



**TURUN
YLIOPISTO**
Oikeustieteellinen
tiedekunta

KKO 2023:85 – Tahallisuutta ja kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskeva arviointi teliikennekuolemista

Oikeudellisen ratkaisun perustelevinen OT00BE20-3001
ON-työ

Laatija:
Lilli Lavonen

22.11.2024

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

ON-työ

Oppiaine: Yleinen oikeustiede

Tekijä: Lilli Lavonen

Otsikko: KKO 2023:85 – Tahallisuutta ja kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskeva arviointi tieliikennekuolemissa

Ohjaaja: Raimo Siltala

Sivumäärä: VII + 26 sivua

Päivämäärä: 22.11.2024

Työssä arvioidaan ratkaisun KKO 2023:85 prejudikaattiarvoa ottaen kantaa erityisesti perustelujen vakuuttavuuteen. Tarkastelua ohjaa kysymys siitä, minkälaista perustelujen tasoa korkeimmalta oikeudelta voidaan prejudikaattituomioistuimena odottaa. Lähestymistapa ratkaisun KKO 2023:85 perusteluihin on ergodinen, ja aktiivisella tarkastelutavalla pyritään tunnistamaan perustelujen heikkouksia ja ongelmakohtia. Työssä avataan ratkaisun premissirakennetta ja analysoidaan ratkaisupremissejä niiden ekstension ja intension näkökulmasta. Tarkastelu rakentuu keskeisesti vallitsevien oikeuslähde-, tulkinta- ja argumentaatio-oppien varaan.

Työssä keskitytään korkeimman oikeuden todennäköisyystahallisuuden arvioinnin rakentumiseen sekä kärsimyskorvauksen kohtuullisuusedellytystä koskevaan arviointiin. Työ jakautuu siten keskeisesti kahteen osaan. Ratkaisua tarkastellaan aiempien samaa aihetta käsittelevien prejudikaattien valossa. Lisäksi korkeimman oikeuden perustelujen rakentumista verrataan hovioikeuden perusteluihin. Ratkaisun KKO 2023:85 perustelujen keskeiset heikkoudet liittyvät tahallisuusarvioinnin osalta varsinaisen oikeudellisen harkinnan avaamiseen ja toisaalta todennäköisyystahallisuuden subjektiivisen ja objektiivisen puolen erottamiseen. Kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskevan harkinnan ongelmakohdaksi taas osoittautuu olosuhteiden muutoksen ja uhrien myötävaikutuksen tarkemman analysoinnin puuttuminen.

Tarkastelu osoittaa, että ratkaisun keskeinen prejudikaattivaikutus liittyy kärsimyskorvaukseen. Korkeimman oikeuden linja kärsimyskorvauksen tuomitsemisessa tieliikenteessä sattuneissa törkeän kuolemantuottamuksen tapauksissa muodostuu prejudikaatin myötä melko tiukaksi. Prejudikaatti vahvistaa, että kärsimyskorvauksen tuomitsemiseen tulee tieliikenteen kontekstissa lähtökohtaisesti suhtautua pidättyvästi, kun kyse ei ole tahallaan aiheutetusta kuolemasta.

Avainsanat: tahallisuus, tuottamus, kärsimyskorvaus, kohtuullisuus, tuomion perusteleminen, liikennekuolema

Sisällys

| | |
|--|------------|
| KKO 2023:85 – Tahallisuutta ja kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskeva | |
| arviointi tieliikennekuolemista | I |
| Lähteet..... | IV |
| Lyhenteet..... | VII |
| 1 Johdanto..... | 1 |
| 1.1 Tausta | 1 |
| 1.2 Kysymyksenasettelu..... | 2 |
| 2 Tahallisuutta koskevat perustelut | 4 |
| 2.1 Tahallisuusarvioinnin lähtökohdat ja tahallisuus rikosoikeudellisena | |
| konstruktiona | 4 |
| 2.2 Havaintoja todennäköisyystahallisuuden arvioinnin rakenteesta | 6 |
| 2.2.1 Todennäköisyystahallisuuden subjektiivisen ja objektiivisen puolen erottaminen .. | 6 |
| 2.2.2 Riskin käsite..... | 7 |
| 2.3 Prejudikaatit oikeuslähteenä | 9 |
| 2.4 Vertauksena hovioikeuden perustelut..... | 11 |
| 2.5 Torjutut faktapremissit | 13 |
| 2.6 Yhteisen riskinoton konstruktio torjuttuna premissinä..... | 14 |
| 3 Kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskevat perustelut..... | 17 |
| 3.1 Tulkintameteista..... | 17 |
| 3.2 Kilpailevat faktanarratiivit..... | 18 |
| 3.3 Sivullisaseman merkitys korvauksen kohtuullisuutta arvioitaessa | 20 |
| 3.4 Vahingonkorvausoikeudellisen myötävaikutusopin vaikutus | |
| kohtuullisuusarviointiin | 21 |
| 4 Johtopäätökset | 24 |

Lähteet

Kirjallisuus

- Aarnio, Aulis: Laintulkinnan teoria. Yleisen oikeustieteen oppikirja. WSOY 1989.
- Aarnio, Aulis: Oikeussäännön systematisointi ja tulkinta, teoksessa Juha Häyhä (toim.), Minun metodini. WSOY 1997, s. 35–56.
- Hahto, Vilja: Uhrin myötävaikutus ja rikoksentekijän vastuu. Edita Publishing Oy 2004.
- Hemmo, Mika: Vahingonkorvausoikeus. Alma Talent Oy 2005.
- Huovila, Mika: Perustelemisen peukalosäännöt. Lakimies 5/2004, s. 791–815.
- Kemppinen, Heikki – Siro, Jukka: Oikeuskäytäntöön viittaaminen korkeimman oikeuden ennakkopäätöksissä. Lakimies 5/2018, s. 493–515.
- Kemppinen, Heikki – Tapani, Jussi: Rangaistuksen määrääminen ja ennakkopäätöksiä koskeva tulkintaoppi. Lakimies 7–8/2020 s. 1035–1059.
- Klemetti, Sanna-Maria: Oikeudellisten konstruktoiden kinetiikka – rakenneanalyttinen tutkimus. Itä-Suomen yliopisto 2014.
- Korkka-Knuts, Heli – Helenius, Dan – Frände, Dan: Yleinen rikosoikeus. 3. uudistettu painos. Edita Publishing Oy 2020.
- Kulla, Heikki: Suppea tulkinta korkeimman hallinto-oikeuden oikeuskäytännössä. Lakimies 2/2015, s.151–169.
- Launiala, Mika: Prejudikaatti ja prejudikaattinormi. Edilex 2016/18. Saatavilla: www.edilex.fi/artikkelit/16683. Viitattu 25.10.2024.
- Launiala, Mika: Ennakkopäätösnormin konstruointi – paikallista, täsmennä, yleistä ja yhteensovita. Edilex 2018/33. Saatavilla: www.edilex.fi/artikkelit/19104. Viitattu 18.11.2024.
- Makkonen, Kaarle: Oikeudellisen ratkaisutoiminnan ongelmia. Suomalainen lakimiesyhdistys 1981.
- Makkonen, Kaarle: Luentoja yleisestä oikeustieteestä. Yliopistopaino Helsinki 1998.
- Matikkala, Jussi: Tahallisuudesta rikosoikeudessa. Suomalainen lakimiesyhdistys 2005.
- Myrsky, Matti: Prejudikaattien merkitys verotuksessa. 2. uudistettu painos. Lakimiesliiton kustannus 2002.

- Määttä, Tapio – Paso, Mirjami: Johdatus oikeudellisen ratkaisun teoriaan. 2019.
- Nuutila, Ari-Matti: Rikosoikeudellinen huolimattomuus. Lakimiesliiton kustannus 1996.
- Siltala, Raimo: Oikeudellinen tulkintateoria, Suomalainen lakimiesyhdistys 2004.
- Siltala, Raimo: Klemetti, Sanna-Maria: Oikeudellisten konstruktioiden kinetiikka. Rakennanalyttinen tutkimus. Lakimies 2/2015 s. 310–319, kirja-arvostelu.
- Siltala, Raimo: “...Ei luonnollisella järjellä vaan keinotekoisella juridisella järjellä ja oikeudellisella arvostelmalla” – Normit ja konstruktiot oikeudellisessa päättelyssä. Oikeustiede – Jurisprudentia LII:2019, s. 249–308.
- Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha: Suomen vahingonkorvausoikeus. 7. uudistettu painos. Alma Talent 2020.
- Sundström, G.O. Zacharias: Oikeudenmukainen tuomio – tuomarin harkinta rikosasiassa. Edita Publishing Oy 2011.
- Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti: Rikosoikeuden yleinen osa: vastuuoppi. 3. uudistettu painos. Alma Talent Oy 2019.
- Tolvanen, Matti: Tuottamus ja uhrin myötävaikutus. Defensor Legis 4/ 2015, s. 626–643.
- Tuori, Kaarlo: Critical Legal Positivism. Ashgate Publishing 2002.
- Vihriälä, Helena: Tahallisuuden näyttäminen. Helsingin yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta 2012
- Virolainen, Jyrki – Martikainen, Petri: Tuomion perusteleminen. Talentum 2010.
- Välimäki, Pertti: Valitusluparatkaisun viestit syyttäjälle. Edilex 1.2.2005. Saatavilla: <https://www-edilex-fi.ezproxy.utu.fi/uutiset/7304?allWords=Korkein+oikeus+prejudikaattituomioistuinena&offset=1&perpage=20&sort=relevance&searchSrc=1&advancedSearchKey=512279>. Viitattu 7.11.2024.
- Wittgenstein, Ludwig: Philosophische Untersuchungen. Suhrkamp 1971.

Virallislähteet

HE 116/1998 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi vahingonkorvauslain muuttamisesta.

HE 44/2002 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle rikosoikeuden yleisiä
oppeja koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Oikeustapaukset

Korkein oikeus

KKO 1982 II 21

KKO 1992:92

KKO 1993:26

KKO 2002:83

KKO 2004:48

KKO 2004:120

KKO 2005:145

KKO 2006:13

KKO 2008:79

KKO 2012:98

KKO 2013:82

KKO 2018:32

KKO 2019:29

KKO 2019:55

KKO 2019:106

KKO 2023:85

KKO 2024:49

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin

Tuomio 30.6.2005, Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi and Veli-Matti Paananen v
Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola and Jarno Ruokoranta, C-537-03,
EU:C:2005:417.

Medialähteet

OTI:n määritelmät, Onnettomuustietoinstituutti (OTI),
<https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/otin-maaritelmat/> . Viitattu
10.10.2024.

Lyhenteet

| | |
|-----|-----------------------------|
| HE | hallituksen esitys |
| KKO | korkein oikeus |
| OTI | Onnettomuustietoinstituutti |
| RL | rikoslaki (39/1889) |

1 Johdanto

1.1 Tausta

Korkein oikeus antoi 15.11.2023 ennakkopäätöksen KKO 2023:85 koskien tapon ja törkeän kuolemantuottamuksen välistä rajanvetoa sekä surmansa saaneen läheisen oikeutta kärsimyskorvaukseen liikennekuolemissa. Tapauksessa henkilöauton kuljettaja on menettänyt ajoneuvon hallinnan ja ajoneuvo on suistunut tieltä osuen puuhun, jonka seurauksena auton kyydissä olleet kolme matkustajaa ovat saaneet surmansa. Asiassa on oikeudellisesti kysymys siitä, onko tekijä menettelyllään tahallaan aiheuttanut autossa matkustajina olleiden kolmen henkilöiden kuoleman sekä siitä, onko tekijä velvollinen suorittamaan korvauksia kärsimyksestä. Tahallisuuden osalta on kyse pääosin näytöstä ja siitä, miten tapauksen tosiseikkoja tulisi oikeudellisesti arvioida todennäköisyystahallisuuden valossa. Kärsimyskorvauksen osalta kyse on siitä, miten sovellettavaa vahingonkorvauslain 5 luvun 4 a §:n 1 momenttia tulisi tulkita sekä siitä, onko korvauksen tuomitseminen kohtuullista ratkaistavana olevassa tapauksessa.

Korkein oikeus on 2004 voimaan tulleen rikoslain uudistuksen jälkeen antanut useita prejudikaatteja koskien todennäköisyystahallisuuden arviointia henkirikoksissa. Ratkaisu KKO 2019:106 on esimerkki tällaisesta uudemmasta tahallisuutta koskevasta prejudikaatista. Todennäköisyystahallisuutta tieliikenteen kontekstissa käsittelevät keskeisimmät ennakkopäätökset ovat sen sijaan vanhempia. Rajanvetoa törkeän kuolemantuottamuksen ja tapon välillä on tehty esimerkiksi ratkaisussa KKO 1992:92, KKO 1993:26 ja KKO 2004:120. Myös suurin osa keskeisimmistä kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta liikennekuolemissa koskevista prejudikaateista on annettu 2000-luvun alussa: KKO 2002:83, KKO 2004:48 ja KKO 2008:79. Tässä työssä käsiteltävässä ratkaisussa KKO 2023:85 yhdistyvät tahallisuusarviointi sekä korvauksen kohtuullisuusarviointi. Korkein oikeus on päättänyt ratkaisussa KKO 2023:85 tuomitsemaan tekijän kolmesta törkeästä kuolemantuottamuksesta ja hylkäämään kärsimyskorvausta koskevan vaatimuksen.

1.2 Kysymyksenasettelu

Työssä tarkastellaan ratkaisun KKO 2023:85 ennakkopäätösarvoa ottaen kantaa erityisesti perustelujen vakuuttavuuteen.¹ Ratkaisun prejudikaattiarvo ei synny siis vain sillä perusteella, että sen on antanut korkein oikeus ylimpänä tuomioistuimena. Korkeinta oikeutta koskevat sen auktoritatiivisesta asemasta huolimatta samat laissa asetetut tuomion perustelemista koskevat minimivaatimukset kuin muitakin tuomioistuimia. Tuomion perustelemisvelvollisuudesta rikosasiassa säädetään oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 11 luvun 4 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan tuomio on perusteltava. Perusteluista on ilmentävä, mihin seikkoihin ja oikeudelliseen päättelyyn ratkaisu perustuu. Perusteluissa on myös selostettava, millä perusteella riitainen seikka on tullut näytetyksi tai jäänyt näyttämättä.²

Koska kyse on tuomioistuimesta, jonka erityisenä tehtävänä on prejudikaattien antaminen, on korkeimman oikeuden tuomion perusteluilta perusteltua odottaa erityistä tarkkuutta. Vakuuttavat perustelut lisäävät selvästi prejudikaatin ohjausvaikutusta.³ Aulis Aarnion mukaan ”oikeudellinen argumentaatio on tiettyjä perusteita, eli oikeuslähteitä hyväkseen käytävä prosessi, jolla tähdätään vastapuolen, eli auditorion vakuuttamiseen ratkaisun tai tulkinnan oikeellisuudesta”.⁴ Pohdittaessa kysymystä, millaiset ovat vakuuttavat perustelut, voidaan vertailukohtaa hakea optimaalisista perusteluista.⁵ Optimaaliset perustelut täyttävät keskeiset perustelemisen funktiot sekä ovat kokonaisuutena ymmärrettävät, seikkaperäiset ja avoimet.⁶ Ratkaisua KKO 2023:85 analysoidaan näiden optimaalisten perustelujen ominaisuuksien valossa.

Työssä avataan ratkaisun premissirakennetta eli sitä, mistä eri argumenteista perustelut muodostuvat. Ratkaisupremissejä tarkastellaan yksittäisinä niiden ekstension ja intension

¹ Launiala 2016, s. 10. Ratkaisun prejudikaattiarvo määräytyy ensisijaisesti perustelujen vakuuttavuuden mukaan. Predikaattien ennakkopäätösarvoon vaikuttaa lisäksi muun muassa ratkaisukokoonpano, päätöksen ikä ja onko kyse äänestysratkaisusta.

² Faktaperusteluista tulee käydä selkeästi ilmi, mitä on tapahtunut ja siten se, millaiseen käsitykseen tapahtuminkulusta ratkaisu perustuu. Säännöksen asettama näytön perustelemisvaatimus koskee sanamuodon mukaan kuitenkin vain riitaista seikkaa. Muita kuin rikosasioita koskevien ratkaisujen perustelemisvaatimuksesta säädetään oikeudenkäymiskaaren (4/1734) 24 luvun 4 §:ssä.

³ Kempainen – Siro 2018, s. 497.

⁴ Aarnio 1997, s. 51.

⁵ Virolainen – Martikainen 2010, s. 53. Virolainen ja Martikainen käyttävät ideaalisten perustelujen sijaan käsitettä optimaaliset perustelut, jossa on huomioitu myös oikeuden tehokkuusvaatimus ja todelliset resurssit, kuten perusteluihin käytettävissä oleva aika.

⁶ Keskeisimpiä perustelemisen funktioita ovat justifikaatio-, kontrolli- ja legitimaatiofunktio. Korkeimman oikeuden perusteluilla on lisäksi prejudikaatiofunktio. Ks Virolainen – Martikainen 2010, s. 37-50.

näkökulmasta sekä yleisemmin osana perustelujen kokonaisuutta.⁷ Tarkastelussa keskeisiksi käsitteiksi osoittautuvat torjuttu premissi, piilevä premissi ja puuttuva premissi. Torjutulla premissillä tarkoitetaan argumenttia, jota tuomioistuim ei ole harkittuaan ottanut ratkaisuperusteeksi, vaan se on sivuutettu. Piilevä premissi tarkoittaa argumenttia, joka on vaikuttanut johtopäätökseen, mutta joka on jäänyt perusteluihin kirjaamatta. Puuttuvalla premissillä tarkoitetaan argumenttia, joka on jäänyt pois perusteluista, mutta jonka tulisi olla ratkaisuperusteena.⁸ Vakuuttavissa perusteluissa johtopäätökseen vaikuttaneet seikat on selkeästi kirjattu perusteluihin ja argumentit ovat toimivia, ristiriidattomia ja muodostavat koherentin kokonaisuuden.

Lisäksi työssä käytetään käsitettä juridinen konstruktio Raimo Siltalan sille antamassa merkityksessä. Siltalan mukaan ”juridinen konstruktio on kielen käsitteiden ja lauseiden avulla ilmaistu yhteisöllinen konventio, joka määrittelee kielen ulkoista todellisuutta ja johon on liitetty voimassa olevan oikeusjärjestyksen käsittämiin oikeusnormeihin eli oikeussääntöihin ja oikeusperiaatteisiin yhdistyneinä määrättyjä oikeusvaikutuksia.”⁹ Koska oikeudellinen ratkaisutoiminta on korostuneen kielellistä ja oikeuslähde-, tulkinta- ja argumentaatio-opit ovat kieleen sidottuja, analysoidaan työssä kielellisiä seikkoja, kuten eri käsitteille annettavia merkityssisältöjä eri käyttötilanteissa. Kaarle Makkonen on esimerkiksi kuvannut sanojen merkityssisällön olevan sopimuksenvaraista.¹⁰

Tarkastelussa keskitytään korkeimman oikeuden todennäköisyystahallisuuden arvioinnin rakentumiseen sekä kärsimyskorvauksen kohtuullisuusedellytystä koskevaan arviointiin. Työ jakautuu siten keskeisesti kahteen osaan. Näillä kahdella osa-alueella on kuitenkin keskeinen liityntä toisiinsa, minkä takia molemmat on haluttu ottaa tarkastelun kohteeksi.

Lähestymistapaa ratkaisun KKO 2023:85 perusteluihin voi kuvata ergodiseksi, ja aktiivisella tarkastelutavalla pyritään tunnistamaan tekstistä mahdolliset heikkoudet ja ongelmakohdat.¹¹

⁷ Lauseita ja käsitteitä tarkasteltaessa voidaan erottaa toisistaan intensio eli syvyys ja seikkaperäisyys ekstensiosta eli kohdentuvuudesta ja ulottuvuudesta. Ks. Makkonen 1998, s. 71 ja Siltala 2019, s. 267.

⁸ Siltala 2019, s. 289.

⁹ Siltala 2015, s. 314.

¹⁰ Makkonen 1998, s. 50.

¹¹ Klemetti 2014, s. 126. Klemetti huomauttaa, että ”ergodininen lukutapa ei käänneä narratiivia nurin, jos siinä ei ole mitään nurin käännettävää”. Tarkoituksena ei siis ole tarpeettomasti kritisoida onnistuneita perusteluja.

2 Tahallisuutta koskevat perustelut

2.1 Tahallisuusarvioinnin lähtökohdat ja tahallisuus rikosoikeudellisena konstruktiona

Ratkaisun KKO 2023:85 perustelukohdassa 9 avataan tapaukseen sovellettavat lainkohdat: rikoslain (39/1889, RL) 21 luvun 1 §:n tapposäännös ja 3 luvun 6 §:n tahallisuussäännös. Kyse on ratkaisun normipremisseistä. Ratkaisun kannalta keskeinen fakta-aines taas on selostettu auki perustelukohdissa 1–5. Kohdat 10 ja 14 ilmaisevat tarkoitustahallisuuden olevan ratkaisun torjuttu premissi, ja siksi tahallisuusarviointi rakennetaan todennäköisyystahallisuuden varaan. Tarkoitustahallisuutta ei ole ollut tarpeen tarkemmin analysoida, sillä hovioikeus on katsonut tarkoitustahallisuuden jääneen näyttämättä eikä väitetty ole esitetty korkeimmassa oikeudessa.

Perustelukohdassa 10 korkein oikeus avaa lukijalle varsinaisen sovellettavan oikeusnormin sisällön hakien tulkinnallista tukea hallituksen esityksestä HE 44/2002 vp sekä aiemmasta prejudikaatista KKO 2019:106. Tekijä on menetellyt RL 3:6 mukaan todennäköisyystahallisuuden edellyttämällä tavalla, kun hänen voidaan tekijän näkökulmasta tehtävän arvion perusteella katsoa pitäneen seurauksen syntymistä todennäköisempänä kuin sen syntymättä jäämistä. Juridisen käsitteen ”varsin todennäköinen” merkitys määritellään siten seuraavasti: ”kyse on todennäköisyydestä, jossa tekijä teon hetkellä pitää seurauksen syntymistä todennäköisempänä kuin sen syntymättä jäämistä”. Sanottu viittaa yli 50 prosentin todennäköisyyteen. Varsin todennäköisen juridinen erityismerkitys sivuuttaa yleiskielisen ja arkimerkityksen.

Tahallisuus on keskeisimpiä rikosoikeuden yleisiä oppeja, eikä se tarkoita samaa kuin arkikielessä. Arkikontekstissa tahallisuudella voidaan tarkoittaa toimimista tietoisesti, tarkoituksellisesti, tahtoen.¹² Aarnion mukaan ei ole olemassa teorialontta juridiikkaa ja siksi oikeuden yleisten oppien tunteminen on välttämätöntä oikeudellisten ongelmien ratkaisussa.¹³ Siltalan näkemyksen mukaan taas keskiössä ovat juridiset konstruktiot, joiden merkitystä hän on kuvannut seuraavasti: ”juristit tarkastelevat maailmaa erityisten oikeudellisten käsittekkategorioiden tai oppirakennelmien avulla, jotka ovat irtautuneet yhtä hyvin yleiskielestä ja arki ajattelusta kuin muiden tieteenalojen ja filosofian tavasta hahmottaa

¹² Matikkala 2005, s. 83.

¹³ Aarnio 1997, s. 44.

maailmaa”¹⁴ Rikosoikeudellinen tahallisuus ei kuitenkaan ole puhtaan oikeudellinen konstruktio, vaan yhdistelmäkonstruktio, joka on vuorovaikutuksessa eri tieteenalojen oppien, yleiskielen ja arkikokemuksen kanssa ja se on myös ottanut vaikutteita näistä.¹⁵ Erilaiset konstruktiot – myös ei-oikeudelliset sellaiset – vaikuttavat oikeusnormilauseiden tulkintaan ja voivat ohjata sitä tiettyyn suuntaan.¹⁶

Todennäköisyystahallisuussäännös kirjattiin nykyisenlaisena rikoslakiin 2004 voimaan tulleen uudistuksen yhteydessä. Rikoslain 3 luvun 6 §:n tahallisuussäännös jättää sanamuodollaan tuomarille silti varsin laajan harkintavallan.¹⁷ Korkein oikeus onkin prejudikaateillaan vaikuttanut merkittävästi todennäköisyystahallisuuden tulkintatapaan. Lähtökohdaksi on vakiintunut arviointimenetelmä, jonka mukaan todennäköisyystahallisuutta on arvioitava tarkastelemalla seikkoja, joiden pohjalta tekijä on tekohetkellä voinut arvioida toimintansa seurauksia.¹⁸ Tahallisuusarviointi rakentuu siten ajatuksen varaan, että tekijä kykenee sääntelemään ja arvioimaan omaa toimintaansa.¹⁹ Tästä lähtökohdasta korkein oikeus lähtee liikkeelle myös ratkaisussa KKO 2023:85.

Jos tahallisuutta oppina yritetään paikantaa osaksi oikeutta, voidaan asiaa tarkastella Kaarlo Tuorin oikeuden tasojen kautta. Tahallisuus voidaan paikantaa käsitteenä ja oppina oikeuskulttuurin tasolle. Tuorin mukaan oikeus voidaan nähdä järjestelmänä, joka koostuu eri kerroksista: ”*The turbulent surface of the law*”, ”*The legal culture*” ja ”*the deep structure of law*”. Sääntely ja tuomioistuinratkaisut kuuluvat ensimmäiseen, oikeuden pintatasoon. Tämän tason oikeus on jatkuvassa muutoksessa. Tahallisuus säädännäisessä muodossa kuuluisi tähän kategoriaan.²⁰ Toiseen tasoon, oikeuskulttuurin tasoon kuuluvat oikeudenalakohtaiset yleiset opit, metodit ja tulkintaopit ja yleiset doktriinit sekä käsitteet ja periaatteet.²¹ Oikeuden syvätaaso taas on oikeuden kaikista pysyvin ja muuttumattomin osa.

¹⁴ Siltala 2019, s. 257.

¹⁵ Siltala 2019, s. 297.

¹⁶ Klemetti 2014, s. 142.

¹⁷ Sundström 2011, s. 88, 91.

¹⁸ Matikkala 2005, s. 28.

¹⁹ Vihriälä 2012, s. 51.

²⁰ Tuori 2002, s. 155–156.

²¹ Tuori 2002, s. 168–178.

2.2 Havaintoja todennäköisyystahallisuuden arvioinnin rakenteesta

2.2.1 Todennäköisyystahallisuuden subjektiivisen ja objektiivisen puolen erottaminen

Subjektiivinen ja objektiivinen todennäköisyys ovat todennäköisyystahallisuuden elementtejä. Todennäköisyystahallisuuden ei ole katsottu täyttyvän tilanteessa, jossa on saatavilla selvitystä seurauksen objektiivisesta todennäköisyydestä, ja todennäköisyys ei ylitä varsin todennäköisen rajaa.²² Ratkaisu KKO 2013:82 on antanut esimerkin siitä, miten todennäköisyystahallisuuden arviointi voidaan toisinaan rakentaa puhtaasti matemaattisen todennäköisyyslaskennan pohjalta.²³ Tällöin todennäköisyystahallisuusarviointia on lähestytty objektiivisesta näkökulmasta. Ratkaisu on osoitus siitä, miten erilaiset konstruktiot ohjaavat oikeudellista tulkintaa. Ratkaisun perustelut rakennettiin keskeisesti tällaisen ei-oikeudellisen konstruktion ohjaamana. Mainittu ratkaisu jakaa mielipiteitä ja on osaltaan herättänyt juristikuntaa pohtimaan tällaiseen objektiiviseen todennäköisyyslaskelmaan pohjautuvan todennäköisyystahallisuusarvioinnin toimivuutta.

Ratkaisun KKO 2023:85 perustelukohdassa 15 on asetettu selkeät tavoitteet tahallisuusarvioinnille. Keskeistä on arvioida tekoajan olosuhteita ja seikkoja, joiden perusteella henkilö on voinut arvioida omaa toimintaansa ja sen seurauksia. Tämän lisäksi tulee arvioida ulosajohetkeä edeltävän ajosuorituksen merkitystä tahallisuuden kannalta. Lähtökohdat osoittavat halua irtautua edellä mainitun kaltaisesta puhtaasti objektiivisesta todennäköisyysarviosta. Perustelukohdissa 16 ja 17 korkein oikeus päätyy kuitenkin tekemään objektiivista riskiarviota pyrkimyksensä määrittää onnettomuuden objektiivinen todennäköisyys kyseisen kaltaisessa tilanteessa. Tekijän näkökulmasta tehtävä arkinen arvio siitä, kuin uskottavana tekijä itse pitää seurauksen aiheutumista, jää taka-alalle. Painopiste siirtyy subjektiivisesta objektiiviseen.

Kohdassa 16 korkein oikeus selostaa varsin yleisellä tasolla tapauksen riskitekijöitä. Keskeisiksi riskitekijöiksi osoittautuvat tapauksessa humalatila, ylinopeus ja kuljettajan kokemattomuus. Korkein oikeus tekee yleisen elämäkokemuksen ja tilastotiedon nojalla useita varsin yleiseksi jääviä päätelmiä onnettomuusriskin suuruudesta. Todetaan, että

²² Kuten aiemmin on todettu, varsin todennäköinen tarkoittaa yli 50 prosentin todennäköisyyttä.

²³ Ratkaisussa KKO 2013:82 tekijää ei voitu tuomita tapon yrityksestä, sillä seurauksen objektiivinen todennäköisyys ei ylittänyt 50 prosenttia.

vahvassa humalatilassa olevan kuljettajan kohdalla riski aiheuttaa kuolemaan johtava onnettomuus on merkittävästi suurempi kuin kuljettajalla, joka ei ole juonut lainkaan alkoholia. Kohdassa 17 todetaan edelleen, että ”onnettomuusriskiä lisänneiden seikkojen yhteisvaikutus on epäilemättä vaikuttanut auton tieltä suistumiseen”. Tällaiset yleisiksi jäävät päätelmät ovat kuitenkin omiaan vaikuttamaan perustelujen intensioon heikentävästi. Korkein oikeus ei ole tukenut perustelujaan tarkemmalla tilastotiedolla, joka olisi voinut mahdollistaa uskottavamman riskiarvion rakentamisen.

Oikeuskäytäntöä tarkasteltaessa voidaan huomata, että tällainen yleinen elämäkokemus on vakiintunut perustelutavaksi todennäköisyystahallisuutta arvioitaessa, eikä sen luotettavuutta useimmiten kyseenalaisteta johtuen paremman arviointikeinon puuttumisesta.²⁴ Erityisen haastavaa luotettavien kokemussääntöjen muodostaminen näyttää olevan, kun tarkastellaan tahallisuutta tieliikenteen kontekstissa.²⁵ Tällaisten vähemmän luotettavien kokemussääntöjen hyödyntäminen näyttää johtavan usein varsin yleisiin ja epämääräisiin päätelmiin ratkaisuisissa. Kokemussäännöt voivat perustua tieteellisiin ja tilastollisiin tutkimuksiin, jotka antavat varmaa tietoa kahden eri seikan välisestä riippuvuussuhteesta tai vaihtoehtoisesti yleiseen arkitietoon ja elämäkokemukseen.²⁶

Perustelujen ainoa subjektiivisesta tarkastelukulmasta tehty päätelmä sisältyy perustelukohtaan 18, jossa todetaan, että “viesteistä ilmenee tekijän piittaamaton suhtautuminen liikenneturvallisuuteen”. Muutoin tekijän suhtautumista taikka sitä, kuinka todennäköiseksi tekijä on mieltänyt seurauksen aiheutumisen, ei ole analysoitu. Tällainen subjektiivisesta näkökulmasta tehty arvio on sivuutettu sillä perusteella, että olosuhteet ja tekijän menettely ovat jääneet tarkemmin selvittämättä.

2.2.2 Riskin käsite

Korkein oikeus puhuu perusteluissa riskistä, riskin suuruudesta ja onnettomuusriskiä lisäävistä riskitekijöistä. Pidän riskin käsitettä varsin mielenkiintoisena sen monitulkintaisuuden ja lukuisten eri käyttöyhteyksien takia. Käyttöyhteydestä riippuen

²⁴ Helsingin hovioikeuden 27.6.2023 antamassa tuomiossa (23/126517) ajoneuvon kuljettaja tuomittiin kahdesta taposta tämän ajaessa humalassa ylinopeutta vastaan tulevien ajoväylällä noin 20 kilometriä ja törmättyään vastaan tulevaan ajoneuvoon, josta on seurannut kuljettajan kuolema. Hovioikeus on perustellut tahallisuutta koskevaa johtopäätöstään arkikokemuksella. Humalatilasta huolimatta henkilön täytyy tietää, että ajettaessa kehä III:lla väärään ajosuuntaan, on varsin todennäköistä, että tästä seuraa törmäys ja vastaan tulevan kuolema. Viimeistään siitä, että vastaan ajaa muuta liikennettä, on kuljettajan täytynyt ymmärtää ajavansa väärää ajolinjaa.

²⁵ Tapani – Tolvanen 2019, s. 283.

²⁶ Virolainen – Martikainen 2010, s. 270.

riskillä voidaan tarkoittaa riskiohjetta, riskitapahtumaa tai yleisemmin jonkin vaaran toteenkäymisen mahdollisuutta taikka nimenomaisesti jonkin tapahtuman todennäköisyyttä. Yleiskielessä riski määritellään yleensä vahingonvaaraksi. Arkikielessä riski on se mahdollisuus, että haitallinen tapahtuma toteutuu. Toisinaan riski näyttää tarkoittavan suunnilleen samaa kuin vaara tai epävarmuus. Joskus taas riskiä käytetään synonyymina epäonnistumisen tai uhan todennäköisyydelle. Näin on usein juuri silloin, kun tarkastellaan onnettomuusriskiä tieliikenteen kontekstissa. Esimerkiksi Onnettomuustietoinstituutin tutkimuksissa ja raporteissa riski samastetaan sen tilastolliseen todennäköisyyteen.²⁷ Ludwig Wittgenstein puhui kielipeleistä (sprachspiel), jolla hän kuvasi sanojen merkityksen kontekstisidonnaisuutta. Jotta kielen sanoja voi ymmärtää, on ymmärrettävä, miten niitä käytetään.²⁸ Ajattelu soveltuu erityisen hyvin riskin käsitteen arviointiin.

Rikosoikeudessa käsite riski liittyy keskeisesti tuottamukseen eli huolimattomuuden tason arviointiin. Rikoslain 3 luvun 7.1 §:n mukaan törkeän huolimattomuuden arvioinnissa on otettava huomioon muun muassa rikotun huolellisuusvelvollisuuden merkittävyys, vaarannettujen etujen tärkeys ja loukkauksen todennäköisyys ja *riskinoton tietoisuus*. Vilja Hahdon mukaan riskinotossa on kyse olennaisesti riskin todennäköisyydestä.²⁹ Seurauksen todennäköisyyden aste määrittää käytännössä sen, onko kyse tahallisuudesta vai tuottamuksesta. Kun vahinkoseurauksen todennäköisyyden aste kasvaa riittävän suureksi, ei enää ole kyse vain kielletystä riskinotosta, vaan lähtökohtaisesti tahallisesta toiminnasta. Riskinoton yläraja kohtaa tällöin tahallisuuden alarajan eli todennäköisyystahallisuuden.³⁰ Riskillä ja riskiarviolla on tätä kautta liityntä myös todennäköisyystahallisuuteen.

Tästä huolimatta mielestäni käsitteellinen epäselvyys onnettomuusriskin ja onnettomuuden todennäköisyyden välillä heikentää ratkaisun KKO 2023:85 perustelujen selkeyttä. Sen sijaan, että korkein oikeus puhuisi selkeästi tahallisuutta osoittavista tekijöistä, tahallisuutta puoltavista seikoista taikka onnettomuuden todennäköisyyttä lisäävistä tekijöistä, käytetään ilmaisua onnettomuusriskiä lisäävä tekijä. Näyttää, että korkein oikeus on tahtonut pitää käsitteet ”onnettomuusriski” ja ”onnettomuuden todennäköisyys” erillään ja perustelut

²⁷ OTI:n määritelmät.

²⁸ Wittgenstein 1971, s. 16–17. Wittgensteinin näkemyksen mukaan kieli koostuu kielipeleistä. Kielen ja sanojen merkitys on riippuvainen siitä tilanteesta ja ympäristöstä, jossa niitä käytetään, esim. s. 18 kohta 10: ” Was bezeichnen nun die Wörter dieser Sprache? Was sie bezeichnen, wie soll ich das zeigen, es sei denn in der Art ihres Gebrauchs?”.

²⁹ Hahto 2004, s. 289

³⁰ Hahto 2004, s. 308–309.

jättävät lukijan pohtimaan käsitteen ”riski” merkityssisältöä tässä yhteydessä erityisesti tehdyn johtopäätöksen valossa. Johtopäätöksensä korkein oikeus toteaa, että onnettomuusriikiä lisäävistä tekijöistä ”ei voida päätellä ajovirheen ja kuoleman aiheutumisen todennäköisyyttä yksittäisessä tapauksessa”. Perustelukohta 17 osoittaa, että korkein oikeus ei onnistu riskiarviostaan huolimatta määrittämään onnettomuuden objektiivista todennäköisyyttä ja todennäköisyysarviointi ontuu luotettavan kokemussäännön puuttuessa.³¹

Korkeimman oikeuden arviointi ei ole sen kaltaista puhdasta tahallisuuden arviointia, mitä oikeuskäytännössä on yleensä nähty, vaan arvioinnissa on piirteitä tuottamusarvioinnista, jossa keskitytään enemmänkin kiellettyyn riskinottoon ja huolellisuusvelvoitteen rikkomiseen.³² Toisaalta perusteluissa on myös piirteitä monitieteisestä onnettomuusriskin arvioinnista, jossa erotellaan välittömät riskitekijät ja taustariskit sekä pyritään tilastotieteen keinoin määrittelemään riskin suuruutta. Arvioinnista muodostuu jonkinlainen hybridi, mikä ei täysin vastaa niitä selkeitä lähtökohtia ja tavoitteita, jotka korkein oikeus on nimenomaan todennäköisyystahallisuuden arvioinnille perustelujen alussa asettanut.

2.3 Prejudikaatit oikeuslähteenä

Vaikka korkeimman oikeuden antamat ennakkopäätökset eivät ole muodollisesti sitovia, niiden tosiasiallinen sitovuus on merkittävä.³³ Prejudikaatteihin viittaaminen korkeimman oikeuden oikeuskäytännössä on yleistynyt viimeisten vuosikymmenten aikana ja nykyisin korkein oikeus viittaa vakiintuneesti aiempiin ennakkopäätöksiinsä.³⁴ Jo pelkästään ratkaisua KKO 2023:85 verrattaessa tahallisuuden osalta ratkaisuun KKO 2019:106 taikka kärsimyskorvauksen osalta ratkaisuun KKO 2008:79, voidaan havaita, että tiettyjä aiemmissä prejudikaateissa käytettyjä perustelulauseita hyödynnetään täysin identtisinä myöhemmässä oikeuskäytännössä. Oikeuden ennakoitavuuden ja legitimitetin näkökulmasta katsottuna

³¹ Virolainen – Martikainen 2010, s. 270. Kokemussääntöjä hyödynnetään erityisesti näytön arvioinnissa. Kokemussääntöjen avulla voidaan määrittää tietyllä todennäköisyydellä eri todistusfaktojen näyttöarvo.

³² Korkeimman oikeuden riskiarvio ja siinä huomioitavat riskitekijät mukailevat Onnettomuustietoinstituutin (OTI) käyttämiä käsitteitä ja raportteihin sekä tutkimuksiin perustuvia tuloksia. Onnettomuustietoinstituutti erottaa välittömät riskitekijät taustariskeistä. Välittömällä riskitekijällä tarkoitetaan tekijää, joka vaikuttaa aktiivisesti onnettomuuden syntymiseen ja selittää sen tapahtumista. Taustalla vaikuttanut riskitekijä taas selittää välittömän riskin syntyä mahdollistamalla sen. Tällainen taustariski voi olla humalatila, piittaamaton asenne tai ylinopeus. Ks. OTI:n määritelmät.

³³ Kemppinen – Siro 2018, s. 493.

³⁴ Kemppinen – Siro 2018, s. 495.

positiivista on, että tuomioistuimet lähtökohtaisesti noudattavat vakiintunutta laintulkintatapaa.

Uudempaa oikeuskäytäntöä tarkasteltaessa voidaan huomata korkeimman oikeuden ottaneen myös tavaksi selostaa usein varsin laajasti viitattuja prejudikaatteja.³⁵ Tämä on toki parannus toisinaan nähtyyn ”ks.” ja ”vrt.” viittaustekniikkaan. Yleisesti ajateltuna viitattujen ennakkopäätösten avaaminen ja vertailu käsillä olevaan tapaukseen lisäävät ratkaisun ohjausinformaatiota ja palvelee lukijaa, niin tutkijoita kuin myös juristikunnan ulkopuolista auditoriota.³⁶ Korkein oikeus hyödyntää ratkaisun KKO 2023:85 perusteluissa prejudikaatteja KKO 2019:106, KKO 2004:120, KKO 1993:26 ja KKO 1992:92 oikeuslähteenä. Ratkaisulla KKO 2019:106 ei ole juurikaan tosiseikastoa tarkasteltuja yhteisiä tekijöitä käsiteltävän tapauksen kannalta, mutta prejudikaatti on ratkaisun kannalta sikäli toimiva, että se tarkentaa todennäköisyystahallisuuden arviointitapaa, joka abstraktiustasoltaan on hyvin sovellettavissa myös käsillä olevaan tapaukseen.

Perustelukohdissa 11-13 selostetaan auki ratkaisut KKO 2004:120, KKO 1993:26 ja KKO 1992:92 yleisellä tasolla, vertailematta kuitenkaan niitä käsillä olevaan tapaukseen. Mielestäni on perusteltua kiinnittää huomiota siihen, että perusteluissa on käytetty melko paljon perustelutilaa ratkaisujen yleiseen selostamiseen ilman, että prejudikaateista johdettaisiin käsillä olevan tapauksen kannalta keskeisiä argumentteja. Ratkaisuun KKO 1993:26 korkein oikeus ei esimerkiksi tämän yleisen selostamisen jälkeen viittaa perusteluissa enää lainkaan. Tämän prejudikaatin merkitys ratkaisulle jää tyhjäksi ja kyseessä on johtopäätöksen kannalta hukkapremissistä.

Johtopäätöksen kannalta keskeisimmät prejudikaatit ovat KKO 2004:120 ja KKO 1992:92, joilla perustellaan sitä, että käsillä olevassa tapauksessa kyse ei ole tahallisesta toiminnasta. Ratkaisuihin KKO 2004:120 ja KKO 1992:92 viitataan kerran myöhemmissä perusteluissa, kohdassa 19. Korkein oikeus toteaa, että ”ulosajohetken tilanteeseen ei ole selvitetty liittyneen sellaista poikkeuksellisen vaarallista liikennekäyttäytymistä, joka on ratkaisuissa KKO 2004:120 ja KKO 1992:92 johtanut siihen, että kuolemaa on pidetty tahallaan aiheutettuna”. Lukija joutuu itse päättämään, että poikkeuksellisen vaarallisella liikennekäyttäytymisellä

³⁵ Esimerkiksi ratkaisuissa KKO 2024:49 (rikokseen osallisuus, tahallisuus), KKO 2018:32 (törkeä kuolemantuottamus) ja KKO 2019:29 (törkeä kuolemantuottamus).

³⁶ Kempainen – Tapani 2020, s. 1058.

korkein oikeus on tarkoittanut esimerkiksi vastaantulevien kaistalla ajamista kovalla ylinopeudella ja toiseen ajoneuvoon törmäämistä kovalla nopeudella.

Aiemmille ennakkopäätöksille on tässä ratkaisussa annettu informatiivinen funktio, ja ratkaisujen yleinen selostaminen antaa lukijalle mahdollisuuden verrata eri tapauksien tosiseikkoja keskenään. Tällaista vertailua korkein oikeus ei kuitenkaan tee lukijalle valmiiksi. Ratkaisua KKO 2019:106 lukuun ottamatta viitatuissa ratkaisuissa on kaikissa kyse tieliikenteessä sattuneista kuolemantapauksista, joissa tekijä on ajanut suurta ylinopeutta henkilöautolla. Nyt kyseessä oleva tilanne eroaa viitatuista ratkaisuista siten, että ajoneuvon kuljettajaa lukuun ottamatta kaikki muut matkustajat ovat saaneet surmansa jonkun sivullisen sijaan.

Yleisesti prejudikaatit oikeuslähteenä ovat erityisen keskeisessä asemassa nimenomaan tahallisuutta arvioitaessa ja prejudikaateilla on ollut oikeuskäytännössä suuri todennäköisyystahallisuuden arviointia ohjaava vaikutus. Korkein oikeus on antanut rikoslain 2004 voimaan tulleen uudistuksen jälkeen paljon ennakkopäätöksiä koskien tahallisuutta eri rikostyypeissä. Pidän tätä kuitenkin tärkeänä, sillä eri rikostyyppien ja usein myös saman rikostyyppin erilaisten tapausten kohdalla tahallisuusarvioinnissa voivat painottua hyvin eri seikat ja arviointi voi rakentua varsin eri tavoin. Näin on esimerkiksi tässäkin tapauksessa kyseessä olevan tapon kohdalla.

2.4 Vertauksena hovioikeuden perustelut

Kun korkeimman oikeuden tahallisuusarvioinnin rakentumista verrataan hovioikeuden tahallisuusarviointiin, voidaan huomata monia poikkeavuuksia. Kun korkein oikeus on todennut, että onnettomuusriskiä lisäävistä tekijöistä, ulosajon olosuhteista eikä ulosajoa edeltäneestä ajosuorituksesta voida tehdä päätelmiä siitä, onko kuljettaja pitänyt matkustajien kuolemaa tekonsa varsin todennäköisenä seurauksena, on hovioikeus päätenyt johtopäätökseen, että tekijän on täytynyt pitää matkustajien kuolemaa toimintansa *erittäin todennäköisenä* seurauksena. Hovioikeuden perusteluissa huomio kiinnittyy kuitenkin ensimmäisenä siihen, miten todennäköisyysarviointi on jaettu moneen eri osaan. Todennäköisyyttä käsitellään kolmella tasolla. Ensinnäkin, kuinka todennäköisesti kuljettaja menettää ajoneuvon hallinnan ja ajautuu ulos tieltä. Toisena, kuinka todennäköisesti ajoneuvo osuu puuhun, kun sillä ajetaan metsään. Kolmantena, millä todennäköisyydellä matkustajat

kuolevat juuri tällaisessa tilanteessa. Selvää on, että korkein oikeus ei ole halunnut lähteä hovioikeuden linjalle todennäköisyyden arvioinnissa, eikä korkein oikeus olekaan pilkkonut todennäköisyyden arviointia vastaavalla tavalla.

Muutoin hovioikeuden tahallisuuden arviointi on rakentunut tieliikennekuolemien näkökulmasta tyypillisesti.³⁷ Tahallisuutta osoittaa se, että tekijä on ollut tietoinen humalatilasta, ajonopeudesta, kokemattomuudestaan, pimeydestä ja ylipäätään ”holtittomasta ajotavastaan”. Vastaavanlainen tietoisuus- ja mieltämisarviointi jää korkeimman oikeuden perusteluista uupumaan.³⁸ Tästä syystä korkeimman oikeuden tahallisuutta koskeva johtopäätös jää melko ohuen oikeudellisen analyysin varaan, vaikka tapauksessa olisi mahdollista pohtia syvällisemmin tahallisuuden subjektiivista puolta ja tekijän tietoisuutta ja suhtautumista mahdollisiin seurauksiin. Ratkaisut KKO 2004:120, KKO 1992:92 ja KKO 1993:26 ovat lisäksi hyviä esimerkkejä siitä, miten todennäköisyystahallisuuden arviointi tieliikenteen kontekstissa on yleensä rakennettu. Tieliikennekuolemissa tahallisuusarvioinnissa usein painottuu enemmän tahallisuuden subjektiivinen puoli ja se, kuinka todennäköiseksi tekijä on ”mieltänyt” seurauksen. Mieltämisen arviointi taas kytkeytyy keskeisesti tekijän tietoisuuteen.

Lopputulokseen päädytään useimmiten pakottavan päättelyn ja yleisen elämäkokemuksen perusteella. Esimerkiksi ratkaisussa KKO 1992:92 kuljettaja on tietoisesti ajanut vastaantulevien kaistalla tiellä, jossa on ollut liikennettä. Kuljettajan on täytynyt ymmärtää, että ajotapa tulisi johtamaan törmäykseen ja vastaantulijan kuolemaan. Myös hovioikeus on joutunut turvautumaan perusteluissaan paljon pakottavaan päättelyyn. Tämä ilmenee muun muassa toteamuksesta ”nämä seikat A:n oli täytynyt käsittää”. Hovioikeus päättyy kokonaisuarkinnan perusteella siihen, että asiassa ei ole jäänyt varteenotettavaa epäilyä siitä, että tekijä olisi voinut välttyä ymmärtämästä seurauksia.³⁹ Pakottava päättely syö kuitenkin jossain määrin perustelujen uskottavuutta.⁴⁰

³⁷ Tieliikenteen kontekstissa todennäköisyystahallisuuden arviointi joudutaan toteuttamaan yleensä tilastollisen todennäköisyyden sijaan arvioimalla toimintaa yleisen tietämyksen perusteella. Vihriälä 2012, s. 234–235.

³⁸ Korkein oikeus selittää tätä sillä, että ulosajoon johtaneet olosuhteet ovat jääneet tarkemmin selvittämättä. Hovioikeus kuitenkin on operoinut niiden seikkojen perusteella, jotka ovat tiedossa.

³⁹ Korkka-Knuts – Helenius – Frände 2020, s. 278.

⁴⁰ Matikkalan mukaan pakottavan päättelyn käyttäminen näytöllisellä tavalla perusteluissa on hyväksyttävämpää kuin intuitiivinen ja normatiivinen käyttö. Auki lukijalle usein jää joka tapauksessa, mikä funktio pakottavalla päättelyllä on ollut. Matikkala 2005, s. 94–95. Pakottavasta päättelystä lisää Korkka-Knuts – Helenius – Frände 2020, s. 278.

Ratkaisussa KKO 1993:26 päädyttiin edellä mainituista ratkaisuista poiketen siihen, että tekijä ei ollut toiminut tahallaan, ja tekijä tuomittiin tapon sijaan törkeästä kuolemantuottamuksesta. Korkeimman oikeuden niukoista perusteluista huolimatta tapauksessa on selkeästi erikseen arvioitu tahallisuuden subjektiivisen ja objektiivisen puolen täyttymistä. Vallitsevissa olosuhteissa toisen ajoneuvon kohtaamista ei pidetty varsin todennäköisenä, eikä kuljettajan voitu myöskään katsoa havainneen vastaantulevaa autoa ennen törmäystä.

2.5 Torjutut faktapremissit

Korkein oikeus on perustelujen kohdassa 4 asian taustaa selostaessaan nostanut esiin lähetetyt viestit, kuvat ja videot. Kuljettaja on lähettänyt noin viisi minuuttia ennen ulosajoa kuvan, jossa näkyy ajonopeuden olevan 170 kilometriä tunnissa. Lisäksi tämä on lähettänyt viestin, jossa on lukenut ”mä tapsn itteni”. Yksi kyydissä olleista kolmesta matkustajasta on myös lähettänyt viestin ”mä varmaan kuolen”. Perustelukohdassa 18 korkein oikeus jatkaa edellä mainittujen tosiseikkojen käsittelyä. Viestien yksilöinti ja tarkempi sisältö kuitenkin unohtuu eikä viestien sisältöä, kontekstia tai viestinnän tyyliä analysoida tarkemmin. Hovioikeuden mukaan viestit osoittavat, että matkustajat ovat pitäneet ajoa erittäin vaarallisena. Hovioikeus on siten ottanut huomioon tahallisuutta puoltavana seikkana myös uhrien tuntemukset.

Korkein oikeus paikantaa viestit rakentamalleen aikajanelle, jolloin huomataan, että koska viestit on lähetetty ennen ulosajoa, ei niistä voida päätellä sitä, millainen itse ulosajohetken tilanne on ollut. Korkein oikeus erottaa ulosajohetken tapahtumat ulosajoa edeltäneistä tapahtumista ja tällä perusteella näyttää torjuvan viestien merkityksen tahallisuusarvioinnissaan. Perustelut ilmentävät sitä ongelmaa, joka tahallisuuden näyttämiseen usein liittyy. Ratkaisu KKO 2023:85 on näytöllisesti haastava sen aukollisuuden takia ja tapahtumainkulun aukot on siten täytettävä päättelemällä.⁴¹ Tällaisia päätelmiä on kuitenkin tehtävä varovasti ja ”tavallisimmasta” tapahtumainkulusta ei voida poiketa ilman todistelua. Tästä syystä tapahtumainkulusta rekonstruoidaan useimmiten todellisuudesta pelkistetty versio.⁴² Tästä syystä myöskään viestien ilmentämän vaarallisen ajosuorituksen ei

⁴¹ Vaikka aineellisen totuuden periaate asettaa tavoitteeksi oikeudenkäynnissä selvittää, mitä todellisuudessa on tapahtunut, joudutaan useimmiten tyytymään prosessuaaliseen totuuteen. Ks. Määttä – Paso 2019, s. 83.

⁴² Makkonen 1981, s. 31–33.

voida katsoa olleen käsillä koko ajosuorituksen ajan ja myös ulosajohetkellä.⁴³ Perustelujen avoimuuden kannalta positiivista on, että korkein oikeus on avoimesti perustelukohdassa 19 todennut, että “ulosajoon johtaneet olosuhteet ovat jääneet tarkemmin selvittämättä”. Näytön puutteellisuuden korostaminen johtaa kuitenkin saatavilla olevan näytön tarkemman analysoinnin sivuuttamiseen.

Edellä mainitusta huolimatta julkituodut perustelut jättävät lukijan pohtimaan tarkempaa selitystä sille, miksi korkein oikeus ei antanut viesteille, kuville, videoille, 1,68 promillen humalatilalle eikä törkeälle liikennesääntöjen rikkomiselle erityistä merkitystä tahallisuutta osoittavina seikkoina.⁴⁴ Hovioikeus päinvastaisesti rakensi tahallisuutta koskevat perustelunsa keskeisesti edellä mainittujen tosiseikkojen varaan. Voidaan katsoa, että hovioikeuden perustelujen avainpremissiksi on muodostunut kuljettajan ajosuorituksen holtittomuus.⁴⁵ Näkemykseni mukaan korkeimman oikeuden perusteluvelvollisuus painottuu tällaisessa tilanteessa, jossa korkein oikeus asettuu niin räikeästi eri kannalle kuin hovioikeus. Yhteiskunnallisesta näkökulmasta tarkasteltuna on huolestuttavaa, miten kaksi ylintä oikeusastetta voivat päätyä samojen oikeustositseikkojen pohjalta jokaisessa johtopäätöksessään täysin vastakkaiseen lopputulokseen. Tällöin korkeimman oikeuden tulisi sen tehtävä huomioon ottaen perusteluillaan, eikä yksin auktoritatiivisella asemallaan osoittaa, miksi juuri sen kanta on oikea.⁴⁶

2.6 Yhteisen riskinoton konstruktio torjuttuna premissinä

Myötävaikuttajana rikokseen voi olla rikoksen kohde, uhri.⁴⁷ Uhrin myötävaikutus tulee rikosoikeudessa yleensä tarkasteltavaksi joko suostumusopin taikka yhteisen riskinoton kautta.⁴⁸ Yhteisestä riskinotosta on yksinkertaistettuna kyse silloin, kun riski otetaan

⁴³ Tämä ilmentää keskeisiä oikeusperiaatteita: in dubio pro reo -periaatetta ja in dubio mitius -periaatetta. Ensimmäisen mukaan epäselvän näytön tilanteessa on asia ratkaistava syytetyn eduksi ja jälkimmäisessä epäselvässä laintulkintatilanteessa on valittava syytetylle lievempi vaihtoehto.

⁴⁴ Perusteluja tarkasteltaessa on mahdollista erottaa sisäinen ja ulkoinen perusteleminen. Ulkoisessa perustelussa pyritään perustelemaan, miksi juuri tietyt premissit on valittu ratkaisun perusteeksi. Siltala 2004, s. 7, Aarnio 1989, s. 197–199. Ratkaisussa KKO 2023:85 korkein oikeus ei perustele lukijalle riittävällä tarkkuudella, miksi tietyt faktapremissit on otettu ratkaisun perustaksi ja millä perusteella toiset on sivuutettu.

⁴⁵ Klemetti on tarkoittanut käsitteellä avainpremissi oikeudellisen ongelman kannalta riittävän tarkkaa ja oikein kohdentunutta premissiä. Klemetti 2014, s. 173.

⁴⁶ Perustelemiseen tulisi panostaa sitä enemmän, mitä epäselvempi asia on kyseessä. Mitä vähäisempi merkitys asialla ja sen perustelemisellä on, sen vähemmälle perustelut voidaan jättää. Ks. Huovila 2004, s. 812.

⁴⁷ Hahto 2004, s. 3.

⁴⁸ Hahto 2004, s. 50.

yhteisymmärryksessä. Esimerkki yhteisestä riskinotosta on tilanne, jossa ajoneuvon matkustajat kannustavat ajamaan liikennesääntöjen vastaisesti tai kun humalaisen kuljettajan kanssa mennään ajelulle.⁴⁹ Rikosoikeudellinen myötävaikutusoppi poikkeaa arkikokemukseen perustuvasta myötävaikutuskäsityksestä merkittävästi. Tällaisesta arkinäkökulmasta tarkasteltuna tapauksen tosiseikoista syntyy mielikuva humalassa olevan nuorisoporukan päänäkökulmasta, omien ja yhteiskunnan rajojen testaamisesta, tyypillisestä ”joukossa tyhmyys tiivistyy” -tilanteesta. Arkinäkökulmasta tarkasteltuna voi olla helppo päätyä johtopäätökseen, että kyse on yhteisestä riskinotosta.

Ratkaisun KKO 2023:85 julkituotuja perusteluja tarkasteltaessa selvää on, että tällainen uhrin myötävaikutus on tahallisuusarvioinnin osalta torjuttu premissi. Korkein oikeus ei perusteluissa mitenkään arvioi tai edes nosta esiin uhrien toimintaa. Tahallisuusarviossa uhrinäkökulma on täysin poissuljettu ja analyysi rajoittuu perustellusti tekijän toimintaan ja olosuhteisiin. Riskinottoa arvioidaan kyllä tekijän näkökulmasta, mutta huomio ei kiinnity siihen, onko tekijä riskinotollaan vaarantanut matkustajien etuja. Tahallisuusarviointiin ei ole katsottu vaikuttavan sen, että kuljettajaa on vaihdettu ajon aikana, matkustajat ovat vapaaehtoisesti menneet auton kyytiin eikä sen, että kaikki ovat olleet tietoisia kohonneesta onnettomuusriskistä. Kuljettajan vaihtaminen on tilanteessa myös mahdollistanut sen, että matkustajat olisivat voineet halutessaan poistua vaarallisesta tilanteesta. Julkilausuttujen perustelujen pohjalta ei voida päätellä, että uhrien myötävaikutus olisi vaikuttanut tahallisuusarviointiin.⁵⁰

Nuutilan näkemyksen mukaan yhteinen riskinotto ei todellisuudessa juuri koskaan poista teon rangaistavuutta.⁵¹ Nuutilan yhteisen riskinoton malli asettaa tiukat edellytykset sille, milloin osallistuminen riskialttiiseen toimintaan voi olla omalla vastuulla tapahtuvaa itsensä vaarantamista.⁵² Korkeimman oikeuden oikeuskäytännössä ei kuitenkaan näytä vakiintuneen tiettyä arviointitapaa. Perustelujen avoimuusvaatimuksen näkökulmasta pohdittuna voidaan esittää kysymys, olisiko korkeimman oikeuden tullut perusteluissaan kuitenkin avata sitä harkintaa, jonka perusteella on päädytty siihen, että edellä mainituilla seikoilla ei ole

⁴⁹ Hahto 2004, s. 295 ja Tolvanen 2015, s. 627.

⁵⁰ Esimerkiksi ratkaisussa KKO 1982 II 21 on selvästi käsitelty yhteistä riskinottoa. Tapauksessa ralliauton kuljettaja ei ollut vastuussa kartanlukijan kuolemasta, sillä tämä oli tuntien lajin riskit osallistunut toimintaan vapaaehtoisesti. Toisaalta korkein oikeus on esimerkiksi ratkaisussaan KKO 2006:13 katsonut, että kilpa-ajoon osallistunut voi olla vastuussa toisen kuolemasta, vaikka toimintaan oli osallistuttu yhteisymmärryksessä.

⁵¹ Nuutila 1996, s. 489–492.

⁵² Hahto 2004, s. 297.

merkitystä tahallisuutta arvioitaessa.⁵³ Toisaalta tehokkuusvaatimuksen näkökulmasta ei olisi tarkoituksenmukaista käyttää aikaa ylimääräisiin perusteluihin.⁵⁴

⁵³ Aarnio 1989, s. 191–192.

⁵⁴ Kustannustehokkuuden periaate ohjaa minimoimaan oikeudenkäynnin kustannuksia. Tästä näkökulmasta olisi tarkoituksenmukaista perustella tehokkaasti, ilman tarpeetonta työtä ja ajankäyttöä. Perustelemiseen ei ole tulisi käyttää enempää aikaa kuin lopputuloksen justifioimiseksi tarvitsee. Ks. Huovila 2004, s. 809.

3 Kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskevat perustelut

3.1 Tulkintametoista

Makkosen mukaan tulkinnassa on kysymys merkityssisällön antamisesta lakitekstille.⁵⁵

Korkein oikeus lähtee tulkinnassaan liikkeelle vahingonkorvauslain 5 luvun 4 a §:n sanamuodosta, jonka mukaan “Surmansa saaneen vanhemmilla, lapsilla ja aviopuolisolla sekä muulla näihin rinnastettavalla surmansa saaneelle erityisen läheisellä henkilöllä on oikeus saada korvausta kuolemantapauksen aiheuttamasta kärsimyksestä, jos kuolema on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta ja korvauksen tuomitseminen harkitaan kohtuulliseksi ottamalla huomioon surmansa saaneen ja korvausta vaativan välisen suhteen läheisyys, teon laatu sekä muut olosuhteet.”

Tapauksessa kyse on törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta kuolemasta ja suhteen on katsottu olleen riidattomasti erityisen läheinen. Kyse on siten siitä, miten kohtuullisuutta tulisi arvioida. Sen sijaan, että korkein oikeus lähtisi analysoimaan, mitä läheisyydellä, teon laadulla ja muilla olosuhteilla tarkoitetaan ja miten näitä seikkoja tulisi arvioida, lähdetään eitähallisia liikennekuolemia rajaamaan lähtökohtaisesti säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Korkeimman oikeuden tulkintaa ohjaa ajatus siitä, että liikennekuolemat ovat erityispiirteidensä vuoksi eri asemassa kuin perinteiset henkirikokset. Tällainen näkemys on omaksuttu sekä oikeuskirjallisuudessa sekä oikeuskäytännössä.⁵⁶ Sen sijaan se ei ilmene lainsäädännöstä eikä lainsäätäjän tarkoitusta ilmentävästä hallituksen esityksestä. Korkeimman oikeuden ohjausvaikutus surmansa saaneen läheisen hyväksi tuomittavan korvauksen soveltamisalan rajauksessa on siten ollut merkittävä.

Korkein oikeus tarkastelee säännöstä sen tarkoituksen valossa. Korkein oikeus ei perusteluissa viittaa vahingonkorvauslakia koskevaan hallituksen esitykseen HE 116/1998 vp, mutta tulee kuitenkin selostaneeksi sen sisältöä. Perustelukohdassa 36 todetaan, että ”korvauksen tarkoituksena on hyvittää sitä kärsimystä, jota rikoksen uhrin läheiset tuntevat heille tärkeän henkilön poismenosta”.⁵⁷ Seuraavaksi korkein oikeus tuo ilmi poikkeussäännös-argumentin, joka on johtopäätöksen kannalta ratkaiseva argumentti: ”säännös on tarkoitettu

⁵⁵ Makkonen 1998, s. 118.

⁵⁶ Ratkaisussa KKO 2004:48 on pohdittu liikennekuolemien luonnetta toteamalla, että teot eivät yleensä ole tahallisia. Ratkaisussa KKO 2002:83 otettiin kantaa asianosaisen väitteeseen, jonka mukaan liikenteessä aiheutuneet kuolemantapaukset ovat erityisessä asemassa ja kuolemat aiheutuvat usein äkillisesti. Myös oikeuskirjallisuudessa esiin nousseita seikkoja ovat äkillisyys ja tahallisten tekemien harvinaisuus.

⁵⁷ HE 116/1998 vp, s. 11.

poikkeussäännökseksi, jonka mukaiseen korvaukseen ovat oikeutettuja lähinnä vain törkeiden henkirikosten uhrien läheiset”. Poikkeussäännös-argumentilla korkein oikeus oikeuttaa säännöksen suppean tulkinnan. Suppea tulkinta liitetään useimmiten juuri poikkeussäännöksiä soveltamiseen, ja tällöin säännöstä tulkitaan tiukemmin kuin sanamuodon mukainen tulkinta vaatisi.⁵⁸ Korkein oikeus päätyy tulkinnassaan siihen, että korvauksen tuomitsemiseen on ei-tahallisten liikennekuolemien tapauksessa suhtauduttava pidättyvästi. Tieliikenteessä sattuneeseen kuolemantapaukseen on liityttävä poikkeuksellisia tekijöitä, jotta korvauksen tuomitsemista voidaan pitää kohtuullisena. Tätä tulkintaa korkein oikeus perustelee lisäksi viittaamalla prejudikaatteihin KKO 2002:83 ja KKO 2004:48.

Perustelujen fokus näyttää olevan kohtuullisuuden sijaan enemmän poikkeussäännös-narratiivissa. Eriävää mielipidettä tarkasteltaessa voidaan huomata, miten toisenlaista näkökulmaa olisi voitu painottaa. Oikeusneuvos Huovila on historiallis-subjektiivisessa tulkinnassaan nojannut edellä mainittuun hallituksen esitykseen, josta käy ilmi, että säännökseen sisällytetyt kohtuullisuusarvioinnin perusteet ovat esimerkinomaisia ja kohtuullisuusharkintaa tulisi tehdä laajasti kaikki tapauskohtaiset erityispiirteet huomioiden.⁵⁹ Tämän jälkeen Huovila on arvioinut tapauksen tosiseikkoja ottaen huomioon uhrien ja korvausta hakevan näkökulman. Korkein oikeus antaa sen sijaan suuren painoarvon tahallisen tekemuodon erottamiseen ei-tahallisesta, vaikka todellisuudessa tahallisuus on liukuva asteikko ja yksittäistapauksellisesti törkeällä huolimattomuudella tehty teko voi olla moitittavuudeltaan hyvin lähellä tahallista tekoa.

3.2 Kilpailevat faktanarratiivit

Korkeimman oikeuden ja hovioikeuden kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskevia perusteluita verratessa voidaan huomata, miten tapauksen eri tosiseikkoja painottamalla on mahdollista muodostaa kaksi toisilleen vastakkaisista narratiivia. Korkeimman oikeuden tapauksen tosiseikkoihin kytketty kohtuullisuusarviointi tiivistyy perustelukohtiin 38–40. Kohdassa 38 todetaan suhteen läheisyyden puoltavan kohtuullisuutta, sillä toinen surmansa saaneista on asunut vanhempiansa luona ja toinen vuoroviikoin vanhempiansa luona. Hovioikeus ja kärjäoikeus katsoivat vastaavanlaisesti suhteen läheisyyden korvauksen

⁵⁸ Kulla 2015, s. 153.

⁵⁹ Klemetti 2014, s. 77 ja Aarnio 1989 s. 225.

kohtuullisuutta puoltavaksi seikaksi. Eriävät näkemykset liittyvät sen sijaan teon laatuun ja muihin olosuhteisiin, joita arvioidaan kohdassa 39. Korkeimman oikeuden perustelut on rakennettu varsin yleisiksi ja faktojen yksityiskohdat on häivytetty – 1,68 promillen törkeä rattijuopumus vaihtuu vahvaan humalatilaa ja paikoittain jopa 170 km/h ajonopeus ylinopeuteen. Viestien sisältö unohtuu: ”mä tapsn itteni”, ”mä varmaan kuolen”. Argumentaatio korvauksen kohtuullisuuden osalta on kokonaisuudessaan enemmän periaatetasoista kuin kasuistista ja tiukasti yksityiskohtiin sidottua. Tämä toisaalta tukee prejudikaatin tulevaa yleisempää hyödynnettävyyttä oikeuskäytännössä.

Kun korkein oikeus on häivyttänyt faktojen yksityiskohdat, hovioikeuden perustelut rakentuvat nimenomaan näiden yksityiskohtien varaan. Hovioikeus luo perusteluissaan kuvaa erittäin vaarallisesta ajotavasta, josta kuljettaja on ollut tietoinen. Hovioikeuden perusteluissa painottuvat tällaista mielikuvaa tukevat sanavalinnat: ”holtiton”, ”erittäin vaarallinen”, ”halveksiva” ja ”piittaamaton”. Hovioikeudessa on katsottu viestien osoittavan, että myös matkustajat ovat pitäneet ajoa erittäin vaarallisena. Korkein oikeus kyllä myös tunnustaa viestien ilmentävän matkustajien kokemaa pelkoa ja kuljettajan piittaamatonta asennetta turvallisuuteen. Tästä huolimatta hallitsevaksi argumentiksi muodostuu yhteisen automatkan argumentti. Kaikki ovat olleet humalassa ja tietoisia kuljettajan humalatilasta sekä kohonneesta onnettomuusriskistä. Kuljettajaa on myös vaihdettu ajon aikana. Korkeimman oikeuden viesti näyttää olevan, että tyhmä riskinotto koituu omaksi vahingoksi.

Perustelut kuitenkin herättävät ajattelemaan, voiko kyse olla yhteisestä automatkasta samanaikaisesti, kun matkustajat ovat pelänneet kuolemaansa. Näyttää siltä, että korkein oikeus ei ole antanut ratkaisevaa merkitystä olosuhteiden muuttumiselle, eikä tämän johtopäätöksen taustalla ollut oikeudellista harkintaa ole tarkemmin lukijalle avattu. Perusteluiden johdonmukaisuutta ja koherenssia heikentää se, että kohdassa 39 todetaan ensin matkustajien olleen peloissaan ja seuraavaksi kohdassa 40 todetaan kyseessä olleen yhteinen ajomatka, mikä taas viittaa jonkinlaiseen yhteisymmärrykseen ja toiminnan hyväksymiseen. Huovila tuo eriävässä mielipiteessään esiin mielestäni tärkeän ajatuksen: on mahdollista, että matka on alkanut yhteisymmärryksessä, mutta päättynyt matkustajan peläten kuolemaansa. Olosuhteiden muutos on johtunut muun muassa siitä, että kuljettaja on ajon aikana jatkanut alkoholin juomista ja ajo on käynyt vaarallisemmaksi loppua kohden.

3.3 Sivullisaseman merkitys korvauksen kohtuullisuutta arvioitaessa

Korkein oikeus on käyttänyt perustelujen tukena kahta aiempaa prejudikaattia, KKO 2002:83 ja KKO 2004:48. Ratkaisut ovat valikoituneet perustelujen joukkoon, sillä ne osoittavat korkeimman oikeuden mukaan, että tieliikenteessä tapahtuneisiin kuolemantuottamuksiin on liityttävä erityisiä piirteitä, jotta korvausta kärsimyksestä voidaan tuomita. Ratkaisulla KKO 2002:83 on kuitenkin monia yhteisiä tekijöitä KKO 2023:85 tapauksen kanssa. Molemmissa tapauksissa kuljettaja on ollut humalassa, ajanut autolla ylinopeutta ja lopulta menettänyt ajoneuvon hallinnan seurauksin, että joku muu on saanut surmansa. Ratkaisun KKO 2002:8 erottaa ratkaisusta KKO 2023:85 keskeisesti se, että ”surmansa on saanut sivullinen, jolla ei ollut syytä varoa onnettomuutta eikä mahdollisuutta sitä välttää”.

Ratkaisussa KKO 2004:48 huomio kiinnittyy siihen, että tekijän on vahingonkorvausoikeudellisesti katsottu aiheuttaneen kuoleman törkeällä huolimattomuudella, vaikka rikosoikeudellisesti tekoa ei ole katsottu törkeäksi kuolemantuottamukseksi. Lisäksi perusteluissa on arvioitu surmansa saaneen myötävaikutusta omaan kuolemaansa, eikä asiasta ratkaisua ole tehty yksimielisesti, kuten eriävistä mielipiteistä voidaan lukea. Luotu narratiivi on epäilemättä lisännyt ratkaisun yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä: 12-vuotiaan pojan isä on illalla lähtenyt ulkoiluttamaan koiraa ja tullut yliajetuksi sattumanvaraisesti lapsen kodin lähipiirissä. Keskeinen seikka, joka erottaa ratkaisun KKO 2004:48 ratkaisusta KKO 2023:85 on, että ”uhriksi oli sattumanvaraisesti ja ilman omaa syytään osunut ulkoilemassa ollut henkilö”.

Näistä prejudikaateista on oikeuskäytännössä johdettu tulkinta, että korvausta kärsimyksestä voidaan tuomita tieliikenteessä sattuneen kuolemantuottamuksen yhteydessä silloin, kun surmansa saanut on ollut sivullinen, joka on valikoitunut uhriksi sattumanvaraisesti ja ilman omaa syytään. Tästä osoituksena voidaan mainita Itä-Suomen hovioikeuden 16.6.2015 antama tuomio (15/126144), jossa ajoneuvon kuljettaja tuomittiin kuolemantuottamuksesta eikä surmansa saaneen matkustajan pojalla ollut oikeutta kärsimyskorvaukseen.⁶⁰

Näkemykseni mukaan epäselväksi on kuitenkin jäänyt se, tulisiko sivullisasemalle itsessään antaa lainkaan merkitystä kohtuullisuutta arvioitaessa. Jos asiaa tarkastellaan

⁶⁰ Tuomion perusteluissa todetaan, että ”kun kysymys on liikenneonnettomuudesta, erityistä painoarvoa oli annettava sille, ettei pojan isä ollut sattumanvaraisesti, täysin ilman omaa myötävaikutustaan liikennerikoksen uhriksi joutunut sivullinen.”

kärsimyskorvaussäännöksen tarkoituksen sekä sitä koskevan hallituksen esityksen valossa, on perusteltua ajatella, että sivullisasemalla ei ole merkitystä.⁶¹ Esittelijän ja eriyvän mielipiteen esittäneen oikeusneuvos Huovilan näkemyksien mukaan sillä, ovatko surmansa saanut ja tekijä toisilleen entuudestaan tuttuja, ei tulisi olla vaikutusta korvauksen kohtuullisuuden arvioinnissa. Mielestäni ratkaisusta KKO 2023:85 eikä myöskään aiemmin mainituista ratkaisuista voidakaan suoraan johtaa kantaa, että sivullisasema itsessään olisi korvauksen kohtuullisuutta puoltava tekijä. Sen sijaan merkitystä tulisi harkinnassa antaa sille, onko surmansa saanut jollakin tavalla myötävaikuttanut tapahtumien kulkuun. Tästä huolimatta huomio kiinnittyy perusteluissa siihen, miten korkein oikeus on halunnut viitatuista prejudikaateista nostaa esiin juuri sen seikan, että kyse on ollut sivullisesta uhrista. Tapaus olisi antanut korkeimmalle oikeudelle mahdollisuuden tehdä selkeä tarkempi linjaus sivullisaseman merkityksestä, mutta tähän mahdollisuuteen korkein oikeus ei ole halunnut tarttua.

3.4 Vahingonkorvausoikeudellisen myötävaikutusopin vaikutus kohtuullisuusarviointiin

Vahingonkorvausoikeudessa myötävaikutus voi poistaa korvausvastuun taikka alentaa korvauksen määrää. Yhteinen riskinotto ei yleensä kuitenkaan poista tuottamusta vahingonkorvausoikeudellisesti, koska uhrin tai vahingonkärsijän toiminta ei kuitenkaan tee vahingonaiheuttajan toimintaa hyväksyttäväksi. Tämän vuoksi yhteinen riskinotto yleensä huomioidaan korvausta alentamalla.⁶² Jos vahingonaiheuttajan toiminta on ollut tahallista tai kvalifioidun moitittavaa, vahingonkärsijän lievä myötävaikutus ei välttämättä johda lainkaan sovitteluun.⁶³ Ratkaisu KKO 2005:145 ilmentää myötävaikutusarvioinnin yleisiä lähtökohtia. Ratkaisussa käsiteltiin myötävaikutusta, vaikka kyse ei ollutkaan samanlaisesta tapauksesta vaan vakuutusenantajan velvollisuudesta maksaa korvauksia henkilövahingoista.

Tapauksessa arvioitiin, ovatko vahingonkärsijät myötävaikuttaneet vahinkoihin, minkä perusteella liikennevakuutuskorvaus voitaisiin evätä. Matkustajien on katsottu täytyneen

⁶¹ Säännöksen tavoitteena on hyvittää läheisen tuntemaa kärsimystä. Korvauksen tuomitsemista on arvioitava erityisesti sitä hakevan läheisen näkökulmasta ja surmansa saaneen ja läheisen suhde huomioiden.

⁶² Hahto 2004, s. 312.

⁶³ Hemmo 2005, s. 208.

tietää kuljettajan olleen humalassa ja he ovat tästä huolimatta menneet auton kyytiin tietoisina kohonneesta onnettomuusriskistä. Ratkaisussa kuitenkin todetaan, että pelkästään se, että matkustajat ovat vapaaehtoisesti olleet ajoneuvon kyydissä hyväksyen kuljettajan humalatilaa lisääntyneen onnettomuusriskin, ei merkitse sellaista itselle aiheutettua vahinkoa, jonka johdosta heidän oikeuttaan korvaukseen henkilövahingoista voitaisiin rajoittaa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi asiasta ennakkoratkaisun (EYT:n tuomio 30.6.2005 asia C-537-03), joka asettaa lähtökohdan, että matkustajille on taattava tehokas oikeussuoja henkilövahinkojen yhteydessä, eikä siksi oikeutta korvaukseen voida rajoittaa kuin poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Myötävaikutussäännön tulkinnassa ongelmana usein on arvioida, millaiselle myötävaikutukselle voidaan antaa merkitystä.⁶⁴ Selvää KKO 2023:85 tapauksessa on, että kyse on jonkinasteisesta myötävaikutuksesta tapahtumiin. Perusteluissa on katsottu korvauksen kohtuullisuutta vastaan puhuviksi seikoiksi matkustajien tietoisuus kuljettajan humalatilasta ja lisääntyneestä onnettomuusriskistä sekä se, että kuljettajaa on vaihdettu ajon aikana. Tämä tarkoittaa siis, että myös muut ovat kuljettaneet ajoneuvoa humalassa. Perusteluja värittää ajatus uhrien toisintoimimismahdollisuudesta, mutta tätä ei kuitenkaan perusteluissa analysoida tarkemmin.

Epäselväksi jää korkeimman oikeuden kahden keskeisimmän argumentin suhde toisiinsa. Ovatko tahallisuuden puuttuminen sekä uhrien myötävaikuttaminen tapahtumien kulkuun molemmat johtopäätöksen kannalta välttämättömiä argumentteja – vai olisiko korvauksen tuomitseminen voitu katsoa kohtuulliseksi, mikäli tekoa olisi pidetty tahallisena? Jos kyse olisi ollut tahallisesta teosta, olisi korkein oikeus joutunut todennäköisesti ottamaan tarkemmin kantaa myötävaikutuksen merkitykseen tilanteessa. Ratkaisun KKO 2023:85 perusteluista voidaan tehdä hyvin yleinen päätelmä, että myötävaikutus tulee ottaa huomioon korvauksen kohtuullisuutta arvioitaessa.

Korkeimman oikeuden luoma poikkeussäännös-narratiivi on perusteluissa niin vahva, että tahallisuuden puuttumisesta muodostuu tapauksen ratkaiseva premissi. Merkitystä voidaan tarkastella hypoteettisen tilanteen avulla, jossa kyse olisi muutoin vastaavantisesta tilanteesta, mutta uhrin eivät olisi olleet itse humalassa eivätkä tietoisia kuljettajan humalasta,

⁶⁴ Hahto 2004, s. 186.

eikä kuljettajaa olisi vaihdettu. Korkeimman oikeuden tulkintaa mukaillen korvauksen tuomitsemiseen tulisi silti suhtautua lähtökohtaisesti pidättyvästi ja lisäksi tapauksessa tulisi olla joitakin erityisiä syitä, jotka puoltaisivat korvauksen tuomitsemista, kuten ratkaisuihin KKO 2002:83 ja KKO 2004:48. Näiden argumenttien valossa näyttää siltä, että myötävaikutuksen poistaminen ei olisi muuttanut johtopäätöstä.

4 Johtopäätökset

Työssä on tarkasteltu ratkaisun KKO 2023:85 perustelujen vakuuttavuutta sekä yleisellä tasolla että yksittäisten ratkaisupremissien tasolla. Tarkastelua on ohjannut kysymys siitä, minkälaista perustelujen tasoa korkeimmalta oikeudelta on perusteltua odottaa. Perustelujen keskeiset heikkoudet liittyvät tahallisuusarvioinnin osalta varsinaisen oikeudellisen harkinnan avaamiseen ja toisaalta todennäköisyystahallisuuden subjektiivisen ja objektiivisen puolen erottamiseen. Kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskevan harkinnan ongelmakohtaksi taas osoittautuu olosuhteiden muutoksen ja uhrien myötävaikutuksen tarkemman analysoinnin puuttuminen. Korkein oikeus avaa kattavasti tapauksen tosiseikat, mutta paikoittain niiden oikeudellinen arviointi jää pintapuoliseksi. Tämä voi johtaa siihen, että lukija kokee ratkaisun enemmän faktaluettelona kuin oikeudellisena pohdintana.

Tahallisuuden osalta ratkaisun KKO 2023:85 perusteluja leimaa selvityksen puute ja tapahtumainkulun aukollisuus, mikä on koitunut syytetyn eduksi. Ratkaisu osoittaa, miten tapauksen luonne ja tosiseikasto asettavat rajat prejudikaatille. Perinteisesti on ajateltu, että näyttökysymyksistä ei voisi antaa ennakkopäätöksiä, mutta niistä voidaan kuitenkin yhtä lailla antaa prejudikaatteja, kunhan prejudikaatin yleiset edellytykset täyttyvät.⁶⁵ Matti Myrskyn näkemystä mukailien prejudikaatilla on siis oltava jotain yleisempää merkitystä.⁶⁶ Näyttökysymyksistä ei kuitenkaan yleensä voida muodostaa vastaavanlaista abstraktia oikeusohjetta kuten deklaratiivisten prejudikaattien tapauksessa.⁶⁷

Ratkaisun KKO 2023:85 kysymyksenasettelu ja otsikointi on demonstratiiviselle prejudikaatille tyypillinen, se on rakennettu kysymysmuotoon. Tällaisen takautuvan prejudikaattikorrelaation mukaisesti rakennettu ratkaisu on sidottu tiukasti tapauksen tosiseikastoon.⁶⁸ Demonstratiiviset prejudikaatit tarjoavat usein harkintaohjeen tai argumentaatiomallin, miten perustelut tulisi rakentaa samankaltaisissa tilanteissa.⁶⁹ Voidaan siis todeta, että perusteluiden kirjoitustapa vaikuttaa siihen, miten prejudikaattia voidaan myöhemmin hyödyntää.⁷⁰ Ratkaisu KKO 2023:85 sisältää sekä periaatteellista että kasuistista

⁶⁵ Välimäki 2005, kohta 3.5 Näyttökysymys.

⁶⁶ Myrsky 2002, s. 7.

⁶⁷ Välimäki 2005, kohta 4.2 Deklaratiivinen prejudikaatti.

⁶⁸ Launiala 2018, s. 5.

⁶⁹ Välimäki 2005, kohta 4.3 Demonstratiivinen prejudikaatti. Esimerkiksi KKO 2019:55 on deklaratiivinen prejudikaatti, jonka mukaan unitilassa tehtyä tekoa ei voida pitää tahallisenä.

⁷⁰ Hyvin kasuistisesti muotoillut perustelut johtavat siihen, että prejudikaattia voidaan hyödyntää erityisesti faktoiltaan samankaltaisissa tapauksissa. Ks. Määttä – Paso 2019, s. 62.

ainesta.⁷¹ Periaatetasoista ainesta on syntynyt paljon siitä, että korkein oikeus on avannut esimerkiksi tahallisuuden yleisiä lähtökohtia ja selostanut aiempaa oikeuskäytäntöä. Toisaalta selvityksen puute on myös pakottanut arvioimaan tapausta yleisemmällä tasolla. Tästä huolimatta tahallisuusarviointi on pitkälti tapauksen erityispiirteiden mukaisesti rakentunutta. Prejudikaatti tarkoittaa osaltaan tapon ja törkeän kuolemantuottamuksen välisestä rajanvetoa liikennekuolemien tapauksessa. Kun korkeimman oikeuden tahallisuusarvioinnin rakennetta verrataan hovioikeuden arviointitapaan, näyttää korkein oikeus halunneen osoittaa, miten todennäköisyyttä ei tule arvioida.⁷² Ratkaisu ei muuta aiempien prejudikaattien linjaa tahallisuuden osalta.⁷³

Katson, että ratkaisun KKO 2023:85 keskeisempi prejudikaattivaikutus liittyy kärsimyskorvaukseen. Korkeimman oikeuden linja kärsimyskorvauksen tuomitsemisessa tieliikenteessä sattuneissa törkeän kuolemantuottamuksen tapauksissa muodostuu prejudikaatin myötä melko tiukaksi. Jo prejudikaatin KKO 2008:79 perusteluihin on kirjattu, että kärsimyskorvaukseen ovat oikeutettuja lähinnä törkeiden henkirikosten uhrien läheiset. Mainitussa ratkaisussa kuitenkin korvauksen tuomitsematta jättämiseen vaikutti tahallisuuden puuttumisen ohella keskeisemmin se, että suhdetta ei pidetty riittävän läheisenä. Ratkaisussa KKO 2023:85 kuitenkin suhteen läheisyys on puoltanut korvauksen tuomitsemista, ja tästä ovat olleet yhtä mieltä kaikki oikeusasteet. Korvauksen tuomitsematta jättäminen selittyy siten teon laadulla sekä tapauksen olosuhteilla. Keskeisiksi seikoiksi muodostuvat tahallisuuden puuttuminen ja se, että kyse on ollut yhteisestä automatkasta.

Kärsimyskorvauksen kohtuullisuutta koskeva argumentaatio on muotoiltu yleisemmäksi, mikä toisaalta palvelee perustelujen prejudikaattifunktiota. Prejudikaatti vahvistaa, että kärsimyskorvauksen tuomitsemiseen tulee tieliikenteen kontekstissa lähtökohtaisesti suhtautua pidättyvästi, kun kyse ei ole tahallaan aiheutetusta kuolemasta.⁷⁴ Ennakkopäätös tarkoittaa siten kärsimyskorvaussäännöksen soveltamisalaa.

⁷¹ Määttä – Paso 2019, s. 61-62.

⁷² Hovioikeus pilkkoi todennäköisyyssarviionsa moneen osaan, mikä tarpeettomasti heikensi perusteluiden selkeyttä.

⁷³ Esimerkiksi ratkaisut KKO 2019:106, KKO 2012:98 ja vanhemmasta oikeuskäytännöstä KKO 1992:92, KKO 1993:26 ja KKO 2004:120. Yleinen elämäkokemus on vakiintunut perustelutavaksi todennäköisyyssysteemistä tahallisuutta arvioitaessa, eikä sen luotettavuutta useimmiten kyseenalaisteta luotettavamman arviointikeinon puuttuessa.

⁷⁴ Korkeimman oikeuden on kuvattu suhtautuneen kärsimyksen korvattavuuden piiriin laajentamiseen oikeuskäytännöllä pidättyvästi. Joissakin tilanteissa liikennekuolemista on kuitenkin tuomittu erityisen läheisille omaisille korvausta. Tällöin surmansa saaneet ovat kuitenkin olleet vahinkotapahtumaan nähden sivullisia eivätkä esimerkiksi auton kyydissä olleita matkustajia. Ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 357.

Ratkaisussa KKO 2023:85 on kyse yhteiskunnallisesti varsin paljon puhuttaneesta tekokokonaisuudesta: tieliikenteessä sattuneesta kuolemantapauksesta, törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Laajempi yhteiskunnallinen yleisö arvottaa tämän kaltaiset teot yleensä varsin moitittaviksi. Tahallisuuden osalta korostuu kuilu oikeudellisen arvioinnin ja kansalaisten yleisen oikeustajun välillä. Ratkaisun koettu oikeudenmukaisuus riippuu pitkälti siitä, miten hyvin yleisö ymmärtää tahallisuuden ja törkeän huolimattomuuden rajanvedon oikeudellisen luonteen. Kärsimyskorvauksen osalta taas korkeimman oikeuden linja näyttää vastaavan yleisempää yhteiskunnallista näkemystä.