

AJONEUVON ARVONALENNUKSEN KORVATTAVUUS LIIKENNEVAHINGOSSA

1 Johdanto

Vahingonkorvausoikeuden peruslähtökohtana on, että vahingonkorvauksen määrän tulee kattaa vahingonkärsijälle aiheutunut menetys kokonaisuudessaan. Tätä kutsutaan täyden korvauksen periaatteeksi.¹ Vahingonkorvauslain (31.5.1974/412) 5 luvun 5 §:n mukaan täysi korvaus kattaa myös esineelle mahdollisesti aiheutuneen arvonalennuksen.

Täyden korvauksen periaatteesta on kuitenkin poikkeuksia. Yksi tällainen poikkeus sisältyy liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) 37 §:ään, jonka mukaan liikennevakuutuksesta ei korvata ajoneuvolle liikennevahingossa aiheutunutta arvonalentumista. Poikkeuksen merkitystä on vahvennettu toteamalla lain 80 §:ssä seuraavaa:

”Jos korvausta vaaditaan tuomioistuimessa liikennevahingosta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, korvaus on tuomittava tämän lain mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahinkoa kärsineeltä myös saaminen. Näin tuomittu määrä saadaan periä vain liikennevahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä, joka vapautuu vastuusta makamalla korvauksen vahinkoa kärsineelle.”

Hallituksen esityksessä säännöksen merkityksestä on todettu, ettei korvausta ajoneuvon arvonalentumisesta voida tuomita myöskään vahingonkorvauslain nojalla.² Sittenmin säännöksen sanamuotoa on kuitenkin päätetty tarkistaa. Liikennevakuutuslain 80 §:n ensimmäisen virkkeen sanamuoto kuuluu 1.1.2020 alkaen seuraavasti:

”Jos korvausta vaaditaan tuomioistuimessa liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, korvaus on tuomittava tämän lain mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahinkoa kärsineeltä myös saaminen.”

Muutos voi ensinäkemältä vaikuttaa varsin pieneltä. ”Liikennevahinko” korvattiin yksinkertaisesti ilmaisulla ”liikennevakuutuksesta korvattava vahinko”. Hallituksen esityksessä uutta sanamuotoa on perusteltu sillä, että aiemman sanamuodon perusteella saattoi herätä epäilyksiä siitä, että säännös estäisi esimerkiksi ajoneuvon omistajaa vaatimasta korvausta ajoneuvonsa kuljettajalta ajoneuvolle itselleen aiheutuneesta vahingosta.³ Käsitelmäni mukaan muutoksella on kuitenkin myös tätä selvennystä

¹ *Mika Hemmo*: Vahingonkorvausoikeus, WSOYpro, Helsinki 2005, s. 144.

² Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 123/2015 vp, s. 110.

³ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 299/2018 vp, s. 36.

perustuvanlaatuisempi merkitys. Kun säännöksen taustaan perehtyy yksityiskohtaisesti, herää väistämättä epäilyksiä siitä, että uusi muotoilu mahdollistaa korvauksen vaatimisen ajoneuvon arvonalennuksesta vahingonaiheuttajalta vahingonkorvauslain nojalla. Kuten jäljempänä esitän, asialla on merkitystä myös käytännössä, vaikka ajoneuvon arvonalennuksen korvattavuuden ongelmiin ei viime vuosina ole oikeuskirjallisuudessa juurikaan kiinnitetty huomiota.

Artikkeli on rakennettu seuraavasti. Aloitan käymällä läpi, millä tavoin ajoneuvon arvonalennuksen korvattavuuteen suhtauduttiin ennen vahingonkorvauslain voimaantuloa. Tämän jälkeen käyn läpi tilannetta, joka vallitsi vahingonkorvauslain säätämisen jälkeen aina siihen asti, kunnes vuoden 2016 liikennevakuutuslaki tuli voimaan. Lopulta palaan arvonalennuksen korvauskelpoisuuteen vuoden 2016 liikennevakuutuslain aikana ja esitän näemykseni siitä, olisiko ajoneuvon arvonalennuksen korvauskelpoisuutta liikennevahinkojen yhteydessä tarpeen tarkastella lainvalmistelussa vielä kerran uudelleen.

2 Ajoneuvon arvonalennuksen korvaaminen ennen vahingonkorvauslakia

Kysymys ajoneuvon arvonalennuksen korvattavuudesta on huomattavan vanha. Kokonaiskuvan hahmottamiseksi kysymystä on lisäksi tarpeen lähestyä kahdesta eri näkökulmasta. Yhtäältä on syytä tarkastella, missä määrin vahingonaiheuttaja on voinut olla henkilökohtaisesti korvausvastuussa ajoneuvolle aiheutuneesta arvonalennuksesta. Toisaalta on tarkasteltava, missä määrin ajoneuvon arvonalennus on voinut tulla vakuutuksesta korvattavaksi. Kuten seuraavasta ilmenee, suhtautuminen molempiin näkökulmiin on vaihdellut vuosikymmenten aikana.

Vuoden 1937 autovastuulaki (10.12.1937/408) rakentui vahingonaiheuttajan henkilökohtaisen korvausvastuun varaan. Lain 1 §:n mukaan vastuu

ajoneuvolla aiheutetusta vahingosta oli ajoneuvon omistajalla, ellei asianhaaroista käynyt ilmi, ettei vahinko ollut johtunut ajoneuvon puutteellisuudesta eikä kuljettajan tuottamuksesta. Kuljettajalle vastuu muodostui vain hänen oman tuottamuksensa perusteella. Korvausten maksaminen pyrittiin varmistamaan säätämällä lain 9 §:ssä, että ajoneuvon omistajan tuli ottaa vakuutus, jonka tuli kattaa se korvausvastuu, joka vahingonaiheuttajalle autovastuulain nojalla saattoi syntyä. Korvattavat vahingot puolestaan määriteltiin lain 7 §:ssä. Omaisuusvahinkojen osalta korvauksen tuli kattaa oikeuden harkinnan mukaan joko omaisuuden korjauskustannukset tai rahamäärän, joka vastasi tuhoutuneen omaisuuden arvoa tai vahingoittuneen omaisuuden arvon vähentymistä paikkakunnalla vahingon satuessa vallinneen hinnan mukaan. Käytännössä korvauksen vaatiminen ajoneuvon arvonalentumisesta oli varsin tyypillistä.⁴

Vuoden 1959 liikennevakuutuslain (26.6.1959/279) myötä liikennevahinkojen korvaamisen luonne kuitenkin muuttui. Tuottamuksesta riippumattoman vastuun asettamista ajoneuvon omistajalle ei enää pidetty tarkoituksenmukaisena, kun tavoitteena oli joka tapauksessa kanavoida vastuu vakuutuksenantajan kannettavaksi.⁵ Lain 4 §:ssä korvausvelvollisuus asetettiinkin suoraan vakuutuksenantajalle toteamalla, että liikennevahinko tuli korvata liikennevakuutuksesta, vaikka kukaan ei henkilökohtaisesti olisi ollut vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella. Uuden lähestymistavan seurauksena lainvalmistelussa tuli samalla harkittavaksi, minkälaiset vahingot liikennevakuutuksesta tulisi jatkossa korvata, ja missä määrin vahingonaiheuttajan henkilökohtainen korvausvastuu kenties tulisi eroamaan liikennevakuutuksen tarjoamasta korvaussuojasta.

Liikennevakuutuksesta korvattavien vahinkojen osalta hallituksen esityksessä kiinnitettiin huomiota siihen, että autovastuulain aikana oli käytännössä muodostunut melko yleiseksi tavaksi, että korvausvaatimuksia ajoneuvon arvonalentumises-

⁴ Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi 68/1958 vp, s. 6.

⁵ HE 68/1958 vp, s. 3.

ta esitettiin myös silloin, kun ajoneuvo oli saatu korjattua täysin ennalleen. Tuolloin arvonalennusta koskevien vaatimusten katsottiin perustuvan joko tunnearvoihin tai siihen, että ajoneuvon markkinahinta oli laskenut sen seurauksena, että ajoneuvoa oli jouduttu korjaamaan. Hallituksen esityksessä katsottiin, ettei tällaisia korvausvaatimuksia voitu pitää asianmukaisina. Tämän seurauksena vuoden 1959 liikennevakuutuslain 6 §:ään sisällytettiin säännös, jonka mukaan moottoriajoneuvolle aiheutuneesta vahingosta tuli korvata joko ajoneuvon korjauskustannukset tai käypä arvo juuri ennen vahinkohetkeä, mikäli ajoneuvon korjaaminen ei kohtuullisin kustannuksin ollut mahdollista.⁶ Ajoneuvon arvonalennusta ei tämän jälkeen enää korvattu liikennevakuutuksesta, eikä tilanne ole tältä osin sittemmin muuttunut.

Vahingonaiheuttajan henkilökohtaisen korvausvastuun osalta vuoden 1959 liikennevakuutuslain vaikutukset jäivät kuitenkin osittain epäselviksi. Hallituksen esityksen perusteella näytti sinällään selvältä, että uudella lailla pyrittiin jossain määrin kaventamaan vahingonaiheuttajan henkilökohtaista korvausvastuuta. Lain 12 §:ssä säädettiin, että jos liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta oli oikeudessa vaadittu korvausta moottoriajoneuvon omistajalta, kuljettajalta tai matkustajalta yleisen lain nojalla, oli korvaus kuitenkin tuomittava vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Hallituksen esityksessä säännöksen todettiin muun ohella tarkoittavan, ettei korvausta ajoneuvon arvon alentumisesta voitaisi tuomita myöskään yleisen lain nojalla.⁷

Oikeuskirjallisuudessa vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 §:ää pidettiin kuitenkin monin tavoin ongelmallisena. Hakulinen piti säännöksen henkilökohtaista korvausvastuuta rajoittavaa vaikutusta jopa hallitusmuodon vastaisena.⁸ Myös Routamo totesi säännöksen tulkintaan liittyvän

huomattavaa epäselvyyttä. Erityistä huomiota hän kiinnitti siihen, että mikäli säännös ulotettaisiin koskemaan myös tahallaan ja törkeällä huolimattomuudella aiheutettuja vahinkoja, säännöksen henkilökohtaista korvausvastuuta rajoittavasta vaikutuksesta tulisi tosiasiaassa huomattavasti laajempi kuin muiden Pohjoismaiden liikennevakuutuslakeja valmisteltaessa oli ajateltu. Ajoneuvon arvonalennuksen osalta Routamo päätyikin kannattamaan tulkintaa, jonka mukaan vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 § rajoitti vahingonaiheuttajan henkilökohtaista korvausvastuuta vain silloin, kun kyse ei ollut tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta.⁹

3 Vahingonkorvauslaki ja rinnakkaisperiaate

Vuoden 1959 liikennevakuutuslain ja muiden korvausjärjestelmien keskinäisen suhteen selventämiseen tarjoutui mahdollisuus, kun Suomessa alettiin valmistella yleistä vahingonkorvausta koskevaa lainsäädäntöä. Vahingonkorvauslain soveltamisalaan liittyneiden epäselvyyksien seurauksena asiaan ei kuitenkaan heti saatu selvää vastausta. Vahingonkorvauslain soveltamisalasäännös muuttui vielä eduskunnan lakivaliokunnassa, minkä seurauksena lain esitöistä ei juurikaan voinut saada johdantoa siihen, millä tavoin vahingonkorvauslain suhde muihin korvausjärjestelmiin oli tarkoitettu järjestettäväksi.¹⁰ Ongelmalliseksi osoittautunut vahingonkorvauslain 1 luvun 1 § muotoutui lakivaliokunnassa seuraavaan muotoon:

”Vahingon korvaamiseen on sovellettava tämän lain säännöksiä. Tämä laki ei kuitenkaan koske, ellei tässä tai muussa laissa toisin säädetä, sopimukseen perustuvaa tai muussa laissa säädettyä korvausvastuuta.”

Vahingonkorvauslain soveltamisalasta esitettiin aluksi erilaisia tulkintoja. Sittemmin oikeuskäytän-

⁶ HE 68/1958 vp, s. 6.

⁷ HE 68/1958 vp, s. 7.

⁸ *Y. J. Hakulinen*: Uusi liikennevakuutuslaki perustuslain valossa, *Defensor Legis* 1959, s. 281–286.

⁹ *Eero Routamo*: Liikennevahinko, *WSOY*, Helsinki 1967, s. 265–289.

¹⁰ Soveltamisalasäännöksen säätämisen eri vaiheista ks. *Ari Saarnilehto*: KKO 2008:31 ja eri korvausjärjestelmät, *Defensor Legis* 3/2009, s. 353–354.

nössä on kuitenkin vahvistettu vahingonkorvauslain valmistelussa mukana olleen Kivivuoren esittämä tulkinta soveltamisalan sisällöstä: niin sanotun väistymisperiaatteen nojalla vahingonkorvauslaki väistyy toista korvausjärjestelmää täydennettäessä, mutta rinnakkaisperiaatteen nojalla kahta järjestelmää voidaan soveltaa saman vahingon korvaamiseen, jos kummankin soveltamisedellytykset täyttyvät.¹¹ Rinnakkaisperiaatteen merkitys käy ilmi esimerkiksi seuraavasta ratkaisusta:

KKO 1983 II 157. A:n omistaman ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun oli aiheutettu vahinkoa toisen omaisuudelle, jota ei kuljetettu aluksessa. A:lta oli samalla kanteella vaadittu korvausta paitsi ilma-aluksen omistajana myös lentäjän työnantajana. Vaikka kanne ilmailulain (L 139/1923) nojalla ajettuna vanhentuneena hylättiin, se ei estänyt tuomitsemasta korvauksia vahingonkorvauslain nojalla.

On siten täysin mahdollista, että korvauksen vaatiminen erityislain nojalla on estynyt esimerkiksi vanhentumisen vuoksi, mutta korvausta voi silti hakea vahingonkorvauslain nojalla, jos vahingonkorvauslain soveltamisedellytykset täyttyvät. Korvausjärjestelmät ovat myös keskenään samanarvoisia, ellei toisin ole säädetty. Rinnakkaisperiaatteeseen on mahdollista puuttua, mutta se on tehtävä säätämällä siitä sovellettavassa erityislaisessa.¹²

Oma kysymyksensä kuitenkin oli, missä määrin vahingonkorvauslaki ja vuoden 1959 liikennevakuutuslaki saattoivat tulla sovellettavaksi rinnakkain. Liikennevakuutuslain esityöt huomioiden olisi voinut ajatella, ettei vakuutusjärjestelmään mahdollisesti liittyneiden rajoitteiden kiertämisen olisi tullut olla mahdollista kohdistamalla korvausvaatimus vahingonkorvauslain nojalla suoraan vahingonaiheuttajaan. Noin vuosi edellä mainitun ratkaisun jälkeen korkein oikeus päätyi kuitenkin puoltamaan myös liikennevakuutuslain ja vahingonkorvauslain rinnakkaista soveltamista:

KKO 1984 II 183. B oli ajanut omistamallaan henkilöautolla alkoholin vaikutuksen alaisena niin varomattomasti, että auto oli törmännyt X Oy:n omistamaan ja A:n hallinnassa ja kuljetettavana olleen henkilöauton perään. B:n liikennevakuutusyhtiö korvasi A:n auton korjauskustannukset. A kuitenkin katsoi, ettei ajoneuvo ollut korjauksen jälkeen vahinkoa edeltäneessä kunnossa. A oli ostanut auton 47 800 markalla huhtikuussa 1978. Kun auto oli saatu korjattua liikennevahingon jälkeen syksyllä 1978, A vaihtoi auton välittömästi uuteen ja sai korjatusta ajoneuvosta hyvityksenä 35 400 markkaa. A katsoi tämän vuoksi autonsa arvon alentuneen vähintään 8 000 markkaa liikennevahingon seurauksena. Koska ajoneuvon arvon alentumista ei korvattu liikennevakuutuksesta, A vaati korvausta vahingonkorvauslain perusteella vahingon aiheuttaneelta B:ltä.

Korkein oikeus totesi, ettei ajoneuvon arvonalennusta korvattu vuoden 1959 liikennevakuutuslain perusteella, ja että lakiin sisältyi monia muitakin säännöksiä, jotka rajoittivat korvauksen suorittamista liikennevakuutuksen perusteella. Korkein oikeus kuitenkin katsoi, että jos korvausta vaadittiin muulla perusteella eikä kysymys ollut lain 12 §:n 1 momentissa tarkoitettusta tilanteesta, ei liikennevakuutuslaista löytynyt tällaiseen perusteeseen vetoamista kieltävää tai rajoittavaa säännöstä. Kun muutakaan asiallista estettä korvauksen vaatimiselle ei ollut, A:lla oli oikeus vaatia B:ltä vahingonkorvausta tämän tuottamuksellaan aiheuttamasta vahingosta vahingonkorvauslain perusteella. A:n korvausvaatimus ajoneuvon arvon alentumisesta kuitenkin hylättiin, koska A:n ei katsottu näyttäneen, että ajoneuvolle olisi vahingon seurauksena aiheutunut arvonalennuksena korvattavaa omaisuusvahinkoa.

Huomionarvoista on, että kyse oli äänestysratkaisusta. Vähemmistöön jääneet kaksi oikeusneuvosta olisivat hylänneet vaatimuksen jo sillä perusteella, että he katsoivat vuoden 1959 liikennevakuutuslain tarkoituksena olleen poissulkea ylipäättään mahdollisuus saada korvausta ajoneuvon arvon alentumisesta liikennevahingon johdosta. Korkeimman oikeuden enemmistö päätyi kuitenkin tulkit-

¹¹ Ks. Antti Kivivuori: Vahingonkorvauslain soveltamisala, Defensor Legis 1975, s. 270–273. Kokoavasti vahingonkorvauslain soveltamisalaan liittyvistä ongelmista ks. Saarnilehto 2009, s. 353–359.

¹² Saarnilehto 2009, s. 357–358.

semaan lain 12 §:ää huomattavan suppeasti. Vaikka ratkaisusta käy ilmi, että vahinko oli aiheutettu alkoholin vaikutuksen alaisena, perusteluista ei ole löydettävissä viitteitä siitä, että vahingonaiheuttajan mahdollisesti tavanomaisesta poikkeava tuottamuksen aste olisi jollakin tavoin vaikuttanut ratkaisun lopputulokseen. Tuottamuksen asteeseen ei nimittäin ratkaisussa otettu edes kantaa. Sen sijaan korkeimman oikeuden enemmistö näyttää tulkinneen lain 12 §:ää siten, ettei säännös estänyt vahingonkorvauslain rinnakkaista soveltamista ajoneuvon arvonalemmusta koskevan vaatimuksen osalta, koska ajoneuvolle aiheutunutta arvonalemmusta ei ylipäätään pidetty säännöksessä tarkoitettulla tavalla liikennevakuutuksesta korvattavana vahinkona.

Sittemmin korkeimman oikeuden enemmistön kanta on vakiintunut oikeuskirjallisuudessa, ja vahingonkäräjien mahdollisuuteen hakea korvausta ajoneuvon arvonalemmuksesta vahingonkorvauslain perusteella on suhtauduttu yleensä varsin kriittikömmästä.¹³ Keskeinen syy suhtautumistavan taustalla lienee se, ettei ajoneuvolle ylipäätään voine yleensä aiheutua arvonalemmusta liikennevahingon seurauksena, jos ajoneuvo on saatu korjattua. Vielä 1900-luvun alkupuoliskolla lienee ollut tyyppillistä, ettei ajoneuvoa saatu korjattua täysin ennalleen, minkä seurauksena arvonalemmuksen korvaaminen on ollut perusteltua. Jo vuonna 1967 Routamo kuitenkin huomautti, ettei arvonalemmuksen korvauskelpoisuudella ollut juurikaan käytännön merkitystä, koska huolellinen näyttö arvonalemmuksen syistä yleensä paljasti korjauksen puutteellisuuden.¹⁴ Sittemmin ajoneuvojen korjaamisessa käytettävät menetelmät ovat epäilemättä kehittyneet entisestään, joten nykyään tarvetta arvonalemmuksen korvaamiselle lienee aiempaakin vähemmän.

Korvausvaatimusten harvinaisuudesta ei kuitenkaan seuraa, etteikö kysymyksellä arvonalemmuksen korvattavuudesta voisi yksittäistapauksessa olla merkitystä. Tämä käy ilmi seuraavasta hovioikeuden ratkaisusta:

Turun HO 19.3.2013 S 12/1155 (lainvoimainen). A oli työnantajansa X Oy:n omistamalla kuorma-autolla peruuttanut autoliikkeen pihalla päin auto-liike Y Oy:n omistamaa autoa. Kyse oli uudesta erikoisvarustellusta autosta, joka oli kolarihetkellä luovutushuollettu ja valmiina luovutukseen asiakkaalle. X Oy:n liikennevakuutuksen myöntänyt vakuutuslentaja korvasi Y Oy:n auton noin 6 000 euron korjauskustannukset.

Y Oy oli vaatinut vakuutuslentajalta korvausta myös auton arvonalemmuksesta. Auton ostaja oli kieltäytynyt vastaanottamasta autoa, koska auto ei ostajan mielestä ollut kolarin vuoksi enää uutta vastaavassa kunnossa. Y Oy joutui purkamaan kaupan ja sai myytyä auton toiselle ostajalle vasta lähes vuotta myöhemmin. Jotta kauppa oli saatu tehtyä, Y Oy oli kuitenkin joutunut antamaan auton alkuperäisestä noin 57 000 euron myyntihinnasta merkittävän alennuksen. Y Oy vaati korvausta auton arvonalemmuksesta 8 570,42 euroa.

Kun X Oy:n vakuutusyhtiö oli kieltäytynyt korvaamasta auton arvonalemmusta, Y Oy oli vaatinut korvausta X Oy:ltä vahingonkorvauslain nojalla. Käräjäoikeus katsoi, että vahingonkorvauslain rinnakkainen soveltaminen liikennevakuutuslain kanssa oli mahdollista, ja että Y Oy oli kyennyt näyttämään ajoneuvon arvon alentuneen kanteessa esitetyllä tavalla. X Oy tuomittiin suorittamaan Y Oy:lle korvausta auton arvonalemmuksesta Y Oy:n vaatimuksen mukaisesti 8 570,42 euroa. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota. Arvonalemmuksen lisäksi X Oy:n korvattavaksi tuomittiin myös Y Oy:n oikeudenkäyntikulut 10 595,05 euroa.

Edellä mainitun ratkaisun osalta voi tietysti kysyä, olisiko Y Oy:n tullut suostua kaupan purkuun asiakkaansa kanssa, jos ajoneuvo oli todella saatu korjattua ennalleen. Samalla kuitenkin myös ajoneuvon ostajan asemaa on helppo ymmärtää. Ostaja oli tilannut uuden erikoisvarustellun auton, eikä hän odottanut saavansa autoa, joka oli ollut osallisenä liikennevahingossa jo ennen kuin autoa oli hänelle ehditty luovuttaa. Riippumatta siitä, kumpi lopputulemista olisi ollut oikea, ratkaisu kuitenkin osoittaa, minkälaiseen lopputulemaan rinnakkaisperiaatteen soveltaminen liikennevahingoissa voi johtaa. Vahinkoon johtaneessa tapahtumaketjussa

¹³ Ks. esim. *Janne Jumppanen – Asko Nio – Kyösti Vihermaa: Liikennevakuutus*, FINVA, Helsinki 2017, s. 115–116 ja *Esko Hoppu – Mika Hemmo: Vakuutus-oikeus*, WSOYpro, Helsinki 2006, s. 353 ja 363–364.

¹⁴ *Routamo* 1967, s. 281.

ei itsessään ollut mitään tavanomaisesta poikkeavaa: kuorma-auton kuljettaja oli vain huolimattomuuttaan törmännyt autoliikkeen pihalla olleeseen autoon. Vahingonaiheuttajan näkökulmasta oli täysin sattumanvaraista, että vahinko kohdistui juuri erikoisvarusteltuun ajoneuvoon, joka odotti luovutusta asiakkaalle.

Hovioikeuden ratkaisu osoittaa nähdäkseen hyvin, minkä vuoksi korvauksen vaatiminen ajoneuvon arvonalennuksesta ei lähtökohtaisesti tulisi olla mahdollista vahingonkorvauslain nojalla, mikäli sitä ei korvata liikennevakuutuksesta. Jo vuoden 1959 liikennevakuutuslaki oli korvattavien vahinkojen osalta huomattavan kattava, sillä kolmannelle aiheutettujen vahinkojen ohella jopa vahingonaiheuttajalle itselleen aiheutuneet henkilövahingot olivat lähtökohtaisesti korvattavia.¹⁵ Tätä taustaa vasten on hyvin vaikeaa nähdä, minkä vuoksi ajoneuvon arvonalennuksen jääminen vahingonaiheuttajan itsensä korvattavaksi voisi mitenkään olla perusteltua, jos kyse on tavanomaisella huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta.¹⁶ Ongelman harvinaisuudesta myös seuraa, etteivät vahingonaiheuttajat todennäköisesti osaa ottaa huomioon, että ajoneuvon käyttöön saattaa tietyissä poikkeuksellisissa olosuhteissa liittyä riski joutumisesta henkilökohtaiseen korvausvastuuseen kolmannelle aiheutuneesta ajoneuvon arvon alentumisesta. Erityisen ongelmallinen tilanne on siitä syystä, ettei korvauksen hakeminen vahingonaiheutta-

jan muustakaan vastuuvakuutuksesta ole yleensä mahdollista.¹⁷

4 Rinnakkaisperiaate ja vuoden 2016 liikennevakuutuslaki

Keskustelu ajoneuvon arvonalennuksen korvattavuudesta ei kuitenkaan 2010-luvulle tultaessa ollut vielä lopullisesti päättynyt. Asiaan nimittäin palattiin liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Vuoden 2016 liikennevakuutuslain hallituksen esityksissä todettiin – edellä käsitelty hovioikeuden ratkaisu huomioon ottaen jopa hivenen virheellisesti – ettei ajoneuvon arvonalennusta koskeva rajoitus ollut aiheuttanut erityisiä ongelmia sen enempää vakuutettujen kuin vahinkoa kärsineidenkään oikeusturvalle.¹⁸ Tästä huolimatta vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 §:ää ei kuitenkaan sellaisenaan siirretty uuteen lakiin. Sen sijaan uuden lain 80 §:ään kirjattiin, että jos korvausta vaadittiin tuomioistuimessa liikennevahingosta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin liikennevakuutuslain nojalla, korvaus oli tuomittava liikennevakuutuslain mukaisesti ja siitä riippumatta, oliko hänellä vahinkoa kärsineeltä myös saaminen. ”Liikennevakuutuksesta korvattava vahinko” muuttui säännöksessä siten ”liikennevahingoksi”.

Hallituksen esityksessä uuden lain 80 §:n tarvetta perusteltiin sillä, ettei korvauksen sisällön

¹⁵ Vuoden 1959 liikennevakuutuslain 7 §:n mukaan korvaus vahingonaiheuttajalle itselleen aiheutuneesta henkilövahingosta saatettiin evätä vain, jos jokin säännöksessä mainituista perusteista täyttyi. Tällainen peruste oli esimerkiksi se, että henkilö oli aiheuttanut itselleen vahingon tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella.

¹⁶ Jos kyse on tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta, vahingonaiheuttajan henkilökohtaista vastuuta voi kuitenkin olla tarpeen arvioida toisin. Esimerkiksi merilain (15.7.1994/674) 9 luvun 1 §:ssä säädetään, että laivanisäntä voi tietyin laissa mainituin edellytyksin rajoittaa korvausvastuunsa enimmäismäärää. Säännöksen mukaan sama oikeus on myös vakuutuksenantajalla. Merilain 9 luvun 4 §:n mukaan vastuunrajoitusoikeus ei kuitenkaan koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Toisaalta tuottamuksen asteen merkitys täyden korvauksen periaatteen soveltamisessa näkyy myös vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n 2 momentissa, jonka mukaan vahingonkorvauksen kohtuusperusteinen sovittelu edellyttää erityisiä syitä, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti.

¹⁷ Esimerkiksi OP Vakuutus Oy:n Toiminnan vastuuvakuutus -ehtojen (VA 01, Yleiset vakuutusehdot 1.1.2019) kohdassa 3.2.18 todetaan seuraavaa: ”Vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka aiheutuu liikennevakuutuslain tai vastaavan ulkomaisen lain mukaisesta moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.” Ehto on sisällytetty tiettyjä poikkeuksia, jotka liittyvät muun muassa ajoneuvon kuormauksen, kuorman purkamisen ja muiden työsuoritusten aikana aiheutuviin vahinkoihin. Mainituilla poikkeuksilla ei kuitenkaan ole tämän artikkelin teeman kannalta olennaista merkitystä.

¹⁸ HE 123/2015 vp, s. 16.

liikennevahingoissa tulisi riippua siitä, ratkaistaanko korvausasia erillisenä riita-asiana liikennevakuutuslain nojalla vai rikosjutun yhteydessä, tai siitä, keneltä korvausta vaaditaan. Samalla säännöksestä katsottiin seuraavan, ettei korvauksen tuomitseminen ajoneuvon arvonalennuksesta tulisi olemaan mahdollista myöskään vahingonkorvauslain nojalla. Viimeksi mainitusta perustelusta huolimatta on tosin syytä huomauttaa, että uuden lain 80 §:n katsottiin asiasisällöllisesti vastaavan vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 §:ää.¹⁹ Jää siten epäselväksi, tiedostettiinko lainvalmistelussa, että vanhan lain 12 §:ää oli arvonalennuksen osalta päädytty oikeuskäytännössä tulkitsemaan eri tavalla kuin vanhan lain hallituksen esityksessä oli alun perin ajateltu.

Uuden sanamuodon seurauksena ajoneuvon arvonalennuksen korvaamiseen liittyvät ongelmat näyttivät kuitenkin tulleen viimein ratkaistuksi ainakin mitä tuli tavanomaisella huolimattomuudella aiheutettuihin vahinkoihin.²⁰ Kun säännöksen soveltaminen sidottiin siihen, että kyse tuli olla ajoneuvon aiheuttamasta liikennevahingosta, sanamuodon perusteella jäi merkityksettömäksi, korvattiinko kyseistä vahinkoa liikennevakuutuksesta. Korvauksen vaatiminen ajoneuvon arvonalennuksesta vahingonkorvauslain nojalla ei siten enää ollut mahdollista.

Vuonna 2018 uuden liikennevakuutuslain 80 §:ään kuitenkin palattiin lainvalmistelussa. Hallituksen esityksessä todettiin säännöksen sisällöstä seuraavaa:

”Nykyistä sanamuotoa on mahdollista tulkita myös siten, että se estäisi korvauksen vaatimisen sellaisestakin liikennevahingosta, joka ei liikennevakuutuslain mukaan ole korvattava. Tällainen vahinko voi esimerkiksi olla liikennevahingon aiheuttaneelle ajoneuvolle aiheutunut esinevahinko. Säännöksen tarkoitus ei ole estää esimerkiksi ajoneuvon omistajaa vaatimasta sitä kuljettaneelta henkilöltä korvausta tällaisesta vahingosta. Selvyyden vuoksi pykälän ensimmäistä virkettä ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikennevahinko täsmennettäisiin liikennevakuutuksesta korvattavaksi vahingoksi. Sanamuoto vastaisi näin ennen 1.1.2017 voimassa ollutta liikennevakuutuslakia.”²¹

Liikennevakuutuslain 80 § tulee uusitusissa muodossaan voimaan 1.1.2020. Huoli säännöksen aiempaan sanamuotoon liittyvistä tulkintaongelmista on toki voinut olla aiheellinen.²² Ongelma on kuitenkin siinä, että säännöksen sanamuoto palautettiin vastaamaan vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 §:ää, jonka oli oikeuskäytännössä katsottu mahdollistavan korvauksen vaatimisen ajoneuvon arvonalennuksesta vahingonkorvauslain perusteella. Näin ollen herää väistämättä kysymys siitä, tuleeko ajoneuvon arvonalennuksesta muuttuneen säännöksen myötä jälleen korvauskelpoinen vahingonkorvauslain nojalla.

Vuoden 2018 hallituksen esityksessä arvonalennuksen korvattavuuteen ei sinällään ole kiinnitetty mitään huomiota. Lain esitöiden perusteella on näin ollen jokseenkin mahdotonta sanoa, pyrittiinkö säännösmuutoksella kumoamaan alkuperäiseen vuoden 2016 liikennevakuutuslain hallituksen esitykseen sisältynyt ajatus siitä, ettei arvonalennuk-

¹⁹ Ks. HE 123/2015 vp, s. 109–110.

²⁰ Huomionarvoista on, ettei hallituksen esityksessä pohdittu lainkaan, tulisiko tuottamuksen asteella olla merkitystä vahingonaiheuttajan henkilökohtaisen vastuun kannalta. Säännöksen sanamuodon perusteella säännöksen soveltaminen ei näytä kuitenkaan riippuvan tuottamuksen asteesta.

²¹ HE 299/2018 vp, s. 36.

²² Hallituksen esityksessä mainittu ajoneuvolle itselleen aiheutunut vahinko on tosin esimerkkinä hivenen yllättävä. Kyseisiä vahinkoja voi pitää tyypiesimerkkinä vahingosta, jonka ei ole perinteisesti katsottu kuuluvan liikennevakuutuksen alaan lainkaan. Sen sijaan vastuu tällaisista vahingoista on määräytynyt vahingonkorvauslain mukaisesti. Ks. esim. *Hoppu – Hemmo* 2006, s. 355–356. On vaikeaa mieltää, että liikennevakuutuslain 80 §:n aiempaakaan sanamuotoa voitaisiin tulkita niin, ettei korvauksen hakeminen esimerkiksi ajoneuvon luvottomasti käyttöön ottaneelta olisi mahdollista, jos hän vahingoittaa ajoneuvoa liikenteessä. Vaikka säännöksen sanamuoto ei tällaista mahdollisuutta suljisikaan pois, tulkinta olisi selvästi liikennevakuutuslain tarkoituksen vastainen.

sen tuomitseminen vahingonkorvauslain nojalla olisi mahdollista. Riski tällaisen tulkinnan mahdollisuudesta on kuitenkin merkittävä. Ensinnäkin hallituksen esityksessä olevan perustelun viimeinen virke, jonka mukaan uuden säännöksen sanamuoto vastaisi ennen 1.1.2017 voimassa ollutta liikennevakuutuslakia, on mahdollista ymmärtää siten, että myös säännöksen tulkinta vastaisi jatkossa käytäntöä, joka oli voimassa vuoden 1959 liikennevakuutuslain aikana. Toisekseen identtisestä sanamuodosta seuraa, ettei tuomioistuimissa osata välttämättä ottaa edes huomioon, että uudella lailla on nähtävästi alkujaan pyritty muuttamaan aiemmin oikeuskäytännössä muodostunutta tulkintakäytäntöä. Tällaisen huomion tekeminen nimittäin edellyttäisi, että lain 80 §:n tulkinta perustettaisiin sellaiseen lainvalmisteluaineistoon, jossa säännöksen sanamuoto eroaa siitä sanamuodosta, joka tulee voimaan 1.1.2020.

Edellä kerrotuin perustein näyttää selvältä, että vahingonaiheuttajan korvausvastuuseen ajoneuvon arvonalennuksen osalta liittyy jälleen merkittävää oikeudellista epävarmuutta, kun liikennevakuutuslain 80 § tulee uusitussa muodossaan voimaan. Mikäli tuomioistuimissa ei kiinnitetä erityistä huomiota säännöksen alkuperäisiin perusteluihin, pidän erittäin todennäköisenä, että säännöksen tulkitaan sallivan ajoneuvon arvonalennuksen vaatimisen vahingonaiheuttajalta vahingonkorvauslain nojalla, koska tällainen päätelmä olisi säännöksen sanamuodon perusteella johdonmukainen suhteessa aiempaan oikeuskäytäntöön. Samalla tosiasia kuitenkin on, että säännöksen alkuperäisiä perusteluita lukemalla voi todeta lähinnä ongelman olemassaolon. Selviä vastauksia alkuperäisistä perusteluista on vaikeaa löytää, kun säännöksen sanamuotoa on sittemmin päätetty muuttaa.

5 Lopuksi

Kysymys ajoneuvon arvonalennuksen korvattavuudesta on varsin hankala. Jo pelkästään kysymys

siitä, voiko ajoneuvolle aiheutua arvonalennusta, jos ajoneuvo korjataan täysin entiselleen, on suhteellisen vaikea. Selvää on, että useimmissa tapauksissa arvonalennusta ei synny, mutta edellä käsitelty hovioikeuden ratkaisu osoittaa, ettei tällaista vaihtoehtoa voida sulkea myöskään pois. Erityisen ongelmalliseksi tilanne muuttuu kuitenkin silloin, kun myös se jää epäselväksi, pidetäänkö ajoneuvon arvonalennusta ylipäätään korvattavana vahinkona, vaikka arvonalennus kyettäisiinkin näyttämään toteen. Liikennevakuutuslain osalta vastaus on tietysti selvä, sillä lain 37 §:n mukaan ajoneuvon arvonalennusta ei korvata liikennevakuutuksesta. Kuten edellä on kuitenkin todettu, kysymys vahingonaiheuttajan henkilökohtaisesta korvausvastuusta on huomattavan epäselvä.

Täyden korvauksen periaatteen näkökulmasta ajoneuvon arvonalennuksen korvaaminen olisi sinällään perusteltua riippumatta siitä, onko kyse liikennevakuutukseen perustuvasta korvauksesta vai vahingonaiheuttajan henkilökohtaisesta korvausvastuusta. Samalla tosiasia kuitenkin lienee, että mikäli ajoneuvon arvon alentuminen korvattaisiin liikennevakuutuksesta, vakuutuskorvausten käsittely saattaisi merkittäväällä tavalla monimutkaistua, kun arvonalennusta koskevat korvausvaatimukset epäilemättä yleistyisivät. Tämä lienee myös se syy, minkä vuoksi ajoneuvon arvonalennusta ei ole haluttu asettaa liikennevakuutuksesta korvattavaksi. Vuoden 2016 liikennevakuutuslain esitöissä rajoituksen sisällyttämistä uuteenkin lakiin perusteltiin nimittäin sillä, että todellisen arvonalennuksen ja sen määrän osoittaminen on usein vaikeaa.²³

Samalla näyttää kuitenkin selvältä, ettei ajoneuvon arvonalennuksen korvaamisen tulisi jäädä vahingonaiheuttajalle vain siitä syystä, että arvonalennuksen korvaaminen liikennevakuutuksesta monimutkaistaisi vakuutuskorvausten käsittelyä. Kun liikennevakuutus muutoin kattaa vahingonaiheuttajan korvausvastuun kolmannelle aiheutetuista vahingoista huomattavan laajasti, on vaikeaa nähdä, miksei vahingonaiheuttajan korvausvastuun

²³ HE 123/2015 vp, s. 80–81. Pyrkimys riita-asioiden välttämiseen näyttää olleen syynä arvonalennusta koskevalle rajoitukselle myös jo vuoden 1959 liikennevakuutuslakia säädettäessä. Ks. HE 68/1958 vp, s. 6–7.

ja liikennevakuutuksen tarjoaman korvaussuojan tulisi lähtökohtaisesti vastata toisiaan myös silloin, kun kyse on ajoneuvolle aiheutuneen arvonalennuksen korvaamisesta. Samalla on kuitenkin syytä myös huomata, ettei ajoneuvon arvonalennuksen rajaaminen kategorisesti sekä liikennevakuutuksen että vahingonaiheuttajan henkilökohtaisen korvausvastuun ulkopuolelle ole välttämättä myöskään niin ilmeinen ratkaisu kuin miltä se ensin saattaa vaikuttaa. Vahingonkärsijän kannalta lopputulos saattaa nimittäin näyttää kohtuuttomalta erityisesti silloin, kun kyse on tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta.²⁴

Edellä käsiteltyjen epäselvyyksien vuoksi olisi toivottavaa, että lainvalmistelussa harkittaisiin vielä uudelleen, missä määrin ajoneuvon arvonalennuksen tulisi liikennevahingon seurauksena olla korvattavissa yhtäältä liikennevakuutuksesta ja

toisaalta vahingonkorvauslain nojalla. Mikäli asia jää kuitenkin oikeuskäytännössä ratkaistavaksi, voinee todeta, että 1.1.2020 alkaen ajoneuvon omistajan on syytä pohtia sen lisäksi, onko hänellä varaa omistaa autoa, myös sitä, onko hänellä varaa käyttää sitä liikenteessä. Jos uusittua liikennevakuutuslain 80 §:ää näet päädytään tulkitsemaan samoin kuin vuoden 1959 liikennevakuutuslain 12 §:ää tulkittiin, edellä käsitelty hovioikeuden ratkaisu viittaa siihen, että yksittäinen parkkipaikalla sattunut kolari saattaa huonolla tuurilla tulla vahingonaiheuttajalle todella kalliiksi. Voi vain kuvitella, minkälainen lopputulos olisi ollut, jos vahinko olisi aiheutunut luovutusta odottavalle superautolle, jollaisia maailmassa ei välttämättä valmisteta kuin yksittäisiä kappaleita.

Felix Collin

²⁴ Ks. edellä alaviite 16. Se, että vahingonaiheuttajan korvausvastuu olisi vakuutuksenantajan vastuuta laajempi silloin, kun kyse on tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta, ei sinällään vaikuttaisi olennaisella tavalla vahingonaiheuttajan asemaan. Liikennevakuutuslain 73 §:n nojalla vakuutuksenantajalla on nimittäin takautumisoikeus vahingonaiheuttajaa kohtaan silloin, kun kyse on tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella aiheutetusta vahingosta. Näin ollen korvaus jäisi joka tapauksessa lopulta vahingonaiheuttajan maksettavaksi, vaikka vahinko ensin korvattaisiin vakuutuksesta. Vahingonkärsijän näkökulmasta kysymys on tietysti erilainen, sillä vahingon korvaaminen vakuutuksesta käytännössä varmistaa, että hän myös tosiasiallisesti saa korvauksen kärsimästään vahingosta. Ks. jokseenkin vastaavasti vuoden 1959 liikennevakuutuslain osalta Routamo 1967, s. 281 ja 289.