

Vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutusenantajan takautumisoikeus
liikennevakuutuslaissa

Pro gradu -tutkielma

Velvoiteoikeus

Teemu Nikula

(0231808)

Oikeustieteiden tiedekunta

Lapin yliopisto

Kevät 2014

Lapin yliopisto, oikeustieteiden tiedekunta

Työn nimi: Vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutuksenantajan takautumisoikeus liikennevakuutuslaissa

Tekijä: Teemu Nikula

Opetuskokonaisuus ja oppiaine: Velvoiteoikeus

Työn laji: Tutkielma x Laudaturtyö__ Lisensiaatintyö__ Kirjallinen työ__

Sivumäärä: IX + 68

Vuosi: Kevät 2014

Tiivistelmä:

Vahingonkorvausoikeuden piirissä on yleisesti omaksuttu periaate, jonka mukaan vahingonkorvausta voidaan alentaa tai se voidaan kokonaan evätä vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen perusteella. Liikennevakuutuslaissa on oma säännöksensä vahingonkärsijän myötävaikutuksesta. Liikennevakuutuslain myötävaikutussääntelyssä on eritelty myötävaikutustilanteita, joista seuraa erilaisia oikeusseuraamuksia. Näiden oikeusseuraamusten väliset suhteet ovat alttiita kritiikille. Liikennevakuutuslain 7 §:ssä on säädetty tahallisuuden, törkeän tuottamuksen, tuottamuksen, päihtymyksen, luvattomasti käyttöön otetun ajoneuvon sekä liikkumattoman ajoneuvon vaikutuksesta liikennevakuutuskorvaukseen.

Liikennevakuutuslain myötävaikutussääntely on kiinteässä yhteydessä vakuutuksenantajan takautumisoikeutta koskevan sääntelyn kanssa. Vakuutuksenantajan takautumisoikeus aktualisoituu lähes samoin perustein kuin myötävaikutusalennus. Säännöksiä kehitetään rinnakkain, ja usein niitä sovelletaan yhtä aikaa liikennevahinkojen yhteydessä. Liikennevakuutuslain vakuutuksenantajan takautumisoikeuden sovittelua koskeva sääntely on epäselvää. Liikennevakuutuslain myötävaikutussääntelyä pitäisi kehittää enemmän vahingonkorvausoikeuden periaatteita vastaavaksi.

Avainsanat: liikennevakuutus, liikennevahinko, myötävaikutus, takautumisoikeus, vahingonkorvaus

Suostun tutkielman luovuttamiseen kirjastossa käytettäväksi x

Sisällys

Sisällys.....	III
Lähteet	V
Oikeustapaukset	VIII
Lyhenteet.....	IX
1 Johdanto.....	1
2 Liikennevakuutusjärjestelmä.....	4
2.2 Vastuuperusteena ankara eli objektiivinen vastuu.....	4
2.3 Liikennevakuutuskeskus ja liikennevahinkolautakunta	5
2.4 Liikennevakuutuksen historiaa	6
2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö	8
3 Myötävaikutus lainsäädännössä.....	10
3.1 Liikennevakuutuslain 7 §:n rakenne.....	11
3.2 Syy-yhteys liikennevakuutuslain 7 §:ä sovellettaessa	14
4 Henkilövahingot	19
4.1 Tahallisesti aiheutetut vahingot	19
4.1.1 Muut olosuhteet	21
4.1.2 Muut olosuhteet ja soveltaminen	23
4.2 Törkeä huolimattomuus	26
4.2.1 Törkeän tuottamuksen arviointia	28
4.2.2 Matkustajan myötävaikutus	32
4.3 Luvaton käyttö.....	35
4.4 Liikennejuopumus	37
4.5 Huumausaineet	40
4.6 Henkilövahinko ja liikkumaton ajoneuvo	41
4.7 Omaisuusvahingot	43
5 Ajoneuvojen väliset liikennevahingot.....	44
6 Vakuutuksenantajan takautumisoikeus	48
6.1 Liikennevakuutuslain 7 §:n ja 20 §:n välinen suhde	49
6.2 Takautumisoikeuden sovittelusta	52

7 Liikennevakuutusjärjestelmä vahingonkorvausoikeuden periaatteiden näkökulmasta.....	58
7.1 Reilun haittajaon ja liiallisen riskinoton periaatteet	58
7.2 Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate	61
8 Lopuksi.....	63

Lähteet

Ahteensivu, Aarno: Myötävaikutus vakuutusjärjestelmien ominaisuutena. Teoksessa Kultalahti, Jukka – Penttilä, Seppo (toim.): Oikeus- ja vakuutustiedettä. Tampereen yliopiston oikeustieteiden laitos 2006. s. 381–408.

Ajo, Pentti: Liikennevakuutus ja muuttuva Eurooppa. Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus OY. Helsinki 1994.

Ajo, Pentti: European motor insurance and victim protection. Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus OY. Helsinki 2002.

Annola, Vesa – Hemmo, Mika – Karhu, Juha – Kartio, Leena – Saarnilehto, Ari – Tammi – Salminen, Eva – Tolonen, Juha – Tuomisto, Jarmo – Viljanen, Mika: Varallisuus oikeus. Sanoma Pro Oy. Helsinki 2012.

Antila, Jenny: Myötävaikutus ja vakuutuskorvaus. Oikeustieto 2/2009. s. 5–10.

Eskuri, Seppo – Jumppainen, Janne – Nio, Asko – Vihermaa, Kyösti: Liikennevakuutus. Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy. Helsinki 2012.

HE 147/1957, Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi.

HE 294/1978, Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta.

HE 114/1993, Hallituksen esitys Eduskunnalle vakuutussopimuslaiksi ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta.

HE 73/2002, Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi liikennevakuutuslain 7 §:n muuttamisesta.

HE 90/2002, Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta.

HE 223/2002, Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta.

HE 20/2007, Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain ja vakuutusyhtiölain luvun 10 §:n muuttamisesta.

Hemmo, Mika: Vahingonkorvausoikeus. WSOYpro. Helsinki 2005.

Hemmo, Mika – Hoppu, Esko: Vakuutusosoikeus. WSOYpro. Helsinki 2006.

Kanniainen, Vesa – Määttä, Kalle: Näkökulmia oikeustaloustieteeseen 3. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki 1999.

Lehtipuro, Katariina – Luukkonen, Irene – Mäntyniemi, Lea: Vakuutuslainsäädäntö. Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus Oy. Helsinki 2004.

Mielityinen, Sampo: Vahingonkorvausoikeuden periaatteet. Edita. Helsinki 2006.

Norio-Timonen, Jaana: Vakuutuksenottajan vastuu vakuutustapahtumasta. Talentum. Helsinki 2003.

Pentikäinen, Teivo – Rantala, Jukka: Vakuutusoppi. Suomen vakuutusalan koulutus ja kustannus Oy. Helsinki 2003.

Rajalin, Sirpa: Tieliikenteen itsemurhat, sairauskohtaukset ja niiden tilastointi, 2011. Saatavilla www-muodossa:
<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/erillisselvitykset/liitetiedostot/Itsemurhattieliikenteess.pdf/>. (Luettu 20.5.2013.)

Routamo, Eero: Liikennevahinko. Suomalaisen lakimiesyhdistyksen julkaisuja. Helsinki 1967.

Routamo, Eero: Liikennevakuutuksen pääasiat. Suomalaisen lakimiesyhdistyksen julkaisuja. Porvoo 1970.

Routamo, Eero: Vakuutusehtojen tulkintavaikkeitä oikeuskäytännössä. Defensor Legis N:o 9-10 1986. s. 506–511.

Routamo, Eero – Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha: Suomen vahingonkorvausoikeus. Talentum. Helsinki 2006.

Saarikoski, Michael: EY-oikeuden vaikutuksesta keskeiseen vahingonkorvaus- ja vakuutus-oikeuteen – esimerkkinä matkustajan myötävaikutus liikennevahinkoon. Defensor Legis 1/2007. s. 22–36.

Saarnilehto, Ari: Vahingonkorvauslaki oikeuskäytännön valossa. Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja. Turku 1996.

Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntoyhteenveto: Luonnokset hallituksen esityksiksi liikennevakuutuslaiksi, laiksi liikennevakuutuskeskuksesta ja laiksi liikenneturvallisuusmaksuista. 2011. Saatavilla www-muodossa:

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=42736&name=DLFE-16069.pdf. (Luettu 25.11.2013.)

Sosiaali- ja terveysministeriön liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:74. Helsinki 2008.

Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha: Suomen vahingonkorvausoikeus. Talentum. Helsinki 2013.

Virtanen, Pertti: Vahingonkorvaus: laki ja käytännöt. Edita. Helsinki 2011.

Oikeustapaukset

Korkein oikeus

1972-II-37
1974-II-41
1982-II-103
1984:153
1985-II-30
1989:84
1990:159
1996:24
1997:163
1998:103
1999:93
2003:70
2005:99
2005:103
2005:115
2005:145
2007:34
2013:63

Liikennevahinkolautakunta

LV 89/19
LV 90/95
LV 03/212
LV 03/1467
LV 04/1117
LV 05/1366
LV 05/1497
LV 10/1697

Lyhenteet

ETA	Euroopan talousalue
HE	Hallituksen esitys
KKO	Korkein oikeus
LiikVL	Liikennevakuutuslaki (279/59)
LV	Liikennevahinkolautakunta
VahL	Vahingonkorvauslaki (412/74)
VSL	Vakuutusopimuslaki (543/94)
YhdL	Yhdistyslaki (503/1989)

1 Johdanto

Tutkielmani aiheena on vahingonkärsijän myötävaikutus ja vakuutuksenantajan takautumisoikeus liikennevakuutuslaissa (279/1959). Tarkoitukseni on selvittää, mikä on myötävaikutuksen sisältö liikennevakuutuslaissa ja mitä seuraamuksia vahingonkärsijän myötävaikutuksesta aiheutuu liikennevahinkoa koskevassa vastuunjaossa. Tutkielmani keskiössä on vahingonkärsijän myötävaikutuksen merkitys liikennevakuutuskorvaukseen. Käsittelen myös vahingonkärsijän myötävaikutusta laajemmin osana liikennevahinkoa suhteessa vahingonaiheuttajaan, vahingonkärsijään ja vakuutuksenantajaan. Tähän laajempaan katsantokantaan kuuluu esimerkiksi vakuutuksenantajan takautumisoikeus vahingonaiheuttajaa kohtaan.

Tarkastelu ei rajoitu vain edellä mainitun vahingonkärsijän, vahingonaiheuttajan ja vakuutuksenantajan välisiin oikeussuhteisiin. Pyrin käsittelemään myötävaikutussäännöksiä ja liikennevakuutusjärjestelmää myös sääntelyn oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Teemaksi oikeudenmukaisuuden osalta muodostui sääntelyn suhteellisuus. Suhteellisuusperiaatteella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että myötävaikutuksen oikeusseuraamusten pitäisi olla oikeudenmukaisessa suhteessa myötävaikutuksen tason kanssa. Liikennevakuutuslain 7 §:n eri myötävaikutustilanteista seuraa erilaisia oikeusseuraamuksia. Myötävaikutustilanteiden ja niitä seuraavien oikeusseuraamusten väliset suhteet ovat alttiina kritiikille. Tarkastelun kohteena tässä suhteessa on erityisesti LiikVL 7 §:n 4 ja 5 momentit, jotka muodostavat liikennevakuutuslain niin sanotun alkoholiehdon.

Liikennevakuutuslain myötävaikutussäännöksiä koskevalle yksityiskohtaiselle tutkielmalle on tarvetta. Myötävaikutusta on vahingonkorvausoikeudessa käsitelty jokseenkin vähän. Vahingonkorvausoikeuden yleisteoksissa myötävaikutusta käsitellään usein yleisellä tasolla ja lähinnä vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n näkökulmasta. Rikosoikeuden puolella on tutkittu rikoksen uhrin myötävaikutusta. Eri korvausjärjestelmiin ja niitä sääteleviin erityislakeihin sisältyvää myötävaikutusta koskevaa tutkimusta sen sijaan on erittäin vähän. Asiaa koskeva oikeuskirjallisuus rajoittuu kommentaariteoksiin, joissa myötävaikutusta on käsitelty pintapuolisesti muutaman sivun pituisissa artikkeleissa. Tässä tutkielmassa keskityn myötävaikutuksen yleisen tutkimisen sijasta nimenomaan liikennevakuutuslain myötävaikutussääntelyyn.

Vahinkojen korvaaminen ei perustu yleensä vahingonkorvauslain säännöksiin. Vahingot korvataan lähes aina jonkin korvausjärjestelmän kautta; yleensä kyseessä on vakuutus.¹ Eri vahinkotilanteita varten kehitetyt vakuutusperusteiset korvausjärjestelmät ovat läheisessä yhteydessä vahingonkorvausoikeuden kanssa, mutta näissä korvausjärjestelmissä sääntelyn kohteena on vakuutuksenantajan ja vahingonkärsijän välinen suhde. Erityisiä korvausjärjestelmiä sääntelevät esimerkiksi tapaturmavakuutuslaki (608/1948), potilasvahinkolaki (585/1986) ja tämän tutkielman keskiössä oleva liikennevakuutuslaki.² Korvausoikeuden todellisuudesta huolimatta nämä korvausjärjestelmät eivät ole herättäneet suurta kiinnostusta.

Tutkielmani rakenteen muodostaa pääsääntöisesti liikennevakuutuslain 7 §:n eri myötävaikutustilanteiden käsittely. Näihin myötävaikutustilanteisiin paneudun lyhyen liikennevakuutusjärjestelmää ja sen historiaa käsittelevän osuuden jälkeen. Lisäksi käsittelem lyhyesti yhteisöoikeuden sääntelyä. Oman osuutensa saavat myös liikennevakuutuslain 8 §, jossa säädetään vastuunjaosta kahden ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa sekä 20 §, jossa säädetään vakuutuksenantajan takautumisoikeudesta. Vakuutuksenantajan takautumisoikeuden käsittely myötävaikutussäännösten yhteydessä on perusteltua, sillä liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:t ovat sanamuodoiltaan lähes identtiset ja muodostavat kokonaisuuden liikennevakuutusjärjestelmässä. Usein säännökset tulevat yhtä aikaa sovelletuiksi vakuutustapahtumissa tavalla, joka voi herättää kysymyksen sääntelyn kohtuullisuudesta vahingonaiheuttajan kannalta. Lisäksi näissä tilanteissa esiintyy myös lainsoveltamista koskevaa epäselvyyttä. Säännösten uudistus tapahtuu yleensä samassa yhteydessä siten, että uudistettaessa liikennevakuutuslain 7 §:ää samat muutokset tehdään myös 20 §:ään. Vakuutuksenantajan takautumisoikeus aktualisoituu siis lähes samoin perustein kuin myötävaikutusalennus.

Tutkielmani kannalta tärkein laki on luonnollisesti liikennevakuutuslaki. Tutkimuksen asiasisällön osalta suuri rooli on lainvalmisteluasiakirjoilla; erityisesti asiaa koskevilla hallituksen esityksillä. Käytän myös vahingonkorvausoikeuden ja vakuutusosoikeuden yleisteoksia sekä muita aihepiiriä koskevia artikkeleita. Tutkielmani rakenteen ja jäsentelyn kannalta olen käyttänyt esikuvana Eskurin, Jumppasen, Nion sekä Vihermaan teosta Liikennevakuutus, jolla on myös iso arvo lähdemateriaalina. Myötävaikutussään-

¹ Routamo ym. 2006, s. 58.

² Hemmo. 2005, s. 7.

nösten sisältöä selvennän korkeimman oikeuden ratkaisujen ja liikennevahinkolautakunnan lausuntojen avulla.

Tutkielmani aiheen taustalla on yksinkertainen ajatus, jonka mukaan myötävaikutus on osa jokaista liikennevahinkoa; ilman myötävaikutusta ei olisi liikennevahinkojakaan. Tutkimusmetodini on oikeusdogmaattinen. Oikeuden sisällön tarkastelun lisäksi tietyiltä osin otin mukaan myös oikeushistoriallisen näkökulman.

Tutkimuskysymyksiksi muodostuivat:

1. Mikä on myötävaikutuksen sisältö liikennevakuutuslaissa?
2. Mitkä ovat myötävaikutuksen seuraukset liikennevahinkoa koskevassa vastuunjaossa?
3. Miten myötävaikutusta koskeva sääntely on kehittynyt?
4. Miten yhteisöoikeus on vaikuttanut myötävaikutusta koskevaan sääntelyyn?
5. Miten myötävaikutussääntelyä voisi kehittää?

2 Liikennevakuutusjärjestelmä

Liikennevakuutusjärjestelmässämme moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneet vahingot korvataan ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Vahinko, josta kuljettaja on vahingonkorvauslain (412/1974) ja vahingonkorvusoikeudellisten periaatteiden nojalla vastuussa, korvataan ajoneuvon liikennevakuutuksesta.³

Liikennevakuutuksesta säädetään liikennevakuutuslaissa. Liikennevakuutuslain 15 §:ssä on säädetty liikennevakuutuksen ottaminen pakolliseksi kaikille liikenteessä käytettävien moottoriajoneuvojen omistajille lukuun ottamatta valtiota. Liikennevakuutuslain 2 §:n mukaan moottoriajoneuvo ei ole liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa maatilatalouden työhön tai olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarain kuljettamiseen. Moottoriajoneuvo ei ole myöskään liikenteessä, kun se on säilytettävänä tai korjattavana autovajassa, korjaamossa tai muussa liikenneväylistä erillään olevassa paikassa tai kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin.

2.2 Vastuuperusteena ankara eli objektiivinen vastuu

Liikennevakuutuslain 4 §:n mukaan liikennevahinko korvataan ajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka kukaan ei ole henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella. Tämä on korvaamisen pääsääntö. Henkilövahingot korvataan siis objektiivisen eli ankaran vastuun perusteella. Kenenkään ei tarvitse olla henkilökohtaisesti vastuussa vahingosta. Korvauksen kannalta on riittävää, että vahinko on syntynyt käytettäessä ajoneuvoa liikenteeseen. Liikennevakuutuslakia voidaan kutsua eräänlaiseksi liikennetapaturmalaksi.⁴

Ankaran vastuun kehityksen voidaan katsoa liittyvän teolliseen ja tekniseen kehitykseen. Kehityksen myötä on syntynyt uudenlaisia vahinkoriskejä, joiden alueella ankara vastuu tuo enemmän turvaa vahingonkärsijöille. Tämä kehitys jatkuu yhä, ja sen myötä ankara vastuu säilytetään yleensä sille taholle, joka aiheuttaa poikkeuksellisen vahinkoriskin. Tieliikennettä voidaan pitää hyvänä esimerkkinä sellaisesta toimintaympäristös-

³ HE 223/2002, s. 1.

⁴ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 346–349.

tä, jossa tekninen kehitys on luonut olosuhteet, joissa ankan vastuun käyttö vastuuperusteena on tullut tarpeelliseksi. Näin on myös tarvetta vakuutukseen perustuvalla ankan vastuun järjestelmälle, sillä ankara vastuu ei tuo lisäturvaa silloin, jos vastuussa oleva taho ei pysty suoriutumaan lisävastuustaan.⁵ Ankan vastuun käyttäminen nykyisen tieliikenteen yhteydessä on helposti ymmärrettävissä ottaen huomioon nykyaikaisten moottoriajoneuvojen suuret nopeudet, ajoneuvojen suuret lukumäärät, vahinkojen yleisyyden sekä liikenteen hektisyyden. Kun 1920-luvulla luotiin pohjaa nykyiselle liikennevakuutusjärjestelmälle⁶, olivat ajoneuvojen nopeudet kaukana nykyisistä. Ajoneuvojen määrä liikenteessä oli myös murto-osa nykypäivään verrattuna. Mahdollisesti jo tuolloin liikenteen kehitys oli nähtävissä. Ankan vastuu otettiin vastuuperusteena käyttöön 1.1.1960 voimaan tulleen uuden liikennevakuutuslain myötä⁷.

Aiemmin liikennevakuutus oli voimassa sen korvausvelvollisuuden varalta, johon ajoneuvon kuljettaja tai omistaja joutui aiheuttettuaan sivulliselle vahingon liikenteessä. Tämä vastuuperiaate on yhä voimassa omaisuusvahinkojen osalta. Esimerkiksi kahden ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa syyttömän osapuolen omaisuusvahingot korvataan syyllisen osapuolen liikennevakuutuksesta, mutta syyllisen osapuolen omaisuusvahinkoja ei korvata. Syyllinen osapuoli voi mahdollisesti saada korvauksen vapaaehtoisesta autovakuutuksesta.⁸

Suomi kuuluu eurooppalaiseen liikennevakuutusjärjestelmään, ja suomalainen liikennevakuutus on voimassa Euroopassa. Liikennevakuutus on pääsääntöisesti pakollinen myös muualla Euroopassa. Eri maiden välillä on eroja korvaustasoissa ja käytännöissä. Liikennevahingon sattuessa korvauskysymykset ratkaistaan yleensä liikennevahingon tapahtumamaan säännösten mukaisesti.⁹

2.3 Liikennevakuutuskeskus ja liikennevahinkolautakunta

Kaikki liikennevakuutuksia myöntävät vakuutusyhtiöt ovat jäseninä liikennevakuutuskeskuksessa. Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin kuuluvat muun muassa vakuutusyhtiöiden yhteisten asioiden hoitaminen, tutkimuksien ja laskelmien tekeminen, vakuuttamattomien ja tuntemattomaksi jääneiden ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaa-

⁵ Routamo. 2006, s. 146.

⁶ Eskuri ym. 2012, s. 12.

⁷ Eskuri ym. 2012, s. 11.

⁸ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 346.

⁹ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 355.

minen sekä kansainvälisestä yhteistyöstä huolehtiminen. Liikennevakuutuskeskus on myös 4. liikennevakuutusdirektiivin mukainen korvauselin, tietokeskus sekä tarvittaessa korvausedustaja.¹⁰

Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on antaa suosituksia ja lausuntoja liikennevahinkoja koskevissa korvauskysymyksissä. Liikennevahinkolautakunnan kannanotoilla on merkittävä rooli korvauskäytännön yhtenäisyyden edistämässä. Liikennevahinkolautakunta voi antaa yleisiä liikennevahinkoihin liittyviä soveltamisohjeita, jotka usein koskevat periaatteellisia kysymyksiä. Valtioneuvosto asettaa lautakunnan kolmeksi vuodeksi kerrallaan.¹¹

Käytän tutkielmassani runsaasti liikennevahinkolautakunnan suosituksia osoituksena nykyisestä korvauskäytännöstä. Tämä on osittain pakon sanelemaa, sillä korkeimman oikeuden käytäntöä esimerkiksi tahallisuudesta, törkeästä huolimattomuudesta tai ajoneuvojen välisten liikennevahinkojen vastuunjaosta on vähänlaisesti. Liikennevahinkolautakunnan suositusten auktoriteetti voidaan kyseenalaistaa, mutta suosituksilla on todellista merkitystä, sillä vakuutusyhtiöt toimivat yleensä lautakunnan kannanottojen mukaisesti. Tässä tutkielmassa on lähtökohdaksi otettu se, että liikennevahinkolautakunnan lausunnot edustavat myötävaikutussäännösten soveltamiskäytäntöä esimerkiksi tahallisuuden ja törkeän huolimattomuuden osalta.

2.4 Liikennevakuutuksen historiaa

Pakollisen liikennevakuutuksen suomalaiset juuret ovat 1.9.1925 voimaantulleessa moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta annetussa laissa. Laki kattoi moottoriajoneuvon omistajan tai kuljettajan sivulliselle aiheuttaman vahingon johdosta syntyvän korvausvelvollisuuden. Vuoden 1925 laki oli luonteeltaan vastuuvakuutus-tyyppinen. Laki jäi puutteellisuuksistaan johtuen lyhytikäiseksi. Uusi autovastuulaki tuli voimaan 1.4.1938. Laki oli sellaisenaan voimassa vuoteen 1951 asti, jolloin siihen tehtiin eräitä korvausperusteiden laajennuksia. Lakia sovelletaan yhä sen voimassaoloaikana sattuneisiin vahinkoihin, joista maksetaan edelleen sairaanhoitokustannuksia tai elinkorkoa.¹²

¹⁰ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 346–347.

¹¹ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 354.

¹² Eskuri ym. 2012, s. 11–12.

Vuonna 1951 alkoi valmistelu uuden autovastuulain aikaansaamiseksi. Valmistelun pohjalta syntyi nykyinen liikennevakuutuslaki, joka tuli voimaan 1.1.1960. Uudessa liikennevakuutuslaissa omaksuttiin ankaran vastuun periaate vastuuperusteeksi. Tämä tarkoitti sitä, että moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko korvataan liikennevakuutuksesta, vaikka ajoneuvon omistajan tai kuljettajan ei katsota aiheuttaneen vahinkoa tuottamuksellaan. Vuonna 1968 säädettiin pakolliseksi omistajan ja kuljettajan henkilövahinkojen suoja. Tämän tutkimuksen kannalta olennaiset myötävaikutussäännökset olivat uudistuksen kohteena vuonna 1980. Tuolloin vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen merkitystä korvaukseen lievennettiin.¹³

Vuonna 1994 liikennevakuutuslakia muutettiin vastaamaan Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen määräyksiä. Tuolloin liikennevakuutus tuli voimaan yhtenäisenä ETA-sopimusalueella ja mahdollistettiin liikennevakuutusten vapaa tarjonta yli rajojen. Vuonna 2002 tehdyillä muutoksilla parannettiin niiden asemaa, jotka olivat joutuneet liikennevahingon uhriksi toisessa ETA-valtiossa.¹⁴

Myötävaikutussäännöksiä muutettiin 24.5.2002 liikennevakuutuslain 7 §:n tehdyillä muutoksilla. Korvausjärjestelmää muutettiin tuolloin siten, että matkustajalla on oikeus korvaukseen henkilövahingostaan, vaikka matkustaja olisikin ollut tietoinen kuljettajan rattijuopumuksesta. Muutoksella sopeutettiin liikennevakuutuslain 7 § vastaamaan Euroopan unionin liikennevakuutusta koskevien direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY ja 90/232/ETY sääntelyä.¹⁵ Muutoksen arvioitiin johtavan korvauskulujen kasvuun ja sitä myötä aiheuttavan painetta vakuutusmaksujen korottamiselle.¹⁶

Viimeisimmät muutokset liikennevakuutuslain 7 §:än tehtiin 18.10.2002, jolloin poistettiin säännös, jonka perusteella liikennevakuutuskorvaus evättiin silloin, kun ajoneuvoa oli käytetty rikoksen tekemiseen. Muutoksen yhteydessä selkeytettiin myös 7 §:n säännösten jäsentelyä.¹⁷ Pientä tarkistusta pykälään tehtiin myös rikoslain (39/1889) liikennejuopumusta koskevien muutosten johdosta.¹⁸

¹³ Eskuri ym. 2012, s. 11–12.

¹⁴ Eskuri ym. 2012, s. 13.

¹⁵ HE 73/2002, s. 1.

¹⁶ HE 73/2002, s. 5.

¹⁷ HE 223/2002, s. 1.

¹⁸ HE 90/2002, s. 1.

2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö

Ensimmäinen neuvoston liikennevakuutusta koskenut direktiivi 72/166/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin 24.4.1972. Joulukuun 30. päivänä vuonna 1983 annettiin toinen liikennevakuutusdirektiivi eli neuvoston direktiivi 84/5/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä.¹⁹

Kahden ensimmäisen liikennevakuutusdirektiivin sisältö oli pääsääntöisesti toteutettu Suomessa jo ennen yhteisöön liittymistä. Vuonna 1973 oli solmittu sopimus muun muassa yhteisömaiden välillä. Sopimuksella ensimmäisen liikennevakuutusdirektiivin sisältö laajennettiin koskemaan näiden maiden välistä liikennettä. Sopimus koski myös Pohjoismaita. Direktiivin nojalla suomalainen liikennevakuutus oli voimassa kaikissa ETA-maissa. Lisäksi direktiivi kielsi järjestelmälliset liikennevakuutusten rajatarkastukset yhteisön alueella kotipaikan omaavilta ajoneuvoilta. Toisella liikennevakuutusdirektiivillä lisättiin kansallisten toimistojen vastuuta liittyen liikennevahinkojen vastuu- ja takaussuhteisiin ja poistettiin jäsenvaltioiden oikeus evätä korvausten maksaminen tietyillä perusteilla.²⁰ Ensimmäistä ja toista liikennevakuutusdirektiiviä kutsutaan niin sanotuiksi ensimmäisen polven direktiiveiksi. Ne laadittiinkin lähinnä Euroopan yhteisöjen Välimeren rannalla sijaitsevia laitavaltioita silmälläpitäen. Direktiivien myötä kyseisiin maihin luotiin tietty perusorganisaatio ja korvausten vähimmäistaso.²¹

Toukokuun 14. päivänä vuonna 1990 annettiin kolmas liikennevakuutusdirektiivi eli neuvoston direktiivi 90/232/ETY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä. Direktiivillä varmistettiin se, että yhteisön alueella jokaisen liikennevahinkoon joutuneen ajoneuvon matkustajalle maksetaan korvaus pakollisen liikennevakuutuksen perusteella.²² Kolmannen liikennevakuutusdirektiivin nojalla pakollinen liikennevakuutus kattoi joka tilanteessa vähintään vakuutetun ajoneuvon kotipaikan lainsäädännön mukaisen korvaustason. Korvausta määritettäessä verrataan vahingon tapahtumamaan ja ajoneuvon

¹⁹ HE 20/2007, s. 3.

²⁰ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 356–357.

²¹ Ajo.1994, s. 12.

²² Ajo. 2002, s. 8.

kotivaltion mukaista korvaustasoa. Vahingonkärsijällä on oikeus sen maan enimmäismäärän mukaiseen korvaukseen, jossa on suurempi korvauskatto.²³

Toukokuun 16. päivänä vuonna 2000 annettiin neljäs Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta. Neljännellä liikennevakuutusdirektiivillä taattiin vahingonkärsijälle oikeus asioida vahingon aiheuttaneen osapuolen vakuutusyhtiön kanssa omalla äidinkielellään. Vakuutusyhtiöiden oli nimettävä korvausedustaja tätä tehtävää varten jokaiseen jäsenvaltioon.²⁴

Kesäkuun 11. päivänä vuonna 2005 annettiin viides liikennevakuutusdirektiivi eli Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta.²⁵

Euroopan unionin jäsenvaltioiden liikennevakuutusjärjestelmät ovat lähentyneet toisiinsa näiden edellä mainittujen EU:n liikennevakuutusdirektiivien ansiosta. Kehitys on helpottanut vahinkoa kärsineiden asemaa sekä vakuutustoimintaa yleisemminkin EU:n alueella. Viidennellä liikennevakuutusdirektiivillä korjattiin aiempien direktiivien puutteita ja nykyaikaistettiin säännöksiä.²⁶

²³ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 357.

²⁴ Rantala & Pentikäinen. 2003, s. 357.

²⁵ HE 20/2007, s. 3–4.

²⁶ HE 20/2007, s. 3–4.

3 Myötävaikutus lainsäädännössä

Vahingonkorvausoikeuden piirissä on yleisesti omaksuttu periaate, jonka mukaan vahingonkorvausta voidaan alentaa tai se voidaan kokonaan evätä vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen perusteella.²⁷ Vahingonkärsijä voi saada vahingonaiheuttajalta korvauksen vain sellaisesta vahingosta, joka johtuu vahingonaiheuttajan tahallisesta tai huolimattomasta menettelystä. Jos vahinkoon on vaikuttanut jokin muu seikka, ei vahingonaiheuttajaa voida pitää tältä osin vastuullisena.²⁸ Vahingonkorvauslain (412/1974) 6 luvun 1 §:ssä säädetään, että ”jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovittella”.

Vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ä voidaan pitää eräänlaisena myötävaikuttamisen yleissäännöksenä, jota sovelletaan muun muassa tilanteissa, joissa myötävaikutuksesta ei ole erillistä säännöstä. Tämä on vahvistettu myös korkeimman oikeuden käytännössä. Usein erityislaeissa on viittaus vahingonkorvauslain sovittelusäännöksiin. Alla olevassa ratkaisussa KKO 1982-II-103 vahingonkorvauslain periaatteita sovellettiin yhdistyslaisissa säädettyyn vahingonkorvaukseen. Nykyään yhdistyslaissa (503/1989) on viittaus-säännös vahingonkorvauslain sovittelusäännöksiin.

KKO 1982- II-103

Yhdistykselle YhdL:n 19 §:n mukaan tuomittavaa korvausta sovitteliin soveltaen vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n 2 mom:sta ilmenevää periaatetta. Yhdistyksen hallituksen varapuheenjohtajan, hallituksen kokouksen puheenjohtajana toimineen lakimiehen yhdistykselle maksettava korvaus määrättiin muiden hallituksen jäsenten suoritettavaa korvausmäärää suuremmaksi huomioon ottaen hänen asiantuntemuksensa ja asemaansa perustuneet erityiset velvollisuudet.

Vahingonkärsijän myötävaikutus vaikuttaa vahingonkorvaukseen siten, että ensin lasketaan se korvausmäärä, jossa myötävaikutusta ei ole huomioitu. Tämän jälkeen laskettua määrää alennetaan enintään sen verran, kuinka paljon vahingonkärsijän oma myötävaikutus on vaikuttanut vahingon syntymiseen. Myötävaikutuksen pitää vaikuttaa adekvaa-tilla tavalla vahingon syntyyn tai laajuuteen. Korvausvaatimus voidaan myös kokonaan hylätä vahingonkärsijän myötävaikutuksen nojalla.²⁹

²⁷ Eskuri ym. 2012, s. 131.

²⁸ Saarnilehto. 1996, s. 116.

²⁹ Routamo ym. 2006, s. 422.

Vakuutusoikeuden puolella vahingonkärsijän myötävaikutuksesta on oma säännöksensä vakuutussopimuksissa, jota voidaan pitää vakuutusalan yleislakina. Vakuutussopimuslain 30 §:n 1 momentin mukaan ”vakuutuksenantaja on vastuusta vapaa vakuutettua kohtaan, joka on tahallisesti aiheuttanut vakuutustapahtuman”. Saman pykälän 2 momentissa todetaan, että ”jos vakuutettu on aiheuttanut vakuutustapahtuman törkeästä huolimattomuudesta, voidaan hänelle tulevaa korvausta alentaa tai se evätä”. Vakuutussopimuslakia sovelletaan liikennevakuutukseen niiltä osin, kuin liikennevakuutuslaissa ei toisin säädetä.

Vakuutusoikeudessa on omaksuttu sama periaate myötävaikutuksen suhteen kuin vahingonkorvausoikeudessa. Tämä koskee myös liikennevakuutusta. Liikennevakuutuksesta maksettavaa korvausta voidaan rajoittaa vahingonkärsineen oman myötävaikutuksen perusteella.³⁰ Liikennevahinkojen osalta myötävaikutuksesta säädetään liikennevakuutuslain 7 §:ssä.

3.1 Liikennevakuutuslain 7 §:n rakenne

Vahingonkärsijän myötävaikutuksesta liikennevahingoissa säädetään liikennevakuutuslain 7 §:ssä. Liikenteen erityisluonne ja korvaustilanteiden monimuotoisuus vaikuttavat osaltaan lainkohdan laajuuteen³¹. LiikVL 7 §:n 1 ja 2 momenttien sääntelyä voidaan pitää yleisluonteisena, mutta toisaalta LiikVL 7 § sisältää myös yksityiskohtaisia käytäytymisohjeita, kuten 7 §:n 4 ja 5 momenteissa.³² Sääntely on rakenteeltaan pitkälti yhteneväinen muiden Pohjoismaiden kanssa. Maiden välillä esiintyy kuitenkin joitakin eroavaisuuksia. Esimerkiksi Ruotsin trafikskadelag ja Norjan bilansvarslova sisältävät paremman mahdollisuuden myötävaikutuksen kohtuullisuusarvosteluun alkoholiehtojen osalta. Suomen alkoholiehto ei ole yhtä joustava, mutta toisaalta promilleraajat ovat korkeammat. Alla on havainnollisuuden vuoksi LiikVL 7 § kokonaisuudessaan.

Jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan sillä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista.

³⁰ Antila. 2009, s. 5.

³¹ Ahteensivu. 2007, s. 395.

³² Ståhlberg & Karhu. 2013, s. 456.

Omaisuuksivahingosta suoritettavaa korvausta voidaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen perusteella kohtuuden mukaan alentaa tai se evätä ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet.

Jos henkilö- tai omaisuusvahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvottomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa ja hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää käyttöönoton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta sen ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä.

Jos joku on kärsinyt henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen virensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, suoritetaan korvausta sen ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä.

Jos joku on kärsinyt henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena muutoin kuin 4 momentissa mainituissa tapauksissa, voidaan henkilövahingosta hänelle suoritettava korvausta alentaa sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahinkoon.

Jos henkilövahinko on syntynyt ajoneuvon ollessa liikkumattomana eikä se ole tapahtunut ajoneuvon pysähtymisen tai liikkeelle lähtemisen yhteydessä, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin vahinkoa kärsineen osuus vahinkoon ja muut vahinkoon vaikuttaneet olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista.

Liikennevakuutuslain 7 §:n rakenne on tahallisuuden, törkeän tuottamuksen ja tuottamuksen osalta pitkälti vahingonkorvausoikeuden periaatteiden mukainen. Erityisessä osassa liikennevakuutuslain 7 §:ssä on alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena oleminen, luvottoman ajoneuvon käyttö sekä liikkumaton ajoneuvo. Alkoholiehdon promillerajoihin perustuva ”korvataan tai ei korvata” -malli ei ole optimaalinen suhteellisuusperiaatteen ja myötävaikutuksen joustavan arvioinnin kannalta. Pidän lisäksi suhtautumista päihteiden käyttöön ja törkeään huolimattomuuteen ongelmallisena. Edellä mainitun suhtautumisen perustelut herättävät myös kysymyksiä. Näihin epäkohtiin palaan tarkemmin muun muassa luvussa 8.

Vahingonkorvausoikeuden puolella vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ä voidaan kuvailla luonteeltaan joustavaksi säännökseksi. Säännös mahdollistaa myötävaikutuksen huomioon ottamisen siten, että myötävaikutusalennuksen määrää voidaan säädellä sen mukaan, kuinka paljon vahingonkärsijän menettelyn katsotaan vaikuttaneen vahingon syntymiseen. Vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n mukaista vastuunjakoja voidaan hahmottaa esimerkiksi asteikon avulla, jonka toisessa päässä on vahingonkärsijä ja toisessa vahingonaiheuttaja. Vastuunjako voidaan säätää tällä asteikolla vastaamaan molempien osapuolten syyllisyyden määrää. Asteikkomainen ajattelu näkyy esimerkiksi korkeimman oikeuden ratkaisussa 2003:70, jossa vahingonaiheuttajan vastuuksi arvioitiin 60 % ja vahingonkärsijän myötävaikutuksen osuudeksi 40 % aiheutuneesta vahingosta. Näin

ollen vahingonaiheuttaja velvoitettiin korvaamaan vahingonkärsijälle 60 % aiheutuneesta vahingosta.

KKO 2003:70

Kuntosalinpitäjä oli vastuussa henkilövahingosta, joka oli syntynyt, kun asiakas oli kaatunut käyttäessään kuntosalinpitäjän käytettäväksi asettamaa step-lautaa, jonka jaloissa ei ollut liukuesteitä ja joka sen vuoksi oli liukunut pois hänen altaan. Asiakkaan katsottiin korkeimman oikeuden ratkaisusta ilmenevillä perusteilla myötävaikuttaneen vahingon syntymiseen.

Vahingonkorvauslain myötävaikutussäännös sisältää lisäksi kohtuusperiaatetta ilmentävän ulottuvuuden. Tämä näkyy siten, että tätä asteikkomallin mukaista vastuunjakoa voidaan muuttaa kohtuusperusteella vahingonaiheuttajan vahingoksi.³³ Näin myötävaikutusalennus voidaan tehdä mahdollisimman oikeudenmukaisesti kaikki olosuhteet huomioon ottaen ja kohtuuden mukaan. Liikennevakuutuslain myötävaikutussäännökset eivät anna yhtäläistä joustavaa mahdollisuutta kohtuullisuusperusteiseen myötävaikutuksen arvosteluun. Esimerkiksi törkeän rattijuopumuksen kohdalla lähtökohtana on korvauksen epääminen.

Esimerkkiä joustavammasta suhtautumisesta myötävaikutukseen voidaan katsoa ruotsalaisesta vastaavasta sääntelystä. Ruotsin trafikskadelaag sisältää säännöksen, joka mahdollistaa kotimaista liikennevakuutuslakia laajemman kohtuusperusteisen harkinnan myötävaikutusalennusta tehtäessä. Säännöksen mukaan ”jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt”. Tämä kohtuusharkinta soveltuu kaikenlaatuisen myötävaikuttamiseen, perustui se sitten tahallisuuteen, törkeään huolimattomuuteen tai alkoholiehtoon.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 ja 2 momentit ovat pitkälti vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n osoittaman periaatteen mukaisia lukuun ottamatta liikennevakuutuslain korostettua erottelua tuottamuksen ja törkeän tuottamuksen välillä. Momenteissa säännellään tahallisuutta, tavallista huolimattomuutta ja törkeää huolimattomuutta. Momentit 1 ja 2 soveltuvat erityisesti tilanteisiin, joissa vahingonkärsijä myötävaikuttaa aktiivisesti vahingon syntyyn tai hänen menettelynsä on muutoin merkityksellistä vahingon syntyyn vaikuttavana tekijänä. Vahingonkärsijän aktiivinen menettely on pääosissa myös liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenttien mukaisissa tilanteissa, joissa säännellään alkoholi-

³³ Annola ym. 2012, s. 122.

lin ja huumausaineiden vaikutuksen alaisena olemista ja sen vaikutusta vakuutuskorvaukseen.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 3 ja 6 momenttien mukaisissa tilanteissa vahingonkärsijän menettely ei ole välttämättä itse vahinkoon myötävaikuttavaa toimintaa, vaan momentteissa on kyse enemmänkin liikennevakuutuslain soveltamisesta. Näitä säännöksiä voi kuvailla eräänlaisiksi korvausleikkureiksi, jotka on säädetty liikennevakuutusjärjestelmän tarkoituksenmukaisen toiminnan turvaamiseksi. Keskiössä näissä säädöksissä ei ole vahingonkärsijän aktiivinen vahinkoon myötävaikuttava toiminta. Ylipäänsä 3 ja 6 momenttien sisältämän sääntelyn sijoittaminen liikennevakuutuslain 7 §:än voi kyseenalaistaa. Yhtälailta paikka tällaiselle sääntelylle voisi olla esimerkiksi liikennevakuutuslain 1 luvun 2 pykälässä, jossa säädetään ajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen liikennevakuutuslain mukaisesti. Näin voidaan todeta ainakin liikennevakuutuslain 7 §:n 6 momentin mukaisen sääntelyn osalta, jossa ollaan lähellä kysymystä liikennevakuutuslain sovellettavuudesta.

3.2 Syy-yhteys liikennevakuutuslain 7 §:ä sovellettaessa

Vahingonkorvausvastuun syntymisen edellytyksenä on pääsääntöisesti syy-yhteyden olemassaolo menettelyn ja siitä aiheutuneen vahingon välillä.³⁴ Yhtälailta vahingonkärsijän myötävaikutuksen pitää olla syy-yhteydessä vahinkoon.³⁵ Myös liikennevakuutuslain myötävaikutussäännösten kohdalla voidaan katsoa saman syy-yhteyden vaatimuksen olevan voimassa. Myötävaikutuksen täytyy vaikuttaa adekvaatilla tavalla liikennevahingon syntyyn tai sen laajuuteen. Julkisen keskustelun ja oikeuskäytännön perusteella syy-yhteydskysymys nousee liikennevakuutuksen yhteydessä esiin tavanomaisesti vakuutustapahtuman ja siitä seuranneiden henkilövahinkojen arvioinnissa³⁶. Tämä problematiikka on mielenkiintoista ja tunteita herättävää, mutta ei kuulu tämän tutkielman aihepiiriin. Sen sijaan tutkielmassani huomio kiinnittyy myötävaikutuksen ja vahingon väliseen syy-yhteyteen.

Vahingonkärsijän myötävaikutusta koskevien säännösten soveltamisen edellytyksenä voidaan pitää sitä, että vahingon ensisijainen syy on jokin vahingonkärsijästä riippuma-

³⁴ ks. esimerkiksi Routamo ym. 2006, s. 361.

³⁵ Ståhlberg & Karhu. 2013, s. 455.

³⁶ ks. esimerkiksi KKO 2005:115, KKO 2005:103, 2005:99, KKO 1997:163.

ton seikka. Jo liikennevakuutuslain 7 §:n soveltaminen on osoituksena siitä, että vahinko on aiheutunut moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Vasta LiikVL 7 §:n soveltuvuuden tarkastamisen jälkeen on mielekästä arvioida sitä, onko vahingonkärsijä itse myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Myötävaikutussäännösten soveltaminen edellyttää siis vähintään kahden eri syyn toteamista, jotka ovat vaikuttaneet vahingon syntyyn.³⁷

Liikennevakuutuslain myötävaikutussäännösten osalta kysymys syy-yhteyden vaatimuksesta on erityisen mielenkiintoinen liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenttien sääntelyn kohdalla, joissa säädetään alkoholin ja huumausaineiden käytön vaikutuksesta liikennevakuutuskorvaukseen. Kyseisten momenttien sääntelyn kohdalla herää kysymys, riittääkö pelkästään alkoholin tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena oleminen myötävaikutusalennuksen tekemiseen vai vaaditaanko tämän lisäksi alkoholin tai huumausaineiden käytön ja vahingon välistä reaalista syy-yhteyttä? Vakuutuskäytännön valossa näyttäisi siltä, että syy-yhteyksykysymykseen ei kiinnitetä juurikaan huomiota, vaan korvauksen epääminen tai alentaminen tapahtuu päihtymystilanteissa automaattisesti. Vakuutuskäytännössä puhutaankin rutiininomaisesti ”alko-myötäreistä”³⁸.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenttien kirjoitusasuun sekä lainvalmisteluasiakirjojen perusteella vaikuttaa siltä, että lainsäätäjä on presumoinut syy-yhteyden olemassaolon siten, että törkeän rattijuopumuksen promillerajan ylitys katsotaan vahingon pääsyyksi ja tätä alempi rattijuopumus vahinkoon myötävaikuttavaksi tekijäksi. Tähän presumptioon perustuu myös liikennevakuutuskorvauksen lähtökohtainen epääminen törkeän rattijuopumuksen kohdalla, kun taas tavallisen rattijuopumuksen tilanteissa korvausta alennetaan.³⁹ Korkeimman oikeuden käytäntöä päihtymyksen ja vahingon välisestä syy-yhteydestä on vähän. Lähelle tätä kysymystä on tultu korkeimman oikeuden ratkaisussa 1989:84.

KKO 1989:84

A:n henkilöauto, jota hän oli kuljettanut syyllistyen törkeään rattijuopumukseen, oli polttoaineen loputtua pysähtynyt tielle. A oli laiminlyönyt ryhtyä toimenpiteisiin muun liikenteen varoittamiseksi pimeässä valoitta seisonesta autostaan, mistä oli ollut seurauksena kahta takaa tullutta autoa kohdannut liikennevahinko. Kun A ei ollut aiheuttanut vahinkoa ajoneuvoa kuljettaessaan vaan sanotulla laiminlyönnillään, jota ei ollut pidettävä törkeänä tuottamuksena, vahingon johdosta korvauksia suorittaneen liikennevakuutusyhdistyksen A:ta vastaan nostama takautumiskanne hylättiin.

³⁷ Routamo. 1967, s. 231.

³⁸ Saarikoski. 2007, s. 25.

³⁹ HE 294/1958, s. 7.

Syy-yhteyden presumointi liikennevakuutuslain 4 ja 5 momenttien mukaisissa tilanteissa voidaan mieltää adekvaattisuuden vaatimuksen mukaiseksi, sillä on yleisesti tiedossa, että alkoholin tai huumausaineiden käytön aiheuttama päihtymystila heikentää henkilön reaktiokykyä. Vaikka tämä heikentynyt reaktiokyky ei olisikaan liikennevahinkoon suoraan johtanut syy, voidaan ainakin kysyä, olisiko liikennevahinko ollut mahdollisesti vältettävissä ilman alkoholin tai huumausaineen vaikutusta. Ainakin voidaan sanoa, että keskimäärin mahdollisuudet liikennevahingon välttämiseen ovat sitä paremmat, mitä vähemmän päihtyneessä tilassa henkilö on. Päihtyneenä liikenteeseen lähtevä henkilö aiheuttaa keskimäärin suuremman vahinkoriskin kuin selvin päin liikenteeseen lähtenyt henkilö. Keskiverta ihminen myös todennäköisesti mieltää, tai ainakin hänen pitäisi mieltää, päihtyneenä liikenteeseen lähtemiseen liittyvän kohonneen vahinkoriskin ja vahingosta mahdollisesti aiheutuvat seuraukset.

Presumoitu syy-yhteys on myös linjassa ”vahinko vaaran suunnassa” mukaisen ajattelun kanssa. Tämä kriteeri voidaan muotoilla siten, että vaaraa aiheuttavan toiminnan on oltava ainakin jossain määrin omiaan aiheuttamaan juuri tietynlaisen vahingon⁴⁰. Päihtyneenä liikenteeseen lähtevä henkilö voi mieltää, tai ainakin hänen pitäisi mieltää, kohonnut vahinkoriski ja mahdollinen liikennevahinko ja siitä mahdollisesti aiheutuvat tavanomaiset seuraukset. Tavanomaisia seurauksia liikennevahingoissa ovat omaisuusvahingot sekä mahdolliset vakavat henkilövahingot.

Tavanomaisesti syy-yhteys teon ja siitä aiheutuneen seurauksen välillä arvioidaan käyttämällä apuna luonnontieteiden, lääketieteen, kemian, fysiikan tai muiden tieteiden sääntöjä.⁴¹ Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenteissa lainsäätäjä on mekaanisesti ja ennalta käsin ratkaissut kysymyksen siitä, missä vaiheessa päihtymys on vahinkoon johtanut pääsyy ja missä vaiheessa päihtymys on vahinkoon myötävaikuttava tekijä. Lainsäätäjän ratkaisusta huolimatta on kuitenkin mahdollista päätyä tulkintaan, jossa päihtymyksen ja liikennevahingon välisen reaalisen syy-yhteydet selvitäminen ei ole täysin tarpeeton. Jos hyväksytään ajatus, että päihtymystila ei ole aina jokaisessa liikennevahingossa vääjäämättömästi syy-yhteydessä vahinkoon tai edes myötävaikuttava tekijä, niin silloin pitäisi olla mahdollista vedota syy-yhteyden puuttumiseen, jos vakuutusenantaja vaatii liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momentteihin perustuvaa myötävaikutusalennusta tehtäväksi.

⁴⁰ Routamo ym. 2006, s. 335.

⁴¹ Routamo ym. 2006, s. 331.

Ruotsin lainsäädännön vastaavassa alkoholiehdossa (Trafikskadelaag 12 §) syy-yhteyden vaatimus on kirjoitettu lakiin. Säännöksen mukaan ”ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan”.

Eskuri ym. toteavat syy-yhteydestä takautumisoikeuden osalta seuraavaa: ”Takautumisoikeus edellyttää sitä, että vahingonaiheuttajan moitittavalla teolla on ollut syy-yhteys vahingon syntymiseen. Jos syy-yhteys moitittavan teon ja itse vahingon välillä puuttuu, takautumisoikeus ei toteudu, vaikka teon aikana tai sitä ennen on muutoin menetelty siten kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä on säädetty.”⁴² Takautumisoikeutta käsitellään tarkemmin luvussa 6, mutta kuten jo johdannosta on käynyt ilmi, takautumisoikeus aktualisoituu samoilla perusteilla kuin myötävaikutusalennus. Takautumisoikeutta koskeva säännös on sanamuodoltaan lähes identtinen vahingonkärsijän myötävaikutusta koskevan liikennevakuutuslain 7 §:n kanssa, ja säädösten kehittäminen kulkee käsi kädessä, eli liikennevakuutuslain 7 §:än tehtävät muutokset kirjataan samalla liikennevakuutuslain 20 §:än. On vaikea keksiä argumentteja, joiden perusteella myötävaikutusalennuksen kohdalla ei Eskurin ym. edellyttämä syy-yhteyden vaatimus olisi samalla tavoin voimassa.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 ja 2 momenteissa syy-yhteyden vaatimuksen voidaan katsoa olevan tuottamuksen ja törkeän tuottamuksen osalta jo sisäänrakennettuna. Muilta osin liikennevakuutuslain 3 ja 6 momenteissa kysymys syy-yhteydestä ei nouse esiin, sillä nämä säännökset eivät koske samalla tavoin vahingonkärsijän aktiivista vahinkoon myötävaikuttavaa menettelyä, vaan kyseiset säännökset ovat luonteeltaan enemmän liikennevakuutusjärjestelmän soveltamiskysymystä koskevia. Kyseisissä momenteissa säädetään luvattomasti käyttöönotetusta ajoneuvosta sekä liikkumattomasta ajoneuvosta. Liikennevakuutuslain 7 §:n 3 ja 6 momenteissa vahingonkärsijän vakuutuskorvaukseen kajotaan enemmänkin sillä perusteella, että molemmissa tapauksissa korvauksen maksaminen olisi ongelmallista liikennevakuutusjärjestelmän toiminnan kannalta.

Jos luvattomasti käyttöönotetun ajoneuvon tapauksessa ei syy-yhteyttä luvattoman käytön ja vahingon välillä ole esimerkiksi tilanteessa, jossa vahingon aiheuttaa toinen ajoneuvo, on korvaus mahdollisesti saatavissa liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentin mu-

⁴² Eskuri ym. 2012, s. 142.

kaisen ”erityisen syy” perusteella. Myös Eskurin ym. mukaan ”lainkohdan tarkoittamana erityisenä syynä voidaan käytännössä pitää sitä, että vahingon on aiheuttanut jokin toinen ajoneuvo, kuten pihalta tielle tullut ajoneuvo, johon luvattomasti käytöön otettu ajoneuvo törmää”.⁴³ Syy-yhteyden puuttuminen näissä tilanteissa voitaneen käsitellä siis 3 momentin erityisen syy käsitteen kautta, vaikka myötävaikutusalennusta voisi myös mahdollisesti vastustaa syy-yhteyden puuttumista koskevalla väitteellä. Tosin esimerkin mukaisessa tilanteessa vakuutuskorvaus pitäisi lähtökohtaisesti maksaa tielle tulleen ajoneuvon liikennevakuutuksesta, eikä myötävaikutussäännöksen soveltamiseen siten olisi tarvetta.

⁴³ Eskuri ym. 2012, s. 136.

4 Henkilövahingot

4.1 Tahallisesti aiheutetut vahingot

Vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n yleisluonteisen sääntelyn mukaisesti voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovittelua, jos vahingonkärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon. Vaikka asiaa ei ole tämän tarkemmin säädelty, on luonnollisena lähtökohtana vahingonkorvausoikeudessa se, että vahingonkorvausperustetta ei synny kenellekään, jos vahingonkärsijä on aiheuttanut itse tahallaan oman vahinkonsa. Tämä on yleisen oikeustajun mukaista.

Tahallisesti aiheutettujen vahinkojen korvaaminen olisi haluttaessa mahdollista hoitaa vakuutusjärjestelyjen kautta. Vakuutusten hinnoitteluun liittyvät tekniset ongelmat tuottaisivat todennäköisesti alussa ongelmia, mutta tahallisesti aiheutetut vakuutustapahtumat näkyisivät aikanaan tilastoissa, jolloin niitä vastaavat korotukset voitaisiin tehdä vakuutusmaksuihin. Tämä johtaisi kuitenkin vakuutusmaksujen kohoamiseen niin korkeiksi, että se johtaisi negatiiviseen valikoitumiseen, joka puolestaan aiheuttaisi vakuutusmaksujen korottamispainetta ja yhä lisää negatiivista valikoitumista. Tuloksena voisi olla vakuutusmaksujen kohoaminen niin korkeiksi, ettei edes tahallisesti vahinkoa aiheuttavienkaan kannattaisi ottaa vakuutusta. Tahallisesti aiheutettujen vahinkojen maksattaminen niiden kontolla, jotka pyrkivät välttämään vahinkoja, ei ole oikeudenmukaista. Tahallisesti aiheutettujen vahinkojen korvaaminen kannustaisi tahallista vahinkojen aiheuttamista, joka ei luonnollisesti olisi toivottavaa. Tästä syystä on vakuutuslainsäädännössä ja vakuutusehdoissa laajalti jätetty tahallisesti aiheutetut vahingot korvauspiirin ulkopuolelle.⁴⁴

Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentissa todetaan, että ”jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan siltä osin, kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen”. Tahallisuudella tarkoitetaan sitä, että joku on päättänyt vakain tuumin tehdä jotain ja on mieltänyt tekonsa seuraukset jo etukäteen. Tähän kategoriaan kuuluvat erityisesti itsemurhat ja niiden yritykset. Moottorijoneuvolla itsemurha liikenteessä voidaan tehdä esimerkiksi ajamalla päin vastaan-

⁴⁴ Norio-Timonen. 2003, s. 254.

levaa rekkaa.⁴⁵ Tyypillinen samaan kategoriaan kuuluva tilanne on myös jalankulkijan itse itsellensä aiheuttama vahinko, joka tapahtuu usein ryntäämällä äkkiarvaamattomasti raskaan ajoneuvon alle. Moottoriajoneuvolla tehtyjä itsemurhia tieliikenteessä tilastoidaan joka vuosi noin 20. Itsemurhatarkoituksessa rekan tai junan eteen hyppää vuosittain noin 50–60 ihmistä.⁴⁶ Junan alle hypänneiden osalta korvauksiin sovellettava laki on raideliikennevastolaki (113/1999).

Tahallisuuden käsitettä on tutkittu rikosoikeuden piirissä laajemmin kuin vahingonkorvausoikeudessa. Rikosoikeudessa toiminnan luonteen tahallisuudella on ymmärrettävästi suurempi merkitys, sillä tahallisuus on usein rikoksen tunnusmerkistön täyttymisen edellytys. Teko on tuottamuksellisena rangaistava vain silloin, kun näin on erikseen rikoksen tunnusmerkistössä säädetty. Vahingonkorvausoikeudessa ero tahallisuuden ja tuottamuksen välillä ei ole niin merkittävä, sillä usein törkeä tuottamus ja tahallisuus johtavat samaan lopputulokseen.⁴⁷ Tässä tutkielmassa en käsittele kovinkaan syvällisesti itse tahallisuuden käsitettä. Sen sijaan kiinnitän huomiota enemmän liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin sääntelyratkaisuun, jonka mukaan muut olosuhteet voivat poikkeuksellisesti johtaa korvauksen maksamiseen tahallisesti aiheutetun vahingon osalta. Lyhyt tahallisuuden käsitteen määrittely on kuitenkin paikallaan.

Virtanen määrittelee tahallisuuden siten, että ”vahingonaiheuttaja on tahtonut aiheuttaa vahingon, eli tämä on ollut hänen toimintansa tarkoitus”. Tahallisuudesta on kyse myös silloin, kun vahingonaiheuttaja on ryhtynyt vahingon aiheuttavaan toimintaan tietoisena vahingon sattumisen välttämättömyydestä, vaikka vahingon aiheuttaminen ei ole ollut toiminnan varsinainen tavoite. Tahallisuuden alarajana voidaan pitää niin sanottua todennäköisyystahallisuutta, jolloin vahingonaiheuttajan käyttäytymistä voidaan pitää tahallisena, jos vahingonaiheuttajan olisi pitänyt ymmärtää vahingon syntymisen todennäköisyydeksi yli 50 %.⁴⁸ Tahallisuus ei edellytä sitä, että tiettyyn seuraukseen tähtäävä tekijä mieltäisi täydellisesti sen, miten seuraus syntyy. Tahallisuutta ei poista myöskään se, että tapahtumien kulku poikkeaisikin jollain tavalla siitä, miten tekijä on kuvitellut tapahtumien etenevän. Teko voi olla tahallinen myös silloin, kun seuraus syntyy sattumanvaraisesti eri kohteessa, kuin missä tekijä oli olettanut sen syntyvän. Tahallisuudesta on kyse myös silloin, kun teko kohdistuu tekijän erehdyksestä johtuen vastaavaan

⁴⁵ Eskuri ym. 2012, s. 132.

⁴⁶ Rajalin. 2011, s. 1.

⁴⁷ Routamo ym. 2006, s. 91–92.

⁴⁸ Virtanen. 2011, s. 138.

samanarvoiseen, mutta eri kohteeseen kuin tekijä tarkoittaa. Teosta aiheutuvan tapahuman ennalta-arvattavuudella voi kuitenkin olla merkitystä tahallisuutta arvioitaessa.⁴⁹

Tahallisuuden käsitteeseen itsemurhatapauksissa liittyy eräänlainen ulottuvuuskysymys, jota on käsitelty muun muassa Norio-Timonen. Tahallisuuden ulottuvuudessa itsemurhan yhteydessä on kyse siitä, että itsemurhan tehneellä on voinut olla tarkoituksena tehdä vain niin sanottu itsemurhayritys, jonka tarkoituksena on ollut enemmänkin huomion herättäminen kuoleman tai vammautumisen sijaan. Tahallisuus ei siis tällaisessa tilanteessa ylittäisi mahdolliseen kuolemaan tai vammautumiseen. Tilanne voi olla myös sellainen, että vakaana tarkoituksena on varma kuolema, eikä tahallisuus näissä tilanteissa ylittäisi mahdollisen itsemurhan epäonnistumisen johdosta tapahtuvaan vammautumiseen.⁵⁰ Tätä problematiikkaa kuvaa hyvin korkeimman oikeuden ratkaisu 1985-II-30, jossa oli kyse henkivakuutuksesta.

KKO 1985-II-30

Henkivakuutettu oli itsemurhatarkoituksessa ampunut itseään päähän sillä seurauksella, että hän oli osittain halvaantunut. Kun vakuutettu ei ollut itsemurhayrityksen tekoväline ja -tapa huomioon ottaen voinut mieltää, että ampumisesta saattaisi seurata hänen halvaantumisen, vammautumista ja siitä johtunutta työkyvyttömyyttä ei katsottu aiheutetun tahallisesti.

Olennaista näissä tilanteissa on Routamon mukaan ”tekotapa ja väline, kun arvioidaan kuinka paljon syytä oli pelätä, että vamma syntyy, mutta henki ei lähde”. Samanlainen arviointi pitää tehdä myös tilanteissa, joissa tarkoituksena ei ole ollut kuoleminen, mutta seurauksena on kuolema. Näyttökysymyksillä voidaan olettaa olevan suurta painoarvoa tahallisuuden ulottuvuutta koskevassa arvioinnissa.⁵¹ Kun ajatellaan itsemurhan tekemistä liikenteessä ja liikennettä itsemurhan instrumenttina, on selvää, että tähän instrumenttiin liittyy suuri epävarmuus seurauksen suhteen. Seuraus on pitkälti sattumanvarainen.

4.1.1 Muut olosuhteet

Tahallisesti aiheutetuista liikennevahingoista ei siis lähtökohtaisesti suoriteta korvausta liikennevakuutuksesta. Nykyisen lain mukaan korvausta voidaan maksaa kuitenkin niiltä osin, kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Muina olosuh-

⁴⁹ Routamo ym. 2006, s. 92.

⁵⁰ Norio-Timonen. 2003, s. 258.

⁵¹ Routamo. 1986 s. 508.

teina voi tulla otetuksi huomioon vahinkoa kärsineen ikä, syyntakeettomuus tai pakkotilanteet⁵². Liikennevahinkolautakunta on omalta osaltaan soveltanut lakia kyseisellä tavalla esimerkiksi tapauksessa LV 1366:05. Aiemmassa lausuntokäytännössään se ei ole suositellut korvausta maksettavaksi tahallisesti aiheutettujen vahinkojen osalta.

Tahallisesti aiheutettujen vahinkojen kohdalla oikeustila muuttui 18.10.2002 voimaan tulleen liikennevakuutuslain muutoksen 1144/1993 myötä. Samalla muuttui myös liikennevahinkolautakunnan käytäntö. Oikeuskäytäntöä liikennevakuutuslain nykyisen 7 §:n 1 momentin mukaisten olosuhteiden käsillä olemisesta ei tietääkseni ole. Vailla ymmärrystä oleminen on kuitenkin sellainen muu olosuhde, joka voi poikkeuksellisesti johtaa ainakin osittaisten korvausten maksamiseen tahallisesti aiheutettujen vahinkojen johdosta. Tällaisesta tilanteesta oli kysymys esimerkiksi liikennevahinkolautakunnan käsittelemässä asiassa LV 1366:05.

LV 1366/05:

A:n kuljettama henkilöauto oli kulkeutunut vastaantulevan liikenteen kaistalle ja törmännyt siellä vastaantulevaan ajoneuvoyhdistelmään. A oli kuollut törmäyksen seurauksena. Vakuutusyhtiö katsoi A:n aiheuttaneen kuolemansa tahallaan, eikä suostunut suorittamaan kuolinpesälle korvausta liikennevakuutuslain 7 § :n 1 momentin nojalla. A:n puoliso vetosi lausuntopyynnössään A:n olleen vakuutustapahtuman aiheuttaessaan syyntakeettomassa tilassa, joten vakuutusyhtiöllä ei olisi ollut oikeutta evätä liikennevakuutuslain mukaista korvausta. Vastineessaan vakuutusyhtiö katsoi edelleen, ettei A:n henkilövahinko ole liikennevakuutuksen perusteella korvattava, ja viittasi perusteinaan liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momenttiin ja vakuutuslainsäädännön 36 §:n 1 momenttiin.

Lautakunta totesi riidattomaksi sen, että A oli aiheuttanut itselleen henkilövahingon. Vakiintuneen kannan mukaisesti lautakunta katsoi myös, että jos vahingonkärsinyt on ollut syyntakeeton aiheuttaessaan vakuutustapahtuman, ei vakuutuslaitos voi vedota tahallisuuteen perusteenaan korvauksen epäämiseksi. Tämä periaate on vakuutuslainsäädännön 36 §:ssä. Lautakunta arvioi A:n syyntakeisuutta vahinkoa välittömästi edeltäneiden psykiatristen tietojen pohjalta. Tämän selvityksen mukaan A:lla oli ollut eriasteisia psyykkisiä oireita jo 13-vuotiaasta alkaen. A oli kärsinyt myös masennuksesta ja A:lla oli ollut myös muutama lyhytkestoinen psykoottinen häiriöjakso. A oli ollut hoidettavana mielenterveystoimistossa vuosina 1998-2001 ja 2004-2005 diagnoosilla äkillinen, pääasiassa harhaluulo-oireinen psykoottinen häiriö. A:n puolison mukaan A oli kertonut liikennevahinkoa edeltäneenä päivänä nukkuneensa ainoastaan tunnin. A oli kertonut myös menettäneensä ruokahalunsa kokonaan viimeisen kolmen päivän aikana. Lautakunnan pyytämässä asiantuntijalausunnossa todettiin A:lla olleen liikennevahingon aikoihin psykoottisia oireita ja masennusoireita. Lausunnossa todettiin, että psykiatrinen oireisto ei todennäköisesti ole aiheuttanut sitä, että A: olisi ollut ymmärrystä vailla, aiheuttaessaan liikennevahingon. Psykkiset oireet olivat kuitenkin saattaneet alentaa A:n syyntakeisuutta.

Asiassa saadun selvityksen perusteella lautakunta katsoi olevan ilmeistä, että A oli kärsinyt psykoottisista oireista ja masentuneisuudesta aiheuttaessaan liikennevahingon. Lautakunnan mukaan näyttämättä oli jäänyt se, että A:n psyykkinen tila olisi ollut niin paljon heikentynyt, että voitaisiin puhua syyntakeettomasta tilasta. Lautakunta arvioi A:n kuitenkin olleen alentuneesti syyntakeinen. Lautakunta arvioi A:n psykiatristen oireiden vaikutuksen osuuden vahingon syntymiseen olleen yhden neljäsosan (1/4), joten vastaava osa vahingosta tulisi korvata liikennevakuutuksesta. Lautakunta oli yksimielinen.

⁵² HE 223/2002, s. 4.

Yllä olevassa tapauksessa lautakunta muutti lausuntokäytäntöään, sillä aiemmissa tapauksissa lautakunta oli katsonut, että vahinkoa kärsineen alentunut syyntakeisuus ei ollut peruste korvauksen maksamiselle, vaan korvaus olisi pitänyt evätä kokonaan.

4.1.2 Muut olosuhteet ja soveltaminen

Nykyisen tulkintakäytännön mukaan syyntakeettomuus tai alentunut syyntakeisuus, eli ymmärrystä vailla oleminen voidaan ottaa huomioon liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin mukaisena muuna olosuhteena tahallisesti aiheutettujen vahinkojen kohdalla. Eli vahingonkärsineen ollessa täysin tai osittain ymmärrystä vailla aiheuttaessaan tahallisesti oman vahinkonsa, voidaan liikennevakuutuskorvaus maksaa niiltä osin kuin syyntakeettomuus on vaikuttanut vahingon syntymiseen. Periaatteessa on mahdollista, että tahallisesti aiheutetusta liikennevahingosta saa jopa täyden korvauksen, jos vahingonkärsineen katsotaan olleen syyntakeeton. Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momenttiin 18.10.2002 tehty muutos voi tuoda mukanaan hankalia soveltamiskysymyksiä.

Lainmuutoksen tarkoituksena oli eräänlaisen varaventiilin luominen tahallisesti aiheutettujen vahinkojen varalle. Kohtuullisuusarvioinnissa ei ole kuitenkaan tarkoituksena ottaa huomioon vahingon vaikutusta vahingonkärsijän varallisuustilanteeseen tai vahingonkärsijälle aiheutuneen henkilövahingon vakavuutta.⁵³ Taustalla on nyky-yhteiskunnalle luonteenomainen kohtuullisuus ajattelu. Tämän varaventiilin seurauksena tahallisesti aiheutettujen vahinkojen osalta oikeustila selventyi, mutta samalla avattiin myös portti myös sellaisten vahinkojen siirtymiseen liikennevakuutuksen korvauspiiriin, jotka ovat ongelmallisia liikennevakuutusjärjestelmän oikeudenmukaisen toiminnan kannalta.

Oikeustilan selventyminen on lainmuutoksen positiivinen vaikutus. Säännöksen aikaisemman muodon perusteella jäi epäselväksi, sovellettiinko korvaukseen mahdollisesti oikeuttavia muita olosuhteita myös tahallisesti aiheutettuihin vahinkoihin. Korvauksia tahallisesti aiheutetuista vahingoista ei kuitenkaan vanhan lain aikana maksettu. Epäselvyys johtui siitä, että käsitteitä tahallisuus ja törkeä huolimattomuus käsiteltiin yhdessä vanhassa laissa sekä sen valmisteluasiakirjoissa. Tahallisesti aiheutettuja vahinkoja ei käsitelty miltään osin erikseen omana asiakokonaisuutenaan. Tämä epäselvyys on to-

⁵³ HE 223/2002, s. 4.

dennäköisesti vaikuttanut uuden lain jäsentelyyn, jossa tahallisuus ja törkeä huolimattomuus on erotettu toisistaan. Alkuperäinen tahallisesti aiheutettuja vahinkoja koskeva sääntely kuului seuraavasti: ”Jos joku on aiheuttanut itselleen henkilöön kohdistuneen vahingon tahallaan tai törkeällä tuottamuksella, suoritetaan siitä korvausta ainoastaan siltä osin, kun muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.”

Samanlainen kohtuullisuustyyppinen sääntelyratkaisu on omaksuttu myös vakuutusso-
pimuslaissa. Esimerkiksi vakuutuslainsäädännön 29 §:n toisessa momentissa säädetään
vakuutuskorvaukseen oikeutetun aiheuttamasta vakuutustapahtumasta henkilövakuutuk-
sessa. Kyseisessä pykälässä syyntakeettomuus voi johtaa vakuutuskorvauksen maksa-
miseen sellaiselle vakuutetulle, joka on aiheuttanut vakuutustapahtuman tahallisesti.
Pykälän sanamuodosta johtuen jää hieman epäselväksi, onko syyntakeettomuuden tar-
koitettu mahdollistavan korvausten maksamisen myös tahallisesti aiheutettujen vahinko-
jen kohdalla, mutta vakuutuslainsäädännön 29 §:ä koskevan hallituksen esityksen
(114/1993) yksityiskohtaisten perustelujen mukaan korvausten maksaminen on mahdol-
lista juurikin syyntakeettomuuden perusteella myös tahallisesti aiheutettujen vahinkojen
kohdalla. Kun puhutaan syyntakeettomuudesta, kyse on rikosoikeudellisesta syyntakeet-
tomuudesta. Eli syyntakeettomuuden sisältö selviää rikoslain 3 luvun 4 §:n perusteiden
mukaan. Vakuutuslainsäädännön 29 § koskee siis tilanteita, joissa vakuutuskorvaukseen
oikeutettu aiheuttaa vakuutustapahtuman.

Vakuutuslainsäädännön tarkastelu tässä yhteydessä on perusteltua, sillä vakuutuslainsä-
däntä sovelletaan myös liikennevakuutukseen niiltä osin, kuin liikennevakuutuslainsäädän-
nön toisissa momentteissa säädetään. Vakuutuslainsäädäntä voidaan pitää myös eräänlaisena vakuutuslainsä-
dännön yleislakina Vakuutuslainsäädännön 29 §:ä sovelletaan sellaisiin tilanteisiin, joissa
joku muu kuin vakuutettu on aiheuttanut vakuutustapahtuman, eli esimerkiksi vakuu-
tuskorvaukseen oikeutettu läheinen on aiheuttanut vakuutetun vahingoittumisen. Kysei-
sen pykälän ensimmäisessä ja toisessa momentissa säädetään seuraavasti:

” Jos muu henkilövakuutuksessa vakuutuskorvaukseen oikeutettu henkilö kuin vakuutettu on ta-
hallisesti aiheuttanut vakuutustapahtuman, vakuutuksenantaja on häneen nähden vastuusta vapaa.
Jos henkilö on aiheuttanut vakuutustapahtuman törkeästä huolimattomuudesta tai jos hän on ollut
sellaisessa iässä tai mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta, hän voi
saada vakuutuskorvauksen tai osan siitä ainoastaan, jos se katsotaan kohtuulliseksi ottaen huomi-
oon ne olosuhteet, joissa vakuutustapahtuma on aiheutettu.”

On hyvä vielä korostaa, ettei vakuutuslainsäädännön 29 §:ssä säädetä vakuutetun itse itsellensä aiheuttamasta vakuutustapahtumasta, vaan muun vakuutuskorvaukseen oikeutetun vakuutetulle aiheuttamasta vakuutustapahtumasta.

Tahallisesti aiheutettuja vahinkoja sääntelee myös vakuutuslainsäädännön 36 §. VakSL 36 §:n sääntelyn mukaan ”vakuutuksenantaja ei saa vastuusta vapautuakseen tai sen rajoittamiseksi vedota tämän luvun säännöksiin, jos vakuutettu aiheuttaessaan vakuutustapahtuman taikka laiminlyödessään suojeleohjeen noudattamisen tai pelastamisvelvollisuuden oli kahtatoista vuotta nuorempi tai sellaisessa mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta. Mitä tässä säädetään, ei sovelleta 28 §:n 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa.”

Vakuutuslainsäädännön 28 §:ssä säädetään vakuutetun itse itsellensä aiheuttamasta vakuutustapahtumasta henkilövakuutuksessa. Tämän pykälän soveltamistilanteissa tekijän syyntakeettomuus tulee arvioiduksi VakSL 36 §:n kautta. Vakuutuslainsäädännön 28 §:n 2 momentissa on niin sanottu *itsemurhaehto*, jonka tarkoituksena on estää taloudellisen hyödyn syntyminen itsemurhaa suunnittelevien henkilöiden läheisille. Itsemurhaehdon tarkoituksena on toki myös itsemurhien ehkäiseminen.⁵⁴ Kyseisen momentin mukaan itsemurhan johdosta vakuutuksenantaja vastaa henkivakuutuksessa. Alla vakuutuslainsäädännön 28 § kokonaisuudessaan:

Vakuutuksenantaja on vastuusta vapaa, jos vakuutettu on tahallisesti aiheuttanut vakuutustapahtuman. Jos vakuutettu tekee itsemurhan, vakuutuksenantaja vastaa kuitenkin henkivakuutuksessa, jos vakuutuksenantajan vastuun alkamisesta on ennen itsemurhan tekemistä kulunut yli vuosi. Jos vakuutettu tapaturmavakuutuksessa tai sairausvakuutuksessa on aiheuttanut vakuutustapahtuman törkeästä huolimattomuudesta, vakuutuksenantajan vastuuta voidaan alentaa sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista.

Nykyisen oikeustilan vallitessa tahallisesti aiheutetuista liikennevahingoista voi saada korvausta muiden vahinkoon vaikuttaneiden olosuhteiden perusteella, ja korvauksia vakuutusyhtiöt ovat myös maksaneet. Korvauksia on maksettu tapauksissa, joissa vahingon tahallisesti aiheuttaneen henkilön on katsottu olleen vailla ymmärrystä. En ole löytänyt oikeuskäytäntöä tai liikennevahinkolautakunnan käytäntöä liittyen tahallisesti aiheutettuun vahinkoon, jossa olisi esiintynyt muunlaisia olosuhteita, kuin nyt käsitellyn aiheena oleva syyntakeettomuus.

⁵⁴ Kanninen & Määttä. 1999, s. 147.

Lainsäätäjän tarkoituksena ei kuitenkaan ole ollut tahallisesti aiheutettujen vahinkojen tuleminen liikennevakuutuslain korvauspiiriin, sillä lainmuutoksella 1144/2002 ei haluttu muuttaa tahallisesti aiheutettujen vahinkojen korvauskäytäntöä⁵⁵. Korvauskäytäntö on kuitenkin muuttunut, ja korvauksia on maksettu tilanteissa, joissa niitä ei ennen muutosta maksettu⁵⁶. Korvausten maksaminen tahallisesti aiheutettujen vahinkojen johdosta ei luonnollisesti ole optimaalista yleisen oikeustajun ja liikennevakuutusjärjestelmän toiminnan kannalta. Liikennevakuutuskorvausten maksaminen syyntakeettomuuden nojalla tuo mukanaan arviointi ja näyttöongelmia. Syyntakeettomuuden arvioimisessa lääketieteellinen selvitys vahingon aiheuttaneen vahingonkäräjän mielentilasta nousee tärkeään asemaan. Näiden tilanteiden arvioinnissa on mahdollista, että yhä useamman liikenteessä tahallisesti itsensä vahingoittaneen kohdalla on löydettävissä alentuneeseen syyntakeisuuteen viittaavia merkkejä.

Lainsäädäntöteknisestä näkökulmasta voidaan kysyä, että tarvitaanko erikseen säännöstyä, jossa määritellään korvaus mahdolliseksi vahingonkäräjän iän, syyntakeisuuden tai pakkotilan perusteella. Eikö sellaisten olosuhteiden, kuten syyntakeettomuuden tai pakkotilan, vaikutus olisi mahdollista tulkita suoraan teon tahallisuuden poistavaksi seikkaksi? Tällaisella tulkinnalla välttyttäisiin kokonaan maksamasta korvauksia tahallisesti oman vahinkonsa aiheuttaneille, ainakin teknisesti.

Henkilökohtaisesti suosisin sääntelyratkaisua, jossa tahallisesti aiheutetuista vahingoista ei yksiselitteisesti suoritettaisi korvauksia. Nykyisen sääntelyratkaisun mukaiset muut olosuhteet otettaisiin soveltamisessa huomioon tahallisuuden poistavana seikkana. Liikennevakuutuslain 7 § 1 momentti ja tahallisesti oman vahinkonsa aiheuttaneille maksetut liikennevakuutuskorvaukset eivät ole herättäneet huomiota. Tämä on ymmärrettävää ottaen huomioon asian pienen käytännön merkityksen sekä itsemurhatapauksien arkaluonteisuuden. Kyse on marginaali-ilmiöstä.

4.2 Törkeä huolimattomuus

Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin toisessa virkkeessä lausutaan, että ”jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan, kuin olosuhteet huomioon ot-

⁵⁵ HE 223/2002, s. 4.

⁵⁶ ks. esim LV 1366/05.

taen on kohtuullista”. Tätä perustetta voidaan soveltaa ajoneuvosta nähden ulkopuoliseen tahoon kuten polkupyöräilijään tai jalankulkijaan, joiden käyttäytyminen voi olla törkeän huolimaton. Ajoneuvon matkustaja tai kuljettaja voi myös syyllistyä oman henkilövahinkonsa osalta törkeään huolimattomuuteen.⁵⁷ Oikeuskäytännön ja liikennevahinkolautakunnan lausuntojen perusteella näyttää siltä, että voimassa olevan oikeuden mukaan huolimattomuutta ei kevein perustein katsota törkeäksi. Törkeän huolimattomuuden sisällöstä saa parhaan kuvan tarkastelemalla oikeuskäytäntöä ja liikennevahinkolautakunnan lausuntokäytäntöä.

KKO 1999:93

ML oli alkoholin vaikutuksen alaisena luovuttanut ajoneuvonsa O:n kuljettavaksi. Eräälle valtielle käännyttäessä oli ML kehottanut O:ta kokeilemaan, että ehdittäisiinkö viidessä minuutissa eräälle paikkakunnalle. Ajatus syntyi siitä, kun ennen ajoa oli ollut puhetta, että joku oli joskus ajanut tuon matkan 5-6 minuutissa. ML oli kehottanut O:ta painamaan kaasun pohjaan. Matkan aikana ML oli yllyttänyt O:ta säilyttämään suuren ylinopeuden ilmoittamalla väliaikoja kellosta. Yli 200 kilometrin jatkuva tuntinopeus, joka oli ajoittain noussut yli 250kilometriin tunnissa, on aiheuttanut kyseisellä tieosuudella vakavan onnettomuusriskin. Tämän myös ML on varmuudella ymmärtänyt lievästä alkoholin vaikutuksen alaisuudesta huolimatta. Osallistumalla yllyttäjänä kyseiseen ennätyskokeeseen ja kannustamalla kuljettajaa vielä ajon aikana ML on aiheuttanut itselleen törkeällä tuottamuksella henkilön kohdistuneen vahingon. Muiden olosuhteiden ei katsottu vaikuttaneen vahingon syntymiseen. Liikennevakuutuksesta ei suoritettu korvauksia ML:n osalta.

Yllä olevan tapauksen voi luontevasti mieltää esimerkiksi sellaisesta tilanteesta, jossa törkeän huolimaton menettely on siinä määrin paheksuttavaa, että korvauksen epäämminen kokonaisuudessaan on perusteltua. Alla olevassa liikennevahinkolautakunnan lausunnossa 1117/04 voidaan suositeltua 1/3 osan alennusta pitää maltillisena.

LV 1117/04

Henkilöauton perässä oli vedetty jäätiellä kahta rattikelkkaa, joista toista ohjasi A. Henkilöautolla oli ollut nopeutta noin 60 kilometriä tunnissa. A oli pudonnut kelkasta ja perässä tuleva kelkka oli tarttunut kiinni hänen oikeaan pohkeeseensa. A:n pohje oli tämän seurauksena kipeytynyt ja siihen oli tullut ihorikkoa. Vakuutusyhtiö pyysi liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa ja esitti, että vahinkoa kärsineen oman myötävaikutuksen perusteella korvausta alennettaisiin 1/3 osalla. Lautakunta katsoi sille annetun selvityksen perusteella, että lähtiessään ohjaamaan kelkkaa kuvatuissa olosuhteissa A:n on täytynyt mieltää, että menettely todennäköisesti johtaisi hänen loukkaantumisensa. Lautakunta katsoi A:n myötävaikuttaneen törkeällä huolimattomuudella oman henkilövahinkonsa syntymiseen ja suositteli korvauksia alennettavan 1/3 osalla.

LV 95/90

Humalatilassa ollut polkupyöräilijä ajoi epäkuntoisella pyörällä kevyen liikenteen väylää etuajooikeutettuun risteykseen hiljentämättä ajonopeuttaan. Hän törmäsi risteysalueella linja-autoon ja kuoli. Pyöräilijän katsottiin aiheuttaneen vahinkotapahtuman törkeällä tuottamuksellaan. Myötävaikutusalennus henkilövahinkojen osalta oli 1/5.

LV 19/89

Henkilö oli hangoitellut tahallisesti vastaan, kun häntä oli laitettu juopumuksen takia poliisiautoon. Henkilö oli yllättäen yrittänyt lähteä pois poliisiauton takapenkiltä, jolloin hänen sormi oli jäänyt

⁵⁷ Eskuri ym. 2012, s. 132.

sulkeutuvan oven väliin. Vammautumisen katsottiin syntyneen käytettäessä moottoriajoneuvoa liikenteeseen liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla. Vahinko oli johtunut vahingoittuneen omasta menettelystä ilman, että sitä olisi kukaan muu tuottamuksellisesti aiheuttanut. Vahingoittuneen menettelyä oli arvosteltava törkeänä tuottamuksena. Korvauksia oli lautakunnan näkemyksen mukaan alennettava 1/3:lla.

Yllä olevassa tapauksessa LV 19/89 kyseessä katsottiin olevan törkeä tuottamus, sillä vahingonkärsijä oli työntänyt sormensa poliisiauton oven väliin, vaikka hänen on täytynyt olla tietoinen siitä, että ovea oltiin samaan aikaan sulkemassa. Vahingonkärsijä oli suhtautunut välinpitämättömästi oven sulkemiseen ja näin ollen aiheuttanut oman vahingoittumisensa törkeällä huolimattomuudella.⁵⁸

Liikennevakuutuslautakunnan käytännöstä on tehtävissä sellainen havainto, että korvauksia on suositettu alennettavan erittäin maltillisesti, vaikka vahingonkärsijä on suhtautunut välinpitämättömästi vahinkoriskiin. Yhden kolmasosan (1/3) tai yhden neljäsosan (1/4) alennus vakuutuskorvaukseen näyttää olevan yleisen linjan mukaista. Tämä siis tapauksissa, joissa vahingonkärsijä on suhtautunut piittaamattomasti vahingon vaaraan nähden, kuten esimerkiksi liikennevahinkolautakunnan käsittelemässä tapauksessa 1117/04.

Liikennevahinkolautakunnan lausuntojen valossa näyttäisi siltä, että törkeän ja tavallisen huolimattomuuden suuri merkitys liikennevakuutuskorvaukseen on osittain näennäistä, kun arvioidaan vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen astetta. Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin mukaan voidaan liikennevakuutuskorvausta henkilövahinkojen osalta alentaa tai jopa evätä kokonaan vakuutuskorvaus, jos vahingonkärsijä on myötävaikuttanut oman vahinkonsa syntymiseen törkeällä huolimattomuudella. Jos liikennevahinkolautakunnan suosituksia pidetään osoituksena nykyisestä korvauskäytännöstä, niin voidaan todeta, että suhtautuminen törkeään huolimattomuuteen on erittäin maltillista. Vakuutuskorvauksia ei juurikaan evätä törkeän huolimattomuuden tapauksissa. Korvauksista tehtävät alennukset ovat myös erittäin maltillisia.

4.2.1 Törkeän tuottamuksen arviointia

Törkeä tuottamus on luonteeltaan lähellä tahallisuutta. Törkeä tuottamus osoittaa piittaamattomuutta vahingon synnystä. Törkeän tuottamuksen ja tahallisuuden läheisyysdetä johtuen törkeän tuottamuksen soveltamisala jää kapeaksi. Tällä tuottamusasteella on

⁵⁸ Eskuri ym. 2012, s. 135.

kuitenkin lähtökohtaisesti suuri merkitys vakuutusosoikeudessa. Törkeässä tuottamukse-
sa vahingonaiheuttajan on täytynyt ymmärtää oman toimintansa aiheuttavan vahingon
syntymisen mahdollisuuden, mutta tästä huolimatta hän on ryhtynyt siihen. Itse vahin-
gon ei tarvitse olla näissä tilanteissa toiminnan tavoite. Riittävää on se, että vahinko on
selkeästi toiminnan seuraus. Vahingon syntyminen ei ole kuitenkaan täysin varmaa,
sillä tuolloin puhuttaisiin törkeän tuottamuksen sijaan tahallisuudesta.⁵⁹

Törkeää tuottamusta arvioidaan periaatteessa objektiivisesti, eli miten jokaisen ihmisen
tulisi tilanne ymmärtää. Arviointi ei ole kuitenkaan täysin objektiivista, vaan mukana on
myös subjektiivisia piirteitä, sillä arvioinnin kohteena on aina tietynasteinen piittaamat-
tomuus. Kyse on kokonaisarviointista, kuten tuottamusarvioinnissa aina. Kokonaisarvi-
oinnissa tarkastellaan riskinottoa, vahingon syntymisen todennäköisyyttä, vahingon
laatua ja sitä, miten vahingon syntyminen olisi ollut estettävissä. Törkeässä huolimatt-
tomuudessa on kyse osittain ymmärryksestä ja osittain asennoitumisesta. Kyse ei ehkä
ole törkeästä huolimattomuudesta, jos henkilö ei miellä tilanteen vaarallisuutta.⁶⁰

Virtanen on käsitellyt ymmärryksen merkitystä törkeän tuottamuksen arvioinnissa teok-
nessaan Vahingonkorvaus – laki ja käytännöt, jossa hän kommentoi jo aikaisemmin si-
vulla 14 mainitsemaani tapausta KKO 1999:93. Korkeimman oikeuden mukaan kysei-
sessä tapauksessa auton omistajan on täytynyt ymmärtää, että yli 200km/h nopeus aihe-
uttaa vakavan onnettomuusvaaran kyseisellä tiellä ajettaessa. Subjektiivisena tekijänä
KKO otti huomioon omistajan lievän humalatilän, mutta siitä huolimatta omistajan olisi
pitänyt ymmärtää toiminnan riskit.⁶¹

Myös tietämyksen kautta voidaan arvioida huolimattomuusastetta. Jos henkilö on aihe-
uttanut vahinkoa tilanteessa, jossa hänen olisi pitänyt tietää häneen kohdistuvasta huo-
lellisuusvaatimuksesta, on kyseessä tavallinen tuottamus. Törkeästä tuottamuksesta on
kyse silloin, kun henkilö on ollut tietoinen huolellisuus vaatimuksesta, mutta siitä huo-
limatta on aiheuttanut vahingon. Vahingonaiheuttaja on tehnyt tietoisien päätöksen ris-
kinotosta välittämättä vahingon syntymisen mahdollisuudesta. Törkeästä tuottamuksesta
on kyse silloin, kun huolellisuusvelvoitteen sisältö on yleisesti kaikkien tiedossa ja huo-
lellisuusvelvoitteen sisältö on helposti selvitettävissä. Tuottamus voi olla törkeää myös

⁵⁹ Virtanen. 2011, s. 139.

⁶⁰ Virtanen. 2011, s. 140.

⁶¹ Virtanen. 2011, s. 140.

siinä tilanteessa, jossa olisi pitänyt ymmärtää omien tietojen vajavaisuus, eli kykenemättömyys ymmärtää huolellisuusvelvoitteen sisältöä.⁶²

Törkeään huolimattomuuteen liittyy moraalisen uhkapelin käsite. Moraalisessa uhkapeleissä on kyse siitä, että vakuutus voi aiheuttaa huolimattomampaa käyttäytymistä kuin oleminen ilman vakuutusta. Vakuutustapahtuman riski nousee vakuutuksen myötä. Riskin siirrettyä vakuutuksenantajan kannettavaksi pienenee vakuutetun intressi torjua vahinkoja. Moraalista uhkapelejä torjutaan muun muassa vakuutuksissa olevilla kannustimilla, jotka tekevät huolellisesta käyttäytymisestä vakuutuksenottajan kannalta rationaalisemman vaihtoehdon.⁶³ Liikennevakuutusjärjestelmän nykyinen suhtautuminen törkeään huolimattomuuteen on käsitykseni mukaan lievästi moraalista uhkapelejä ruokkiva.

Liikennevahinkolautakunnan lausuntoja tarkastellessa voi saada sellaisen kuvan, että liikennevakuutusjärjestelmässä ihmiset nähdään toimijoina, jotka ovat järkiperusteiseen varovaisuuteen kykenemättömiä. Jos liikennevahinkolautakunnan lausuntokäytäntöä pidetään osoituksena suhtautumisesta törkeään huolimattomuuteen, antaa se negatiivisen moraalisen signaalin yleiselle liikennekäyttäytymiselle ja liikenneturvallisudelle.

Negatiiviseen moraaliseen signaaliin liittyen Norio-Timonen kirjoittaa niin sanotuista puhtaista riskeistä. Tämän ajattelutavan mukaan vakuutusten pitäisi kattaa vain sellaiset vahingot, joihin vakuutuksenottajapuoli ei voi vaikuttaa. Toisaalta vakuutuskorvauksen epääminen tai alentaminen lievän huolimattomuuden perusteella voi olla kohtuutonta, sillä vakuutuksella usein pyritään varautumaan juuri tällaisen huolimattomuuden aiheuttamien vahinkojen varalle. Kuitenkin voidaan vakuutuksenottajakollektiivin näkökulmasta katsoa, että oikeudenmukaisuuden vaatimus edellyttää jonkin rajan vetämistä huolimattomasta menettelystä aiheutuneiden vahinkojen korvaamisessa. Ei ole oikein, että huolellisesti toimivat kollektiivin jäsenet joutuvat kustantamaan huolimattomien aiheuttamia vahinkoja. Moraalisen uhkapelin torjunnan kannalta raja vakuutuskorvauksen epäämiseen tai alentamiseen vakuutetun oman huolimattomuuden perusteella on syytä asettaa matalalle. Toisaalta huomattavien vahinkojen korvattavuutta puoltaa niiden aiheuttamistavasta riippumatta se, että tällaiset vahingot on helpointa saada korvatuksi vakuutusjärjestelmän kautta. Voidaankin perustellusti esittää erilaisia näkemyksiä siitä, millainen vaikutus huolimattomuudella ja sen asteella pitäisi olla vakuutuskorva-

⁶² Virtanen. 2012, s. 141.

⁶³ Kanniainen & Määttä. 1999, s. 144.

ukseen.⁶⁴ Liikennevakuutusjärjestelmässä on painotettu enemmän korvauksen saamisen varmistamista kuin moraalisen uhkapelin vaaraa. Tämä on ymmärrettävää, sillä liikennevahinkojen seuraukset voivat lievänkin huolimattomuuden tilanteissa muodostua mittaviksi. Toisaalta juuri tästä syystä voidaan ajatella liikennettä sellaisena ympäristönä, jossa olisi syytä asettaa korostettu huolellisuusvelvollisuus siihen osallistuville.

Henkilövahinkojen laaja korvattavuus liikennevakuutusjärjestelmässä on ollut tietoinen valinta. Liikennevakuutuslakiin vuonna 1980 säädettyjen myötävaikutussäännösten tavoitteena oli juuri taata liikennevahingon kärsineelle oikeus alentamattomaan korvaukseen, vaikka vahingonkärsijä olisikin myötävaikuttanut omalla varomattomuudellaan vahingon syntymiseen. Täysi korvaus evätään vain sellaisessa tilanteessa, jossa vahingonkärsijä on osoittanut erittäin paheksuttavaa käyttäytymistä. Tähän kehitykseen johtavia syitä olivat tuolloin eri korvausjärjestelmissä omaksutut lievemmat suhtautumistavat vahingonkärsijän omaan myötävaikutukseen. Painetta muutokseen aiheutti myös muualla Pohjoismaissa omaksuttu linja, jossa vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen merkitys korvausta alentavana tekijänä väheni. Kehitys oli samanlaista myös Yhdysvalloissa. Myötävaikutussäännösten ei toisaalta oltu todettu vaikuttaneen alentavasti liikennevahinkojen määrään.⁶⁵

Aikaisemmin pidettiin vahinkoa koskevan vastuun jakautumista syyllisyyden suhteessa yleisen oikeustajun mukaisena. Henkilövahinkojen osalta yleinen asennoituminen muuttui kuitenkin siihen suuntaan, ettei korvausta alenneta, vaikka vahingonkärsinyt olisikin aiheuttanut itse oman vahinkonsa. Asenteiden muuttumiseen vaikutti muun muassa sosiaalivakuutuksessa tapahtunut samansuuntainen kehitys.⁶⁶

Myös tieliikenteen katsottiin muuttuneen tiheydeltään ja nopeudeltaan vaativammaksi. Liikenteessä voi usean eri osatekijän johdosta syntyä tilanteita, joissa inhimillisen suorituskyvyn rajat tulevat vastaan. Tällöin voi tietyn osatekijän väärinarvioimisesta syntyä vahinko, jonka seurausten vakavuus on usein sattumanvaraista. Näissä tilanteissa painottuvat inhimilliset ja sosiaaliset seikat tavalla, joka puoltaa henkilövahinkojen laajaa korvattavuutta. Nämä seikat eivät koske samalla tavalla omaisuusvahingoista tehtäviä

⁶⁴ Norio-Timonen. 2003, s. 255.

⁶⁵ HE 294/1978, s. 1–2.

⁶⁶ HE 294/1978, s. 3.

myötävaikutusalennuksia, ja omaisuusvahinkojen kohdalla säilytettiin vanha syyllisyyden jakoon perustuva vastuu.⁶⁷

Hallituksen esityksessä 294/1978 on todettu, että myötävaikutusalennussäännösten ei ole osoitettu vaikuttaneen ehkäisevästi liikennevahinkoihin. Samassa hallituksen esityksessä on omaisuusvahinkojen osalta kuitenkin syyllisyyden jakoon perustuvalla vastuunjaolla katsottu olevan ennaltaehkäisevä vaikutus. Myös liikennejuopumusta koskevaa säännöstä perusteltiin sen ennaltaehkäisevällä vaikutuksella. Hallituksen esityksestä ei selviä tarkemmin, mihin nämä näkemykset perustuvat. Kuten olen jo edellä todennut, voidaan vahingonkärsijän huolimattomuuden asteesta ja sen vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen esittää erilaisia perusteltuja näkemyksiä. Huolellisuusvelvollisuus voidaan asettaa korkealle, jos halutaan painottaa moraalisen uhkapelin torjuntaa ja liikennekasvatuksellista näkökulmaa. Voidaan painottaa myös vakavien vahinkojen korvaamisen tärkeyttä, jolloin huolimattomuuteen suhtaudutaan lievemmin. Suhtauduttiin vaadittavan huolellisuuden tasoon miten vain, oleellista on vahingonkärsijöiden yhdenvertainen kohtelu.

4.2.2 Matkustajan myötävaikutus

Yleinen matkustajan myötävaikutusta koskeva tilanne on sellainen, jossa matkustaja nousee päihtyneen kuljettajan kyytiin tietoisena kuljettajan humalatilasta. Tällöin on kyseessä niin sanottu vaaraan antautuminen⁶⁸. Kun tehdään myötävaikutusalennusta matkustajan osalta, on otettava erityisesti huomioon eri liikennevakuutusdirektiivien säädökset. Näillä säädöksillä taataan yhteisön alueella liikkuville turva siltä varalta, että he joutuvat osalliseksi vahinkoon, jonka aiheuttaa moottorikäyttöinen ajoneuvo. Toisen ja kolmannen liikennevakuutusdirektiivin perustarkoituksena on taata, että pakollisesta liikennevakuutuksesta suoritetaan korvaus kaikille matkustajille heidän ajoneuvonsa aiheuttaman onnettomuuden johdosta syntyneistä vahingoista siitä huolimatta, oliko matkustaja moottoriajoneuvon omistaja, haltija tai ulkopuolinen.⁶⁹

Direktiivien tavoitteena on ollut varmistaa tehokas oikeussuoja matkustajien henkilövahinkojen osalta, ja tästä osoituksena ovat yhteisöjen tuomioistuimen ennakkoratkaisu

⁶⁷ HE 294/1978, s. 3.

⁶⁸ Routamo ym. 2006, s. 425.

⁶⁹ Eskuri ym. 2012, s. 132.

Candolin (C-537/03) ja samaa asiaa koskeva Suomen korkeimman oikeuden ratkaisu 2005:145. Direktiivien mukaan ajoneuvon matkustajalta ei voida evätä liikennevakuutuskorvausta pelkästään kuljettajan humalatilán perusteella. Tällöin on myös merkityksentöntä matkustajan mahdollinen tietoisuus kuljettajan humalatilasta.⁷⁰

Silloin, kun matkustaja on omalla toiminnallaan myötävaikuttanut vahinkonsa aiheutumiseen, pitää jokaisessa yksittäistapauksessa arvioida erikseen myötävaikutuksen merkitystä korvaukseen ottaen huomioon kunkin tapauksen tosiseikasto. Korvauksen rajoittaminen on Euroopan yhteisön oikeuden mukaan kuitenkin mahdollista vain poikkeuksellisten tapahtumaolosuhteiden vallitessa, eikä korvausten rajoittaminen tällöinkään voi olla suhteetonta. Korvausta ei uudemman oikeuskäytännön mukaan enää automaattisesti alenneta tai evätä tilanteissa, joissa matkustaja myötävaikuttaa vahinkoonsa pelkästään passiivisesti olemalla matkustajana autossa, vaikka kuljettaja olisikin ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Sen sijaan matkustajan oikeutta korvaukseen arvioidaan jokaisen tapauksen kohdalla erikseen mahdollisen aktiivisen tahallisen tai törkeän huolimattoman menettelyn pohjalta. Tällaista aktiivista menettelyä voi olla esimerkiksi kuljettajaan kohdistuva toiminta, kuten ajohallintalaitteisiin tarttuminen tai muunlainen häirintä tai kuljettajan kanssa yhteistuumin harjoitettu kilpa-ajo liikenteessä.⁷¹ Aiemmasta oikeuskäytännöstä on osoituksena korkeimman oikeuden ratkaisu 1996:24, jossa oli kyse vakuutusyhtiön takautumisoikeudesta.

KKO 1996:24

A oli luovuttanut ajoneuvon B:n kuljetettavaksi. B oli ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajoneuvo oli törmättyään toiseen ajoneuvoon aiheuttanut vahinkoa ja vaurioitunut korjauskelvottomaksi. A oli osakkaana kuolinpesässä, joka omisti auton. Vakuutusyhtiö oli suorittanut korvauksia vahinkoa kärsineille liikennevakuutuksen ja vapaaehtoisen autovakuutuksen perusteella. A oli ollut matkustajana autossa vahingon tapahtumishetkellä. B:n verestä mitattiin 2,47 promillen alkoholipitoisuus ajon jälkeen. A:n myötävaikutus vahinkoon katsottiin törkeän tuottamukselliseksi ja hänet velvoitettiin suorittamaan vakuutusyhtiölle sen vaatima osa korvauksista.

Korkein oikeus muutti myöhemmin kantaansa. Alla on kyseinen tapaus 2005:145.

KKO 2005:145

Humalaisen kuljettajan ajama auto oli ajanut ulos tieltä. Autossa olleista yksi oli kuollut ja muut olivat saaneet vammoja. Matkustajat olivat tienneet kuljettajan humalatilasta ja myös auton omistaja oli matkustajien joukossa. Vakuutusyhtiö ei ollut suostunut suorittamaan liikennevakuutuksesta korvauksia matkustajille.

⁷⁰ Eskuri ym. 2012, s. 132–133.

⁷¹ Eskuri ym. 2012, s. 133.

Tulkittaessa liikennevakuutuslakia myötävaikutuksen osalta, oli otettava huomioon liikennevakuutusta koskevien direktiivien määräykset ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen niitä koskeva tulkinta, jonka mukaan korvausta voitiin matkustajan myötävaikutuksen johdosta rajoittaa vain poikkeuksellisesti. Mainittua säännöstä voitiin tulkita ja sitä oli siten myös tulkittava yhteisön oikeuden edellyttämällä tavalla. Säännöstä soveltaessaan korkein oikeus katsoi, ettei ollut perusteita rajoittaa matkustajien oikeutta korvaukseen heille aiheutuneista henkilövahingoista.

Korkein oikeus on antanut sittemmin neljä muina kuin ennakkopäätöksinä julkaistua samaa aihepiiriä koskevaa ratkaisua. Kaikissa näissä tapauksissa johtopäätös oli sama, eli korvausta ei voi rajoittaa pelkästään sillä perusteella, että vahingonkärsijä on ollut vapaaehtoisesti sellaisen ajoneuvon kyydissä, jonka kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Olosuhteet tapauksissa olivat seuraavanlaiset.⁷²

KKO 2006:414

A oli ollut matkustajana autossa, jonka kuljettaja B oli ollut 2,67 promillen humalassa. Auto oli suistunut huomattavalla vauhdilla pois tieltä, törmännyt kiveen ja pyörinyt useita kertoja kattonsa kautta ympäri. A oli saanut muun muassa kaularangan murtuman. A oli ollut tietoinen kuljettajan humalatilasta ja siitä, että liikenneonnettomuuden ja vahingoittumisen vaara on ollut tavanomaista suurempi. Valituslupahakemuksen mukaan A oli mennyt B:n luokse olutta mukanaan. Auton liikkeelle lähtemistä ei A kertomansa mukaan muistanut. Joka tapauksessa A oli kiistänyt menneensä tietensä autoon, koska autossa oli ollut lapsikin kyydissä. A oli mennyt kertomansa mukaan B:n autoon nukkumaan, ja B oli lähtenyt kuljettamaan autoa A:n tietämättä. Käräjäoikeudessa A oli kuitenkin kertonut juoneensa B:n kanssa olutta ja kirkasta viinaa puolilta päivin eteenpäin. Onnettomuus sattui kello 23. Onnettomuuden jälkeen A puhalsi 1,7 promillea.

KKO 2006:415

A ja B ja eräät muut henkilöt C ja D olivat olleet voimakkaasti humaltuneina yhdessä liikkeellä hankkiakseen ”pimeän pullon”. Tällä reissullaan he olivat pysähtyneet anastamaan polttoainetta. A oli tankannut auton. Anastamistilanteesta paettaessa heidän autonsa oli suistunut muutaman minuutin kuluttua suurella nopeudella tieltä. A oli saanut neliraajahalvauksen.

KKO 2006:416

A oli vahingoittunut kun B:n kuljettama auto oli suistunut tieltä ja osunut pylvääseen. A oli väittänyt olleensa niin humalassa, ettei muista tapahtuneesta mitään, ja että hänen muistamattomuutensa oli johtunut alkoholin ja Diapamin yhteiskäytöstä. A ja B olivat vanhoja tuttuja ja A oli ollut B:n seurassa useita tunteja ennen lähtöä.

KKO 2006:519

A oli ollut yhdessä B:n ja eräiden muiden kanssa rypiskelemässä puolilta päivin eteenpäin. Illan kuluessa muun muassa saunottiin ja juotiin kirkkaita. Tapahtumat huipentuivat siihen, että A oli pyytänyt B:ltä kyydin kapakkaan. Auto oli suistunut mutkaiselta tieltä ojaan ja törmännyt valaisinpylvääseen. A oli saanut haittaluokan 13 mukaisen aivovamman.

Liikennevahinkolautakunnan ratkaisukäytännössä matkustajan oikeutta korvaukseen on aiemmin alennettu niissä tapauksissa, joissa matkustaja on ollut tietoinen kuljettajan törkeästä humalatilasta. On puhuttu jo aikaisemmin mainitsemistani matkustajan alko-myötäreistä. Ratkaisukäytäntö muuttui sittemmin ennakkoratkaisun KKO 2005:145 myötä. Ratkaisukäytännön muuttuminen havaittiin nopeasti myös vakuutusyhtiöissä, sillä asiaa koskevat liikennevahinkolautakunnalle tehdyt ratkaisupyynnöt lähes loppui-

⁷² Saarikoski. 2007, s. 25.

vat KKO 2005:145 jälkeen.⁷³ Matkustajan tietoisuus kuljettajan humalatilasta ei ole kuitenkaan menettänyt merkitystään. Nouseminen tietoisesti alkoholin vaikutuksen alaisena olevan kuljettajan kyytiin on vahva indisio toiminnan törkeän huolimattomasta luonteesta.

Myötävaikutustilanteissa on kiinnitettävä huomiota teon ja vahingon syy-yhteyteen ja huolimattomuuden suuruuteen. Esimerkiksi jalankulkija ei syyllisty törkeään huolimattomuuteen pelkästään sillä perusteella, että hän ylittää ajoradan suojatien ulkopuolella ja jää tällöin auton alle. Tällaisessa tilanteessa on kyse yleensä tavanomaisesta huolimattomuudesta, eikä korvauksesta tehdä vähennystä. Törkeästä tuottamuksesta voidaan puhua siinä tilanteessa, kun jalankulkija ryntää ajoradalle katsomatta ympärilleen ja tällöin jää auton alle.⁷⁴

4.3 Luvaton käyttö

”Jos henkilö- tai omaisuusvahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa ja hän tiesi, tai hänen olisi pitänyt tietää, käyttöön otton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta sen ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä.” Edellä oleva liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentti koskee niiden henkilöiden henkilö- ja omaisuusvahinkoja, jotka ovat luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa. Vahinkoa kärsineiden pitää olla tietoisia käytön luvattomuudesta.⁷⁵

Luvattoman käytön rikosoikeudellisella luonteella ei ole merkitystä liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentin mukaisen luvattoman käytön arvioinnissa. Kyse on luvattomasta käytöstä, oli sitten itse teko rikoslain (39/1889) mukainen varkaus, luvaton käyttö tai moottorikulkuneuvon käyttövarkaus. Merkityksetöntä on myös näiden tekojen törkeät tai lievät kvalifioinnit. Varkaudesta on kyse silloin, kun anastamistarkoituksessa otetaan toisen hallussa olevaa omaisuutta haltuun tarkoituksena hyödyntää jonkun toisen varallisuusmassaa omistajan kustannuksella. Luvattomassa käytössä ei ole kyse anastamistarkoituksesta, vaan ainoastaan käyttötarkoituksesta. Rajanveto varkauden ja luvattoman käytön tunnusmerkistöjen välillä voi olla vaikeaa niissä tilanteissa, joissa luvaton käyttö

⁷³ Saarikoski. 2007, s. 25.

⁷⁴ Eskuri ym. 2012, s. 134.

⁷⁵ Eskuri ym. 2012, s. 135–136.

kestää pitkään. Osittain tämän vuoksi rikoslakiin on otettu moottorikulkuneuvon käyttövarkauden käsite. Moottorikulkuneuvon käyttövarkauden tunnusmerkistö toteutuu aina, kun moottorikulkuneuvo on otettu toisen hallinnasta. Jos moottorikulkuneuvo on saatu hallintaan luvallisesti, kuten esimerkiksi vuokrasopimuksen perusteella, ja kulkuneuvo jätetään tällöin palauttamatta ajallaan, on kyse moottorikulkuneuvon luvattomasta käytöstä.⁷⁶ Alla on liikennevakuutuslautakunnan käsittelemä tapaus, jossa katsottiin kyseessä olevan sellaisen erityisen syyn, joka mahdollistaa korvauksen maksamisen luvattoman käytön tilanteessa.

LV 1467/03

A oli ollut matkustajana liikennevahingossa B:n kuljettaman ajoneuvon suistuttua päin puuta. A, B ja eräs kolmas henkilö olivat lähteneet ajelulle B:n isoveljen C:n omistamalla henkilöautolla. A oli matkustajana etupenkillä ja kolmas henkilö takapenkillä. B oli menettänyt auton hallinnan ja törmännyt puuhun sillä seurauksella, että A loukkaantui. B oli vahinkohetkellä 15-vuotias ja A 14-vuotias. Auto oli ollut käytössä ilman C:n lupaa.

Vakuutuslaitos oli korvauspäätöksessään katsonut, ettei se voi maksaa A:lle korvausta hänen vahingoistaan liikennevakuutuksesta. Vakuutuslaitos oli perustanut korvauspäätöksensä liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momenttiin, jonka mukaan luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa olleelle henkilölle suoritetaan korvausta vain erityisestä syystä. Korvauspäätöksen mukaan auton omistaja ei ollut antanut lupaa sen käyttöön ja A oli ollut tästä asiasta tietoinen.

Tapahtumaselvitysten perusteella lautakunta piti riidattomana sitä, että A oli ollut matkustajana B:n kuljettamassa autossa ja että B oli ottanut luvatta isoveljensä omistaman auton käyttöönsä. A oli ollut esitetyn selvityksen perusteella asiasta tietoinen. Siten kysymyksessä on liikennevakuutuslain 7 §:n 3 kohdan tarkoittama luvaton käyttö.

B oli kertonut ottaneensa luvatta auton avaimet kodissaan eteisessä sijainneesta avainkaapista. B oli ollut luvatta ajelemaan yksinään isoveljensä autolla jo aiemmin liikennevahinkopäivänä. Myöhemmin A ja eräs toinen henkilö olivat tulleet B:n luokse vierailulle, jolloin he olivat lähteneet yhdessä ajelemaan B:n toimiessa kuljettajana.

Huomioon ottaen B:n aikaisempi ajelu samana päivänä ja se, että A oli vierailulla häntä jonkin verran vanhemman pojan luona, lautakunta pitää todennäköisenä, että ajoon lähtö oli tapahtunut hetken mielijohteesta ja B:n aloitteesta. Lautakunnalle esitetystä selvityksestä ei ilmene, että A olisi tehnyt aloitteen ajoon lähdöstä. A oli ollut tietoinen siitä, että B oli ennenkin ajellut isoveljensä autolla, mm. aiemmin samana päivänä. A ei ole voinut näissä olosuhteissa tehdä autoajelusta sellaisia johtopäätöksiä, että kuljettajan tai hänen oma menettelynsä olisi erityisen moitittavaa tai että siihen sisältyisi erityisiä riskejä. Ikäänsä nähden A ei ole kyennyt täysin arvioimaan tekonsa oikeudellisia seurauksia.

Liikennevahinkoon johtanut tapahtumainkulku ja A:n mahdollisuus ikäänsä nähden ymmärtää tekonsa oikeudellinen merkitys ja siihen liittyvä vahingonriski muodostavat tässä tapauksessa kokonaisuutena lautakunnan käsityksen mukaan liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentin tarkoittaman erityisen syyn, jonka perusteella vakuutuslaitoksen tulisi suorittaa A:lle täysi korvaus liikennevakuutuksesta.

⁷⁶ Eskuri ym. 2012, s. 135–136.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentin erityisenä syynä voi tulla kyseeseen myös esimerkiksi tilanne, jossa vahingon aiheuttaa jokin toinen ajoneuvo.⁷⁷ Erityisenä syynä ei pidetä sosiaalisia perusteita. Erityisenä syynä voi tulla otettavaksi huomioon myös tilanne, jossa on ristiriita pienemmän ja suuremman oikeushyvän kanssa. Jos voidaan katsoa korvauksen epäämiseen johtavan teon tapahtuneen suuremman oikeushyvän puolustamiseksi, voidaan mahdollisesti katsoa korvauksen suorittamiselle olevan erityinen syy. Tällaisessa tilanteessa pitää arvioida, olisiko käsillä ollut muita mahdollisia keinoja kyseisen oikeushyvän pelastamiseksi.⁷⁸ Nämä tilanteet ovat luonteeltaan lähellä rikosoikeudellisen pakkotilan käsitettä.

4.4 Liikennejuopumus

Kuljettajan korvausta ei evätä liikennejuopumuksen perusteella, ellei hänen menettelynsä täytä rikoslain 23 luvun 4 §:n törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistöä. Kyseisen rikostunnusmerkistön toteutuminen edellyttää, että teko on ollut omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentissa ei tätä vaatimusta ole, mutta muuten säännös on samansisältöinen. Myötävaikutusalennuksen tekemiseen riittää tekijän oman turvallisuuden vaarantaminen. Lähtökohtaisesti ei korvausta tällöin makseta, mutta erityisestä syystä näin voidaan tehdä. Tällaisena erityisenä syynä voidaan pitää kuljettajan syyntakeettomuutta. Kuljettajan mielentila on tällöin ollut sellainen, ettei rangaistukseen tuomitseminen olisi tullut kyseeseen.⁷⁹ Alla on kyseinen liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentti.

Jos joku on kärsinyt henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen vereensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, suoritetaan korvausta sen ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä.

Säännöksen sanamuoto mahdollistaa kuitenkin sen, että törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt voi saada liikennevakuutuskorvauksen vahingon aiheuttaneen toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Kun törkeän rattijuopumuksen raja ei täyty, sovelletaan

⁷⁷ Eskuri ym. 2012, s. 136.

⁷⁸ HE 294/1978, s. 6.

⁷⁹ Eskuri ym. 2012, s. 136.

liikennevakuutuslain 7 §:n 5 momenttia. Tällöin korvausta ei evätä, mutta sitä voidaan alentaa. Alla on liikennevakuutuslain 7 §:n 5 momentti.

Jos joku on kärsinyt henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena muutoin kuin 4 momentissa mainituissa tapauksissa, voidaan henkilövahingosta hänelle suoritettava korvausta alentaa sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahinkoon.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentin toisen virkkeen muotoilu herättää kysymyksiä. Lainkohdan mukaan liikennevakuutuskorvaus suoritetaan vain erityisestä syystä silloin, kun vahingonkärsijä on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut. Mikä jää tämän kohdan soveltamisalaksi ottaen huomioon 7 §:n 5 momentin sääntelyn, joka koskee tilanteita, joissa törkeän rattijuopumuksen raja ei täyty?

Korkeimman oikeuden ratkaisema tapaus 153 vuodelta 1984 on ilmeisesti ainoa korkeimman oikeuden ratkaisu, jossa on sovellettu tuolloin liikennevakuutuslain 3 §:n 3 momentissa sijainnutta muotoilua. Säännös on nykyisessä laissa samansisältöinen kuin vuonna 1984 lukuun ottamatta törkeän rattijuopumuksen edellyttämää nykyistä promillerajaa 1,2. Vuonna 1984 promilleraja oli 1,5.

KKO 1984:153

Vastaaja oli tuomittu jutussa lainvoimaisesti RL 23:1:n nojalla rattijuoppoudesta. Veren alkoholi-pitoisuudeksi ajon aikana oli syyksi lukemisessa todettu ainakin 1,45 promillea. Vakuutusyhtiön valituksesta vastaajan katsottiin kuljettaneen autoa alkoholin vaikutuksen alaisena, niin että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, ja hänet velvoitettiin LiikVL 20 §:n 1 mom. nojalla korvaamaan yhtiölle sen vastaajan aiheuttaman liikennevahingon johdosta maksamia korvauksia.

Yllä olevan tapauksen valossa näyttäisi siltä, että lainkohtaa voitaisiin 7 §:n 5 momentista huolimatta soveltaa tilanteisiin, joissa törkeän rattijuopumuksen raja ei täyty. Näissä tilanteissa vaaditaan alkoholin tai huumausaineiden käytön lisäksi myös muuta näyttöä virheettömien suoritusten tuntuvasta huonontumisesta, kuten korkeimman oikeuden tapauksessa 1984:153. Olennainen kysymys on, milloin kyky virheettömiin suorituksiin on tuntuvasti alentunut alkoholin, huumeiden tai molempien yhteiskäytön vaikutuksesta siten, että sovellettavaksi tulee 7 §:n 4 momentti? Milloin sovellettavaksi tulee 7 §:n 5 momentti? Soveltamisratkaisu tehtäneen käytännössä lähes aina liikennevahinkoa kos-

kevan rikosoikeudellisen seuraamuksen pohjalta. Näin ei tehty kuitenkaan tapauksessa KKO 1984:153.

Korkeimman oikeuden ratkaisemassa tapauksessa 1984:153 vahingonaiheuttaja oli toiminut muutenkin varomattomasti liikenteessä. Vahingonaiheuttaja oli tuoksunut voimakkaasti alkoholilta, puhunut sekavia ja kulkenut horjahdellen. Kliinisissä kokeissa vahingonaiheuttaja oli suorittanut kahdeksan koetta virheellisesti ja neljä koetta virheettömästi. Oikeuslääkärin lausunnon mukaan A:n alkoholin nauttimisesta johtuneiden toiminnanhäiriöiden kokonaismäärä on ollut normaalista poikkeava ja asteeltaan ainakin lievä.

Edellisessä kappaleessa kuvattuja olosuhteita voidaan pitää esimerkkinä indisioista, jotka puoltavat liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentin soveltamista. Lainkohdan soveltamisala on kapea ja soveltamistilanteet oikeuskäytännön vähäisyys huomioon ottaen todennäköisesti harvassa. Soveltamiskysymys 7 §:n 4 ja 5 momenttien välillä on merkityksellinen vahingonkärsijän näkökulmasta, sillä 4 momentin soveltaminen johtaa lähtökohtaisesti liikennevakuutuskorvauksen epäämiseen. Liikennevakuutuslain 7 §:n 5 momentin nojalla vakuutuskorvausta voidaan alentaa.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentin taustalla on ajatus siitä, että liikennevahinkojen yhteydessä havaituissa rattijuopumustapauksissa yli 1,2 promillen alkoholipitoisuus kuljettajan veressä on katsottu vahingon pääsyyksi. Alhaisempi alkoholipitoisuus on nähty vahinkoon myötävaikuttaneena tekijänä. Näin on päädytty liikennevakuutuskorvauksen niin sanottuun liukuvaan alentamiseen. Korvausta alennetaan sen mukaan, kuinka paljon humalatilaa voidaan arvioida vaikuttaneen vahingon syntyyn muiden olosuhteiden lisäksi.⁸⁰ Mielestäni nykyisen LiikVL 7 §:n alkoholiehdon kuvaaminen liukuvaksi on harhaanjohtavaa ainakin siltä osin, että alkoholiehdon sisältämä liukumavara lähtökohtaisesti loppuu 1,2 promillen kohdalla. Itse korvaisin hallituksen esityksessä käytetyn luonnehdinnan ilmaisulla jäykkä.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenteissa on säädetty alkoholin ja huumausaineiden käytön vaikutuksesta liikennevakuutuskorvaukseen. Sääntely on toteutettu kaavamaisesti tavallisen ja törkeän rattijuopumuksen rikostunnusmerkistöjen mukaisiin pro-

⁸⁰ HE 294/1978, s. 7.

millerajoihin perustuen. Törkeä rattijuopumus johtaa lähtökohtaisesti korvauksen epäämiseen, rattijuopumus korvauksen alentamiseen. Alkoholiehto nykyisellään aiheuttaa sen, että päihtymystä ja sen vaikutusta liikennevahinkoon ei suhteuteta muuhun törkeään huolimattomuuteen nähden. Pidän tätä asiantilaa epätoivottavana. Pidän epäkohtana myös sitä, että päihtymykseen perustuva oikeusseuraus riippuu tosiasiallisesti osittain siitä, onko päihtymys seurausta alkoholin vai huumausaineiden käytöstä. Suhteellisuusperiaatteen valossa parempi ratkaisu olisi alkoholiehdestä luopuminen ja päihtymyksen tarkastelu LiikVL 7 §:n 1 momentin kautta. Vaihtoehtoisesti säännöstä voitaisiin muuttaa joustavammaksi ottamalla mallia esimerkiksi Ruotsin vastaavasta sääntelystä.

4.5 Huumausaineet

Huumausaineiden käytön vaikutukset tieliikenteessä ovat lisääntyneet huumausaineiden yleisen käytön lisääntymisen myötä. Kun puhutaan huumausaineista, tarkoitetaan huumausainelaisissa (1289/1993) tarkoitettuja huumausaineita. Edellä mainittujen lisäksi huumaavia aineita ovat myös tekniset liuottimet ja huumaavat kaasut. On hyvä huomata, että varsinaisten huumausaineiden lisäksi huumausaineiksi luokiteltavien uni- tai masennuslääkkeiden käyttäjiä on arviolta Suomessa noin 100000.⁸¹

Nykyisen tutkimustiedon ja tekniikan puitteissa ei ole mahdollista asettaa huumausaineille alkoholin promillerajojen tapaisia rajoja. Huumausaineen käyttö voidaan todeta paremmin virtsanäytteestä kuin verinäytteestä. Huumausaineen käytön voidaan kuitenkin yleensä olettaa vaikuttaneen liikenneturvallisuuteen vain niin kauan, kuin sitä löytyy verinäytteestä, sillä huumausaineet eivät näy veressä kovin pitkään.⁸²

Nollatoleranssilla ratkaistaisiin huumausaineiden käytön selvittämiseen liittyvät käytännön ongelmat, mutta kyseinen ratkaisu ei ole realistinen saati esiin nostamani suhteellisuusperiaatteen mukainen. Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentissa on sen sijaan säädetty seuraavasti: ”...taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut”. Lainkohta on siinä määrin

⁸¹ HE 90/2002, s. 9–10.

⁸² HE 90/2002, s. 9–10.

tulkinnanvarainen, että ei ole ihme, ettei huumausaineita koskevaa soveltamiskäytäntöä ole syntynyt.

Nollatoleranssin kannalta ongelmallista olisi myös laillinen lääkkeiden käyttö, kuten esimerkiksi edellä mainitut 100000 uni- tai masennuslääkkeiden käyttäjä, joiden on voitava käyttää autoa muun muassa työssä käyntiin. Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentti on huumausaineiden suhteen tulkinnanvarainen, enkä ole löytänyt kyseistä säännöstä selventävää soveltamiskäytäntöä.

4.6 Henkilövahinko ja liikkumaton ajoneuvo

Liikennevakuutuslain 7 §:n 6 momentin mukaan ”jos henkilövahinko on syntynyt ajoneuvon ollessa liikkumattomana eikä se ole tapahtunut ajoneuvon pysähtymisen tai liikelle lähtemisen yhteydessä, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin vahinkoa kärsineen osuus vahinkoon ja muut vahinkoon vaikuttaneet olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista”. Erityisenä huomiona LiikVL 7 §:n 6 momentin osalta voidaan todeta, että sen nojalla korvaus henkilövahingosta voidaan evätä myös törkeää tuottamusta lievemmän huolimattomuuden perusteella⁸³.

Kyseisen momentin suurin problematiikka on siinä, missä tilanteessa voidaan katsoa jonkun vahingon syntyneen moottoriajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen, eli voidaanko liikennevakuutuslakia soveltaa kyseiseen vahinkoon. Moottoriajoneuvon oleminen pysähtyneenä on luonnollisesti ongelmallista sen liikenteeseen käyttämisen kannalta. Momenttia sovelletaan käytännössä harvoin, ja soveltamistilanteissa saatetaan joutua tekemään hienojakoisia ratkaisuja. Esimerkiksi jos joku ajaa epähuomiossa pyörällä päin pysäköityä ajoneuvoa, voidaan vahinko mahdollisesti korvata liikennevakuutuksesta, mutta korvausta alennetaan vahingonkärsijän myötävaikutuksen perusteella. Korvausta ei kuitenkaan makseta liikennevakuutuksesta, jos pyöräilijä törmää autoon jostain muusta syystä, kuten esimerkiksi pyörän yllättävästä hajoamisesta johtuen. Tällöin vahinko ei ole syy-yhteydessä moottoriajoneuvon käyttämiseen liikenteessä, eikä vahinkoon sovelleta liikennevakuutuslakia.⁸⁴ Alla olevissa tapauksissa vahinkojen katsottiin johtuneen ajoneuvon käyttämisestä liikenteeseen. Liikennevahinkolautakunnan käsitte-

⁸³ Hemmo & Hoppu. 2006, s. 358.

⁸⁴ Eskuri ym. 2012, s. 137.

lemässä tapauksessa LV 1497/05, voi herätä kysymys tapauksen mukaisen vahingon korvaamisen perusteltavuudesta.

KKO 1990:159

Auton sisätilassa vallinnut helteisestä säästä johtunut korkea lämpötila oli aiheuttanut autossa kuljetettavana olleen aineen räjähtämisen seurauksin, että autossa matkustajina olleet kaksi poikaa olivat vammautuneet. Räjähdys oli tapahtunut auton seistessä pysäköitynä siksi ajaksi, kun kuljettaja pistäytyi ostamaan autoon odottamaan jääneille pojille makeisia. Vahingon katsottiin aiheutuneen auton liikenteeseen käyttämisestä.

LV 1497/05

A matkusti kaksiovisen henkilöauton takapenkillä. Noustessaan autosta A kaatui maahan. Kaatumisen seurauksena hänelle aiheutui henkilövahinko. Vakuutusyhtiö katsoi että vahinko oli tapahtunut ajoneuvon ollessa liikkumattomana ja yksinomaan A:n voimakkaan humalatilan seurauksena, minkä vuoksi yhtiö ei suorittanut korvauksia A:n henkilövahingoista liikennevakuutuslain 7 §:n 6 momentin nojalla.

Lautakunta totesi lausunnossaan, että asiassa oli riidatonta, että vahinko oli tapahtunut A:n noustessa ulos ajoneuvosta. Kyse on siten ollut ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.

Lautakunta totesi, että liikennevakuutuslain 7 §:n 6 momenttia vastaava säännös lisättiin lakiin 1.1.1980 voimaan tulleella muutoksella (laki 374/1979). Vakiintuneessa korvauskäytännössä kyseistä lainkohtaa on lähinnä sovellettu tilanteisiin, joissa vahinkoa kärsinyt on ollut ajoneuvon ulkopuolella vahinkohetkellä. Sen sijaan sitä ei ole katsottu voitavan soveltaa nyt kyseessä olevan kaltaisiin tilanteisiin, joissa vahinko on tapahtunut ajoneuvosta nousemisen yhteydessä.

Ottaen edellä esitetyn lisäksi erityisesti huomioon vahinkotapahtumasta esitettyjen kertomusten osittaisen ristiriitaisuuden lautakunta katsoi jääneen näyttämättä, että A:lle liikennevahingon yhteydessä mahdollisesti aiheutuneiden henkilövahinkojen perusteella maksettavien korvausten epäämismälle tai alentamismälle liikennevakuutuslain 7 §:n nojalla nyt esitetyn selvityksen perusteella olisi perusteita. Lautakunta oli yksimielinen.

Kuten aiemmin on tullut esille, voi myös törmäminen pysäköityyn ajoneuvoon johtaa liikennevakuutuskorvauksen maksamiseen vahingonkärsijälle. Liikennevahinkolautakunnan käsittelemässä tapauksessa 1697/10 ei vahingon katsottu olleen syy-yhteydessä ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen.

LV 1697/10

A oli kävelemässä autolleen lähteäkseen sillä liikkeelle. Ollessaan noin 1-1,5 metrin päässä autosta A ilmoituksensa mukaan kompastui pihalla olleeseen pihaleluun lyöden sormensa auton avoimma olleeseen oveen. A:n ajoneuvolle liikennevakuutuksen myöntänyt vakuutusyhtiö pyysi lautakunnalta lausuntoa korvausvelvollisuudestaan. Lautakunnalle tekemässään esityksessä yhtiö katsoi, ettei kyseessä ollut moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko, eikä A:n vahinkoa siten tullut korvata liikennevakuutuksesta. Koska A:n kaatuminen ja sen seurauksena tapahtunut törmäminen ajoneuvoon on ollut seurausta hänen kompastumisestaan leluun, ei tästä seurannut vahinko lautakunnan näkemyksen mukaan ole syy-yhteydessä ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen. Edellä mainituin perustein lautakunta katsoo, että käsiteltävänä oleva vahinko ei ole aiheutunut moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, minkä vuoksi vahingon korvaamiselle ajoneuvon liikennevakuutuksesta ei ole perusteita.

4.7 Omaisuusvahingot

Liikennevakuutuslain 7 §:ssä on eroteltu henkilövahinkojen ja omaisuusvahinkojen korvaaminen. Omaisuusvahingoista myötävaikutusalennus voidaan tehdä tuottamuksen perusteella, mutta henkilövahinkojen osalta edellytetään tahallisuutta, törkeää tuottamusta, alkoholin tai huumausaineen vaikutuksen alaisuutta tai rikollista menettelyä vahingon yhteydessä⁸⁵. Tämä on sinänsä ymmärrettävää, sillä omaisuusvahinkojen laajalle korvattavuudelle ei löydy samanlaisia sosiaalisia tai inhimillisiä perusteita, kuin henkilövahinkojen kohdalla.⁸⁶

⁸⁵ Eskuri ym. 2012, s. 131.

⁸⁶ HE 294/1978, s. 3.

5 Ajoneuvojen väliset liikennevahingot

Liikennevakuutuslain 8 §:n sisältämän sääntelyn käsitteleminen on tutkielmani aihepiirin kannalta tarpeellista, sillä LiikVL 8 §:n toisen momentin mukaan arvioidaan se, kuinka vahingonkärsijän oma myötävaikutus otetaan huomioon omaisuusvahinkoja koskevassa vastuunjaossa ajoneuvojen välisissä liikennevahingoissa. Yleisellä tasolla voidaan todeta, että käsitys myötävaikutuksen merkityksestä liikennevahinkoja koskevassa vastuunjaossa jää vajaaksi, jos ei tunne LiikVL 8 §:n sääntelyä.

Vastuunjako kahden tai useamman moottoriajoneuvon välisissä liikennevahingoissa tehdään liikennevakuutuslain 8 §:n perusteella. Näissä tilanteissa korvaus henkilö- ja omaisuusvahingoista suoritetaan sen ajoneuvon liikennevakuutuksesta, jonka omistajan, matkustajan, haltijan tai kuljettajan vahinkoon johtanut menettely on ollut tuottamuksellista tai jonka kulku tai sijainti on ollut liikennesääntöjen vastainen tai jonka kunto on ollut puutteellinen. Puutteellisen kunnan tai liikennesääntöjen vastaisen kulun tilanteissa on itse asiassa kyse korvauksen alentamisesta ankaran vastuun perusteella⁸⁷.

Kuljettajan tuottamus, liikennesääntöjen vastainen kulku tai ajoneuvon puutteellinen kunto luetaan myös esimerkiksi lastinomistajan vahingoksi, vaikka lastinomistajalla ei olisikaan ollut sananvaltaa kuljettajaa tai ajoneuvoa valittaessa. Tätä ilmiötä kutsutaan passiiviseksi identifikaatioksi. Passiivisen identifikaation tapauksissa vahingonkärsijä kärsii haitallisen seurauksen toisen myötävaikutuksesta, vaikka vahingonkärsijä ei ole vastuussa toisen henkilön teosta.⁸⁸ Henkilövahingot korvataan 8 §:n sääntelystä huolimatta liikennevakuutuslain 7 §:n mukaisesti. Matkustajalla tai kuljettajalla on oikeus korvaukseen henkilövahingostaan joko oman tai vastapuolen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vastapuolella vaikuttaa 8 §:n mukainen vastuuperuste.⁸⁹ Alla on liikennevakuutuslain 8 § kokonaisuudessaan.

Milloin moottoriajoneuvon aiheuttama liikennevahinko on kohdistunut toiseen moottoriajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan ajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen, ei vahinkoa korvata ensiksi mainitun ajoneuvon vakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut sen omistajan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta taikka siitä, että ajoneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen tahi että ajoneuvo oli puutteellisessa kunnossa.

⁸⁷ Ståhlberg & Karhu. 2013, s. 462.

⁸⁸ Ståhlberg & Karhu. 2013, s. 463.

⁸⁹ Eskuri ym. 2012, s. 137–138.

Jos myös sillä puolella, jolle vahinkoa tuli, oli tuottamusta tai muu 1 momentissa mainittu olosuhde, määrätköön oikeus huomioon ottaen kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat, missä määrin ja kenelle korvausta on suoritettava. Henkilöön kohdistuneesta vahingosta on kuitenkin suoritettava korvaus sen mukaan, mitä 7 §:ssä säädetään.

Liikennevakuutuslain 8 §:n ensimmäinen momentti määrittää sen ajoneuvon, jonka vakuutuksesta vahinko korvataan. Toista momenttia voidaan tarkastella niin sanottuna myötävaikutussäännöksenä, jonka perusteella liikennevahingon vastuunjako tehdään silloin, kun molemmat osapuolet ovat osaltaan myötävaikuttaneet vahinkoon. Liikennevakuutuslain 8 §:n toisen momentin säännös vastaa periaatteeltaan pitkälti vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n myötävaikutussäännöstä.

Ajoneuvojen välisissä liikennevahingoissa tuottamus on lähes aina paikallistettavissa jonkin osapuolen taholle. Silloin, kun tuottamus on molemminpuolista, sovelletaan 8 §:n toista momenttia. Arviointi osapuolten vahinkoon johtaneiden tuottamusten määräämistä tehtäneen usein kyseistä liikennevahinkoa koskevan rikosoikeudellisen ratkaisun pohjalta. Näin tehtäessä on kuitenkin huomioitava, että rikosoikeudelliset seuraamukset eivät aina anna oikeaa kuvaa osapuolten syyllisyyden suhteesta sattuneeseen vahinkoon nähden.⁹⁰

Niissä harvinaisissa tilanteissa, joissa tuottamuksen paikallistaminen tuottaa ongelmia, saatetaan joutua tekemään kritiikille alttiita ratkaisuja. Tästä hyvä esimerkki on korkeimman oikeuden ratkaisu 1992:68, jossa asetettua huolellisuusvelvoitetta on mahdollista pitää kohtuuttomana.

KKO 1992:68

Kivi oli sinkoutunut vastaan tulleesta sora-autosta A:n auton tuulilasin läpi, jolloin A oli vammautunut. Kivi oli ollut kiilautuneena sora-auton perävaunun teliakseliston etummaisten renkaiden väliin. Vakuutusyhtiö ei ollut näyttänyt, että sora-auton kuljettaja B olisi tarkastanut sora-auton renkaat ennen ajoon lähtöä. Vahingon katsottiin aiheutuneen B:n tuottamuksesta.

Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa 1972-II-37 liikennevalot näyttivät vihreää valoa molemmilla osapuolille. Tapaus on klassinen esimerkki tilanteesta, jossa tuottamusta ei voitu kohdistaa kummankaan osapuolen taholle.

KKO: 1972-II-37

Liikennevaloin ohjatussa risteyksessä kuorma-auto ja raitiovaunu olivat, valojen jouduttua epäkuntoon ja näytettyä molemmille ajoneuvoille vihreää valoa, törmänneet yhteen ja vaurioituneet. Kun kummankaan ajoneuvon kuljettajan syyksi ei voitu lukea tuottamusta eikä kuorma-auton kulun

⁹⁰ Routamo. 1970, s. 36.

voitu katsoa olleen LiikVakL 8 §:n 1 mom:ssa tarkoitetuvin tavoin liikennesääntöjen vastainen, mo-
lemminpuoliset korvauskanteet hylättiin.

Tuottamusta voidaan kuvailla siten, että henkilön on toiminnassaan otettava huomioon muiden turvallisuus. Vahingon synnyttyä arvioidaan vahingonaiheuttajan menettelyä ja sitä, olisiko hän voinut toimia toisin. Tuottamus on kussakin tilanteessa vaadittavan huolellisuusvaatimuksen laiminlyöntiä, joka aiheuttaa vahinkoriskin. Huolellisuusvaatimusta tarkastellaan sen mukaan, mitä henkilö tiesi, tai hänen olisi pitänyt tietää, vahinkoon johtaneista olosuhteista. Tässä arvioinnissa jää paljon liikkumatilaa tulkinnalle. Usein on olemassa kuitenkin sellaisia normistoja, joista voidaan hakea tarkempia suuntaviivoja kussakin tilanteessa vaadittavalle huolellisuudelle. Liikennettä koskevia käyttäytymisvaatimuksia löytyy esimerkiksi tieliikennelaista (3.4.1981/267). Kun näitä käyttäytymisvaatimuksia rikotaan, katsotaan menettelyn olleen tuottamuksellista tai ainakin menettely luo olettaman vaaditun huolellisuusvelvoitteen laiminlyönnistä.⁹¹

Vaikka tuottamusta ei saataisi kohdistettua kummankaan osapuolen taholle, voidaan vahinko osoittaa korvattavaksi sen ajoneuvon vakuutuksesta, jonka sijoitus tai kulku on ollut liikennesääntöjen vastainen. Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa 1998:103 oli kyse tilanteesta, jossa ei päästy selvyyteen siitä, kumman osapuolen menettely oli tuottamuksellista. Vahinko määrättiin kuitenkin maksettavaksi B:n ajoneuvon liikennevakuutuksesta, koska B:n ajoneuvo oli ollut vahinkohetkellä A:n ajokaistalla.

KKO 1998:103

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

Vahinko voidaan myös osoittaa korvattavaksi tuottamuksen puuttuessa sen ajoneuvon vakuutuksesta, jonka puutteellinen kunto on ollut syynä vahinkoon. Puutteellista kuntoa koskevaa korkeimman oikeuden ennakkoratkaisua ei ole, mutta asiaa on käsitelty liikennevahinkolautakunnan julkaisemassa lausunnossa 212/03. Tapauksessa 212/03 ajoneuvo oli törmännyt peuraan. Törmäyksen seurauksena ajoneuvosta oli irronnut osia, joita perässä ajava moottoripyöräilijä oli yrittänyt väistää ja sen seurauksena kaatunut. Vakuutusyhtiö pyysi liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa siitä, että pitikö moottoripyöräilijälle aiheutuneet vahingot korvata ajoneuvon liikennevakuutuksesta sen puut-

⁹¹ Routamo ym. 2006, s. 93.

teellisen kunnan aiheuttaman vahingon perusteella. Kyseisessä tapauksessa korvausta ei suositettu maksettavaksi ajoneuvon vakuutuksesta. Liikennevahinkolautakunta perusteli kantaansa sillä, että osien putoaminen on johtunut törmäyksestä peuran kanssa, joka voi aiheuttaa osien putoamisen myös ihan asianmukaisessa kunnossa olevasta ajoneuvosta.

Liikennevakuutuslain 8 §:n toisen momentin mukaisesta harkinnasta löytyy reilusti liikennevahinkolautakunnan käytäntöä. Yhteenvedona tästä käytännöstä voidaan todeta, että tärkeimpänä mittapuuna näissä tilanteissa ovat tieliikennelain normit. Lausuntojen perustelut sisältävät usein pitkiä ja seikkaperäisiä tieliikennelain soveltamiskertomuksia, joissa joudutaan punnitsemaan eri tieliikennelain määräyksiä toisiaan vastaan. Näissä tilannekohtaisissa arvioinneissa pitää ottaa huomioon myös vahingon aikana vaikuttaneet olosuhteet kuten sää, näkyvyys, tienpinnan liukkaus, reaktiokyky ja niin edelleen.

Ajoneuvojen välisissä liikennevahingoissa ratkaistaan LiikVL 8 §:n ensimmäisen momentin perusteella se ajoneuvo, jonka liikennevakuutuksesta vahinko lähtökohtaisesti korvataan. Voidaan ajatella, että samalla ratkaistaan, kuka on vahingonaiheuttaja ja kuka vahingonkärsijä. Vahingonaiheuttajana voidaan pitää myös sitä osapuolta, joka ei ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai tuottamuksellisesti. Perusteena on tuolloin ajoneuvon puutteellinen kunto tai liikennesääntöjen vastainen kulku. Toisaalta voidaan myös ajatella, että ratkaisu siitä, kumpi osapuoli on vahingonaiheuttaja ja kumpi vahingonkärsijä, tehdään vasta LiikVL 8 §:n toista momenttia sovellettaessa.

LiikVL 8 §:n toisen momentin perusteella arvioidaan, miten vahingonkärsijän oma myötävaikutus vaikuttaa omaisuusvahinkoja koskevaan vastuunjakoon. Samalla arvioidaan myös vahingonkärsijän ajoneuvon mahdollisen puutteellisen kunnan tai liikennesääntöjen vastaisen kulun vaikutus vastuunjakoon. Ratkaisu tehdään ottamalla huomioon kaikki liikennevahinkoon vaikuttaneet seikat. Myötävaikutus arvioidaan näin joustavasti ja kaikki olosuhteet huomioon ottaen. Harkinta on pitkälti vahingonkorvauslain 6 luvun 1 momentin osoittaman periaatteen mukainen.

6 Vakuutuksenantajan takautumisoikeus

Liikennevakuutusjärjestelmän yhtenä tarkoituksena on taata korvaus ulkopuolisille vahingonkärsijöille vahingoista, jotka on aiheutettu esimerkiksi törkeällä huolimattomuudella tai alkoholin vaikutuksen alaisena. Korvausten maksaminen näissä tilanteissa ei ole optimaalista vakuutustoiminnan niin sanotun pulverointivaikutuksen kannalta, jos vahingonaiheuttajalle ei säilytetä minkäänlaista vastuuta. Ei ole perusteltua kohdistaa piittaamattomasti liikenteessä käyttäytyvien toimijoiden aiheuttamia vahinkoja huolellisesti käyttäytyvien autoilijoiden kannettavaksi. Tätä tehtävää varten on liikennevakuutuslakiin säädetty takautumissäännöstö.⁹²

Vakuutuksenantajan takautumisoikeus eli regressioikeus on vahingonkärsineeltä vakuutuksenantajalle siirtynyt oikeus korvaukseen vahingonaiheuttajalta. Korvausoikeus siirtyy vain vakuutuksenantajan vahingonkärsineelle maksaman liikennevakuutuskorvauksen enimmäismäärään asti. Vakuutuksenantajan takautumisoikeudesta säädetään liikennevakuutuslain 20 §:ssä. Alla on kyseinen pykälä kokonaisuudessaan.

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

Sopimus, jolla yhtiö pidättää itselleen korvausvelvollista vastaan laajemman oikeuden kuin tässä pykälässä säädetään, on mitätön.

Eskuri ym. mukaan takautumisoikeuden syntymisen edellytyksenä on syy-yhteys vahingonaiheuttajan moitittavan menettelyn ja seurauksen välillä. Syy-yhteyden puuttessa ei takautumisoikeutta synny, vaikka vahingonaiheuttaja olisikin menetellyt 20 §:ssä kuvatulla tavalla teon yhteydessä tai sitä ennen.⁹³ Eskuri ym. viittaavat tässä yhteydessä jo aikaisemmin syy-yhteyskysymystä käsiteltäessä esiteltyyn korkeimman oikeuden

⁹² Eskuri ym. 2012, s. 142.

⁹³ Eskuri ym. 2012, s. 142.

ratkaisuun 1989:84, joka löytyy sivulta 15. Aikaisemmin syy-yhteyksysymyksestä omassa alaluvussa 3.2 todettu soveltuu myös tässä osiossa käsiteltyyn takautumisoikeuteen.

Lähtökohtaisesti vakuutuksenantajan takautumisvaade kohdistuu lähes aina vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajaan. Takautumisvaade voidaan kuitenkin esittää myös ajoneuvon omistajalle tai matkustajalle, kuten korkeimman oikeuden tapauksessa 1996:24. Kyseisessä tapauksessa matkustajan katsottiin myötävaikuttaneen vahinkoon luovuttamalla hallinnassaan ollut ajoneuvo juopuneelle kuljettajalle. Korkein oikeus katsoi A:n menettelyn olleen syy-yhteydessä myöhempään vakuutustapahtumaan ja A:n olevan on takautumisvelallinen vakuutuksenantajaa kohtaan⁹⁴. Oleellista tapauksessa ei ole kuitenkaan A matkustajana oleminen, vaan sen sijaan ajoneuvon luovuttaminen juopuneelle.

KKO 1996:24

A oli luovuttanut ajoneuvon juopuneen B:n kuljettavaksi, jolloin auto oli törmännyt toiseen ajoneuvoon aiheuttaen vahinkoa ja vaurioitunut korjauskelvottomaksi. Ajoneuvon omisti kuolinpesä, jonka osakas A oli. Vakuutusyhtiö oli liikennevakuutuksen ja vapaaehtoisen autovakuutuksen perusteella suorittanut korvauksia vahingonkärsineille. A oli vahingon tapahtumishetkellä ollut matkustajana autossa ja B:n veren alkoholipitoisuus oli ajon jälkeen ollut 2,47 promillea. A:n myötävaikutus vahingon syntymiseen luettiin hänen viakseen törkeänä tuottamuksena ja hänet velvoitettiin suorittamaan vakuutusyhtiölle sen vaatima osa korvauksista.

Takautumisvelalliseksi voi joutua kuljettajan ja matkustajan lisäksi ulkopuolinen taho. Tällaisena takautumisvelallisena voi tulla kyseeseen esimerkiksi tienpitäjä tai auton kulkua auton ulkopuolelta häirinnyt taho⁹⁵. LiikVL 20 §:n mukainen takautumisoikeus koskee vain moottoriajoneuvon kuljettajaa, matkustajaa tai omistajaa. Muuta henkilöä kohtaan esitetty takautumisvaade määräytyy VSL 75 §:n perusteella.⁹⁶

6.1 Liikennevakuutuslain 7 §:n ja 20 §:n välinen suhde

Liikennevakuutuslain 7 §:n myötävaikutussäännökset ja 20 §:n takautumisoikeutta koskevat säännökset muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden liikennevakuutuslain järjestelmässä. Usein säännöksiä sovelletaan yhtä aikaa vahingonaiheuttaneen kuljettajan kohdalla. Säännökset ovat sanamuodoltaan lähes identtiset. Liikennevakuutuslain 20 §:ssä on takautumisoikeuden syntymisen edellytykseksi luvattomasti käyttöön otetun

⁹⁴ Eskuri ym. 2012, s. 143.

⁹⁵ ks. esim KKO 2013:63.

⁹⁶ Hemmo & Hoppu. 2006, s. 366.

ajoneuvon osalta asetettu vaatimus huolimattomuudesta, jota ei liikennevakuutuslain 7 §:ssä ole. Liikennevakuutuslain 20 §:ssä ei ole myöskään liikkumatonta ajoneuvoa koskevaa säännöstä.

Liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:t kulkevat käsi kädessä myös lainsäädännön kehityksen suhteen. Myötävaikutussäännöksiä muutettaessa tehdään vastaavat muutokset myös takautumissäännöstöön. Säännösten välinen suhde johtaa siihen, että sovellettaessa myötävaikutussäännöksiä vahingonaiheuttajan mahdollisesti kärsimien vahinkojen osalta aktualisoituu samoilla perusteilla myös vakuutuksenantajan takautumisoikeus vahingonaiheuttajan mahdollisesti aiheuttaman muun vahingon osalta. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että esimerkiksi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syylistynyt ajoneuvon kuljettaja voi saada rikosoikeudellisen sanktion lisäksi merkittäviä yksityisoikeudellisia seuraamuksia. Vahingonaiheuttaja ei tällöin saa lähtökohtaisesti korvausta omista mahdollisista henkilövahingoistaan. Lisäksi vahingonaiheuttaja joutuu takautumisvastuuseen mahdollisista aiheuttamistaan vahingoista.

Muille syntyviä vahinkoja ovat liikennevahinkotapauksissa tavanomaisesti samassa autossa olleille matkustajille syntyneet vahingot. Kohtuuttomaksi vahingonaiheuttajan asema voi alkaa muodostua siinä vaiheessa, kun vakuutuksenantaja vaatii matkustajalle suoritettuja korvauksia vahingonaiheuttajalta törkeään rattijuopumukseen perustuvalla takautumisvaateella tilanteessa, jossa matkustaja on ollut tietoinen kuljettajan humalatilasta. Kuten edellä on käynyt ilmi, nykyisen oikeuskäytännön mukaan vakuutuksenantaja ei voi evätä matkustajalta liikennevakuutuskorvausta pelkästään matkustajan kuljettajan päihtymystä koskevan tietoisuuden perusteella. Matkustajan tietoisuus kuljettajan humalatilasta on kuitenkin vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n näkökulmasta huomattava vahingonaiheuttajan vastuuta vastaan puhuva seikka.

Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa 2007:34 oli kyse tilanteesta, jossa matkustaja oli tietoinen kuljettajan humalatilasta. Matkustajan katsottiin siten myötävaikuttaneen omaan vahinkoonsa, ja tällä perusteella vahingonkorvaus oli soviteltu puoleen. Tuomio purettiin myöhemmin, ja korvaus vahvistettiin suoritettavaksi liikennevakuutuksesta. Tässä tapauksessa liikennevakuutuskorvauksen määrä oli sama kuin aikaisemmin matkustajan myötävaikutuksen perusteella sovitellun vahingonkorvauksen määrä. Nykyisen oikeustilan mukaan matkustajan liikennevakuutuskorvausta ei kuitenkaan voi alentaa tai

evätä pelkästään kuljettajan humalatilasta olevan tietoisuuden perusteella. Lähtökohtaisesti matkustajalla on siis vastaavissa tapauksissa oikeus täyteen korvaukseen. Näissä tilanteissa vakuutusenantaja voi vaatia matkustajalle maksamansa korvaukset vahingonaiheuttajalta liikennevakuutuslain 20 §:n takautumisoikeuden nojalla. Alla korkeimman oikeuden ennakkoratkaisu KKO 2007:34.

KKO 2007:34 Humalaisen kuljettaman auton liikenteeseen käyttämisestä oli aiheutunut autossa matkustajana olleelle B:lle henkilö- ja omaisuusvahinkoja. Kuljettaja oli lainvoiman saaneella tuomiolla veloitettu suorittamaan B:lle vahingonkorvaus, joka oli B:n myötävaikutuksen johdosta soviteltu puoleen. Tätä korvausta ei kuitenkaan ollut määrätty suoritettavaksi auton liikennevakuutuksesta B:lle, joka oli ollut tietoinen kuljettajan humalatilasta.

B haki tuomion purkamista viitaten Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen liikennevakuutusdirektiivejä koskevaan tulkintakäytäntöön. Koska korvausoikeuden kokonaan epäämisen katsottiin suhteettomasti rajoittavan B:n oikeutta liikennevakuutusturvaan, tuomion katsottiin tältä osin perustuneen liikennevakuutuslain 7 §:n ilmeisesti väärään soveltamiseen. Purkuhakemukseen suostuttiin ja kuljettajan B:lle maksettavaksi tuomittu korvaus vahvistettiin suoritettavaksi auton liikennevakuutuksesta.

Lehtipuro toteaa vakuutuslainsäätelyn 75 §:n mukaisesta takautumisoikeudesta, että ”vahingonaiheuttaja voi tehdä vakuutusenantajan takautumisvaadetta vastaan kaikki samat väitteet, joita hän olisi voinut kohdistaa vakuutettuun (kuten kuittaus, myötävaikutus, korvauksen sovittelu, korvausvastuun kanavointi). Jos vakuutettu on esimerkiksi omalla huolimattomuudellaan myötävaikuttanut vahinkoon, voi tämä vähentää vakuutusenantajan takautumisoikeutta”⁹⁷. Hopun ja Hemmon mukaan vakuutusenantajan vastuu voi olla vakuutuksen perusteella laajempaa kuin vahingonaiheuttajan vahingonkorvausoikeudellinen vastuu. Vakuutusenantajan suorittama korvauksen vahingonkäräjälle siirtyy oikeus vakuutusenantajalle sellaisena kuin se oli vakuutetun ”kädessä”.⁹⁸ Edellä sanottu koskee vakuutuslainsäätelyn 75 §:ssä säänneltyä takautumisoikeutta.

Käsitykseni mukaan edellä VSL 75 §:n mukaisesta takautumisoikeudesta todettu soveltuu myös yhtäläillä liikennevakuutuslain 20 §:n mukaiseen takautumisoikeuteen. Vahingonaiheuttaja voi vastustaa vakuutusenantajan takautumisvaadetta esimerkiksi vetoamalla vahingonkäräjän myötävaikutukseen. Sovellettava säännös olisi tuolloin vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §. Liikennevakuutuslain 20 §:n muotoilu ”edellä tarkoitettu korvausvelvollisuus määräytyy vahingonkorvauslain 2 ja 4 luvussa säädettyjen perusteiden mukaan” tuo kuitenkin hieman epäselvyyttä asiaan vahingonkorvauslain soveltamisesta muilta osin.

⁹⁷ Lehtipuro. 2004, s. 177.

⁹⁸ Hemmo & Hoppu. 2006, s. 281.

Voidaan myös kysyä, mikä merkitys liikennevakuutuslain 7 §:n myötävaikutussäännöksellä on siinä tilanteessa, jossa vahingonaiheuttaja vastustaa takautumisvaadetta vetoamalla vahingonkäräjien myötävaikutukseen. Liikennevakuutuslain 7 § on vahingonkäräjien myötävaikutusta koskeva erityissäännös *lex specialis*, jota lähtökohtaisesti pitäisi soveltaa yleissäännöksen, eli vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n, sijasta. Entä mikä merkitys liikennevakuutuslain 12 §:llä on tähän soveltamiskysymykseen? LiikVL 12 §:ssä säädetään, että ”jos korvausta vaaditaan liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta moottoriajoneuvon omistajalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, on korvaus kuitenkin tuomittava vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olevien säännösten mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahingonkäräineeltä myös saaminen.”

6.2 Takautumisoikeuden sovittelusta

Liikennevakuutuslain 20 §:ssä säädetään vahingonaiheuttajan korvausvelvollisuuden vakuutuksenantajaa kohtaan määräytyvän vahingonkorvauslain 2 ja 4 luvun perusteiden mukaan. Voidaanko takautumisoikeutta sovittaa vahingonkäräjien myötävaikutuksen perusteella vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n mukaan, vai sovelletaanko takautumisoikeuteen vain vahingonkorvauslain 2 ja 4 lukuja? On mahdollista päätyä tulkintaan, että takautumisoikeuteen sovelletaan vahingonkorvauslakia myös muilta osin, sillä säädetäänhän vahingonkorvauslain 2 luvussa vahingonkorvausvastuun perusteista. Vahingonkorvauslain 4 luvussa säädetään työntekijän ja virkamiehen vastuusta. Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n ensimmäinen momentti vahvistaa tulkintaa, että takautumisoikeuteen sovelletaan vahingonkorvauslakia myös muilta osin. Toki tämä tuki vahingonkorvauslain soveltamiselle on luonteeltaan lähinnä tekninen. Lainkohdan mukaan se, ”joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei siitä, mitä tässä laissa säädetään, muuta johdu”.

Periaatteellisella tasolla vahvempaa osviittaa vahingonkorvauslain soveltamisesta saadaan itse vahingonkorvauslain 2 luvun luonteesta, jossa määritellään vahingonkorvausvastuun perusteet. Vahingonkorvauksen kohtuullistaminen vahingonkäräjien myötävaikutuksen nojalla on yksi vahingonkorvausoikeuden peruseriaatteista. Näin ollen olisi myös johdonmukaista soveltaa vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ä takautumisoikeuden sovittelussa vahingonkäräjien myötävaikutuksen osalta.

Vahingonkorvauslain säännösten soveltamisen voidaan johtavan siihen, että takautumisvastuussa oleva voi vedota matkustajalle aiheuttamansa vahingon johdosta esimerkiksi vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n myötävaikutussäännökseen, jos matkustaja on noussut ajoneuvon kyytiin tietoisena kuljettajan alkoholin vaikutuksen alaisena olemisesta. Kuten aiempänä on tullut selvitettyksi, vakuutusenantaja ei voi evätä matkustajan liikennevakuutuskorvausta pelkästään sillä perusteella, että tämä on noussut tietoisena juopuneen kuljettajan kyytiin. Tässä tilanteessa vakuutusenantajan on siis lähtökohtaisesti maksettava täysi korvaus matkustajalle, mutta vakuutusenantajalle ei siirtyisi täyttä takautumisoikeutta.

Vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n kannalta tarkasteltuna voidaan edellisessä kappaleessa kuvatussa tilanteessa katsoa matkustajan myötävaikuttaneen omaan vahinkoonsa siten, että kuljettajan korvausvelvollisuuden sovittelu olisi perusteltua. On myös mahdollista pitää matkustajan tietoista nousemista alkoholin vaikutuksen alaisena olevan kuljettajan kyytiin jopa siinä määrin törkeän huolimattomana, että vahingonkorvausoikeutta ei syntyisi, eli myöskään takautumisoikeutta ei syntyisi vakuutusenantajalle.

Liikennevakuutuslain 20 §:n sanamuoto, samoin kuin vakuutusopimuslain 75 §:n muotoilu, viittaavat siihen, että vahingonkorvauslakia sovelletaan myös muilta osin takautumisoikeuteen. Molemmissa säännöksissä on kyse oikeuden siirtymisestä, joka viittaa siihen, että vakuutusenantajalle siirtyy se vahingonkorvausoikeus, joka vahingonkärsineellä olisi vahingonaiheuttajalta. Liikennevakuutuslaissa puhutaan tosin vahingonkorvausoikeuden sijasta korvausoikeudesta. Tuon korvausoikeuden olennainen ainesosa on myös mahdollinen matkustajan oma myötävaikutus.

Vakuutusenantaja ei voi saada parempaa oikeutta korvaukseen, kuin vahingonkärsijällä olisi ollut. Tähän periaatteeseen viittaa myös liikennevakuutuslain 20 §:n sanamuoto ”sopimus, jolla yhtiö pidättää itselleen korvausvelvollista vastaan laajemman oikeuden kuin tässä pykälässä säädetään, on mitätön”. Vakuutusenantajan vakuutuskorvauksen maksaminen ei itsessään synnytä oikeutta korvaukseen. Takautumisoikeuden syntymisen ensisijaisena edellytyksenä on se, että vahingonkärsijällä on oikeus korvaukseen vahingonaiheuttajalta. Lain sanamuodon mukaan vakuutusenantajalle ei synny oikeutta korvaukseen, vaan se siirtyy vahingonkärsijältä.

Liikennevahinkojen korvaamiseen soveltuva laki on vahingonkorvauslaki, sillä liikennevahingot ovat sopimusvastuun ulkopuolella syntyneitä vahinkoja. Näin ollen myötävaikutusta tarkasteltaisiin myös vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n nojalla, jos vahinkoja ei korvattaisi liikennevakuutusjärjestelmän kautta. Vaihtoehtoinen tulkinta on, että matkustajan myötävaikutusta tarkastellaan liikennevakuutuslain 7 §:n nojalla myös vahingonaiheuttaja-vahingonkäräjien -suhteessa. Liikennevakuutuslain 7 §:n soveltaminen tarkoittaisi sitä, että vakuutusenantaja saisi itse asiassa paremman oikeuden korvaukseen, kuin vahingonkäräjällä olisi ollut vahingonaiheuttajalta vahingonkorvauslain normien perusteella. Vahingonaiheuttajan vastuu siirtyisi normaalista tuottamuvastuusta ankarammalle tasolle. Liikennevakuutuslain 7 § on laadittu oikeussuhdetta vakuutusenantaja-vahingonkäräjien silmälläpitäen, eikä sen soveltaminen suhteeseen vahingonaiheuttaja-vahingonkäräjien ole luontevaa. Pykälässä on myös henkilövahinkojen korvaaminen tarkoituksellisesti laajaa.

Liikennevakuutuslain 12 § lisää epäselvyyttä. Säännöksen mukaan ”jos korvausta vaaditaan liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta moottoriajoneuvon omistajalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, on korvaus kuitenkin tuomittava vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olevien säännösten mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahingonkäräineeltä myös saaminen”. Jos ajatellaan, että takautumisoikeus siirtyy vakuutusenantajalle sellaisena, kuin se oli vahingonkäräjien ”kädessä”, olisi vahingonkäräjien myötävaikutukseen sovellettava säännös silloin LiikVL 7§.

Liikennevakuutuslain 12 § säädettiin aikanaan helpottamaan korvauskysymysten käsittelyä. Säännöksen avulla vältettiin kahdet oikeudenkäynnit samasta asiasta. Säännöksen nojalla tuli tarpeettomaksi vaatia korvausta vahingonaiheuttajalta.⁹⁹ Liikennevakuutuslain 12 §:n ei kuitenkaan voida katsoa tarkoittavan sitä, että vahingonaiheuttajan ja vahingonkäräineen välistä oikeussuhdetta pitäisi tarkastella jonkin muun lain kuin vahingonkorvauslain pohjalta. Lainvalmisteluasiakirjoista ei löydy mitään tähän suuntaan osoittavia seikkoja. Alkuperäisen vuoden 1959 liikennevakuutuslakia koskevassa hallituksen esityksessä 147/1957 todetaan, että ”vahingonkorvauksen suorittaminen liikennevahingosta kuuluu yleisen lain mukaan sille, joka on aiheuttanut sen tahallaan tai tuottamuksellisesti”. Tällöin sovellettava laki olisi ymmärrettävästi vahingonkorvausla-

⁹⁹ HE 147/1957, s. 7.

ki. Päinvastaiseen suuntaan osoittaa korkeimman oikeuden ratkaisu 1974-II-41, joka viittaisi siihen suuntaan, että vahingonaiheuttajan ja vahingonkäräjän välistä suhdetta tarkastellaan vakuutuksenantajan vastuusta säädetyn perusteella.

KKO 1974-II-41

Auton kuljettaja oli liikennerikosjutussa tuomittu lainvoiman saaneella päätöksellä rangaistukseen törkeästä varomattomuudesta liikenteessä ynnä muusta. Myöntämänsä liikennevakuutuksen perusteella vakuutusyhtiö oli maksanut mm. eläkettä kolmen liikenneonnettomuudessa kuolleen henkilön leskelle ja näiden alaikäisille lapsille. Koska vahingonkorvaukseen oikeutetuilla olisi Liik-VakL 12 §:n 1 mom:n nojalla ollut oikeus vaatia korvausta kuljettajalta vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olevien säännösten mukaisesti, kuljettaja oli lain 20 §:n nojalla velvollinen korvaamaan vakuutusyhtiölle sen lain mukaan maksamat määrät kokonaisuudessaan.

Takautumisoikeuden sovittelusta ei ole sellaista oikeuskäytäntöä, jossa olisi sovellettu vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n myötävaikutussäännöstä. Takautumisoikeutta on soviteltu vahingonkorvauslain 2 luvun §:n toisen momentin sovittelusäännöksen nojalla. Säännöksen mukaan ”vahingonkorvausta voidaan sovittaa, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon vahingon aiheuttajan ja vahingon kärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, on kuitenkin täysi korvaus tuomittava, jollei erityisistä syistä harkita kohtuulliseksi alentaa korvausta.” Takautumisoikeutta on soviteltu vahingonkorvauslain 2 luvun §:n sovittelusäännöksen nojalla esimerkiksi seuraavissa tapauksissa.

KKO 1979-II-14

Vakuutusyhtiö oli jutussa, jossa A tuomittiin rangaistukseen törkeästä varomattomuudesta liikenteessä ynnä muusta, esittänyt LiikVakL 20 §:ään perustuvan vahingonkorvausvaatimuksen. Yhtiön vaatiman korvauksen määrää, ottaen huomioon A:n tulojen pienuus ja elatusvelvollisuus, kohtuullistettiin VakL 2 luvun 1 §:n 2 mom:ia soveltaen ja A velvoitettiin suorittamaan yhtiölle ainoastaan puolet siitä määrästä, jonka yhtiö oli A:n viaksi törkeänä tuottamuksena katsotun, liikennevahingon johdosta asianomistajalle maksanut.

KKO 1989:70

Jutussa, jossa vakuutusyhtiö takautumisoikeutensa nojalla vaati vahingon aiheuttajalta korvausta vahingon kärsineelle vakuutussopimuksen perusteella maksamistaan suorituksista, vakuutuksen olemassaolo ja yhtiön varallisuusasema eivät yksinään olleet riittävä peruste korvauksen sovittelemiselle.

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n sovittelusäännöksessä on kyse vahingonkorvauksen sovittelusta kohtuusperusteella. Säännöstä ei ole tarkoitus soveltaa myötävaikutustilanteisiin. Säännöksen mukaisessa korvausvastuun sovittelussa tarkastellaan ennen kaikkea taloudellisia näkökohtia. Säännöksen mukaisissa tilanteissa tällaisena taloudellisenä näkökohtana on vahingon aiheuttajan varallisuus. Sovitteluun ei ole kuitenkaan perusteita tilanteissa, joissa vahingonkäräjän varallisuusasema on vahingon aiheuttajan vastaavaa parempi. Sovittelu on sen sijaan perusteltua silloin, kun täyden vahingonkorva-

uksen maksaminen johtaisi vahingon aiheuttajan taloudellisen aseman romahtamiseen. Säännöksen mukaisilla muilla olosuhteilla, jotka voivat johtaa korvauksen sovitteluun, tarkoitetaan sellaisia perusteltuja seikkoja, joiden valossa täyden korvauksen maksaminen olisi kohtuutonta taloudellisesta näkökulmasta.¹⁰⁰

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaisissa sovittelutilanteissa on loogista tarkastella vahingonaiheuttajan ja vahingonkärsijän välistä oikeussuhdetta. Eskuri ym. toteaa, että ”sovittelu on tehtävä vahingon osapuolten eli todellisen aiheuttajan ja vahingonkärsineen varallisuusolojen perusteella”. Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaisessa sovittelussa ei siis oteta huomioon vakuutusyhtiön varallisuusasemaa. Jos korvauksen sovittelu tehtäisiin vahingonaiheuttajan ja vakuutuksenantajan välisen oikeussuhteen perusteella, olisi vakuutuksenantajan varallisuusasema aina sovittelua puoltava tekijä. Johdonmukaista olisi myös se, että vahingonkärsijän myötävaikutuksen nojalla tehtävä kohtuullistaminen tehtäisiin vahingonkorvauslain nojalla.

Edellä mainittu huomioon ottaen on siis perusteltua päätyä johtopäätökseen, että takautumisoikeuden sovittelua vahingonkärsijän myötävaikutuksen perusteella pitäisi tarkastella vahingonaiheuttajan ja vahingonkärsijän välisen oikeussuhteen näkökulmasta. Sovellettava laki on vahingonkorvauslaki ja sen 6 luvun 1 §. Vahingonaiheuttaja voi myös torjua vakuutuksenantajan takautumisvaateen kaikilla niillä perusteilla, joilla hän olisi voinut torjua vahingonkärsijän vahingonkorvausvaatimuksen. Vakuutuksenantajalle ei siirry parempaa oikeutta korvaukseen, kuin vahingonkärsijällä olisi ollut vahingonaiheuttajalta.

Vakuutuksenantajan takautumisoikeutta koskevana huomiona on mainittava matkustajille syntyneiden vahinkojen johdosta se, että vakuutuksenantaja kantaa vain harvoin lopullisen taloudellisen taakan henkilövahinkojen korvaamisesta, kun on kyse matkustajien vahingoista. Esimerkkinä voidaan käyttää tilannetta, jossa matkustaja on noussut tietoisesti päihtyneen kyytiin. Jos vakuutuksenantaja ei voi tehdä myötävaikutusalennusta matkustajan oman myötävaikutuksen perusteella, pystyy se kuitenkin usein vaatimaan maksamansa määrän takautumisoikeuden perusteella kuljettajalta. Tästä näkökulmasta katsottuna tapauksella Candolin (C-537/03) ja sitä koskevalla lainmuutoksella ei ollut juurikaan käytännön merkitystä vakuutusyhtiöiden ulos maksamien korvausten

¹⁰⁰ Routamo ym. 2006, s. 439–440.

määrään. Matkustajan asemaa lainmuutos paransi, mutta muutosta tehtäessä ei välttämättä ole ajateltu lainmuutoksen vaikutusta kuljettajan asemaan.

7 Liikennevakuutusjärjestelmä vahingonkorvausoikeuden periaatteiden näkökulmasta

7.1 Reilun haittajaon ja liiallisen riskinoton periaatteet

Mielityisen mukaan liikennevakuutusjärjestelmä voidaan nähdä vahingonaiheuttajan tuottamusvastuuta rajoittavana tekijänä, sillä liikennevakuutus toimii hyvin samantapaisesti kuin vastuuvakuutus. Liikennevakuutusjärjestelmässä vahingonaiheuttaja ei joudu vastuuseen aiheuttamastaan vahingosta tuottamuksen perusteella vahingonkärsinyttä tai vakuutusyhtiötä kohtaan. Liikennevakuutusjärjestelmä vastaa tältä osin reilun haittajaon periaatetta.¹⁰¹ Vahingonaiheuttaja saa myös täyden korvauksen hänelle itselleen mahdollisesti aiheutuneista henkilövahingoista, jos hänen vahinkoon johtanut menettelynsä on ollut törkeää huolimattomuutta lievempää.

Valitettavasti ihmisten liikennekäyttäytymiseen liittyy tietynasteinen varomattomuus. Tästä varomattomuudesta syntyy harvoin liikennevahinkoja, mutta silloin harvoin, kun vahinkoja syntyy, voivat seuraukset olla vakavia. Vahingonaiheuttajan varomattomuus liikenteessä on tuomittavaa, mutta vastaava huolimattomuus kuuluu tavanomaiseen liikennekäyttäytymiseen. Vahingonaiheuttajan tuottamusvastuun lieventäminen on reilun haittajaon periaatteen mukaista, sillä tavanomaisesta varomattomuudesta aiheutunutta vahinkoa ei ole syytä kohdistaa yksittäisen vahingonaiheuttajan kannettavaksi. Reilumpaa on kohdistaa vastuu ajoneuvoliikenteestä hyötyvän kollektiivin kannettavaksi. Ajoneuvoliikenne hyödyttää kaikkia sitä käyttäviä tahoja, ja ajoneuvoliikenteeseen liittyy varomattomuutta, josta aiheutuu toisinaan vahinkoja.¹⁰²

Ajoneuvoliikenteeseen kuuluu tietty vahinkoriski. Vahinkoriski ei ole kovin suuri, mutta toteutuessaan se voi olla merkittävä. Liikenteessä riskit ovat hyvin pitkälle vastavuoroisia., sillä pitkällä tähtäimellä liikenteeseen osallistuvat altistavat toisensa samanlaiselle riskille. Riskin aktualisoituessa on hyvin sattumanvaraista se, kenelle vahinko sattuu, kenelle sattuu esinevahinko, kenelle sattuu lievä henkilövahinko tai kenelle sattuu

¹⁰¹ Mielityinen. 2006, s. 425–427.

¹⁰² Mielityinen. 2006, s. 425–427.

vakava henkilövahinko. Toiset selviävät liikenteessä tyystin ilman vahinkoa. Liikenteessä hyödyt ja haitat eivät jakaudu tasaisesti.¹⁰³

Reilun haittajaon periaate voidaan kuvailla siten, että riskialttiiden toimintojen haitat pitää kohdistaa toiminnasta hyötyville. Jos toiminnan hyödyt jakautuvat tasaisesti, pitää myös haitat jakaa tasaisesti toiminnasta hyötyvien kesken. Jos toiminnan hyödyt jakautuvat epätasaisesti, pitää myös haitat kohdistaa hyödyn mukaisessa suhteessa.¹⁰⁴ Nykykäytännön mukaan liikennevakuutuksesta maksetaan korvauksia myös törkeällä huolimattomuudella omaan vahinkoonsa myötävaikuttaneille vahingonkärsijöille. Tämä käytäntö ei ole niinkään reilun haittajaon periaatteen mukaista.

Liiallisen riskin kantamisperiaate on argumentti vahingonaiheuttajan tuottamusvastuun lievennystä vastaan. Mielityinen muotoilee periaatteen sisällön siten, että ”jos henkilö vaarantaa liikaa toisen perusoikeuksia, hänen on korvattava tälle liiallisen riskin toteutuessa aiheutuva vahinko”. Periaate oikeuttaa vahingonaiheuttajan korvausvelvollisuuden tuottamuksellisesti aiheutetuissa vahingoissa; tosin korvauksen pitäisi periaatteen mukaan vastata toiminnan virheellisyyttä. Esimerkiksi poikkeuksellisen vakavan vahingon sattuessa, ei lievä huolimattomuus oikeuta korvausvelvollisuuden syntymistä. Periaatteen mukaista olisi säilyttää törkeää lievemällä huolimattomuudella aiheutettujen vahinkojen johdosta edes jonkinlainen korvausvelvollisuus vahingonaiheuttajalle.¹⁰⁵

Liikennevakuutusjärjestelmässä periaatetta toteuttaa liikennevakuutuslain 20 §:n mukainen vakuutuksenantajan takautumisoikeus. Vakuutuksenantajalle siirtyy vahingonkärsijältä vahingonaiheuttajaa kohtaan oleva oikeus korvaukseen muun muassa niiltä osin, kuin vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Korvausoikeus siirtyy toki vain vakuutuksenantajan vahingonkärsijälle maksamien korvauksien osalta. Törkeää huolimattomuutta lievempi tuottamus ei tosin perusta takautumisoikeutta.

Reilun haittajaon periaate ja liiallisen riskin kantamisperiaate ovat ristiriidassa vahingonaiheuttajan tuottamusvastuun lievennyksen suhteen. Mielityinen katsoo reilun haittajaon periaatteen puoltavan tuottamusvastuun lievennystä enemmän, kuin liiallisen

¹⁰³ Mielityinen. 2006, s. 428.

¹⁰⁴ Mielityinen. 2006, s. 428.

¹⁰⁵ Mielityinen. 2006, s. 427.

riskin kantamisperiaate sitä vastustaa.¹⁰⁶ On myös mahdollista tulkita tilannetta siten, että liikennevakuutuslain 20 §:n vakuutuksenantajan takautumisoikeus häivyttää periaatteiden välillä vallitsevaa ristiriitaa.

Liikennevakuutuslaki on myös muilta osin yhteneväinen reilun haittajaon periaatteen kanssa. Liikennevakuutuslain 8 §:ssä säänneltyjen kahden ajoneuvon välisten liikennevahinkojen kohdalla vahingot korvataan lähtökohtaisesti ajoneuvon omasta liikennevakuutuksesta, ellei voida osittaa vahingon johtuneen toisen ajoneuvon puolella olevasta syystä. Syyttömän osapuolen vahingot korvataan syyllisen osapuolen vakuutuksesta. Korvauksen saa myös omaisuusvahingoista. Jos molemmat osapuolet ovat vaikuttaneet vahinkoon, määritetään korvaus ottamalla huomioon kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat. Reilun haittajaon periaate toteutuu siinä, että sen osapuolen vastuu laajenee, kenen toiminnan johdosta myös vahinkoriskit ovat nousseet.¹⁰⁷

Periaatteen mukaista on myös se, että liikennevakuutuksesta ei korvata vahinkoja, jotka tapahtumat normaalista liikenteestä poikkeavalla tavalla tai poikkeavassa paikassa. Näissä tilanteissa myös liikenteeseen liittyvät riskit jakaantuvat eri tavalla kuin tavanomaisessa liikenteessä. Tällaisten vahinkojen kustannukset on asiallisempaa kohdentaa muualle kuin autoilevan kollektiivin kannettavaksi. Esimerkiksi autokilpailussa sattuneet vahingot on järjestettävä kilpailun järjestäjän kautta.¹⁰⁸

Mielityinen pitää liikennevakuutuslain 7 §:n mukaista korvauksesta vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen nojalla tehtävää myötävaikutusalennusta myös osoituksena reilun haittajaon periaatteen toteutumisesta liikennevakuutusjärjestelmässä. Pykälän soveltamisalaan kuuluvissa tilanteissa kuljettaja on omalla toiminnallaan korottanut vahinkoriskiä esimerkiksi ajamalla autoa suurella ylinopeudella. Näissä tilanteissa vahinkoriskiä ei enää voida tällöin pitää kaikkien liikenteeseen osallistuvien kannalta vastuoroisena, eivätkä muut autoilijat hyödy kyseisen riskin aiheutumisesta. Tällöin on perusteltua kohdistaa vahingosta aiheutuneet kustannukset siihen tahoon, joka on aiheuttanut tavallista suuremman vahinkoriskin.¹⁰⁹ Myötävaikutusalennusta voi perustellusti pitää osoituksena reilun haittajaon periaatteen toteutumisesta, mutta kuten tässä tutkiel-

¹⁰⁶ Mielityinen. 2006, s. 427.

¹⁰⁷ Mielityinen. 2006, s. 428–429.

¹⁰⁸ Mielityinen. 2006, s. 429.

¹⁰⁹ Mielityinen. 2006, s. 430.

massa on törkeää huolimattomuutta koskevassa osiossa käynyt ilmi, nykyinen korvauskäytäntö ei välttämättä ole täysin linjassa reilun haittajaon periaatteen kanssa.

7.2 Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate

Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate tukee nykyistä korvauskäytäntöä. Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate näkyy liikennevakuutuslain korvausjärjestelmässä henkilövahinkojen laajempaan korvattavuuteen suhteessa omaisuusvahinkoihin. Vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvataan ajoneuvon kuljettajan ja matkustajien henkilövahingot, mutta ei omaisuusvahinkoja.¹¹⁰ Periaate näkyy myös vahingonkäräjien myötävaikutusta koskevassa sääntelyssä ja korvauskäytännössä.

Jos tarkastellaan henkilövahingoista tehtäviä myötävaikutusalennuksia periaatteen kannalta, saadaan tukea henkilövahinkojen laajalle korvattavuudelle sekä myötävaikutusalennusten varovaiselle käytölle. Liikennevahingosta voi aiheutua vahingonkäräjälle vakavia, esimerkiksi koko eliniän vaikuttavia seurauksia. Näistä vahingoista maksettaviin korvauksiin mahdollisesti tehtävien myötävaikutusalennusten tekeminen voi olla kohtuutonta, vaikka vahingonkäräjä olisikin myötävaikuttanut oman vahinkonsa syntymiseen törkeällä huolimattomuudella. Lähtökohtaisesti vahingonkäräjä saa korvauksen henkilövahingostaan, vaikka onkin myötävaikuttanut törkeällä huolimattomuudella omaan vahinkoonsa. Silloin, kun korvausta alennetaan, alennetaan sitä maltillisesti.

Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate ei kuitenkaan toteudu nykyisellään liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momenttien sääntelemissä tilanteissa. Periaate näkyy kyllä suhtautumisessa tahallisuuteen ja törkeään huolimattomuuteen, mutta jyrkkä suhtautuminen päihteiden käyttöön luo myötävaikutussäännösten väliin rajalinjoja, joiden jyrkkyys on kyseenalaista suhteellisuuden valossa. Olen jo aikaisemmin esittänyt kysymyksen, onko suhteellisuusperiaatteen valossa oikein, että selväpäinen törkeä huolimattomuus tulee usein korvatuksi, kun taas törkeän rattijuopumuksen tilanteessa korvaus evätään. Vastauksena näiden jyrkkien rajalinjojen mukanaan tuomaan ongelmaan olisi myötävaikutussääntelyn muuttaminen vastaamaan enemmän vahingonkorvauslain periaatteita. Esimerkkiä voitaisiin ottaa Ruotsin vastaavasta sääntelystä, jossa myötävaikutusalennusta ei tehdä kaavamaisesti törkeän tai tavallisen rattijuopumuksen perusteella.

¹¹⁰ Mielityinen. 2006, s. 430.

Alkoholiehdosta voitaisiin myös kokonaan luopua, jolloin rattijuopumustapauksia tarkasteltaisiin liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin kautta. Tuleva kehitys voi olla tämän suuntaista, sillä oikeusministeriö on uutta liikennevakuutuslakia koskevassa lausunnossaan ottanut kantaa sen puolesta, että myötävaikutussäätelyä muutettaisiin vastaamaan enemmän vahingonkorvauslain periaatteita.¹¹¹

¹¹¹ Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntoyhteenveto. 2011.

8 Lopuksi

Vahingonkärsijän myötävaikutusta koskevassa sääntelyssä ja oikeuskäytännössä tapahtuneet muutokset ovat olleet varsin vähäisiä sitten vuoden 1959, jolloin nykyinen liikennevakuutuslaki tuli voimaan. Merkittävimmät muutokset tehtiin vuonna 1980, jolloin laajennettiin huomattavasti vahingonkärsijän oikeutta korvaukseen sekä vuonna 2002, jolloin parannettiin matkustajan oikeutta korvaukseen silloin, kun tämä oli nousut auton kyytiin tietoisena kuljettajan rattijuopumuksesta.

Alkuperäisessä laissa vahingonkärsijän myötävaikutuksesta säädettiin yleispiirteisesti siten, että vahingonkärsijän myötävaikutuksen nojalla voitiin liikennevakuutuskorvaus alentaa tai evätä. Jo vuoden 1959 laissa oli tosin merkkejä henkilövahinkojen laajemmasta korvattavuudesta. Lain mukaan henkilövahingoista piti suorittaa korvaus vähentämättömänä, jos myötävaikutus on ollut vähäistä. Henkilövahinkojen laajempaa korvattavuutta perusteltiin jo tuolloin sosiaalisilla perusteilla¹¹².

Vuoden 1959 laissa oli säädetty kaikki ne myötävaikutustilanteet, jotka ovat myös nykyisessä liikennevakuutuslaissa. Myötävaikutustilanteista on jäänyt pois vain rikollista tekoa koskeva säännös. Säännöksiin on tehty pieniä tarkistuksia, kuten esimerkiksi promillerajoja koskevia muutoksia. Suhtautuminen vahingonkärsijän omaan myötävaikutukseen on lieventynyt. Armeliaampi suhtautuminen vahingonkärsijän myötävaikutukseen näkyy erityisesti vuoden 1980 lainmuutoksessa. Oikeuskäytännössä merkittävin saman suuntaan osoittava muutos tapahtui yhteisöoikeuden vaikutuksesta. Yhteisöjen tuomioistuimen ennakkoratkaisu Candolin (C-537/03) muutti merkittäväällä tavalla myötävaikutusta koskevaa tulkintalinjaa törkeän huolimattomuuden osalta.

Kuten edellä on todettu, liikennevakuutuslain myötävaikutussääntelyn kehitys on ollut maltillista. Myötävaikutustilanteita koskevan sääntelyn staattisuus tarkoittaa myös sitä, että myötävaikutussäännösten ongelmat suhteellisuusperiaatteen kannalta ovat nykyään samat kuin liikennevakuutuslakia vuonna 1959 säädettäessä. Käytäntö on altis arvostelulle. Nykyisellään liikennevakuutusjärjestelmässä ajoneuvoa 1,2 promillen humalassa ajanut vahingonkärsijä jää lähtökohtaisesti ilman korvausta, kun taas selvin päin vahin-

¹¹² HE 147/1957, s. 4.

koriskiin piittaamattomasti suhtautunut ja omaan vahinkoonsa törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kuljettaja saa nykyisen oikeuskäytännön mukaan lähes täyden korvauksen. Myös matkustaja, joka on tietoinen kuljettajan päihtymystilasta, saa lähtökohtaisesti täyden korvauksen.

Lievempi suhtautuminen myötävaikutukseen johtaa liikennevakuutusjärjestelmän kannalta tietyissä tilanteissa epätoivottavaan tulokseen. Nykyinen järjestelmä sisältää ongelmia yleisen oikeustajun sekä liikennekäyttäytymistä ohjaavan signaalin osalta. Sääntely ei ole myöskään optimaalista moraalisen uhkapelin torjunnan kannalta. Esimerkkinä tästä on törkeällä huolimattomuudella aiheutettujen vahinkojen laaja korvattavuus. Samalla ankara alkoholiehto näyttäytyy suhteellisuuden näkökulmasta erikoisena. Myös alkoholiehdon sisältämä promillerajaan perustuva ”korvataan tai ei korvata”-ratkaisumalli ei ole suhteellisuuden näkökulmasta paras mahdollinen ratkaisu. Suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta parempi ratkaisu olisi muuttaa myötävaikutussäännöksiä vastaamaan enemmän vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n mukaista sääntelyä. Tähän muutokseen voisi liittyä myös luopuminen itsenäisestä alkoholiehdosta. Itsenäisen alkoholiehdon tarve voidaan kyseenalaistaa. Tähän suuntaan viittaa oikeusministeriön uutta liikennevakuutuslakia koskeva lausunto, jossa ministeriö esittää luopumista muun muassa liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentista¹¹³.

Rattijuopumustapauksia olisi mahdollista tarkastella 7 §:n 1 momentin kannalta. Liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentin olemassaolon perusteluja voidaan pitää horjuvina. Säännöstä ja sen jyrkkää suhtautumista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen on perusteltu sen liikennekäyttäytymistä ohjaavalla vaikutuksella¹¹⁴. Tällaista liikennekäyttäytymistä ohjaavaa vaikutusta ei kuitenkaan katsottu syntyvän myötävaikutussäännösten muuttamisella lievemmäksi vahingonkärsijän törkeän huolimattoman menettelyn osalta¹¹⁵. Yksi vaihtoehto voisi olla alkoholiehdon joustavampi muotoilu. Esimerkiksi Ruotsin liikennevakuutuslain (trafikskadlag 12 §) alkoholiehdon muotoilu ”ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan” antaa paremman mahdollisuuden rattijuopumustapauksien joustavaan arviointiin. Ylipäänsä myötävaikutussääntely on toteutettu Ruotsissa enemmän vahingonkorvausoikeuden periaatteiden

¹¹³ Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntoyhteenveto. 2011.

¹¹⁴ HE 294/1978, s. 2.

¹¹⁵ HE 294/1978, s. 2.

mukaisesti. Osoituksena tästä on trafikskadelag 12 § ja sen kolmas momentti. Momentin mukaan tulee myötävaikutusalennus tehdä kohtuuden mukaan ja muut olosuhteet huomioiden, tehtiin myötävaikutusalennus sitten tahallisuuden, törkeän huolimattomuuden tai rattijuopumuksen perusteella.

Voidaan esittää myös mahdollisia teknisluonteisia myötävaikutussäätelyn kehittämisuuntia. Liikennevakuutuslain 7 §:n 6 momentin liikkumatonta ajoneuvoa koskevia tilanteita voisi olla mahdollista tarkastella erillisen myötävaikutussäännöksen sijaan liikennevakuutuslain 1 §:ssä säännellyn yleisen soveltamisalan kannalta. Nykyinen säännös voi johtaa korvausten maksamiseen tilanteissa, joita voidaan kuvailla luonteeltaan keinotekoisiksi ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen kannalta. Samoin tahallisesti aiheutettujen vahinkojen kohdalla nykyinen kohtuusperusteinen varaventiili voisi olla mahdollisesti korvattavissa aiemmin mainitulla tulkintakäytännön muutoksella, jolloin teknisesti ei enää maksettaisi korvauksia tahallisesti aiheutetuista vahingoista. Oikeusministeriön kannan mukaisesti voitaisiin myös liikennevakuutuslain 3 ja 4 pykälistä luopua¹¹⁶.

Vakuutusala ei todennäköisesti ole alkoholiehdon poistamisen kannalla, sillä toimiihan nykyinen liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentti tehokkaana korvausleikkurina varsinkin ottaen huomioon rattijuopumustapausten yleisyyden. Vakuutusyhtiöt voisivat kuitenkin vierittää mahdollisista lisääntyvistä korvauksista johtuvan rasitteen vakuutusmaksuihin. Alkoholiehdosta luopumisen tarkoituksena ei olisi kuitenkaan, että alkoholin käyttöön liikenteessä pitäisi suhtautua yleisesti ottaen lievemmin. Tarkoituksena olisi, että päihtyneenä ajaminen suhteutettaisiin muuhun törkeän huolimattomaan menettelyyn. Tiukkojen promillerajojen sijaan kutakin vahinkotilannetta voitaisiin arvioida joustavasti siten, että päihtymyksen vaikutus vahinkoon otettaisiin huomioon aina tilanteen mukaan.

Alkoholiehdon voi arvioida olevan suotuista vakuutuksenantajakollektiivin näkökulmasta. Onhan promillerajaan perustuva myötävaikutuksen arviointi käytännön kannalta yksinkertaista. Tapauskohtaista arviointia ei tarvitse tehdä, jos kuljettaja on tuomittu törkeästä rattijuopumuksesta. Yksinkertaisuus ei koske ainoastaan kuljettajan vakuutuskorvauksen epäämisestä törkeän rattijuopumuksen perusteella. Vakuutuksenantaja saa

¹¹⁶ Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntoyhteenveto. 2011.

vieritettyä näissä tilanteissa liikennevahingosta johtuvan muun mahdollisen taloudellisen rasitteen kuljettajan kannettavaksi liikennevakuutuslain 20 §:n takautumisoikeuden nojalla.

Liikennevakuutuskorvausten epääminen tai alentaminen vahingonkärsijän myötävaikutuksen nojalla on pääsääntöisesti maltillista liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momentteja lukuun ottamatta. Korvauspiiri on myötävaikutussäännösten osalta laaja varsinkin henkilövahinkojen osalta. Tutkielmassani ei sivuttu korvausten asiallista sisältöä. Henkilövahingoissa korvauksia alennetaan myötävaikutuksen perusteella varovaisesti, vaikka korvauksen alentamiseen johtava vahingonkärsijän törkeän tuottamuksellinen menettely on usein luonteeltaan täysin vahinkoriskistä piittaamatonta. Myötävaikutusalennuksia koskevia korkeimman oikeuden ennakkoratkaisuja on vähän ottaen huomioon liikennevahinkojen suuri määrä. Syynä oikeuskäytännön vähäisyyteen voi olla vakuutusalan haluttomuus päästää oikeuskäytäntöä syntymään. Oikeustilan selventyminen ei välttämättä palvele vakuutusyhtiöiden etua.

Liikennevakuutusjärjestelmää voidaan pitää vahingonaiheuttajan tuottamusvastuuta rajoittavana tekijänä. Tuottamusvastuun rajoittaminen on nähtävissä reilun haittajaon periaatteen mukaisena, sillä tavanomaisesta varomattomuudesta aiheutuneet vahingot on perustellumpaa kohdistaa yksittäisen vahingonaiheuttajan sijasta autoilevan kollektiivin kannettavaksi. Reilun haittajaon periaate näkyy myös LiikVL 8 §:n sääntelyssä, joka johtaa vahinkoriskiä kasvattaneen osapuolen vastuun laajenemiseen. Samalla perusteella voidaan LiikVL 7 §:n mukaista sääntelyä pitää reilun haittajaon periaatteen mukaisena. Liiallisen riskin kantamisperiaate voidaan nähdä tuottamusvastuun rajoittamista vastaan puhuvana argumenttina. Periaatteen mukaan on toisten perusoikeuksia liikaa vaarantavan tahon korvattava vahingot, jotka aiheutuvat tämän vaarantamisen seurauksena. Reilun haittajaon periaatteen voidaan kuitenkin katsoa puoltavan tuottamusvastuun rajoittamista enemmän, kuin liiallisen riskin kantamisperiaate sitä vastustaa.¹¹⁷ Liiallisen riskin kantamisperiaatetta liikennevakuutusjärjestelmässä toteuttaa LiikVL 20 §:n mukainen vakuutuksenantajan takautumisoikeus.

Nykyistä liikennevahinkojen korvauskäytäntöä voidaan pitää vakavien vahinkojen korvaamisen periaatteen mukaisena. Periaate näkyy henkilövahinkojen laajempaan korvat-

¹¹⁷ Mielityinen. 2006, s. 425–430.

tavuutena suhteessa omaisuusvahinkoihin.¹¹⁸ Periaate näkyy myös maltillisena suhtautumisena törkeällä huolimattomuudella myötävaikutettuihin henkilövahinkoihin. LiikVL 7 §:n 4 momentin sääntely näyttäytyy ongelmallisena periaatteen kannalta.

Sosiaali- ja terveysministeriössä on vireillä uuden liikennevakuutuslain säätäminen. Keskeisinä tavoitteina uudessa laissa ovat lainsäädännön selkeyttäminen ja ajanmukaistaminen. Uudessa laissa on tarkoituksena myös täsmentää myötävaikutussäännöksiä. Uudessa laissa on ehdotettu, että tahallisesti aiheutettujen vahinkojen osalta syyntakeettomuutta tarkasteltaisiin vakuutuslainsäädännön 36 §:n yleissäännöksen kautta. Tahallisuuteen liittyy myös ehdotettu tarkennus, jonka mukaan itsemurhayrityksestä aiheutuneet henkilövahingot on katsottava tahallisesti aiheutetuiksi. Nykyisen LiikVL 7 §:n 5 momentin mukaiset tilanteet on ehdotettu arvioitavan törkeää huolimattomuutta koskevan säännöksen kautta. Törkeää rattijuopumusta koskevassa pykälässä pitäisi arvioida juopumuksen ja vahingon välinen syy-yhteys sekä muut vahinkoon vaikuttaneet olosuhteet. Vahinkoa kärsinyt voisi siten saada sen osan korvauksesta, joka on muiden olosuhteiden syytä. Vakuutuksenantajan takautumisoikeuden katsottaisiin syntyvän vain tahallisesti tai törkeän huolimattomasti aiheutetun vahingon osalta.¹¹⁹

Liikkumatonta ajoneuvoa koskevaa sääntelyä on ehdotettu tarkennettavaksi siten, että pysähtynyttä ajoneuvoa katsottaisiin käytettävän liikenteeseen vain silloin, kun se sijaitsee liikenneväylällä. Ajoneuvon ovien avaaminen ja sulkeminen rinnastettaisiin liikenteeseen käyttämiseen, mutta tyypillisesti ovien liikkeeseen liittyvät vahingot, kuten sormien jääminen oven väliin, ehdotetaan jäävän korvauspiirin ulkopuolelle.¹²⁰

Uutta liikennevakuutuslakia koskevassa valmistelussa on merkkejä vahingonkärsijän myötävaikutusta koskevan sääntelyn kehittymisestä oikeudenmukaisempaan ja joustavampaan suuntaan. Uutta lakia koskevalla lausuntokierroksella oikeusministeriö on esittänyt liikennevakuutuslain 7 §:n 3 ja 4 momenttien poistamista. Lisäksi oikeusministeriön mukaan myötävaikutussääntelyä pitäisi uudistaa enemmän vahingonkorvauslain periaatteita vastaavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on omassa lausunnossaan pitä-

¹¹⁸ Mielityinen. 2006, s. 430.

¹¹⁹ Sosiaali- ja terveysministeriön liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö. 2008, s. 55.

¹²⁰ Sosiaali- ja terveysministeriön liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistusta valmistelleen työryhmän mietintö. 2008, s. 31.

nyt tärkeänä, ettei tahalliseen tai törkeän huolimattomaan menettelyyn kohdistuva suhtautuminen lievene.¹²¹ Tällaiset yleiset kehityssuunnat ovat kannatettavia.

¹²¹ Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntoyhteenveto. 2011.