKO:n ennakkopäätöksen ratkaisuun nostama KKO 2010:19 ei perustellut törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista tai abstraktista vakavaa vaaraa oikeastaan mitenkään.

2 Perustelujen ainesosista

2.1 Analyysin lähtökohdat

Korkeimman oikeuden ennakkotapauksessa KKO 2019:74 kuljettajalle myönnettiin valituslupa oikeudenkäymiskaaren 30 luvun 3 §:n 2 momentin 2 kohdan nojalla koskemaan kysymystä, oliko liikenneturvallisuuden vaarantaminen ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.⁴ Näin ollen koko ratkaisu keskittyy arvioimaan nimenomaan abstraktisen vakavan vaaran konstruktion täyttymistä.

Tapauksessa henkilöauton kuljettaja oli kaupunkialueella sijaitsevissa suurissa ja vilkkaasti liikennöidyissä risteyksissä kääntynyt yöaikaan kahdesti kulkusuunnassaan oikealle liikennevalo-opastimen näyttäessä punaista valoa.⁵ Risteyksissä ei ollut ajon aikana muita tienkäyttäjiä, ja risteysalueilla oli nopeusrajoituksena 50 km/h.⁶ Kuljettaja oli ennen käsiteltäviä ajosuorituksia käynyt huoltoasemalla tankkaamassa polttoainetta ja poistunut paikalta maksamatta.⁷

Kuljettaja oli tuomittu hovioikeudessa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja näpistyksestä yhteiseen 60 päiväsakon sakkorangaistukseen ja ajokieltoon.⁸ Hän vaati valituksessaan, että hovioikeuden tuomio kumotaan ja hänen katsotaan syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Syyttäjä vaati vastauksessaan valitusta hylättäväksi.⁹

Korkein oikeus katsoi viiden oikeusneuvoksen kokoonpanossa yksimielisesti kuljettajan menettelyn olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle,¹⁰ eikä näin ollen hovioikeuden tuomion lopputulosta muutettu.¹¹

Siirrytään seuraavaksi tarkastelemaan ennakkopäätöksestä ilmeneviä normipremissejä, juridisia konstruktiota ja faktapremissejä. Niiden jälkeen kiinnitetään huomio perustelujen vakuuttavuuteen pro & contra -argumentoinnin ja oikeudellisen perustelemisen valossa, prejudikaattinormiin sekä hyväksyttävyyteen.

⁴ KKO 2019:74, muutoksenhaku korkeimmassa oikeudessa.

⁵ KKO 2019:74, tiivistelmä.

⁶ KKO 2019:74, kohta 9.

⁷ KKO 2019:74, kohta 9.

⁸ KKO 2019:74, kohta 1.

⁹ KKO 2019:74, muutoksenhaku korkeimmassa oikeudessa.

¹⁰ KKO 2019:74, kohta 18 ja ennakkopäätöksen viimeinen virke.

¹¹ KKO 2019:74, tuomiolauselma.

2.2 Normipremisseistä

Korkein oikeus on perustanut ennakkotapauksen rikosoikeudellisen arviointinsa rikoslain 23 luvun 2 §:n 1 momentin määrittelemään törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen. Tapauksessa oli kysymys rajanvedosta perusmuotoisen ja kvalifioidun eli törkeän tekemuodon välillä, joten korkeimman oikeuden normipremisseistä löytyy myös lyhyesti selostus rikoslain 23 luvun 1 §:n 1 momentin määrittelemästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Säännöksen 1 momentin mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen se, joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Rikoslain 23 luvun 2 pykälän 1 momentin mukaan törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on muun ohella tuomittava, *jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta: 1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden, 2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty, 3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden taikka 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.*

Rikoslain 23 luvun mainittujen säännösten lisäksi korkein oikeus on nostanut ennakkopäätöksensä normipremisseihin lain esitöiden abstraktista vakavaa vaaraa käsitelleet kohdat. Niiden mukaan säännökseen sisältyvä vaatimus teon abstraktisti vakavaa vaaraa aiheuttavasta luonteesta tarkoittaa sitä, että pelkästään säännöksen esimerkkiluettelossa mainitun liikennesäännön rikkominen ei sinänsä vielä merkitse syyllistymistä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Teon edellytetään olevan myös omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.¹² Näyttää siltä, että hallituksen esityksessä on haluttu tarkentaa sitä, ettei abstraktinen vakava vaara ole sisäänkirjoitettu RL:n 23:2.1,1–4:ssa lueteltuihin liikennesääntöjen rikkomisiin, kuten pysähtymisvelvollisuuden laiminlyöntiin. Pysähtymisvelvollisuuden laiminlyöntiä korkeimman oikeuden ei ole ollut syytä arvioida tieliikennelain säännösten valossa tarkemmin, koska seikka ei ole ollut riitainen.

¹² KKO 2019:74, kohta 5 ja HE 32/1997 vp, s. 2.

Lisäksi hallituksen esityksen mukaan abstraktisen vakavan vaaran arvioinnissa kiinnitetään huomiota muun muassa ajotapaan, ajoneuvon kuntoon, tapahtumapaikkaan sekä liikenneolosuhteisiin, esimerkiksi näkyvyyteen, keliin ja liikennetiheyteen. Niin ikään useiden vakavien rikkomusten esiintyminen samassa tapahtumainkulussa otetaan huomioon teon kokonaisarvostelussa.¹³ Tällä tavoin lainsäätäjät ilmoittaa selkeästi, mutta hyvin laveasti, mille seikoille abstraktisen vakavan vaarantamisen arvioinnissa on annettava merkitystä: tuomioistuimille jätetään laaja harkintavalta.

Hallituksen esityksestä ilmenevien seikkojen luettelemisen jälkeen korkein oikeus nostaa normipremisseikseen kolme aikaisempaa ennakkopäätöstään: KKO 2010:19, KKO 1991:80 ja KKO 1991:29. Ensimmäiseksi mainitussa oli kysymys tapauksesta, jossa poliisi yritti pysäyttää rattijuopon. Kuljettajan jatkaessa ajoa poliisi oli onnistunut välttämään yliajetuksi joutumisen hyppäämällä viime hetkellä syrjään.¹⁴ Kahdessa muussa taas oli kyse huomattavasta ylinopeudesta, mutta tarkastellaan ensin lähemmin ennakkopäätöstä KKO 2010:19.

Ennakkotapauksessa KKO 2010:19 oli oikeudellisesti kysymys siitä, oliko kuljettaja syyllistynyt murhan tai törkeän pahoinpitelyn yritykseen.¹⁵ Lopulta korkein oikeus päätyi pysyttämään hovioikeuden tuomion virkamiehen väkivaltaisesta vastustamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.¹⁶ Huomionarvoista on, ettei korkein oikeus perustele ratkaisussaan törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista yhdelläkään perustelulauseella, mistä johtuen on erikoista, että ennakkopäätös on nostettu ratkaisun KKO 2019:74 normipremisseihin. Tapauksien tosiseikoissa on vaikea nähdä montaa yhtäläisyyttä.

Ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perusteluissa esiin nostetuissa kahdessa muussa korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1991:29 ja KKO 1991:80 oli ennen muuta kysymys huomattavan ylinopeuden abstraktista vakavaa vaaraa aiheuttavasta luonteesta. Tapauksessa KKO 1991:29 poliisipartio oli mitannut henkilöautoilijan keskinopeudeksi 190 kilometriä tunnissa suurimman sallitun nopeuden ollessa 100 kilometriä tunnissa. Ratkaisussa KKO 1991:80 kuljettajan puolestaan katsottiin ajaneen henkilöautolla 154 kilometrin tuntinopeudella kehätiellä, jolla suurin sallittu nopeus oli 80 kilometriä tunnissa. Molemmissa

¹³ KKO 2019:74, kohta 5 ja HE 32/1997 vp, s. 18.

¹⁴ KKO 2019:74, kohta 6.

¹⁵ KKO 2010:19, tiivistelmä.

¹⁶ KKO 2010:19, kohta 13.

tapauksissa ylinopeuksien katsottiin olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.¹⁷

Vuodelta 1991 peräisin olevienkin ennakkopäätösten osalta on hämmentävää, miksi korkein oikeus on halunnut nostaa ne ennakkopäätöksensä normipremisseiksi. Ennakkopäätöksiä ilmaisema ennakkopäätösnormi on tarkoitettu toimimaan ohjeena ratkaistaessa myöhemmin oikeuskysymykseltään samanlaisia tai samankaltaisia asioita.¹⁸ On vaikea nähdä oikeustositseikkojen samankaltaisuutta korkeimman oikeuden normipremisseiksi nostamien ennakkopäätösten ja nyt ratkaistavana olevan tapauksen välillä.

Edellä mainitusta syystä korkeimman oikeuden normipremissit aikaisempiin ennakkopäätöksiinsä liittyen ovat hukkapremissejä. Ne ovat epätyydyttävästi toimivia, epätarkoituksenmukaisia ja tarpeettomia argumentteja, jotka eivät tavoita jutun varsinaista oikeuskysymystä (ekstensio) eli abstraktista vakavaa vaaraa, ainakaan riittävällä syvyydellä (intensio).¹⁹ Korkein oikeus ei palaa näihin ennakkopäätöksiinsä enää myöhemmin perusteluissaan, mikä jättää kaipaamaan niiden ulkoista perustelua eli sitä, miksi nämä normipremissit on valittu. Ulkoisessa perustelemisessä itse premissit on perusteltava.²⁰

Korkein oikeus on sijoittanut ennakkopäätöksessään KKO 2019:74 ”Korkeimman oikeuden arviointi” -osion alle tulkintakannanoton abstraktisesta vakavasta vaarasta. Tulkitsen tulkintakannanoton olevan rikosoikeuskirjallisuudesta²¹, minkä vuoksi sijoitan sen työssäni normipremissien alle. Korkeimman oikeuden mukaan teon törkeysarviointissa²² on otettava huomioon mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys.²³ Jäljempänä huomataan, että näiden arviointi tulee olemaan keskeisessä asemassa abstraktisen vakavan vaaran tulkinnassa.

Korkeimman olisi tullut viitata oikeuskirjallisuuteen, mikäli tulkintakannanotto vahinkojen vakavuudesta ja niiden todennäköisyydestä todella perustui siihen. Tuomioistuimen on nimittäin tuotava perusteluissaan avoimesti julki kaikki ratkaisuun vaikuttaneet seikat ja

¹⁷ KKO 1991:29 ja KKO 1991:80.

¹⁸ Launiala 2020, 1.1.1 Korkeimman oikeuden ennakkopäätösten tehtävät.

¹⁹ Siltala 2019, s. 287.

²⁰ Aarnio 2006, s. 257.

²¹ Tolvanen, teoksessa Keskeiset rikokset 2018, s. 304: Vaaran vakavuuteen vaikuttaa vahinkoseurauksen todennäköisyys ja mahdollisen vahinkoseurauksen suuruus”. Näin myös Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2019, s. 254.

²² So. abstraktisen vakavan vaaran arvioinnissa.

²³ KKO 2019:74, kohta 8.

aineistot.²⁴ Ennakkopäätöksen perustelujen avoimuus ei kuitenkaan olennaisesti kärsi viittaamattomuudesta, koska aineiston sisältö on kuitenkin auki kirjoitettu korkeimman oikeuden perusteluihin.

Edellä käsitellyn mahdollisesti oikeuskirjallisuudesta peräisin olevan tulkintakannanoton yhteydessä korkein oikeus toteaa, että merkitystä on annettava myös tapauskohtaisille liikenneolosuhteille, koska liikennevalo-opastimen osoittaman pysähtymisvelvollisuuden voidaan jättää noudattamatta hyvin erilaisissa olosuhteissa.²⁵ Nähdäkseni tässä yhteydessä korkein oikeus avaa omin sanoin lain esitöissä jo todettua. Tämä normipremissi sisältyy hallituksen esityksessä abstraktisen vakavan vaaran tulkinnassa huomioitavaksi esitettyihin seikkoihin.

2.3 Juridisista konstruktioista

Rikoslain 23 luvun 2 §:n 1 momentin törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen sisältää tunnusmerkin, joka on ilmaistu muotoilulla ”*on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle*”. Kyseistä tunnusmerkistökäsitteitä kutsutaan abstraktiksi vakavaksi vaaraksi²⁶, joka on ennakkopäätöksen KKO 2019:74 keskeisin juridinen konstruktio.

Juridisissa konstruktioissa (=oppirakennelma, doktriini, konventio) on kysymys yhteisöllisistä oppirakennelmista, jotka määrittelevät kielen ulkoista todellisuutta ja joihin on liitetty oikeusnormeihin yhdistyneenä oikeusvaikutuksia.²⁷

Abstraktisen vakavan vaaran lisäksi oikeudellisia konstruktioita ovat esimerkiksi rikosoikeudellinen tahallisuus (RL 3:6) ja tuottamus (RL 3:7). Konstruktioiden osalta laissa voi olla tulkintakehyksen ilmaisema säännös tai säännöksiä, mutta niiden kielellinen ulkoasu ei kerro läheskään tyhjentävästi juridisten konstruktioiden merkitysisältöä. Oikeudellisten konstruktioiden sisältö onkin muotoutunut oikeuskirjallisuudessa ja -käytännössä.

Abstraktisen vakavan vaaran konstruktioon sisältyy rikoslain 23 luvun 1 §:n liikenneturvallisuuden vaarantamisen abstraktisen vaaran²⁸ oppirakennelma ”*on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle*”, sisältäähän molemmat abstraktisen vaaran

²⁴ Virolainen – Martikainen 2003, s. 117.

²⁵ KKO 2019:74, kohta 8.

²⁶ Tai abstraktiksi vakavaksi vaarantamiseksi.

²⁷ Klemetti 2014, s. 141 (Raimo Siltalan määritelmä).

²⁸ Oikeustieteessä käytetään myös synonyymiä abstrakti vaara.

edellytyksen. Ilmaisun ”toisen turvallisuudelle” tarkoittaa samaa kuin toisen hengelle tai terveydelle.²⁹

Mainittuja konstruktioita voi jaotella pienempiin osiin erottamalla niistä abstraktisen vaaran ja tunnusmerkistössä kuvatun seurauksen. Abstraktisen vaaran ”on omiaan” -rakennetta käytetään Lappi-Seppälän ja Ojalan mukaan rikosoikeudessa, kun pyritään kuvaamaan tiettyyn menettelyyn tyypillisesti liittyvää seikkaa. Sen osalta on voitava arvioida, että kyseessä olevaan menettelyyn liittyy yleensä tunnusmerkistössä kuvattu seuraus.³⁰ Tästäkin voidaan huomata, ettei abstraktisen vaaran, eikä myöskään abstraktisen vakavan vaaran, juridinen merkityssisältö ilmene suoraan säännöksen tekstistä, vaan niillä on arkikielestä poikkeava merkityssisältö.

Abstraktinen vaarantaminen³¹ ei edellytä yksittäistapauksessa aiheutunutta konkreettista vaaraa, vaan se liittyy ajon vaarallisuuteen itsessään.³² Vaaran toteaminen edellyttää aina, että voidaan jälkikäteisarvostelussa sanoa seurauksen syntymisen olleen mahdollista.³³ Jälkikäteen on voitava sanoa, että henkilövahinkoja olisi käytännössä voinut sattua.³⁴ Abstraktinen vaarantaminen on kyseessä, jos seuraus on jäänyt syntymättä vain satunnaisesta, kuljettajasta riippumattomasta, syystä.³⁵ Näin ollen abstraktinen vaara sulkeutuu pois vain hyvin harvoin, esimerkiksi silloin, kun seurauksen syntyminen oli jostakin syystä *mahdotonta*.

Kuten todettu, niin abstraktisen vaaran kuin abstraktisen vakavan vaaran oikeudellisesta konstruktioista voi erottaa tunnusmerkistössä kuvatun seurauksen. Rikoslain 23 luvun 2 §:n 1 momentin törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen seurauksena edellytetään *vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle*. Jo lainkohdan lukemalla selviää, että vakavan vaaran on oltava omiaan aiheutumaan toiselle, eikä oman hengen tai terveyden vaarantaminen riitä täyttämään tunnusmerkistön vaatimusta.³⁶ Hengen ja terveyden abstraktisen vaarantamisen vaatimus sulkee pois muut oikeushyvät, kuten omaisuuden vaarantamisen.³⁷ Omaisuuden tahallinen vahingoittaminen tulee arvioitavaksi RL 35:1:n vahingontekona tai RL 35:2:n

²⁹ HE 32/1997 vp, s.12.

³⁰ Lappi-Seppälä-Ojala 2022, teoksessa Rikosoikeus, kappaleessa ”On omiaan”.

³¹ So. ”on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle”.

³² Lappi-Seppälä-Ojala 2022, teoksessa Rikosoikeus, kappaleessa ”Abstraktinen vaara”.

³³ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2019, s. 249.

³⁴ Lappi-Seppälä-Ojala 2022, teoksessa Rikosoikeus, kappaleessa abstraktinen vaara. Saman suuntaisesti HE 32/1997 vp., s. 2.

³⁵ Tolvanen – Kallio 2023, Keskeiset rikokset, s. 340.

³⁶ Näin myös mm. HE 32/1997 vp., s. 12.

³⁷ HE 32/1997 vp., s. 12.

törkeänä vahingontekona.³⁸ Tuottamusta osoittavat liikennevahingot korvaa ensisijaisesti vakuutusyhtiö ja toissijaisesti vahingon aiheuttanut.

Abstraktisen vaaran ja abstraktisen vakavan vaaran konstruktioiden keskeinen ero on törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen edellyttämä vakavan vaaran vaatimus. Matti Tolvanen on ennen ennakkopäätöksen KKO 2019:74 julkaisua kirjoittanut, että vakava vaara edellyttää ontologisen vahingon syntymisen mahdollisuuden sijaan eräänlaista korkeamman asteen todennäköisyyttä, jossa huomioidaan toisaalta *vahinkoseurauksen todennäköisyys* ja toisaalta *mahdollisen vahinkoseurauksen suuruus*. Hyvin epätodennäköinen suurenkaan vahingon mahdollisuus ei tee välttämättä teosta törkeää, toisaalta lähes varma vähäisen henkilövahingon sattuminen ei tee ajosta törkeää.³⁹ Korkein oikeus on ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perusteluissaan todennut vakavan vaaran suhteen lähes identtisesti, että teon törkeysarvioinnissa⁴⁰ on otettava huomioon mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys.⁴¹ KKO on ennakkopäätöksen perusteluissaan kiinnittänyt huomionsa vahvasti nimenomaan näihin kahteen kriteeriin.

Käsiteltyjen oikeudellisten konstruktioiden lisäksi korkein oikeus soveltaa kuljettajan menettelyn arviointiin sivumennen tieliikennerikosten kantavaa ideaa eli ennakoitavuutta⁴², joka niin ikään on juridinen konstruktio. Kuten huomata saattaa, oikeudelliset oppirakennelmat ovat ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perusteluissa olennaisessa asemassa. Oikeusnormien ohella oikeudellinen ratkaisuharkinta edellyttääkin aina yhden tai useamman oikeudellisen konstruktion myötävaikutuksen.⁴³ Luonnollisesti myös tuomion perusteluissa niillä on tärkeä tehtävänsä.

2.4 Faktapremisseistä

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perustelujen mukaan asiassa on selvitetty, että kuljettaja on jättänyt maksamatta tankkaamansa polttoaineen, jonka jälkeen hän on poistunut huoltoasemalta.⁴⁴ Kyseinen faktapremissi ei kohdistu ollenkaan abstraktiseen vakavaan vaarantamiseen ja jää siten turhaksi taustoitukseksi ja tarpeettomaksi

³⁸ HE 32/1997 vp., s. 12.

³⁹ Tolvanen 2018, teoksessa Keskeiset rikokset, s. 341.

⁴⁰ KKO tarkoittaa törkeysarvioinnilla tässä yhteydessä abstraktista vakavaa vaaraa.

⁴¹ KKO 2019:74, kohta 8.

⁴² Tolvanen – Kallio 2023, Keskeiset rikokset, s. 318.

⁴³ Siltala 2019, s. 254.

⁴⁴ KKO 2019:74, kohta 9.

hukkapremissiksi. Eri asia voisi tietenkin olla, jos bensanäpistyksestä olisi aiheutunut esimerkiksi jonkinlainen takaa-ajotilanne, jolloin perusteluvirke voisi saada relevanssia.

Ennakkopäätöksen perustelujen mukaan kuljettaja on tämän (bensanäpistyksen) jälkeen ajanut kahdessa risteyksessä Helsingissä kaupunkialueella päin punaista liikennevalo-opastinta.⁴⁵

Faktapremississä on kielioppivirhe, mutta sen sisällön ymmärtää siitä huolimatta hyvin. Premissillä on painoarvoa abstraktisen vakava vaaran arvioinnissa, koska se perustelee vakavan rikkomuksen tapahtuneen kahdesti.

Korkeimman oikeuden mukaan ensimmäinen risteys, jossa kuljettaja jätti noudattamatta liikennevalo-opastimen punaisen valon osoittaman pysähtymisvelvollisuuden, sijaitsi välittömästi huoltoaseman läheisyydessä.⁴⁶ Tyypillisesti voisi kuvitella, että huoltoasemalla saattaisi olla muita tienkäyttäjiä yöaikaan, mutta korkein oikeus ei perustele tämän seikan merkitystä tarkemmin. Merkityksen avaaminen olisi tehnyt argumentaatiosta vakuuttavampaa.

Sinänsä faktapremissi koskien risteyksen sijaintia huoltoaseman läheisyydessä on oikeuskysymyksen eli abstraktisen vakavan vaarantamisen kannalta oikeaan suuntaan kohdennettu, mutta se jää semanttiselta syvyydeltään (intensio) epämääräiseksi ja näin ollen osittaiseksi hukkapremissiksi. Korkein oikeus olisi voinut perustella sijainnin merkitystä yksityiskohtaisemmin, niin vahinkoseurauksen todennäköisyys olisi ollut paremmin perusteltu.

Korkein oikeus on kuvaillut perusteluissaan tarkemmin risteyksiä, joissa pysähtymisvelvollisuus jätettiin noudattamatta. Sen mukaan risteykset ovat suuria, vilkkaasti liikennöityjä ja ne sijaitsevat tiiviisti asutulla kaupunkialueella. Niissä on ajotien lisäksi kevyen liikenteen väylä ja suojateitä.⁴⁷ Vielä korkein oikeus on hyvin yleisesti todennut, että ”risteyksissä on liikennettä myös yöaikaan”⁴⁸ ja että ”(risteyksissä) on tyypillisesti liikennettä myös yöaikaan”.⁴⁹ Jälleen perustelut kohdentuvat oikein oikeuskysymykseen, mutta niiden seikkaperäisyys ei ole riittävä.

⁴⁵ KKO 2019:74, kohta 9.

⁴⁶ KKO 2019:74, kohta 9.

⁴⁷ KKO 2019:74, kohta 12.

⁴⁸ KKO 2019:74, kohta 12.

⁴⁹ KKO 2019:74, johtopäätös.

Muiden tienkäyttäjien suhteen korkein oikeus argumentoi, että yöllä tapahtuneen ajon aikana risteyksissä ei ole ollut muita tienkäyttäjiä.⁵⁰ Korkeimman oikeuden olisi tullut perustella myös se, oliko risteysten läheisyydessä tai edes näköetäisyydellä niistä muita tienkäyttäjiä. Tämä olisi ollut olennainen perustella abstraktisen vakavan vaaran edellyttämän mahdollisen vahingon todennäköisyyden ja siten myös sen vakavuuden suhteen.

Muiden tienkäyttäjien eksistenssi on riittämättömällä tavalla perusteltu ja siihen liittyen myös tekoajankohta on sivuutettu perusteluista. Näiden osalta kyse on puuttuvista premissistä⁵¹, joiden olisi pitänyt perusteluissa, jotta abstraktinen vakava vaaran edellyttämä vahingon todennäköisyys olisi seikkaperäisemmin perusteltu. Muiden tienkäyttäjien osalta jää sellainen kuva, ettei ketään ollut mailla eikä halmeilla.

Oikeuskirjallisuuden mukaan muiden tienkäyttäjien suhteen on riittävää, että tapahtumapaikalla on ajon aikana *yleisesti ottaen ollut* muita ihmisiä, ja lisäksi ajankohdan tulee olla sellainen, että vastaantulevan liikenteen *mahdollisuus on varteenotettava*.⁵² Korkeimman oikeuden faktapremissit ovat riittämättömät sen suhteen, onko tapahtumapaikalla, siis myös risteysten ympäristössä, yleisesti ottaen yöaikaan muita ihmisiä siten, että vastaantulevan liikenteen mahdollisuus on varteenotettava. Faktapremissien perusteella syntyy kuva, ettei risteyksissä yleisesti ottaen ole yöaikaan liikennettä, minkä vuoksi vahinkoseurauksen todennäköisyys vaikuttaa vähäiseltä.⁵³

Mahdolliseen vahinkoseurauksen todennäköisyyteen ja vahinkojen vakavuuteen liittyen korkeimman oikeuden perustelunarratiivissa on kaksi muutakin olennaista puutetta, joista ensimmäinen liittyy kääntymiseen oikealle ja tilannenopeuteen. Korkeimman oikeuden perustelujen mukaan kuljettaja on molemmissa risteyksissä kääntynyt kulkusuuntaansa nähden oikealle.⁵⁴ Lisäksi molemmissa risteyksissä on ollut ajotien lisäksi kevyen liikenteen väylä ja suojateitä.⁵⁵ Näihin liittyen KKO jättää huomioimatta, että risteyksestä oikealle käännytessä tilannenopeus on tavallisesti huomattavasti hiljaisempi kuin suurin sallittu ajonopeus, mistä johtuen kuljettajalla on enemmän aikaa havainnoida muita tienkäyttäjiä.

⁵⁰ KKO 2019:74, kohta 9.

⁵¹ Siltala 2019, s. 289: Puuttuva premissi on argumentti, jonka tulisi olla ratkaisun avainpremissinä, jotta se olisi tyydyttävällä tavalla perusteltu, mutta joka tuomioistuimen auki kirjoittamasta perustelunarratiivista kuitenkin puuttuu.

⁵² Tolvanen 2018, teoksessa Keskeiset rikokset, s. 342. Huom. KKO 2019:74 on julkaistu 5.9.2019.

⁵³ Vrt. myöhemmin käsiteltävä premissi KKO 2019:74, kohta 17: "...vahingon todennäköisyyttä ei tapahtumai-
aikanakaan voida pitää vähäisenä."

⁵⁴ KKO 2019:74, kohta 9.

⁵⁵ KKO 2019:74, kohta 12.

Tilannenopeus on puuttuva premissi, joka perustelunarratiivissa olisi tullut olla, jotta ratkaisu olisi ollut vakuuttavammin perusteltu.

Tilannenopeuden lisäksi korkein oikeus on argumentoinut epätydyttävästi ajonopeuden suhteen. Korkeimman oikeuden mukaan risteysalueiden nopeusrajoitus on ollut 50 km/h.⁵⁶ Se ei ole kuitenkaan palannut ajonopeuteen millään tavalla myöhemmin perusteluissaan. Kyseessä on torjuttu premissi, jota korkein oikeus lienee harkinnut ratkaisuperusteena, mutta jonka se on lopulta tyystin sivuuttanut.⁵⁷ Nopeuden huomioon ottamisella olisi ollut merkitystä etenkin mahdollisten vahinkojen vakavuuden arvioinnissa. Sen sivuuttaminen heikentää korkeimman oikeuden perustelujen vakuuttavuutta.

Ajonopeuden merkitykseen liittyen voi todeta, että vasemmalta vihreillä valoilla risteykseen tuleva autoilija ehtisi todennäköisesti jarruttamalla välttämään törmäyksen pysähtymisvelvollisuuden noudattamatta jättäneeseen. Huonoimmassa tapauksessa vasemmalta tuleva ehtisi jarruttamaan ja törmäisi keula edellä hänen eteensä ajavaan autoon. Nykyautot ovat niin turvallisia, ettei törmäävälle osapuolelle todennäköisesti aiheutuisi mitään vakavaa, mutta eteen ajaneelle tilanne voisi olla vaarallisempi. Ajonopeuden merkitys on kuitenkin torjuttu tuomioistuimen perusteluista kokonaan.

Tilanne- ja ajonopeuden lisäksi korkeimman oikeuden perustelujen olennaisena puuttuvana premissinä on myös kaistojen lukumäärä. Kuljettaja oli kääntynyt Helsingissä Vaakalinnuntieltä Mäkelänkadulle⁵⁸, jolla on samaan kulkusuuntaan kolme kaistaa.⁵⁹ Tätä seikkaa ei ole tuotu perusteluissa millään tavalla ilmi, vaikka sillä ilman muuta on merkitystä mahdollisten vahinkojen vakavuuteen ja niiden todennäköisyyteen. Vasemmalta risteykseen tuleva autoilija olisi pystynyt mahdollisesti myös kaistaa vaihtamalla ehkäisemään uhkaavan onnettomuuden.

Korkeimman oikeuden mukaan asiassa ei ole väitetty, että kuljettaja olisi oikealle kääntyessään pysähtynyt risteyksiin. Se jatkaa, että mikään ei myöskään viittaa siihen, että kuljettajan ajotapa olisi ollut varovainen tilanteessa, jossa hän on poistunut huoltoasemalta maksamatta polttoainetta ja sen jälkeen laiminlyönyt punaisen liikennevalo-opastimen

⁵⁶ KKO 2019:74, kohta 9.

⁵⁷ Siltala 2019, s. 289.

⁵⁸ KKO 2019:74, kohta 2.

⁵⁹ Thynell 13.3.2018.

osoittaman pysähtymisvelvollisuuden kahdesti lyhyen ajan sisällä”.⁶⁰ Mahdollinen risteyksiin pysähtyminen ja ajotapa ilman muuta kohdentuvat abstraktiseen vakavaan vaaraan, mutta nekin ovat liian suppeasti perusteltuja.

Toteamus risteykseen pysähtymättömyydestä jää tarpeettomaksi hukkapremissiksi jättäen miettimään, mikä premissin merkitys oikeuskysymyksen suhteen on. Myös yksittäinen toteamus ajotavasta ilman yksityiskohtaisempia perusteluja jää semanttiselta syvyydeltään riittämättömäksi. Ajotapaan olisi tullut kiinnittää enemmän huomiota, sillä siitä lienee saatu selvitystä todistajilta, jotka ovat tehneet havaintoja pysähtymisvelvollisuuksien laiminlyönneistä.

⁶⁰ KKO 2019:74, kohta 15.

3 Vakuuttavuudesta, tarkoituksenmukaisuudesta ja hyväksyttävyydestä

3.1 Perustelujen vakuuttavuudesta

3.1.1 Korkeimman oikeuden arvioinnista

Määriteltyjen normi- ja faktapremissien sekä juridisten konstruktioiden ohella korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen KKO 2019:74 perusteluja on tarkoituksenmukaista arvioida oikeuskirjallisuudessa esitettyjen kannanottojen valossa. Tässä yhteydessä on oivallista kiinnittää huomiota myös perustelujen onnistumiseen johtopäätöstä tukevien ja sitä vastaan puhuvien argumenttien osalta. Perustelujen tulisi sisältää valittua lopputulosta tukevien seikkojen ja todisteiden lisäksi kaikki vastaan puhuvat keskeiset seikat ja todisteet eli pro & contra -argumentit.⁶¹

Korkein oikeus on sisällyttänyt ennakkopäätöksensä perusteluihin sekä johtopäätöstään tukevia että sitä vastaan puhuvia argumentteja. Perustelujen mukaan kuljettaja oli vedonnut hyvään keliin ja näkyvyyteen, ajon tapahtumiseen yöaikaan sekä siihen, ettei tiellä ole ollut muuta liikennettä.⁶² Tähän korkein oikeus toteaa myöhempää johtopäätöstään vastaan puhuvana perusteluna, että nämä seikat alentavat mahdollisen vahinkoseurauksen todennäköisyyttä.⁶³ Kuten edellä todettu, mahdollisen vahinkoseurauksen todennäköisyys on keskeinen tekijä abstraktisen vakavan vaaran arvioinnissa.

Tämän jälkeen korkein oikeus jatkaa vahinkoseurauksen todennäköisyyttä tukevilla argumenteilla toteamalla, että: 1) kuljettaja on jättänyt noudattamatta liikennevalo-opastimen osoittaman pysähtymisvelvollisuuden risteyksissä, jotka ovat suuria, vilkkaasti liikennöityjä ja sijaitsevat tiiviisti asutulla kaupunkialueella, 2) risteyksissä on liikennettä myös yöaikaan ja 3) molemmissa risteyksissä on ajotien lisäksi kevyen liikenteen väylä ja suojateitä.⁶⁴ Näin korkein oikeus perustelee vahingon todennäköisyyttä korottavia ja johtopäätöksensä puolesta puhuvia seikkoja.

⁶¹ Virolainen – Martikainen 2003, s. 118.

⁶² KKO 2019:74, kohta 10.

⁶³ KKO 2019:74, kohta 11.

⁶⁴ KKO 2019:74, kohta 12.

Mahdollisen vahingon vakavuuden puolesta korkein oikeus jatkaa toteamalla, että kuljettajan menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa siten, että hän olisi voinut itse törmätä muihin tienkäyttäjiin, kuten moottoriajoneuvoihin, pyöräilijöihin tai jalankulkijoihin. Lisäksi muut tienkäyttäjät olisivat voineet joutua äkillisesti väistämään ja joutua sen seurauksena onnettomuuteen. Näiden perustelulauseiden jälkeen korkein oikeus loikkaa erityisellä oikeudellisella transformerilla⁶⁵ johtopäätökseensä todeten, että kuljettajan menettelyyn on *siten* sisältynyt merkittävä vakavan vahingon mahdollisuus.⁶⁶ Lopputulema ei ole täysin tyydyttävä, koska pro-argumenttien intensio ontuu ja contra-argumentit ovat unohtuneet kokonaan.

Tässä yhteydessä korkein oikeus on jättänyt mahdollisten vahinkojen vakavuuden ja niiden todennäköisyyden suhteen arvioimatta ajo- ja tilannenopeuden sekä kolmen samansuuntaisen kaistan vaikutuksen. Nähdäkseni näitä olisi tullut tulkita suhteessa viikonpäivään, kellonaikaan ja mahdollisten muiden tienkäyttäjien eksistenssiin. Mainittujen perustelulauseiden pro-argumentit kohdentuvat (ekstensio) kyllä oikein abstraktiseen vakavaan vaaraan, mutta nähdäkseni ne perustelevat vain sen osatekijää eli abstraktista vaaraa. Syvyydeltään (intensio) argumentit jäävät riittämättömäksi puuttuvien premissien vuoksi, eivätkä siksi tavoita tyydyttävästi varsinaista oikeuskysymystä.⁶⁷

Korkein oikeus jatkaa *menettelyn vaarallisuuden* arvioinnilla, joka nähdäkseni tarkoittaa *sekä vahinkoseurauksen todennäköisyyttä että mahdollisen vahingon vakavuutta*. Korkeimman oikeuden mukaan kuljettaja on vedonnut siihen, että liikennevalo-opastimen noudattamatta jättäminen on vähemmän moitittavaa, koska hän oli kääntynyt kulkusuunnassaan oikealle. Korkein oikeus argumentoi tähän, että kulkusuunnassa oikealle kääntyessä mahdollinen vaara aiheutuu yhtäältä risteystä kulkusuunnasta vasemmalta lähestyville tienkäyttäjille ja toisaalta niille tienkäyttäjille, jotka ylittävät tien kevyen liikenteen väylää pitkin. KKO myöntää perusteluissaan, että menettelyn vaarallisuus on *jossain määrin pienempi* oikealle kääntyessä kuin ajettaessa suoraan tai vasemmalle kääntyessä.⁶⁸

⁶⁵ Klemetti 2014, s. 52–53: ”Erityinen oikeudellinen transformeri on konstruktio, jolla narratiivissa olevat epäjatkuvuuskohdat ylitetään”. Siltala 2019, s. 279 käyttää erityisen oikeudellisen transformerin synonyyminä oikeudellista siltafraasia.

⁶⁶ KKO 2019:74, kohta 13

⁶⁷ Ks. ekstension ja intension osalta Siltala 2019, s. 287.

⁶⁸ KKO 2019:74, kohta 14.

Edellä mainitulla tavalla korkein oikeus tuo ilmi jälleen johtopäätöstään eli abstraktista vakavaa vaaraa vastaan puhuvia seikkoja. Tosin heti seuraavassa lauseessa se argumentoi jälleen johtopäätöstään tukevin perustein lähes kumoten edeltävän contra-lauseen.

Korkeimman oikeuden mukaan menettely on joka tapauksessa ollut muiden tienkäyttäjien kannalta yllättävää ja ennakoimatonta.⁶⁹ Jälleen korkeimman oikeuden perustelut jäävät seikkaperäisyydeltään (intensio) riittämättömäksi sen jättäessä tässäkin yhteydessä perustelematta yksityiskohtaisemmin muiden tienkäyttäjien eksistenssin, ajo- ja tilannenopeuden sekä kolmen kaistan merkityksen.

Korkein oikeus argumentoi seuraavassa perustelukohdassaan nähdäkseni *menettelyn vaarallisuuden* puolesta viitaten mahdolliseen pysähtymiseen risteyksissä ja ajotapaan. Sen mukaan asiassa ei ole väitetty, että kuljettaja olisi oikealle kääntyessään pysähtynyt risteyksiin.⁷⁰ Kyseessä on tarpeeton hukkapremissi, sillä kuten korkein oikeus itsekin toteaa, asiassa ei ole edes väitetty tällaista.

Korkein jatkaa ajotapaan liittyen, että mikään ei myöskään viittaa siihen, että kuljettajan ajotapa olisi ollut varovainen tilanteessa, jossa hän on poistunut huoltoasemalta maksamatta polttoainetta ja sen jälkeen laiminlyönyt punaisen liikennevalo-opastimen osoittaman pysähtymisvelvollisuuden kahdesti lyhyen ajan sisällä”.⁷¹ Korkeimman oikeuden pro-argumentointi kohdentuu osittain oikein menettelyn vaarallisuuteen, mutta sisältää myös puutteita.

Ajotapa ja vakavien rikkomusten lukumäärä samassa teossa kohdentuvat abstraktiseen vakavaan vaarantamiseen jo hallituksen esityksessä todetunkin perusteella.⁷² Korkein oikeus ei kuitenkaan perustele sitä, mikä sen mielestä viittasi siihen, että kuljettajan ajotapa ei olisi ollut varovainen. Tämä olisi ollut olennaista perustella abstraktisen vakavan vaarantamisen suhteen. Vaikuttaa siltä, että korkein oikeus epäsuorasti perustelee asiaa bensa- ja dieselöljyn kaksinkertaisella pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönnillä.

On todettava, että bensa- ja dieselöljyn kaksinkertainen pysähtymisvelvollisuus ei välillisestikään todista, ettei kuljettajan ajotapa olisi ollut varovainen, mutta pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönnillä kahteen kertaan voi nähdä olevan välillistä painoarvoa. Korkeimman oikeuden olisi tullut perustella varomatonta

⁶⁹ KKO 2019:74, kohta 14.

⁷⁰ KKO 2019:74, kohta 15.

⁷¹ KKO 2019:74, kohta 15.

⁷² HE 32/1997 vp. s. 18.

ajotapaa syvemmin, jotta sen perustelut olisivat olleet vakuuttavammat. Ajotavasta lienee saatu selvitystä kuljettajan menettelyn nähneiltä todistajilta. Tällaisenaan kyse on yksipuolisesta perustelemisesta, jossa korkein oikeus perustelee ajotapaa vain toisesta näkökulmasta.⁷³

Korkein oikeus jatkaa mahdollisen vahingon todennäköisyyden puolesta argumentoimalla, että kuljettajan menettelystä ei ole aiheutunut konkreettista vaaraa, mikä on kuitenkin johtunut kuljettajan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevasta sattumanvaraisesta seikasta eli siitä, että risteyksissä ei ole ollut ajohetkellä muita tienkäyttäjiä.⁷⁴ Kyse lienee korkeimman oikeuden johtopäätöksestä abstraktisen vakavan vaarantamisen edellyttämästä abstraktisesta vaarasta⁷⁵ Ei siis niinkään mahdollisen vahinkoseurauksen vakavuudesta.

3.1.2 Korkeimman oikeuden johtopäätöksistä

Toiseksi viimeisessä perustelukappaleessaan korkein oikeus palaa perustelevaan sekä vakavan vahingon mahdollisuutta että sen todennäköisyyttä. Ensin se perustelee vakavan vahingon mahdollisuutta osin toistaen itseään: korkein oikeus *katsoo*, että kuljettajan menettelyyn on *edellä todetun mukaisesti* sisältynyt merkittävä vakavan vahingon mahdollisuus, sillä menettelystä mahdollisesti aiheutuneen törmäyksen tai muun onnettomuuden seuraukset olisivat voineet olla tilanteessa vakavat.⁷⁶ Uutena perusteluna se tuo vakavan vahingon mahdollisuuden suhteen päätelmän, että seuraukset olisivat voineet olla vakavat.

Toteamuksissa ”katsoo” ja ”edellä todetun mukaisesti” on kysymys perustelujen narratiivin epäjatkuvuuskohdan yli hyppäämisestä semanttisesti tyhjiä dysfunktionaalisilla⁷⁷ oikeudellisilla siltafraaseilla.⁷⁸ Korkein oikeus ei perustellut edellä tyydyttävästi mahdollisen vahingon vakavuutta. Tässäkin yhteydessä sen perustelut jäävät lähinnä toteamuksiksi. Korkeimman oikeuden johtopäätöstä mahdollisen vahingon vakavuuden suhteen rasittaa etenkin ajo- ja tilannenopeuden huomiotta jättäminen.

⁷³ Virolainen – Martikainen 2010, s. 62.

⁷⁴ KKO 2019:74, kohta 16.

⁷⁵ Tolvanen – Kallio 2023, Keskeiset rikokset, s. 340: ”Abstraktinen vaarantaminen on kyseessä, jos seuraus on jäänyt syntymättä vain satunnaisesta syystä.”

⁷⁶ KKO 2019:74, kohta 17.

⁷⁷ Siltala 2019, s. 279: ”siltafraasi on funktionaalinen tai dysfunktionaalinen siitä riippuen, miten hyvin tai miten heikosti se täyttää tehtävänsä osana oikeudellista argumentaatiota”.

⁷⁸ Ks. Siltala 2019, s. 291, Klemetti 2014, s. 201.

Mahdollisen vahinkoseurauksen todennäköisyyden suhteen korkein oikeus avaa ratkaisuharkintaansa argumentoimalla, että todennäköisyyttä arvioitaessa on otettava huomioon se, että kuljettaja on laiminlyönyt punaisen liikennevalo-opastimen osoittaman pysähtymisvelvollisuuden kahteen kertaan sekä se, että kuvatun kaltaisissa risteyksissä vahingon todennäköisyyttä ei tapahtuma-aikanakaan voida pitää vähäisenä.⁷⁹ Korkein oikeus mielestäni onnistuneesti argumentoi lyhyen ajan sisään tapahtuneiden kahden vakavan rikkomuksen merkitystä vahingon todennäköisyyteen. Karkea sääntöjen rikkominen johtaa todennäköisemmin vahinkoon kuin sääntöjen noudattamisen rajamailla pysyttelevä ajo.⁸⁰ Olennaisena tulkintakannanottonaan korkein oikeus ilmaisee, ettei todennäköisyyttä vallinneissa olosuhteissakaan voida pitää vähäisenä.

Viimeisessä kappaleessaan korkein oikeus luettelee oikeustositseikkoja uudelleen, minkä jälkeen se julistaa johtopäätöksensä, että ”korkein oikeus katsoo, että kuljettajan rikos on edellä mainituilla perusteilla ollut kokonaisuutena arvioiden omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa muiden tienkäyttäjien hengelle tai terveydelle”. Vaikka korkein oikeus on käyttänyt siltafraasien superyhdistelmää ”katsoo”, ”edellä mainituilla perusteilla” ja ”kokonaisuutena arvioiden”, niin näkisinkin, että se on ollut tässä yhteydessä funktionaalista ottaen huomioon abstraktisen vakavan vaarantamisen moninaiset osatekijät sekä sen, että kyse oli johtopäätöksestä.

3.2 Prejudikaattinormista ja sen tarkoituksenmukaisuudesta

Korkeimman oikeuden työjärjestyksen 2 luvun 23 §:n mukaan ennakkopäätöksiä julkaistaan asian ratkaiseen kokoonpanon päätöksellä ratkaisut, jotka ovat tärkeitä lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai muuten oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi. Ennakkopäätösten antaminen ja siten ennakkopäätösnormien tuottaminen onkin korkeimman oikeuden pääasiallinen tehtävä.⁸¹ Tarkastellaan seuraavaksi, miten korkein oikeus onnistuu prejudikaatillaan KKO 2019:74 tehtävissään.

Kuten korkein oikeus itsekin perusteluissaan toteaa, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on niukasti KKO:n oikeuskäytäntöä.⁸² Muut ennakkopäätökset kohdentuvat

⁷⁹ KKO 2019:74, kohta 17.

⁸⁰ Tolvanen 2018, teoksessa Keskeiset rikokset, s. 341–342.

⁸¹ Launiala 2020, s. 12.

⁸² KKO 2019:74, kohta 6.

nähdäkseni joko tietyn vakavan rikkomuksen tulkintakäytännön yhtenäistämiseen⁸³ tai muuhun oikeuskysymykseen, kuten törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen edellyttämään törkeään huolimattomuuteen⁸⁴. Näin ollen korkeimman oikeuden ennakkopäätökselle on ollut ilmeinen tarve oikeuskäytännön yhtenäistämiseksi.

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2019:74 pyritään ensimmäistä kertaa yleisesti ohjaamaan, miten abstraktista vakavaa vaaraa tulisi oikeudellisesti tulkita. Prejudikaatit voidaan jakaa deklaratioriin ja demonstratiivisiin, joista deklaratiorisesta ilmenevä oikeusohje on laadittu niin yleiseksi, että se on rinnastettavissa lain säännökseen, kun taas demonstratiivinen prejudikaatti ei ilmaise tiettyä oikeusohjetta, vaan havainnollistaa samankaltaisessa tapauksessa huomioon otettavia seikkoja ja valaisee kysymyksenasettelua.⁸⁵ Ennakkopäätös KKO 2019:74 omaa molempien piirteitä, mutta on nähdäkseni deklaratiorinen prejudikaatti: se havainnollistaa abstraktisen vakavan vaaran tulkintaa samalla antaen lain säännökseen rinnastettavan oikeusohjeen.

Ennakkopäätöksen oleellisin osa on oikeusohje, jolla korkein oikeus ohjaa tulevaa lainkäyttöä ja ilmaisee, miten oikeustositseikastoltaan samankaltainen tapaus tulisi ratkaista vastaisuudessa.⁸⁶ Prejudikaatin KKO 2019:74 vahvistama oikeusohje voidaan tiivistää seuraavalla tavalla: abstraktisen vakavan vaaran arvioinnissa on otettava huomioon mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys.⁸⁷ Ohjetta voidaan täydentää siten, että mahdollisen vahingon todennäköisyyden on oltava vähintään vähäistä suurempi.⁸⁸ Lisäksi merkitystä on annettava tapauskohtaisesti liikenneolosuhteille⁸⁹, joilla korkein oikeus nähdäkseni viittaa hallituksen esityksessä mainittuihin seikkoihin, kuten teon sisältämien vakavien rikkomusten lukumäärä.⁹⁰ Näin tulkittuna korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen ilmaisema oikeusohje on kuin oppikirjasta.⁹¹

⁸³ Esim. KKO 1989:43:ssa katsottiin vaarallisen ohituksen olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa. KKO 1991:29:ssä ja 1991:80:ssä lähes tuplanopeuden sallittuun nähden katsottiin olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa.

⁸⁴ Esim. ennakkotapauksissa KKO 1993:41 ja KKO 1998:24 oli kysymys ennen kaikkea siitä, oliko autoilijan toiminta piittaamatonta (so. törkeän huolimattonta). Myös KKO:n ennakkopäätöksen ratkaisuun nostama KKO 2010:19 ei perustellut törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista tai abstraktista vakavaa vaaraa oikeastaan mitenkään.

⁸⁵ Kemppinen 2021, s. 49–50 (alun perin Möller 1993 s. 194–195).

⁸⁶ Virolainen – Martikainen 2010, s. 405.

⁸⁷ KKO 2019:74, kohta 8.

⁸⁸ KKO 2019:74, kohta 17.

⁸⁹ KKO 2019:74, kohta 8.

⁹⁰ HE 32/1997 vp., s. 18.

⁹¹ Ks. Tolvanen 2018, teoksessa Keskeiset rikokset, s. 304.

Lähtökohtaisesti prejudikaattinormi toimii ohjeena ratkaistaessa myöhemmin oikeuskysymykseltään samanlaisia tai samankaltaisia asioita.⁹² Oikeuslähdeopillisesti prejudikaatti on heikosti velvoittava, sillä sen sivuuttaminen velvoittaa tuomarin perustelemaan ratkaisunsa ja todennäköisesti johtaa ratkaisun muuttumiseen ylemmässä oikeusasteessa.⁹³ Korkein oikeus nostaa ennakkopäätöksellään KKO 2019:74 oikeuskirjallisuudessa esitetyn tulkintamallin velvoittavuuden sallitusta oikeuslähteestä⁹⁴ heikosti velvoittavaksi. Oikeusohjeen vahvistaman tulkintamallin lisäksi ennakkopäätöksellä on luonnollisesti velvoittavuutta myös ratkaistaessa oikeustositseikoiltaan riittävän samankaltaisia tapauksia tulevaisuudessa.

Korkeimman oikeuden prejudikaatin KKO 2019:74 julkaiseminen oli perusteltua siitä syystä, että abstraktisen vakavan vaarantamisen tulkinnasta ei ollut aikaisempaa ennakkopäätöstä. Ennakkopäätös ilmaisee selkeän oikeusohjeen abstraktisen vakavan vaaran tulkintaan ja näin yhtenäistää lainkäyttöä. Siten se myös välillisesti lisää kansalaisten yhdenvertaisuutta lain silmissä.

Ennakkopäätöksen ilmaisema prejudikaattinormi on tarkoituksenmukainen ja onnistunut. Oikeusohjeellaan korkein oikeus tulee onnistuneesti jatkaneeksi lainsäätäjän työtä täsmentämällä abstraktisen vakavan vaaran tulkintaa. Vahvistettu prejudikaattinormi soveltuu erinomaisesti normiympäristöönsä ja on omiaan yhtenäistämään oikeuskäytäntöä. Merkkinä sen tarpeellisuudesta on esimerkiksi se, että korkein oikeus on noudattanut oikeusohjettaan itsekin myöhemmässä ennakkotapauksessaan KKO 2020:22.

3.3 Oikeudellisesta ja yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2019:74 on arvioitu monipuolisesti abstraktista vakavaa vaaraa ja se on onnistunut antamaan tarkoituksenmukaisen oikeusohjeen. Arvioidaan vielä ennakkopäätöksen ja sen ilmaiseman oikeusohjeen hyväksyttävyyttä keskeisimpien perustelujen adressaattien eli viestinnän kohteiden⁹⁵ näkökulmasta. Tarkastellaan ensin hyväksyttävyyttä asianosaisten, etenkin jutun hävinneen osapuolen silmin.

⁹² Launiala 2020, 1.1.1. Korkeimman oikeuden ennakkopäätösten tehtävät.

⁹³ Tolonen 2003, s. 23.

⁹⁴ Siltala 2003, s. 201: "Sallitun oikeuslähteen osalta ei seuraa sanktiota sen sivuuttamisesta, mutta ne voivat tarjota arvokasta lisätukea perusteluille kiperissä ratkaisutilanteissa".

⁹⁵ Virolainen – Martikainen 2010, s. 39.

Asianosaiset ovat luonnollisesti perustelujen tärkeimmät kohteet.⁹⁶ Ennakkopäätöksen KKO 2019:74 asianosaisia olivat vastaaja ja syyttävä, joista jälkimmäisen tyytyväisyyttä ei ole syytä epäillä. Vastaaja sen sijaan ei liene ollut yhtä tyytyväinen, eikä hänellä oletettavasti avustamassa ollut oikeudenkäyntiavustajakaan. Tarkastellaan ensin perusteluja pelkästään vastaajan itsensä, siis henkilön näkökulmasta, jolla ei ole juridista koulutusta.

Vastaajan voi olla vaikeaa ymmärtää abstraktisen vakavan vaaran konstruktiota, eikä korkein oikeus nähdäkseni ole onnistunut argumentoimaan ymmärrystä helpottavalla tavalla. Vastaaja on saattanut pitää ennakkopäätöksen perusteluita jopa ristiriitaisina. Korkein oikeus toteaa nimittäin kahteen otteeseen, ettei risteyksissä ole ollut ajohetkellä muita tienkäyttäjiä⁹⁷, mutta arvioi kuitenkin, että kuljettaja olisi voinut törmätä muihin tienkäyttäjiin⁹⁸ ja että kuljettajan menettelyyn on sisältynyt merkittävä vakavan vahingon mahdollisuus.⁹⁹ Korkein oikeus olisi voinut yrittää välttää tämän ristiriidan avaamalla abstraktisen vaaran konstruktiota perusteluissaan ymmärrettävämmin.

Vastaajan kannalta ennakkopäätöksen perustelut eivät onnistu mainitusta syystä täysin vakuuttamaan, eivätkä tästä syystä ole täysin hyväksyttävät. Perustelut ovat melko vaikeaselkoiset, mikä osittain johtuu abstraktisen vakavan vaaran konstruktion haastavuudesta: konstruktio on kielellisesti erkaantunut arkikielestä ja sen sisältö on muovautunut oikeuskirjallisuudessa ja -käytännössä. Tämä ei voi olla vaikuttamatta sen ymmärrettävyyteen esimerkiksi vastaajan näkökulmasta. Siitä huolimatta korkeimman oikeuden olisi tullut ratkaisujen perusteluissa käytettävää kieltä harkitessaan kiinnittää erityisesti huomiota vastaajan edellytyksiin ymmärtää perustelut ilman ulkopuolista apua.¹⁰⁰

Ennakkopäätösten keskeisimpinä adressaatteina voidaan pitää asianosaisten lisäksi alempia tuomioistuimia, korkeinta oikeutta itseään ja koko muuta juristikuntaa. Juristikunnan silmin ennakkopäätöksen perustelujen hyväksyttävyyttä näyttäytyy eri tavoin kuin vastaajan silmin. Korkein oikeus on perusteluissaan arvioinut abstraktista vakavaa vaaraa monipuolisesti. Ennakkopäätöksen ratkaisunormit olivat oikein valittuja ja ne tuotiin perusteluissa selkeästi

⁹⁶ Virolainen – Martikainen 2010, s. 39.

⁹⁷ KKO 2019:74, kohdat 9 ja 16.

⁹⁸ KKO 2019:74, kohta 13.

⁹⁹ KKO 2019:74, kohta 17.

¹⁰⁰ Virolainen – Martikainen 2010, s. 64.

esille. Faktapremissien sekä normi- ja faktapremisseistä johdettujen tulkintojen suhteen oli hieman huojuntaa ja joitain puutteita.

Aarnion kehittämän argumentaatioteorian ydinsisältö tiivistyy regulatiiviseksi periaatteeksi, joka ohjeistaa toimimaan niin, että rationaalisesti asiaa harkitsevan oikeusyhteisön enemmistö voisi hyväksyä ratkaisun.¹⁰¹ Ennakkopäätöksen perusteluista havaittavista puutteista huolimatta rationaalisesti asiaa harkitsevan oikeusyhteisön enemmistö pystyy hyväksymään sekä ratkaisun lopputuloksen että sen ilmaiseman oikeusohjeen.

Niin ikään oikeusohje ja ratkaisun lopputulos ovat yhteiskunnallisessa mielessä hyväksyttäviä: kenenkään ei tule jättää noudattamatta liikennevalo-opastimen ilmaisemaa pysähtymisvelvollisuutta varsinkaan kahteen kertaan ilman tuntuvamman rangaistuksen ja ajokortin menettämisen uhkaa. Liikenneturvallisuuden vuoksi on perusteltua, että tällainen menettely on törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rangaistavaa.

Kuitenkin vastaajan ja tämän oikeudenkäyntiavustajan puolustukseksi on todettava loppuun, että ennakkopäätöksessä ilmaistujen normipremissien, oikeudellisten konstruktioiden, faktapremissien ja oikeuskirjallisuudessa esitetyn perusteella korkein oikeus olisi yksimielisyydestään huolimatta voinut nähdäkseni päätyä toiseenkin lopputulemaan. Korkein oikeus olisi voinut esimerkiksi tulkita, että vakavan vahingon todennäköisyys oli vallitsevissa olosuhteissa vain vähäinen ja siten menettelyn täyttäneen rikoslain 23 luvun 1 §:n liikenneturvallisuuden vaarantamisen. Tästä huolimatta ratkaisun lopputulos oli edellä todetuin tavoin yhteiskunnallisesti perusteltu ja kaikkienensa hyväksyttävä.

¹⁰¹ Aarnio 2006, s. 196–197. Aarnion mukaan periaate on kiteytys oikeuslähteistä, niiden käyttösäännöistä, harkinnan rationaalisuusoletuksista ja filosofisista taustaoletuksista. Kyse on ideaalimallista, joka ohjaa argumentaatiota kohden hyväksyttävyyttä.

4 Johtopäätökset

Tarkastelin työssäni korkeimman oikeuden ennakkopäätöstä KKO 2019:74 dekonstruktion metodilla intensiivistä lähilukua hyödyntäen sekä osin tukeutuen oikeudellisiin tulkintasääntöihin. Purin ennakkopäätöksen tekstin hyödyllisiin osiin ja analysoin tapausta monipuolisesti. Johtopäätöksenä totean, että ennakkopäätöksen perusteluissa on sekä vahvuuksia että puutteita, mutta sen ilmaisema prejudikaattinormi oli tarpeellinen.

Suurimpana vahvuutena näen sen, että korkein oikeus tunnisti tarpeen abstraktista vakavasta vaarasta annettavalle ennakkopäätökselle ja vahvistikin oikeusohjeenaan varsin onnistuneen tulkintamallin. Näin se onnistui tärkeimmissä tehtävissään eli prejudikaatin antamisessa ja sen myötä oikeuskäytännön yhtenäistämässä. Korkein oikeus jatkoi ennakkopäätöksellään lainsäätäjän työtä vahvistamalla rikosoikeuden normikokonaisuuteen hyvin istuvan oikeusohjeen, jonka mukaan abstraktisen vakavan vaaran tulkinnassa on huomioitava muiden seikkojen valossa mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys.

Suurimpana puutteena näen sen, että korkein oikeus jättää abstraktisen vakavan vaaran suhteen riittävällä tavalla perustelematta sen, oliko tapahtuma-aikaan risteysten lähistöllä tai näköetäisyydellä niistä muita tienkäyttäjiä. Osittain tähän liittyen se perustelee kuljettajan ajotapaa puutteellisesti ja jättää huomioimatta kaistojen lukumäärän sekä ajo- ja tilannenopeuden merkityksen. Näistä puutteista huolimatta ennakkopäätöksen lopputulos on niin oikeudellisessa kuin yhteiskunnallisessakin mielessä hyväksyttävä.

Ehdotan lopuksi tutkimusaihetta prejudikaatteihin liittyen. Korkeimman oikeuden ennakkopäätösten ilmaisemia prejudikaattinormeja on erilaisia ja niiden velvoittavuudesta on esitetty erilaisia kannanottoja oikeuskirjallisuudessa. Usein velvoittavuus tuntuu kiinnittyvän *riittävään samankaltaisuuteen*. Tutkimuksessa voisi syventyä korkeimman oikeuden prejudikaattien velvoittavuuteen etenkin riittävän samankaltaisuuden valossa ja tarkastella esimerkiksi sitä, miten korkein oikeus on itse mahdollisesti tulkinnut sitä.