

**TUOMIOIDEN PERUSTELEMISEN LAATU LIIKENTEEN ABSTRAKTEISSA
VAARANTAMISRIKOKSISSA**

Lapin Yliopisto
Maisteritutkielma
Tuomas Hämäläinen
Oikeustiede
Syksy 2018

Lapin yliopisto, oikeustieteiden tiedekunta

Työn nimi: Tuomioiden perustelemisen laatu liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa

Tekijä: Tuomas Hämäläinen

Opetuskokonaisuus ja oppiaine: Rikosoikeus

Työn laji: Tutkielma X Laudaturtyö Lisensiaatintyö Kirjallinen työ

Sivumäärä: I – X + 76

Vuosi: 2018

Tiivistelmä:

Tutkielmassa selvitetään tuomioistuimien liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten tulkittamisen laadun nykytilaa. Tutkimukseen valikoituneet rikosnimikkeet ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Lisäksi tutkielmassa selvitetään liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon tunnusmerkistökohtien soveltamisen edellytyksen nykyisin perusteella ja luodaan tulkintametodi niille tunnusmerkistökohtille, joista ei löydy selvää konsensusta oikeuskäytännöstä tai kirjallisuudesta. Tutkimusmetodi tutkielmassa on kaksiosainen. Tulkittamisen laatu selvitetään tutkielmaa varten kerätyn oikeustapausaineiston pohjalta laaditulla tilastolla. Tunnusmerkistökohtien soveltamisen tutkiminen ja soveltamismetodin luominen toteutetaan oikeusdogmaattisesti. Olennaiset tarkasteltavat tunnusmerkistökohdat ovat tuottamus, törkeä tuottamus, tahallisuus sekä abstrakti vaarantaminen eli on omiaan -delikti.

Perustelemisen taso liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa on heikkoa. Yli puolet aineistossa tarkastelluista tapauksista oli perusteltu puutteellisesti joko yhdessä tai kaikissa tunnusmerkistökohtissa. Sen lisäksi tapauksista löytyi perusteluita, jotka pohjasivat päättelynsä vanhentuneeseen lainsäädäntöön ja prejudikaatteihin. Kokonaisuutena arvostellen perustelutoiminta liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa on puutteellista ja epäjohdonmukaista. Tuomioistuimilta puuttuvat selkeät prejudikaatteihin nojaavat ohjesäännöt kaikkien liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon tunnusmerkistökohtien osalta näiden rikosnimikkeiden kontekstissa. KKO ei ole nykyinsäädäntöön pohjautuen tutkielman tekohetkellä antanut yhtäkään ennakkotapausta, joka osoittaisi liikenneturvallisuuden kontekstissa mitä edellytetään törkeältä tuottamukselta tai tahallisuudelta liikenneturvallisuuden vaarantamisessa. Toisaalta KKO on antanut ennakkotapauksia mainituista seikoista muissa konteksteissa, mutta ne ovat rajallisesti soveltuvia tieliikenneturvallisuuden tarkasteluun. Myöskään oikeuskirjallisuus ei anna riittäviä vastauksia edellä mainittujen seikkojen soveltamiseen liikenneturvallisuuden kontekstissa. Tutkielmassa asia on pyritty korjaamaan luomalla systemaattinen tulkintametodi kaikille kyseisten rikosnimikkeiden tunnusmerkistökohtille. Tulkintametodit on kehitetty lievälle tuottamukselle, törkeälle tuottamukselle, tahallisuudelle sekä abstraktille vaarantamiselle.

Avainsanat: liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rikosoikeus, tuottamus, tahallisuus, abstrakti vaarantaminen

Muita tietoja:

Suostun tutkielman luovuttamiseen Rovaniemen hovioikeuden käyttöön x

Suostun tutkielman luovuttamiseen kirjastossa käytettäväksi x

Suostun tutkielman luovuttamiseen Lapin maakuntakirjastossa käytettäväksi x
(vain Lappia koskevat)

Sisällys

Lähteet	III
Kirjallisuus	III
Virallislähteet	VI
Hallituksen esitykset	VI
Lakivaliokunnan mietinnöt	VI
Oikeustapaukset	VI
Korkein oikeus	VI
Hovioikeudet	VII
Käräjäoikeudet	VII
Internet-lähteet	X
1. Johdanto	1
1.1 Lähtökohdat tutkimukselle	1
1.2 Johdatus aiheeseen	2
1.3 Tutkimusmetodi	4
1.4 Rakenteesta	5
2 Vaatimukset tuomion perustelemiselle	7
2.1 Perustelemisesta yleisesti	7
2.2 Tuomioiden tilastollinen tarkastelu perustelukritiikin pohjana	10
3 Keskeiset periaatteet	20
3.1 Varovaisuus-, huolellisuus- ja liikennesääntöjen noudattamisvelvollisuus	20
3.2 Ennakoitavuus ja luottamusperiaate	20
3.3 Syytesidonnaisuuden periaate	23
4. Oikeudellinen pohja	28
4.1 Rikosoikeudelliset lainkohdat ja käsiteltävät liikenne rikokset.....	28
4.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	28
4.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	30
4.1.3 Kuolemantuottamus, törkeä kuolemantuottamus vammantuottamus sekä törkeä vammantuottamus	31
4.2 Tunnusmerkistö kriteerit	34
4.2.1 Tahallisuus	34
4.2.2 Tuottamus.....	40
4.2.2.1 Piittaamattomuus verrattuna tiedostamattomaan tuottamukseen	40
4.2.2.2 Huolimattomuuden eri puolet.....	42
4.2.2.3 Tuottamus rikoslain yleisessä osassa	44

4.2.3 Vaarantaminen	51
4.2.3.1 On omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle	51
4.2.3.2 Vakava vaara	65
5. Johtopäätökset	69
5.1 Systemaattinen tulkintatapa.....	69
5.2 Lopuksi.....	75

Lähteet

Kirjallisuus

Aarnio, 1989

Aarnio, Aulis: Laintulkinnan teoria. Yleisen oikeustieteen oppikirja. Juva 1989

Frände, 2005

Frände, Dan: Yleinen Rikosoikeus. Edita Publishing Oy. 2005

Hällström

(ei pvm). Hovioikeuden tuomion laatimisesta perus- ja ihmisoikeuksien näkökulmasta. Noudettu osoitteesta Helsingin Hovioikeuden painettuja julkaisuja: https://oikeus.fi/hovioikeudet/helsinginhovioikeus/material/attachments/oikeus_hovioikeudet_helsinginhovioikeus/julkaisut/painetutjulkaisut/rikostuomionperusteleminen2005lisapainos2006./Ok3eKSKTP/13_Hovioikeuden_tuomion_laatimisesta_perus_Minna_Hallstrom

Koponen, 2007

Koponen, Pekka: Ongelmallinen olosuhdetahallisuus meillä ja Yhdysvalloissa - ovatko systematiikka ja yhdenvertaisuus ylläpidettävissä? Defensor Legis 2007 s. 37 - 53.

Koskinen, 2008

Koskinen, Pekka: 7. Rikosoikeuden yleiset opit ja rikosvastuun perusteet. Teoksessa: Lappi-Seppälä, Tapio - Kaarlo, Hakamies - Helenius, Dan - Koskinen, Pekka - Majanen, Martti - Melander, Sakari - Nuotio, Kimmo - Rautio, Ilkka Rikosoikeus (ss. 159 - 194). Helsinki: Alma Talent Oy 2008

Lappalainen, Siviiliprosessioikeus II, 2001

Lappalainen, Juha: Siviiliprosessioikeus II. Jyväskylä: Talentum Oyj 2001

Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017

Lappalainen, Juha – Hupli, Tuomas: Prosessioikeus. Teoksessa Frände, Dan - Helenius, Dan - Hietanen-Kunwald, Petra - Hupli, Tuomas - Koulu, Risto - Lappalainen, Juha - Lindfors, Heikki - Niemi, Johanna - Rautio, Jaakko - Saranpää, Timo - Turunen, Santtu - Virolainen, Jyrki - Vuorenperä, Mikko: Prosessioikeus (ss. 737 - 808). Helsinki: Alma Talent 2017

Lappi-Seppälä;Nuutila;& Ojala, 2008

Lappi-Seppälä, Tapio – Nuutila, Ari-Matti: RL 23 Luku, Liikenne rikokset. Teoksessa Tapio, Lappi-Seppälä – Hakamies, Kaarlo – Koskinen, Pekka – Majanen, Martti – Melander, Sakari – Nuotio, Kimmo – Nuurila, Ari-Matti – Ojala, Timo – Rautio, Ilkka: Rikosoikeus (ss. 561 - 631). Helsinki: WSOY Pro 2008

Matikkala 2005

Matikkala, Jussi: Tahallisuudesta rikosoikeudessa. Helsinki: Suomalainen lakimiesyhdistys 2005

Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1998

Nuotio, Kimmo: Teko, vaara, seuraus. Helsinki: Suomalainen lakimiesyhdistys 1988

Nuotio & Majanen, Rikosoikeuden poluilla, 2003

Nuotio, Kimmo – Majanen Matti: Rikosoikeuden poluilla. Helsinki: Helsingin yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta 2003

Nuutila, A. M., 1997

Nuutila, Ari-Matti: Rikoslain Yleinen Osa. Helsinki: Lakimiesliiton Kustannus 1997

Nuutila, A. M., 1996

Nuutila, Ari-Matti: Rikosoikeudellinen huolimattomuus. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus 1996

Sajama, 2004

Sajama, Seppo: Argumentaatio oikeudellisessa tutkimuksessa. Teoksessa Miettinen, Tarmo - Sajama, Seppo - Voutilainen, Tomi - Myrsky, Matti - Määttä, Tapio - Tolvanen, Matti - Määttä, Kalle - Sutela, Marja: Oikeustieteellinen opinnäytetyö (ss. 17 - 46). Jyväskylä: Joensuun Yliopiston tieteellisiä julkaisuja 2004

Tapani, Olisiko nyt sanottu viimeinen sana olosuhdetahallisuuden alarajasta? – KKO

2012:66 ja seksuaalipalveluiden ostamisen rangaistavuus, 2012

Tapani, Jussi: Olisiko nyt sanottu viimeinen sana olosuhdetahallisuuden alarajasta? - KKO 2012:66 ja seksuaalipalveluiden ostamisen rangaistavuus. Defensor Legis, 607 - 618 2012

Tapani & Tolvanen, Riksvastuu ja sen toteuttaminen, 2004

Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti: Riksvastuu ja sen toteuttaminen. Joensuu: Joensuun yliopiston oikeustieteellisiä julkaisuja 2004

Tapani & Tolvanen 2013

Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti: Rikosoikeuden Yleinen Osa Vastuuoppi. Helsinki: Talentum Media Oy 2013

Tolvanen, Huolellisuus tieliikenteessä, 1996

Tolvanen, Matti: Huolellisuus Tieliikenteessä. Turku: Turun Yliopisto 1996

Tolvanen, Tieliikenneerikokset, 1999

Tolvanen, Matti: Tieliikenneerikokset. Helsinki: Kauppakaari Oyj 1999

Tolvanen, Tieliikenneerikokset ja kriminaalipolitiikka 1999

Tolvanen, Matti: Tieliikenneerikokset ja kriminaalipolitiikka. Helsinki: Kauppakaari Oyj 1999

Tolvanen, Liikenneerikokset, 2014

Tolvanen, Matti: Liikenneerikokset. Teoksessa Frände, Dan – Matikkala, Jussi – Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti – Viljanen, Pekka – Wahlberg, Markus: Keskeiset Rikokset (ss. 277 - 332). Helsinki: Edita Publishing Oy 2014

Virolainen & Martikainen, Pro & contra, 2003

Virolainen, Jyrki – Martikainen, Petri: Pro & contra. Helsinki: Talentum 2003

Virolainen & Pölönen, Rikosprosessin perusteet: rikosprosessioikeus I, 2003

Virolainen, Jyrki – Pölönen, Pasi: Rikosprosessin perusteet: rikosprosessioikeus I. Jyväskylä: WSOY Lakitieto 2003

Virolainen & Vuorenpää, 4. Periaatteet prosessioikeudessa 2017

4. Periaatteet Prosessioikeudessa. Teoksessa Frände, Dan – Helenius, Dan – Hietanen-Kunwald, Petra – Hupli, Tuomas – Koulu, Risto – Lappalainen, Juha – Lindfors, Heidi – Niemi, Johanna – Rautio, Jaakko – Saranpää, Timo – Turunen, Santtu – Virolainen, Jyrki – Vuorenpää, Mikko: Prosessioikeus (ss. 117 - 236). Helsinki: Alma Talent 2017

Virallislähteet

Hallituksen esitykset

HE 180/2017 vp

HE 180/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

HE 44/2002 vp

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

HE 32/1997 vp

HE 32/1997 vp Hallituksen esitys eduskunnalle liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Helsinki 1997

HE 74/1979 vp

HE 74/1979 vp Hallituksen esitys eduskunnalle Tieliikennelaiksi. Helsinki 1979

Lakivaliokunnan mietinnöt

LaVM 28/2002 vp

Hallituksen esitys rikosoikeuden yleisiä oppeja koskevan lainsäädännön uudistamiseksi. Helsinki 2003

Oikeustapaukset

Korkein oikeus

KKO 1984 II 132

KKO 1989:88

KKO 1989:90

KKO 1993:26

KKO 1993:41

KKO 1994:33

KKO 1996:107

KKO 1998:124

KKO 2001:13

KKO 2003:134

KKO 2006:64

KKO 2009:87

KKO 2011:4

KKO 2013:94

KKO 2012:56

KKO 2012:98

KKO 2014:41

KKO 2015:83

KKO 2016:36

KKO 2018:32

Hovioikeudet

Helsingin hovioikeus

15.3.2016 R15/2944 16/111147

Turun hovioikeus

14.8.2014 R13/2126 14/132346

Itä-Suomen hovioikeus

27.1.2011 R10/925 46

Käräjäoikeudet

Etelä-Karjalan käräjäoikeus

23.9.2015 R15/906 15/139355

18.5.2016 R16/261 16/121464

3.2.2012 R11/1791 12/208

Etelä-Savon käräjäoikeus

3.3.2016 R16/108 16/109703

15.11.2010 R10/914 10/2166

21.6.2011 R11/862 11/1076

12.8.2011 R11/746 11/1298

1.4.2015 R14/1317 15/114298

10.4.2013 R13/51 13/700

11.6.2010 R10/527 10/924

19.11.2014 R13/1867 14/150383

7.2.2014 R13/1411 14/105056

Pohjois-Savon käräjäoikeus

20.12.2011	R11/1623	11/3759
18.6.2012	R12/1312	12/1691
8.7.2015	R15/514	15/129341
18.8.2010	R10/1923	10/2244
9.6.2015	R15/146	15/125189

Päijät-Hämeen käräjäoikeus

14.1.2016	R15/2327	16/101622
29.1.2014	R13/2462	14/104393
18.2.2015	R14/2130	15/107769
3.9.2014	R14/1270	14/135837
23.9.2010	R10/1756	10/2612
27.4.2012	R12/501	12/1194
15.3.2010	R10/312	10/746
15.10.2012	R12/821	12/2592
15.1.2015	R14/1690	15/102037
9.11.2012	R12/1796	12/2794
20.9.2010	R10/1892	10/2555
24.1.2011	R10/2769	11/202

Varsinais-Suomen käräjäoikeus

7.5.2015	R15/1538	15/120171
19.1.2016	R15/5351	16/102390
28.5.2015	R15/1198	15/123658
7.5.2015	R15/1538	15/120171
31.3.2016	R16/775	16/113866
15.12.2015	R15/3077	15/143466
21.4.2015	R15/267	15/117570
12.8.2015	R14/5196	15/132085

Helsingin käräjäoikeus

19.6.2016	R16/901	16/128345
20.8.2015	R15/745	15/133437
28.5.2015	R14/6746	15/123497
27.9.2016	R15/10151	16/139293
30.11.2016	R16/5888	16/150444
14.11.2014	R14/5891	14/149577
13.10.2015	R15/4683	15/142909

7.10.2015 R15/3255 15/141815
10.11.2015 R15/3337 15/148099
23.9.2016 R15/8373 16/137864

Kymenlaakson käräjäoikeus

19.12.2013 R13/1915 13/132211
31.5.2010 R10/21 10/1201
13.9.2012 R12/1187 12/2076
12.4.2012 R12/389 12/869
5.3.2015 R15/66 15/110304
27.10.2010 R10/1668 10/2340
30.6.2011 R11/1002 11/1378
1.4.2014 R13/1321 14/114300
7.2.2013 R12/2213 13/292
1.12.2011 R11/2167 11/2881

Vantaan käräjäoikeus

11.2.2016 R15/2974 16/106313
15.4.2015 R15/431 15/116523
3.5.2016 R16/67 16/118737
16.12.2016 R16/1697 16/153200

Lapin käräjäoikeus

11.10.2012 R12/794 1166
26.4.2014 R13/1540 14/127723

Länsi-Uudenmaan käräjäoikeus

1.10.2015 R15/658 15/140902
1.10.2015 R15/658 15/140902

Kanta-Hämeen käräjäoikeus

22.10.2013 R13/959 13/121566

Tuusulan käräjäoikeus

11.9.2015 R15/527 15/137399
6.8.2015 R15/447 15/131384

Lahden käräjäoikeus

3.7.2009 R09/770 09/1835

Ylivieska-Raahen käräjäoikeus

16.4.2013 R13/339 13/534
11.12.2012 R12/586 12/1396

Espoon kärjäoikeus		
2.12.2015	R15/1414	15/152286
Hyvinkään kärjäoikeus		
15.11.2010	R10/1167	10/1554
16.10.2015	R14/1140	15/143520
Kainuun kärjäoikeus		
5.12.2014	R14/723	14/153532
Oulun kärjäoikeus		
8.2.2013	R12/2928	13/410
13.6.2012	R11/2002	12/2049
Varkauden kärjäoikeus		
9.4.2009	R09/69	09/168

Internet-lähteet

Suomen virallinen tilasto (SVT): Rikos- ja pakkokeinotilasto [verkkajulkaisu].
ISSN=2342-9151. 13 2017, Liitetaulukko 1. Eräiden rikostyyppien kehitys 2013 - 2017 .
Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.8.2018].
Saantitapa: http://www.stat.fi/til/rpk/2017/13/rpk_2017_13_2018-05-08_tau_001_fi.html

1. Johdanto

1.1 Lähtökohdat tutkimukselle

Innoitus tutkielman aiheeseen muodostui kiinnostuksestani liikennerikoksia kohtaan, joissa kevyt liikenne on osallisena. Tarkoitukseni oli alun perin tutkia tuomioistuimien antamien perustelujen suhdetta törkeissä ja normaalimuotoisissa liikenteen vaarantamisrikoksissa, joissa osapuolena oli kevyt liikenne, verrattuna tilanteisiin, joissa kevyttä liikennettä ei ollut. Kiinnostus aiheeseen nousi omista kokemuksistani liikenteestä, kokemuksestani syyttäjän toiminnasta ollessani harjoittelijana syyttäjänlaitoksella sekä muiden kevyen liikenteen tienkäyttäjien kertomuksista internetin keskustelupalstoilla tilanteista, jotka täyttivät räikeästi peräti törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kriteerit, mutta jäivät kuitenkin syyttämättä, koska esitutkinta, syyttäjä tai tuomioistuinlaitos katsoivat tapaukset vähäisiksi. On usein sanottu, että jos haluaa saada toisen ihmisen hengiltä, kannattaa se tehdä autolla, koska auton kuljettajaa ei rangaista toisten ihmisten vahingoittamisesta tai tappamisesta ainakaan henkirikoksen tasoisella tuomiolla. Asian todenperäisyys kiinnosti minua. Vastaavasti ylinopeudesta suomessa tuomitaan usein rajulla otteella, vaikka teko tapahtuisi tyhjällä moottoritiellä. Toisaalta puhtaiden anekdoottien totuudenmukaisuus on vähintäänkin kyseenalaista, eikä kansan oikeustajua kuvailevista sanonnoista voi vetää todellisuutta kuvaavia johtopäätöksiä. Lisäksi ylinopeus on varsin helppo rikos todistaa jopa törkeälle tekoasteelle. Täten päätin tutkia, onko tuomioistuimien tai syyttäjien toiminnassa epäjohtonmukaisuutta liikennerikosten käsittelyssä erityisesti, kun verrataan tyypillisiä paikoittain vähävaaraisia, mutta raskaasti tuomittuja liikenteen vaarantamisrikoksia, kuten ylinopeuksia, sekä tyypillisiä paikoittain erittäin vaarallisia, mutta vähäisemmin tuomittuja vaarantamisrikoksia, kuten kevyen liikenteen väistämättä jättäminen väistämismvelvollisuuden ollessa voimassa.

Alkuperäinen suunnitelmani kuitenkin kariutui materiaalin vähäisyyteen. Sain käyttöni huomattavan määrän tuomioistuimien ratkaisuja, joista pystyin yleisesti arvioimaan liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten laatua. Perustelujen vähäisyys muodostui kuitenkin esteeksi arvioinnille. Sain havaita, että tuomioistumien perustelutoiminta liikennerikoksissa on niukkaa. Aineistostani löytyi mittava määrä tapauksia, joissa käräjäoikeudet tai edes hovioikeudet eivät riittävästi perustelleet liikenneturvallisuuden vaarantamisia tai törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia. Puutteita perusteluissa oli sekä tuottamuksen, että vaaran aiheuttamisen arvioinnissa, ja osuipa vastaan myös tuomioita, jotka olivat räikeästi lain vastaisia. Tämän takia näin tärkeäksi tutkia yleisesti tuomioistuimien liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten perustelemista.

Tämä tutkielma on syntynyt tarpeesta ymmärtää liikenteen abstrakteja vaarantamisrikoksia paremmin ja tutkimukseni tuloksena uskon, että se voi olla hyödyllinen asiakirja asiaa työkseen tekeville juristeille. Olen pyrkinyt linjaamaan yksinkertaisesti ja käytännönläheisesti, miten tulkitsemistoimintaa pitäisi suorittaa aiheen mukaisissa rikosnimikkeissä kokoamalla yhteen tämän hetken nimekkäimpien rikosoikeuden tutkijoiden ajatuksia sekä korkeimman oikeuden prejudikaatteja, ja luomalla mahdollisimman yhtenäisen mallin sekä tahallisuuden, tuottamuksen ja vaarantamisen tulkinnalle. Tätä tutkielmaa kirjoittaessani havaitsin, ettei tuomioistuimen työ asian tiimoilta ole helppo, sillä tietoa lain tulkinnasta on osin vaikea löytää.

1.2 Johdatus aiheeseen

Tämä tutkielma rajaa tutkittavakseen liikenneturvallisuuden vaarantamisen, sekä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tulkinnalliset erityispiirteet. Lisäksi käsittelyyn otetaan lyhyesti edellä mainittuihin rikosnimikkeisiin usein liittyvät tuottamusrikokset eli kuolemantuottamus, vammantuottamus sekä näiden törkeät tekemuodot. Tutkielman pääasiallisiksi rikosnimikkeiksi on valikoitunut liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, koska ne ovat liikenteen yleisvaarantavia rikoksia ja koska ne ovat niin kutsuttuja abstraktin vaarantamisen rikosnimikkeitä. Käytännössä siis rikokset eivät toteutuakseen vaadi konkreettista vaaratilannetta, vaan riittää, että teot voisivat aiheuttaa tilanteen, jossa konkreettista vaaraa voisi aiheutua. Rajaus on asetettu juuri näihin rikoksiin, koska ne ovat tulkinnallisesti haastavia ja tuomitsemistoiminnasta vaikuttaisi puuttuvan konsensus näiden rikoksien johdonmukaiseen käsittelyyn, sekä motivaatio kyseisten rikostyyppien perustelemiseen. Oikeaoppinen tulkinta vaatii sekä tarkkaa tuottamuksen, että vaaran asteen arviointia.

Aiheen ulkopuolelle rajautuu törkeä rattijuopumus, joka on määritelmällisesti abstrakti vaarantamisrikos tunnusmerkistön *on omiaan -deliktin* takia. Törkeän rattijuopumuksen syyksilukeminen lähentelee kuitenkin ankaraa vastuuta. Törkeän rattijuopumuksen ollessa kyseessä, sille miten tekijä on joutunut tilanteeseen, jossa hän on heikentyneesti ajokykyinen, ei aseteta kovin suurta merkitystä. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan käytännössä aina, mikäli ajokyky todetaan riittävällä tavalla heikentyneeksi ja tekijä ajaa moottoriajoneuvoa liikenteessä. Vain hyvin poikkeuksellisissa tapauksissa voi vastaaja onnistuneesti vedota johonkin ulkoiseen hänestä itsestään riippumattomaan seikkaan, jonka perusteella hän ei ole syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen muiden tunnusmerkistökohtien täytyessä. Tuottamuksen puuttuessa syyksilukemisperusteista törkeän rattijuopumuksen teonkuvauksessa, teon tilastointi samaan kuvaajaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon kanssa vääristäisi tuloksia ja olisi vaikea sovittaa tilastointiin mielekkäällä

tavalla. Tutkielmassa ei siis käsitellä rattijuopumuksia tai muita vaarantamisrikoksia vaan rajaus on asetettu koskemaan tuottamusta edellyttäviä liikenteen abstrakteja vaarantamisrikoksia sekä näiden tyypillisiä liitännäisrikoksia.

Tutkielman fokus on abstraktien vaarantamisrikostuomioiden perustelemisen laadussa tai sen puutteessa. Tutkielmassa tarkastellaan oikeustapauksia laajasti eri oikeusasteilta ja määritellään niiden laatukriteerejä tilastollisesti ja yksityiskohtaisen analyysin perusteella sekä pyritään luomaan lähtökohta liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten tulkinnalle ja perustelukriteereille.

Liikenteen abstraktit vaarantamisrikokset eli liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja sen törkeä tekemuoto ovat eräitä rikoslakimme monimutkaisimpia ja vaikeimmin ymmärrettäviä rikosnimikkeitä. Päälepäin ne vaikuttavat yksinkertaisilta, mutta pitävät sisällään avoimia tulkintavaihtoehtoja, jotka eivät ole maallikolle tai edes asiaan perehtymättömälle juristille itsestäänselviä. Näiden rikosten syyksilukemisen edellytyksenä ovat tuottamus, törkeä tuottamus sekä tahallisuus. Tahallisuus ei yleensä ole tunnusmerkistökriteerinä erityisen vaikea osoittaa, erityisesti kun puhutaan rikoksista, joissa edellytyksenä on konkreettinen seuraus. Kun kyse on vastaavasti rikoksesta, jolla ei ole selvää konkreettista seurausta tai edes konkreettista seurauksen vaaran edellytystä, muuttuu tahallisuuden osoittaminen huomattavasti vaikeammaksi. Tuottamus on sikäli yksinkertainen toteen osoitettava seikka, mutta rangaistuksen määräämisessä olisi hyvä arvioida tuottamusta tietoisesta ja tiedostamattomasta tuottamuksesta välillä, mikä osaltaan asettaa omat haasteensa tulkinnalle. Myös tuottamuksen syyksilukemiseen johtaneet päätelmät olisi hyvä avata tuomion perusteluissa, ettei jää kuvitelmaa ankarasta vastuusta. Suurin haaste on kuitenkin päätöksentekoa tahallisuuden, törkeän tuottamuksen, normaalimuotoisen tuottamuksen sekä lievän tuottamuksen rajapinnoilla. Tuottamuksen määrittämiseen ei ole tarkkoja rajanvetoja ja harkinta tapahtuu tapauskohtaisesti kokonaisarvostelun perusteella. Prejudikaattiratkaisuista voi vetää jonkinlaista osviittaa harkinnan avuksi, mutta loppujen lopuksi päätös on aina tilannekohtainen ja riippuu laajasta otannasta tekijöitä aina kellonajoista ja sijainnista tekijän omaan subjektiiviseen suhtautumiseen.

Lisäksi rikosnimikkeiden vaarantamistunnusmerkistö on muotoiltu *on omiaan -deliktiksi*, joka tarkoittaa abstraktia vaarantamista. Abstrakti vaarantaminen on monimutkainen käsite, koska sen realisoituminen ei edellytä konkreettista vaaratilannetta. Abstrakti vaarantaminen voi myös kohdistua erityisten henkilöihin kohdistuvien oikeushyvien, kuten hengen tai terveyden sijaan, yleisempiin oikeushyviin kuten liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena. Asiaa ei helpota se, että abstraktille vaarantamiselle ei ole oikeuskirjallisuudessa löydetty yhtä yksittäistä, kaikkiin

tilanteisiin sopivaa määritelmää tai tulkintaohjetta, eikä se, ettei abstrakti vaarantaminen vaadi minkään tasoista konkreettista vaarantamista. Abstraktissa vaarantamisessa ei siis aiheuteta negatiivisen seurauksen vaaraa jollekin oikeushyvälle, kuten konkreettisessa vaarantamisessa, vaan vaara on ennemmin oikeushyvän heikkenemisen vaara.

Liikenne on vuorovaikutusta eri liikenteessä toimivien henkilöiden kesken. Tästä johtuen onnettomuudet eivät tapahdu tyhjiössä vaan usein tekijän syyllisyyteen voi vaikuttaa myös muiden liikenteen toimijoiden toiminta, muiden toimijoiden omat rikkomukset tai olosuhteet, jotka ovat joko tiedossa olevia tai yllättäviä. Toisaalta liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei edellytä onnettomuutta. Ilman onnettomuuttakin muiden liikenteen toimijoiden tai olosuhteiden vaikutus voi tulla tarkasteltavaksi teon arvioinnissa. Näillä seikoilla on vaikutusta sekä tuottamukseen että vaarantamisen arviointiin.

1.3 Tutkimusmetodi

Tutkimusmetodi tutkielmassa on pääasiallisesti oikeusdogmaattinen eli lainopillinen. Tutkielman tarkoituksena on lisätä oikeustieteellistä informaatiota voimassaolevien säännöksiä tulkinnalla ja systematisoinnilla.¹ Lähteinä käytetään lakia eri aikakausilta, hallituksen esityksiä, oikeuskirjallisuutta sekä oikeuskäytäntöä. Oikeuslähdeopin hierarkia tutkielmassa seuraa hyväksytyä hierarkiamallia, jossa käytetään korkeimmasta alkaen lakia, maan tapaa, lainvalmistelutöitä, prejudikaatteja sekä oikeuskirjallisuutta.² Tutkielmassa tarkastellaan korkeimman oikeuden prejudikaattien, lain esivalmistelutöiden ja oikeuskirjallisuuden pohjalta aiheen mukaisten rikosnimikkeiden syyksilukemis- ja tunnusmerkistöseikkojen tulkitsemisen edellytyksiä sekä pyritään luomaan malli, jonka avulla kyseisten rikosten tulkitseminen helpottuisi. Lisäksi tutkielmassa määritetään tuomioiden laadun yleiskuvaa tilastoimalla eri perustelukriteerien täyttymistä. Kriteereinä on käytetty teon huolimattomuuden perustelua, vaaran aiheuttamisen tason perustelua sekä näiden perustelemattomuutta. Kriteerit perustelemiselle ovat varsin tiukat, eikä tutkimuksessa perustelluksi seikaksi kelpuuteta epäspesifejä lausahduksia kuten ”tuomioistuim katsoo näytön perusteella näytetyksi”. Perustelun lähtökohtana on, että tuomioistuim kykenee avaamaan monimutkaisen liikenteen vaarantamisrikoksen tunnusmerkistön tosiasioihin suhteutettuna siten, että maallikollakin on mahdollisuus ymmärtää perustelu. Tässä lähtökohtina ovat laillisuusperiaate, tuomioistuimen velvollisuus perustella tuomio sekä oikeuden näkyvyyden periaate.

¹ Aarnio, 1989 , s. 288.

² Sajama, 2004 , s. 23.

Tutkielman teoriaosuudessa tarkoituksena on tutkia nykyisen oikeuskäytännön mukaisia tulkintatapoja aiheen mukaisten rikosten tunnusmerkistö- ja syyksilukemisseikkojen osalta edellä mainittua oikeuslähdeoppia hyväksi käyttämällä. Tämän tutkimuksen myötä tarkoituksena on luoda systemaattinen perustelumetodi, jonka avulla liikenneturvallisuuden vaarantamisrikosten tulkinta sekä perusteleva helpottuisivat ja yhdenmukaistuisivat tuomioistumissa. Yksinkertaistaen tarkoituksena on siis kehittää tapa, millä tavoin tuottamusta ja abstraktia vaarantamista tulisi tulkita.

1.4 Rakenteesta

Ensimmäisessä luvussa on johdanto ja aiheen esittely. Johdanto-osiossa esitellään innoitus ja muut lähtökohdat tutkimukselle.

Toisessa luvussa käsitellään tutkielman olemassaolon edellytykset eli vastataan teoreettisemmin kysymykseen, miksi tutkielma on tehty tästä aiheesta. Aluksi käsitellään tuomioistuimen velvollisuuksia rikosasian tutkinnassa, jotka koostuvat pääasiassa tuomioistuimen perusteluelvoitteesta sekä sen ulottuvuuksista ja niiden vaikutuksista rikosprosessin oikeudenmukaisuuden takaajana. Katsaus perusteluelvoitteeseen on kuitenkin lyhyt, sillä se ei ole tämän tutkielman varsinainen aihe. Lisäksi toisessa luvussa käsitellään tutkielman pohjaksi ja perusteluksi rakennettu tilasto tuomioistuinten perustelun laadun nykytilasta rajattuihin rikoksiin nähden. Toisen luvun tilasto-osuudessa avataan tilaston luomisen viitekehys, perusteet tilaston luomiselle, rajaukset, joiden pohjalta tilasto on luotu sekä tilastosta vedettävät johtopäätökset.

Kolmannessa luvussa käydään läpi olennaisia rikosoikeudellisia ja liikenneoikeudellisia periaatteita sekä olennainen aiheenmukainen rikosoikeudellinen lainsäädäntö ja siihen olennaisilta osilta liittyvät muut säännökset. Tarkoituksena on pohjustaa tutkielman kannalta olennaiset rikoslainkohdat systemaattisesti arvioitavaan muotoon. Kolmannessa luvussa käsitellään liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon syyksiluettavuustekijöiden ja tunnusmerkistökohtien teoreettisia ulottuvuuksia. Tarkoituksena on määrittää jokaisen syyksiluettavuustekijän sekä tunnusmerkistökohdan nykytilan ja oikeuskäytännön mukainen nykytila.

Neljäs luku keskittyy aiheena olevien liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon tunnusmerkistötekijöiden ja syyksiluettavuustekijöiden teoreettiseen tutkimiseen ja niiden perustelevuuden toteuttamisen tarkastelemiseen. Tämän luvun tehtävänä on käsitellä oikeustieteellisesti niitä seikkoja, joihin tuomioistuimen tulisi ottaa kantaa perusteluissaan aiheena olevien rikosnimikkeiden yhteydessä. Tarkoituksena on selvittää, mitä

tunnusmerkistötekijät ja syyksiluettavuusseikat tarkoittavat näiden rikosten kontekstissa, ja miten niitä tulisi soveltaa todellisessa tulkintatilanteessa. Lisäksi tässä luvussa nostetaan esille tutkimusaineistossa räikeimmin perusteluvulvoitetta rikkovia tuomioita tai peräti puhtaasti lainvastaisia tuomioita ja pohditaan miten tuomioistuimen lopputulos olisi mahdollisesti voinut olla erilainen, mikäli perustelu olisi toteutettu asianmukaisesti.

Viides luku pitää sisällään ehdotuksen systemaattiseksi tulkintatavaksi liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten tulkitsemiseksi rikosprosessissa sekä tutkimuksen johtopäätökset.

2 Vaatimukset tuomion perustelemiselle

2.1 Perustelemisesta yleisesti

Tuomion riittävän perustelemisen korkein vaatimus löytyy Suomen Perustuslaista, jonka mukaan ”asianosaisen oikeus saada perusteltu päätös turvataan laissa”. Perusteluelvelvoitetta tarkennetaan oikeudenkäymiskaaren (4/1734) 24 luvun 4 §, jonka mukaan:

”Tuomio on perusteltava. Perusteluissa on ilmoitettava, mihin seikkoihin ja oikeudelliseen päättelyyn ratkaisu perustuu. Perusteluissa on myös selostettava, millä perusteella riittainen seikka on tullut näytetyksi tai jäänyt näyttämättä.”

Perusteluelvelvoitetta tarkennetaan myös vastaavin sanoin laissa oikeudenkäynnistä rikosasioissa (689/1997) 11 luvun 4 §:n 2 momentissa. Perusteluista on ilmentävä faktaperustelut, joihin luetaan oikeustositteet, joiden perusteella tuomioistuimien katsoo syytteen näytetyksi tai toteen näyttämättömäksi.³ Käytännössä tuomioistuimen on osoitettava, millä perusteella se katsoo jonkin seikan toteen näytetyksi. Näyttö on aina kuvattava siten kuin asia on tosiasiallisesti tapahtunut, eikä näytön perusteluun saa ottaa mukaan oikeudellisia tai lakipohjaisia perusteluja.⁴ Vastaavasti tuomioistuimen on myös perusteltava, mihin oikeudelliseen päättelyyn tuomioistuimen johtopäätös perustuu.⁵ Käytännössä tuomioistuimen on perusteltava tuomio sen rikoslain pykälän syyksilukemis- sekä tunnusmerkistökohtien osalta, josta vastaajaa syytetään tai josta tuomioistuimien vastaajan tuomitsee.⁶ Liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa tämä käytännössä tarkoittaa, että tuomioistuimen on perusteltava millä perusteella vastaaja on menetellyt syyksiluettavalla tavalla eli joko tahallisuudesta⁷ tai huolimattomuudesta, mitä tieliikennelain, ajoneuvolain tai niiden nojalla säädettyjen säädösten kohtaa vastaaja on rikkonut sekä miksi teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa,

³ Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017, s. 746.

⁴ Lappalainen, Siviiliprosessioikeus II, 2001, s. 363.

⁵ Kirjassa Prosessioikeus Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017 mainitaan, että ”selvissä tapauksissa riittää viittaus sovellettuihin lain säännöksiin ja oikeusohjeisiin”. On kuitenkin huomioitava, että liikenteen abstraktit liikennerekokset sisältävät sekä syyksilukemisperusteiltaan että vaarantamiskriteeristöltään avoimia ja tulkinnallisesti haastavia kohtia, kuten on osoitettu osiossa 4.2 - Tunnusmerkistö-kriteerit. Näin ollen pelkkä viittaus lakiin tai oikeusohjeisiin ei välttämättä ole riittävä perustelu vastaajan syyllisyyden osoittamiseksi. Toisaalta voidaan hyväksyä, että vähintään tapauksissa, joissa vastaaja on myöntänyt syytteen jonkin osan oikeaksi, voidaan tuomio tältä osin perustella viittauksella.

⁶ ROL 9 luvun 3 §:n perusteella tuomioistuimien ei ole sidottu syytteen rikosnimikkeeseen.

⁷ Liikenneturvallisuuden vaarantamisen sekä sen törkeän tekemuodon tahallisuuden osoittamisen hankaluutta käsitellään lähemmin osiossa 4.2.1 – tahallisuus.

joka voisi aiheuttaa toiselle ruumiinvamman, loukkaantumisen tai muun negatiivisen fyysisen seurauksen.

Perustelujen on oltava sen tasoisia, että tuomion saanut kansalainen saa vastauksen kysymykseen, miksi hänet on tuomittu rikoksesta.⁸ Tähän sisältyy edellä mainituin tavoin normipremissin perustelu, eli mitkä ovat ne oikeudelliset seikat, joiden perusteella vastaaja saa tuomion mistäkin rikoksesta. Kuitenkin tuomioistuimen on myös tärkeää osoittaa, mitkä ovat ne faktat, joiden perusteella tuomioistuin katsoo syytteessä mainitun tapahtuman toteutuneeksi. Tuomioistuin luonnollisesti käyttää hyväkseen kaikkia esitettyjä todisteita, mutta myös se, miten tuomioistuin on arvottanut eri todisteet ja niiden todistusvoimat keskenään, tulisi avata vastaajalle.⁹

Perustelemista voi tarkatella funktio-opin kautta.¹⁰ Perustelemisella on erinäisiä funktioita, jotka ovat merkittäviä eri adressaattiryhmille. Adressaatteja ovat esimerkiksi asianosaiset, oikeusoppineet ja oikeusyhteisö. Ensisijainen perustelufunktio on oikeusturva. Seikkaperäisen perusteluelvoitteen noudattaminen estää tuomioiden mielivaltaisuutta ja ohjaa tuomioistuimet tarkastelemaan tapauksia oikeudellisen harkinnan ja lain perusteella. Puutteellisesti perusteltu tai lainvastainen tuomio on altis kanteluille ja valituksille.¹¹ Kantelu lainvastaisesta tuomiosta voi aiheuttaa seurauksia asian ratkaisseille tuomioistuimen jäsenille, kun taas valitettu tuomio voidaan palauttaa tuomioistuimeen. Vastaavasti asianmukaisesti perustellut tuomiot lisäävät osapuolien uskoa oikeudenmukaiseen prosessiin ja lisäävät luottamusta oikeuslaitosta kohtaan.¹²

Lain soveltaminen asianmukaisesti perusteltujen tuomioiden kautta on olennainen osa oikeuskäytännön hyödyntämisen mahdollisuutta. Yhteiskunnan jäsenten on saatava tietää riittävällä tavalla lain säännökset sekä niiden tulkintakäytäntö. Laki saa viimeisen täytäntönpantavan muotonsa vasta tulkinnan myötä erityisesti jos tulkittava pykälä on avoin tai muuten olennaisen tulkinnanvarainen. Tätä voidaan kutsua prejudikaattifunktioksi.¹³ Riittävä perustelu antaa lukijalle selvyyttä siitä, miksi tuomioistuin on ylipäänsä katsonut rikoksen tapahtuneen. On toki mahdollista, että rikoksen törkeys huomioon ottaen rikosnimike ja rangaistus ovat käsitettävissä maallikollekin. Toisaalta tuomioiden perustelemista ei saisi

⁸ Hällström, s. 248.

⁹ Virolainen & Martikainen, Pro & contra, 2003, s. 109.

¹⁰ Virolainen & Martikainen, Pro & contra, 2003, s. 63.

¹¹ Virolainen & Pölönen, Rikosprosessin perusteet: rikosprosessioikeus I, 2003, s. 436.

¹² Virolainen & Martikainen, Pro & contra, 2003, s. 67.

¹³ Virolainen & Martikainen, Pro & contra, 2003, s. 94.

laiminlyödä vain, koska teko on ilmiselvästi ja vakavasti lain vastainen. Ongelmiin ajaututaan tapauksissa, jotka ovat tulkinnanvaraisempia ja joissa vastaaja on suoraan kiistänyt syyllistyneensä rikokseen kiistämällä jonkin tunnusmerkistöedellytyksen olemassaolon. Tämänkaltaisissa tilanteissa tuomioistuimen vajavainen perustelu rikkoo oikeudenkäymiskaaren 24 luvun 4 §:n mukaista perustelovelvoitetta vastaan sekä myös ylempiä oikeudellisia periaatteita. ”Justice needs to be seen to be done”¹⁴ eli oikeuden toteutumisen lisäksi oikeuden on myös nähtävä toteutuvan julkisuusperiaatteen mukaisesti. Jos vastaajalle ei selitetä riittävän hyvin, miksi hän on rikkonut lakia kiistämistään huolimatta, ei hänelle voi jäädä perusteltua käsitystä oikeuden toteutumisesta hänen kohdallaan.¹⁵

Vaikka tuomioistuimen varsinaisessa pääkäsittelyssä tulisi esille riittävällä tavalla kaikki tunnusmerkistön edellyttämät seikat ja nämä seikat olisi käsittelyssä riittävän hyvin perusteltu, on tuomioistuimen perustelutoiminta yhteiskunnallisesti riittämätöntä, jos mainitut seikat eivät löydä tietään tuomion kirjalliseen ja sitä kautta julkiseen perusteluun. Lisäksi tuomion perustelu antaa oikeudenkäynnin osapuolille ensisijaisen referenssidokumentin, minkä perusteella tuomioon voidaan hakea muutosta. Puutteellisesta tuomion perustelusta ei käy ilmi seuraavalle oikeusasteelle tuomioistuimen järjkeily päätöksen muodostamisesta ja näin ollen seuraavan oikeusasteen on vaikeampaa selvittää tuomion oikeellisuutta. Pelkkä tapahtumankulun dokumentointi ja näytön arviointi ei riitä perusteluksi, jos rikostunnusmerkistössä on avoimia normeja, jotka saavat todellisen muotonsa vasta liitettynä konkreettisiin tapahtumiin ja näiden oikeudelliseen arviointiin. Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset sisältävät rikosoikeuden mittakaavassa poikkeuksellisen paljon avoimia normeja, jotka eivät aukea oikeustiedettä tuntemattomalle ilman riittävää perustelevaa tulkintaa.

Liikenne rikosten perustelussa olisi hyvä käyttää systemaattista ja johdonmukaista perustelumetodia, joka kohta kohdalta ottaa huomioon tekijän tahallisuuden tai tuottamuksen asteen, rikotut säännökset sekä vaarantamisen asteen. Tämän tyyppinen menetelmä ohjaisi tuomioistuimen käymään läpi kaikki liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistökriteerit kunkin tapauksen kohdalla, jolloin sekä tuomion harkinta että perustelu tapahtuisivat johdonmukaisemmin ja ennen kaikkea perustelu todella toteutuisi perustuslain sekä oikeudenkäymiskaaren edellyttämällä tavalla. Osiin jaettuna rikostunnusmerkistön harkinta ei vaatine enempää aikaa kuin nykyinen vaihteleva harkintametsodi, mutta se takaisi laajemman oikeusturvan ja paremman päätösten oikeellisuuden tulevaisuudessa. Prosessiekonomia paranisi, sillä tuomioiden laatu paranisi ajankäytön pysyessä samana.

¹⁴ Virolainen & Vuorenää, 4. Periaatteet Prosessioikeudessa, 2017 , s. 122.

¹⁵ Virolainen & Pölönen, Rikosprosessin perusteet: rikosprosessioikeus I, 2003 , s. 435

Tapauksissa, joissa tuottamus tai vaaran taso ovat niin sanotusti vaa’an kielessä eli joissa jouduttaisiin arvottamaan lievän, normaalin tai törkeän välillä olisivat edelleen haasteellisia, sillä niiden harkinta perustuu korostuneesti aina tapauksen yksilöllisiin piirteisiin. Kuitenkin selvemmissä tapauksissa harkintaa olisi mahdollista helpottaa prejudikaattiratkaisuista johdettavilla yleissäännöillä.

Kokonaisvaltainen harkinta on tarpeen, vaikka teko olisi selvästi törkeä, normaalimuotoinen tai lievä. Jos teko on selkeästi normaalitasoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen, systemaattinen lähestymistapa helpottaa silti rangaistuksen mittaamisessa. Tuomioistuimen on helppo noudattaa kaavoja esimerkiksi ylinopeuksien suhteen, jolloin tietty määrä ylinopeutta vastaa tiettyä sakkoa. Kyseinen kaavamaisuus ei kuitenkaan palvele oikeudenmukaisten tuomioiden tavoitetta, sillä samat ylinopeudet eri paikoissa tarkoittavat käytännössä huomattavia vakavuuden eroja. Tämä otetaan suomalaisessa oikeuskäytännössä hyvin huomioon tilanteissa, joissa kyseessä on matalampi nopeusrajoitus ja herkempi ympäristö. Harkinta pitäisi kuitenkin ottaa käyttöön myös ylöspäin korkeampien nopeusrajoitusalueiden voimassaoloalueilla. Ei ole käytännönläheistä väittää, että rajukin ylinopeus tyhjällä moottoritieellä keskellä yötä olisi millään tasolla samassa vakavuuden mittaluokassa kuin lievempi ylinopeus tiheässä taajamassa.

2.2 Tuomioiden tilastollinen tarkastelu perustelukritiikin pohjana

Tutkielmaa varten tarkastelin 341 käräjäoikeuden ja hovioikeuden tapausta vuosilta 2009 – 2016. Tapaukset pyysin kaikista Suomen hovioikeuksista. Tarkoitukseni oli tarkastella nimenomaan tapauksia, joiden ratkaisusta oli valitettu. Itse tilastoon karsiutui 78 tapausta jäljempänä esitettyjen kriteerien perusteella. Aineiston tutkimisen aikana selvisi, että huolestuttavassa osassa tapauksia tuomioistuimet eivät perustele liikenteen abstrakteista vaarantamisrikoksista antamiaan tuomioita tai perustelut olivat puutteellisia. Lisäksi paikoittain perustelut pohjasivat johtopäätöksensä vanhentuneeseen lainsäädäntöön tai oikeuskäytäntöön, joka ei vahvistanut tuomittua kohtaa. Tapauksista tehty tilasto on esitetty kuvaajissa 1-3.

Tilaston lopputulos perustuu tulkinnanvaraisiin tietoihin, joten kiinnitin tilastojen ehtojen rajaamiseen erityistä huomiota. Olen pyrkinyt asettamaan mahdollisimman tarkat ja tulkinnanvaraisuutta vähentävät rajat luomalleni tilastolle, jotta mahdollisuudet tilaston tulkinnan riitauttamiseen saisi minimoitua. Ensisijaiseksi kriteeriksi tapausten arvottamiseksi olen asettanut tuomioiden perustelujen kyvyn vastata tutkimuksen kannalta olennaisiin kysymyksiin oikeudenkäymiskaaren 24 luvun 11 §:n perusteluelvoitteen pohjalta. Lähtökohdaksi onnistuneelle perustelulle on asetettu luvussa 2.1 – *Perustelemista yleisesti*,

esitellyn onnistuneen perustelun olennaisin kysymys: Miksi vastaaja on tuomittu tai jätetty tuomitsematta rikoksesta? Tämä kysymys on jaettu liikenteen abstraktien vaarantamisrikoksien syyksilukemis- ja tunnusmerkistökohtiin. Tilastossa ei kuitenkaan tarkastella niin sanottuja faktaperusteluja vaan tilastointi perustuu puhtaasti oikeudellisten seikkojen tarkasteluun. On totta, että tuomion tulisi perustua sekä faktapremisseille että oikeustositseikoille, ja molempien esiintuominen tuomion perustelussa on tärkeää. Tutkielman rajauksesta johtuen tapausten tarkastelu on kuitenkin rajattu vain oikeustositseikkoihin ja niiden oikeudelliseen tulkintaan eikä näyttökysymyksiin.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa on tunnusmerkistökohtana lisäksi jokin tieliikennelain, ajoneuvolain tai niiden nojalla säädetyn säädöksen rikkominen. Näitä tunnusmerkistökohtia ei kuitenkaan ole otettu osaksi tilastollista määrittelyä, sillä ne liittyvät pääasiassa näyttökysymyksiin ja faktapremisseihin. Kriteeri syyksilukemisen onnistuneelle perustelulle on vastaus kysymykseen: Millä perusteilla vastaajan toiminta on ollut huolimatonta, törkeän huolimatonta tai tahallista? Vastaavasti kriteeri vaarantamisen onnistuneelle perustelulle on vastaus kysymykseen: Millä perusteilla vastaajan menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle tai vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle? Tuomion perusteluissa ei tarvitse sanatarkasti vastata näihin kysymyksiin, jotta perustelu voitaisiin katsoa onnistuneeksi. Perustelun on kuitenkin selvennettävä syyt vastaajan toiminnan syyksiluettavuudelle sekä moitteenalaiselle teolle. On mainittava, että tuomioistuimen ei siis ole välttämätöntä tuomita vastaajaa liikenteen abstraktista vaarantamisrikoksesta vaan tuomio voi olla myös vapauttava. Merkittävä määrittäjä on perusteleminen, ei tapausten lopputulos.

Tilastossa on neljä luokittelukategoriaa. Ensimmäisessä kategoriassa ovat tapaukset, joissa tuomioistuin ei ole perustellut syyksilukemisperusteita eli tahallisuutta tai tuottamusta eikä vaarantamisen tunnusmerkistökohtaa. Mikäli tuomioistuin ei ole kunnolla maininnut tuottamusta tai vaarantamista tai vastannut edellä mainittuihin kysymyksiin, tapaus luokitellaan tähän perustelemattomuuden kategoriaan. Toisessa kategoriassa ovat tapaukset, joissa tuomioistuin on perustellut syyksiluettavuuden mutta ei vaarantamista. Samalla tavoin kuin edellä tuomioistuimen on mainittava syyksilukeminen ja selvennettävä millä tavoin se on päättänyt kyseisen seikan täytyneeksi tai täyttymättömäksi. Kolmannessa kategoriassa ovat tapaukset, joissa tuomioistuin on perustellut vaarantamisen, muttei syyksilukemista. Neljännessä kategoriassa ovat tapaukset, joissa tuomioistuin on perustellut sekä syyksilukemisen että vaarantamisen.

Tilastoinnista on karsittu pois tapaukset, joissa vastaaja on myöntänyt syyllisyytensä rikokseen. Otettaessa huomioon, että liikenne rikokset ovat yleisin tuomioistuimiin päätyvä rikosryhmä¹⁶, ei olisi kannattavaa odottaa tuomioistuimilta korkeatasoista perustelua tapauksissa, joissa syyllisyys on myönnetty. Liika perusteleminen söisi tuomioistuinten resursseja entisestään. Tuottamuksen ollessa kyseessä perustelemattomuus myönnettyissä tapauksissa on erityisen ymmärrettävää, sillä tekijä itse tietää, millaisella mielellä ja tietoisuudella hän on rikoksen suorittanut. Vaarantamisen osalta vastaaja ei välttämättä ymmärrä kaikkia abstraktin vaarantamisen erityispiirteitä, mutta myönnettyissä tapauksissa näitä ei ole välttämätöntä ruveta avaamaan. Lähtökohtana tilastoinnille on siis se, että vastaaja on kiistänyt syyllistyneensä rikokseen joko kokonaisuutena tai osittain. Tällöin tuomioistuimella on velvollisuus käsitellä vastaajan kiistoa ja perustella tälle, miksi hän on tuomioistuimen mukaan syyllistynyt rikokseen. Tilastosta on myös karsittu tapaukset, joissa vastaaja kiistää törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen, mutta myöntää syytteen teon kuvauksen. Näissä tapauksissa vastaaja tunnustaa teon tahallisuuden tai törkeän tuottamuksen, ellei hän sitä erikseen kiellä. Usein näissä tapauksissa vastaaja kiistääkin juuri vaarantamisen. Nämä tapaukset on karsittu, koska tuottamuksen ollessa myönnetty tuomioistuimella ei ole tarvetta sitä perustella eikä sitä myöskään usein tee. Tällöin tapauksien ottaminen mukaan tilastoon vääristäisi tuloksia niiden tapausten joukossa, joissa tuottamusta ei ole perusteltu.

Oman haasteensa asettavat tapaukset, joissa tuomioistuin kuvailee teon sellaisena kuin se itse näkee sen tapahtuneen ja tältä pohjalta toteaa tunnusmerkistön toteutuneeksi tai toteutumatta jääneeksi. Mikäli teko on ilmiselvästi tahallisuutta tai törkeää tuottamusta osoittava ja sen lisäksi ilmiselvästi vaarallinen, voisi tämän tyyppistä menettelyä pitää riittävänä perusteluna. Toisaalta tuomioistuin on kuitenkin lakia soveltava instituutio, jonka tehtävänä on sovittaa rikoslain abstraktio tosimaailman tapahtumiin tavalla, jolla maallikkokin sen ymmärtää. Tästä syystä pelkkä tapahtumien kuvailu ja sen jälkeen rikoksen tunnusmerkistön täyttymisen toteaminen ei ole tässä tutkielmassa katsottu olevan riittävää tapauksen onnistuneeksi perustelemiseksi. Näin ollen, jos tuomioistuin esimerkiksi toteaa, että vastaaja on ajanut ylinopeutta ja täten tämän menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, ei tämän tyyppistä perustelua katsota tässä tutkielmassa riittäväksi.

¹⁶ Suomen virallinen tilasto (SVT): Rikos- ja pakkokeinotilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=2342-9151. 13 2017, Liitetäulukko 1. Eräiden rikostyyppien kehitys 2013 - 2017 . Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.8.2018].
Saantitapa: http://www.stat.fi/til/rpk/2017/13/rpk_2017_13_2018-05-08_tau_001_fi.html.

Ylinopeuden vaarallisuus on tilanne- ja paikkasidonnaista, jolloin nämä seikat tulisi ottaa perustelussa huomioon ja perustella abstraktin vaarantamisen pohjalta.

Tunnusmerkistöedellytysten toteaminen ja tuomion perustelemattomuus osoittautuu erityisen ongelmalliseksi, kun tuomioistuimet tuomitsevat vastaajan rikoksesta, johon hän ei ole perusteluiden mukaan syyllistynyt.

Oulun käräjäoikeuden tapauksessa R11/2002 vastaaja A on tuomittu törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä törkeästä vammantuottamuksesta. A on lähtenyt ohittamaan autojonoa maantiellä olosuhteiden ollessa lumen pölyämisestä johtuen sellaiset, ettei tällä ole ollut riittävää näkyvyyttä vastaantulevaa liikennettä kohtaan sillä seurauksella, että hän on törmännyt vastaantulevaa kaistaa pitkin ajaneen B:n kuljettaman henkilöauton etukulmaan molempien osapuolten väistörytyksistä huolimatta. B on loukkaantunut törmäyksessä vakavasti.

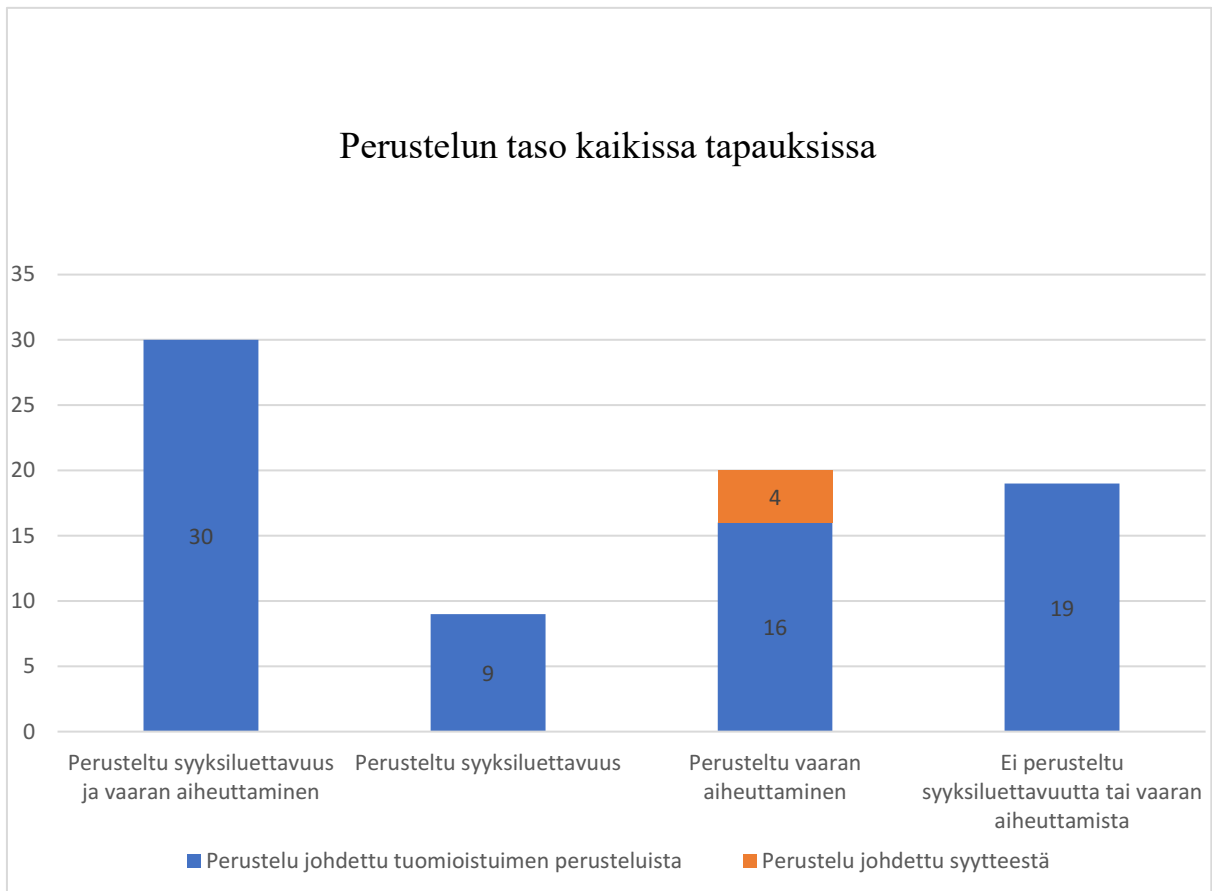
Tapaus on muuten varsin tyypillinen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, mutta tapauksen ongelmat ilmenevät tuomion perusteluissa. Tuomioistuin toteaa teon olleen omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle sitä sen enempää perustelematta, ja näin ollen tuomio on tältä osin katsottu tutkielmassa perustelemattomaksi. Lisäksi tuomioistuin on todennut, että A on ”huolimattomuudesta jättänyt ajonopeutensa sovittamatta liikenneolosuhteiden edellyttämäksi”. Perusteluissa ei sanallakaan mainita törkeää tuottamusta, joka on törkeän liikenneturvallisuuden syyksilukemisperuste. Tämän tyyppinen tarkastelu saattaa vaikuttaa turhan tarkalta, mutta otettaessa huomioon suhteellisen suuri ero normaalimuotoisen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen mahdollisissa rangaistusseuraamuksissa ja vastaajalle tuomittavissa sanktioissa, olisi perusteltua odottaa tuomioistuimelta riittävää selvitystä siitä, miksi vastaajan tuottamus on katsottu törkeäksi tavanomaisen sijaan.

Toinen ongelmallinen perustelutyyppejä on perustelu, jossa teon katsotaan aiheuttaneen vaaraa, koska on käsillä jokin aikaisemman oikeuskäytännön vahvistama tilanne ja siten tuomioistuimelliseen fraseologiaan iskostunut käsite. Hyvä esimerkki tästä on ylinopeustapauksissa monesti käytetty ”koska ajo on tapahtunut yleisellä tiellä, katsotaan sen olleen omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle”. Kuten myöhemmin osiossa 4.2.3 – Vaarantaminen, asiaa käsitellään, pelkkä yleisellä tiellä tapahtuva ylinopeus ei vielä itsessään riitä abstraktin vaaran todentamiseen, koska ylinopeuden vaarallisuus on tilanne- ja paikkasidonnaista. Toisaalta kyseessä oleva fraasi on itsessään perustelu, joka vastaa kysymykseen, miksi teko oli omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Se on vaillinainen perustelu mutta perustelu siitä huolimatta ja sitä kautta tutkielman kannalta hyväksyttävä perustelu vaarantamiselle.

Mainittavan arvoista on myös se, että useissa perustelemattomien tapausten kategoriaan listatuissa tapauksissa tuomioistuimet tarkastelevat näyttöä kattavasti ja huolellisesti. Tämä on oikeuden toteutumiseksi tärkeää, mutta herättää kysymyksen, miksi tuomioistuin kokee tarpeelliseksi arvioida näyttöä monen sivun mitalla, mutta tuottamukselle tai vaaralle ei anneta rivinkään huomiota. Pelkästään liikennesääntöjen rikkominen ei kuitenkaan ole rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena, vaan teon on johduttava huolimattomuudesta ja sen on oltava omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, eli teko edellyttää tuottamusta ja abstraktia vaaraa liikennesääntöjen rikkomisen lisäksi. Näiden syyksiluettavuus ja tunnusmerkistöseikkojen ei tulisi jäädä rivien välistä luettavaksi.

Toisaalta on myös pidettävä mielessä, että tuomioistuimen ratkaisiasiakirjoja on luettava kokonaisuutena. Tuomiolauselmaan liittyy usein perustelujen lisäksi syyte, osapuolten vastaukset sekä näytön arviointi. Paikoittain syyttäjä on saattanut perustaa erityisesti vaaran aiheuttamisen perustelevat kohdat itse syytteeseen. Esimerkiksi syytteessä saattaa olla mainittuna, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, koska se on tapahtunut yleisellä tiellä vilkkaassa taajamassa. Tällöin, mikäli tuomioistuin päättää johtaa tuomion perustelut suoraan syytetekstistä, josta löytyvät olennaiset edellytykset tunnusmerkistöseikan täyttymiselle, voidaan tuomiota pitää perusteltuna. Perusteluista ei tällöin tarvitse löytyä samoja asioita kahdesti. Toisaalta olisi selkeämpää lukijalle, jos kaikki rikoksen tunnusmerkistökäsitteet ja perustelut niiden täyttymiselle löytyisivät itse perustelutekstistä eikä pelkkinä viittauksina syytteeseen.

Tilastoon ei ole otettu mukaan hovioikeuden tapauksia niiden vähäisestä määrästä sekä suuresta muuttujien määrästä johtuen. Hovioikeudet saattavat perustella tuomioitaan laajastikin, mutta pääasiassa hovioikeudet ottavat kantaa vain niihin seikkoihin, joihin joku osapuoli on valituksessaan vedonnut. Tästä johtuen valituksen käsittelyssä ei välttämättä käsitellä tuottamusta tai vaarantamista ollenkaan. Hovioikeus voi myös nojata perustelunsa täysin käräjäoikeuden aikaisempiin perusteluihin tai ottaa niihin kantaa vain kapea-alaisesti. Tutkielmassa kuitenkin nostetaan esille hovioikeuksien tapauksia, jotka ovat tutkimusteemallisesti merkittäviä, eli ne ovat joko positiivisella tai negatiivisella tavalla erityisiä tutkimuksen aiheeseen liittyen.



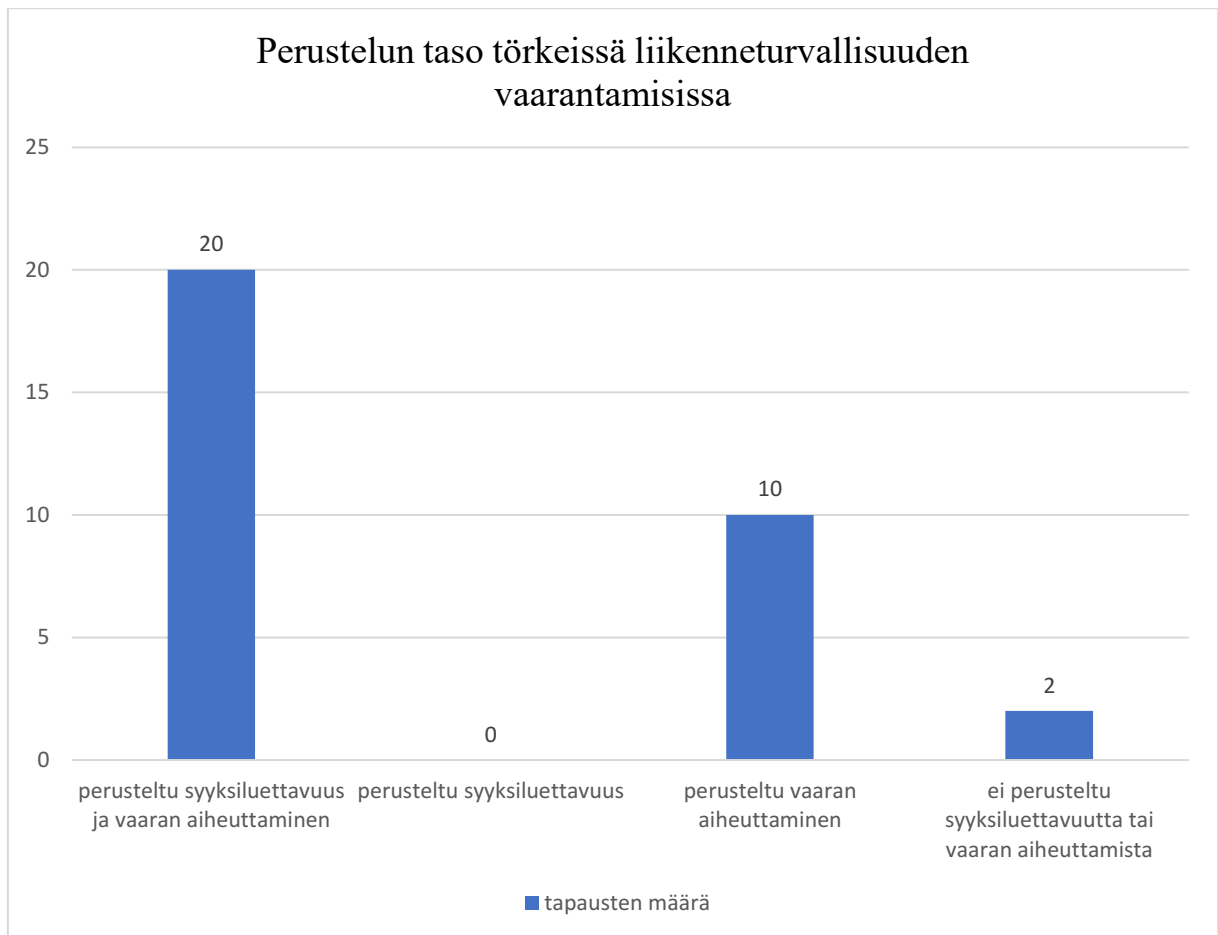
Kuvaaja 1

Kuvaaja 1 on katsaus kaikkiin aineistossa olleisiin tapauksiin eikä niitä ole eritelty törkeyden perusteella. Aineistossa on yhteensä 78 tapausta. Kuvaajaa tarkasteltaessa pystytään havainnoimaan, että tuomiot, joissa on perusteltu sekä syyksiluettavuus että vaaran aiheuttaminen ovat suurin yksittäinen ryhmä. Näitä oli yhteensä 38 %. Vastaavasti tapauksia, joissa ei perusteltu syyksiluettavuutta tai vaaran aiheuttamista oli yhteensä 24 %. Tapauksia, joissa oli perusteltu syyksiluettavuus mutta ei vaaran aiheuttamista, oli yhteensä 12 % ja tapauksia, joissa oli perusteltu vaaran aiheuttaminen mutta ei syyksiluettavuutta, oli yhteensä 26 %. Tuomioista, joissa vain vaaran aiheuttaminen oli perusteltu, neljässä vaaran aiheuttamisen perustelu on johdettu syytteestä, mikä on 25 % tuomioista, joissa vain vaaran aiheuttaminen on perusteltu. Kaikkiaan puutteellisesti perusteltuja tuomioita oli yhteensä 62 %, mikä on merkittävästi enemmän kuin perusteltujen tapauksien määrä.

Perustelujen laadusta on kuitenkin mainittava, että useat tapauksista, joissa vaaran aiheuttaminen voidaan katsoa perustelluksi, ylittävät tutkielman asettamat rajat rimaa hipoen eikä perustelujen laatu ole korkea. Kyseessä ovat tapaukset, joissa perustelu on etsittävä koko

tuomioasiakirja lukemalla syytteestä ja tuomioistuimen viittauksesta syytetekstiin. Useissa tapauksissa vaarantaminen on perusteltu syytetekstissä, mutta perustelu on suppea eikä vastaa kovin hyvin abstraktin vaarantamisen kysymyksiin. Perustelussa ei oteta kantaa ontologiseen tai kognitiiviseen onnettomuuden tai vaaratilanteen mahdollisuuteen, vaan usein tyydytään vain toteamaan jotain yleisluontoista, kuten, että teko on ollut omiaan vaarantamaan, koska ajo on tapahtunut yleisellä tiellä. Kuten edellä on mainittu, tämän tyyppinen perustelu on tutkielmassa hyväksytty, mutta se on laadultaan matala.

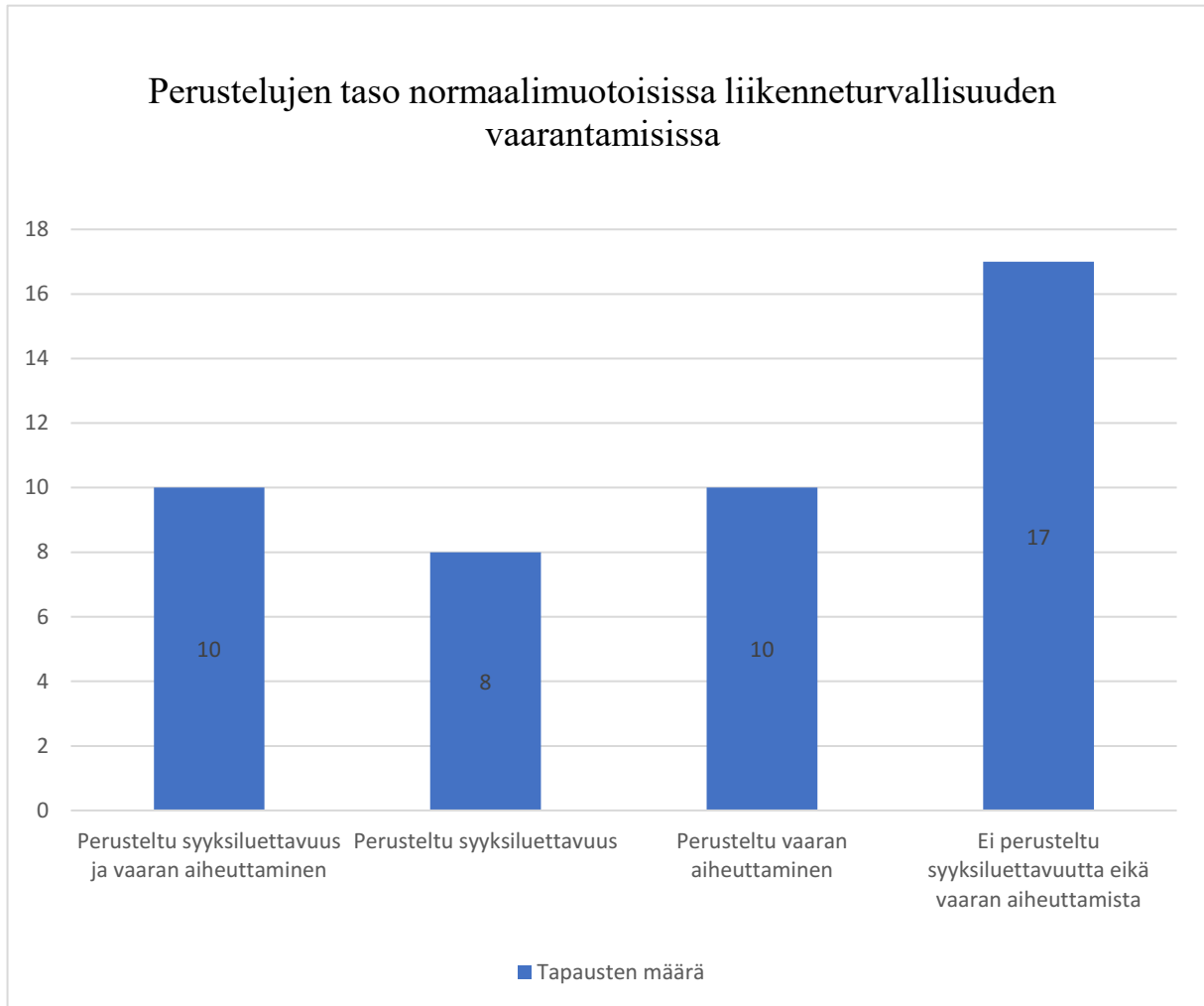
Useissa tapauksissa syytteessä on kuvailtu vastaajan teko, joka on saattanut olla varsin ilmiselvästi vaarallinen toimenpide. Tätä tapahtumankuvausta ei kuitenkaan ole sen jälkeen ankkuroitu abstraktiin vaarantamiseen, eli siihen, miksi teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa. Tällöin *on omiaan -deliktin* ja tosiasiallisen vaarantavan toiminnan tulkinta ja yhdistäminen tulee johtaa rivien välistä ja jää siten lukijan vastuulle. Ilmiselvissä lähinnä konkreettisten vaaratilanteiden tapauksissa rivien välistä lukeminen on vielä mahdollista. Mikäli tapahtumankuvaus kuitenkin on monimutkaisempi eikä konkreettinen vaaratilanne ole ollut käsillä, tuomion lukija ei saa vastausta kysymykseen, miksi teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Näistä syistä johtuen tutkielmassa perustellun tuomion ulkopuolelle on rajattu syytteet, joissa vaarantaminen joudutaan lukemaan rivien välistä.



Kuvaaja 2

Toiseen kuvaajaan on otettu vain tapaukset, joissa syytteessä on vaadittu rangaistusta törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta normaalimuotoisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen sijaan.

Yhteensä aineistossa törkeinä syytettyjä liikenneturvallisuuden vaarantamisia oli 41 %. Kuvaajasta 2 on havaittavissa, että törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa perustelemisen määrä on korkeammalla tasolla kokonaisuuteen nähden. Tapauksia, joissa on perusteltu vain syyksiluettavuus, ei aineistosta löytynyt ainuttakaan. Tapauksia, joissa on perusteltu vain vaaran aiheuttaminen, oli yhteensä 31 %. Tapauksia, joissa minkäänlaista perustelua ei ole tehty, oli yhteensä 6 %. Tapauksien osuus, joissa oli asianmukaiset perustelut, oli yhteensä 63 %.



Kuvaaja 3

Kuvaajaan 3 on otettu vain tapaukset, joissa on vaadittu rangaistusta normaalimuotoisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen sijaan.

Yhteensä tapauksia kolmanteen kuvaajaan löytyi 45 kappaletta. Tästä kuvaajasta selviää, että perustelemisen taso on kokonaistasoa sekä törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten perustelemisen tasoa matalampi. Täysin perustelemattomia tapauksia oli peräti 38%. Tapauksia, joissa oli perusteltu vaarantaminen, oli 22%. Tapauksia, joissa oli perusteltu syyksilukeminen, oli 18%. Tapauksia, joissa perustelu toteutettiin asianmukaisesti, oli 22%.

Kuvaajista näemme, että törkeämpiä rikoksia perustellaan aktiivisemmin ja paremman laatusesti kuin lievempiä rikoksia. Normaalimuotoisissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa asianmukaisesti oli perusteltu 22%. Törkeissä vastaava luku oli 63%. Osin

tämä voi johtua siitä, että törkeän rikoksen tuomitseminen edellyttää ankarampia syyksiluettavuus- ja tunnusmerkistökriteerejä kuten tämän tutkielman kontekstissa törkeää tuottamusta sekä vakavaa abstraktia vaarantamista. Näiden seikkojen osoittaminen pelkällä toteamuksella olisi vielä vakavampaa tuomioistuimen velvollisuuksien laiminlyömistä kuin matalamman vakavuusasteen rikoksissa. Toinen seikka, miksi törkeämpiä rikoksia saatetaan tulkita ja perustella paremmin, on niiden aiheuttamat suuremmat sanktiot rikoksen tekijöille. Normaalimuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen on pääsääntöisesti sakkorikos, josta tyypillinen rangaistus on alle 30 päiväsakkoa. Vastaavasti törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on rikos, josta tuomitaan tietty vähimmäismäärä päiväsakkoja. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen vähimmäistuomio on aina vähintään 30 päiväsakkoa tai vankeutta. Sakkojen päälle langetetaan myös ajokorttilain 7 luvun 64 §:n 1 momentin mukaisesti ajokielto.

Tilastoista huomataan myös, että kokonaisuutena arvostellen käräjäoikeuksien toteuttama liikenne rikoksista annettujen tuomioiden perustelevuus on vaillinaista eikä vastaa perustelevuuden ihmisoikeus-, perusoikeus- tai lakivaatimuksia. Normaalimuotoisissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa vaillinaisesti perusteltuja tuomioita oli peräti 78% ja täysin perustelevuuttomia 38%. Törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa vaillinaisesti perusteltuja tuomioita oli 37%.

3 Keskeiset periaatteet

3.1 Varovaisuus-, huolellisuus- ja liikennesääntöjen noudattamisvelvollisuus

Tieliikennelain (267/1981) 1 luvun 3 §:n mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Lisäksi rikoslain (39/1889) 3 luvun 3 §:n ensimmäisessä momentissa säädetään laiminlyönnin rangaistavuudesta, mikäli rikoksen tunnusmerkistössä niin nimenomaan määrätään. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa laiminlyönnin rangaistavuudesta on määrätty ja siitä johdettuna on myös törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa. Nämä kaksi säännöstä luovat pohjan liikenteen varovaisuus-, huolellisuus- ja liikennesääntöjen noudattamisvelvollisuuksille. Näitä velvollisuuksia voi hyvin perustein pitää tieliikenteen tärkeimpinä periaatteina.¹⁷

3.2 Ennakoitavuus ja luottamusperiaate

Luottamusperiaate on aikoinaan Saksassa kehitetty oikeudellinen periaate, jonka mukaan liikennesääntöjä noudattavalla ennakoitavasti käyttäytyvällä tienkäyttäjällä on oikeus luottaa toisten tienkäyttäjien huolelliseen liikennesääntöjen noudattamiseen ja ennakoitavuuteen. Tällöin tienkäyttäjien ei tarvitse varautua siihen, että toinen tienkäyttäjät liikennesääntöjen vastaisesti ottaisi kielletyn riskin, vaan on oikeus luottaa liikenteen sujuvuuteen yhteisten sääntöjen mukaisella tavalla.¹⁸ Tienkäyttäjät voi siis luottaa siihen, että toiset tienkäyttäjät noudattavat väistämisyvelvollisuuksiaan, ajavat nopeusrajoitusten mukaisesti ja muutenkin noudattavat liikennesääntöjä. Näin ollen ennakoitavasti toimiva liikennesääntöjä noudattava tienkäyttäjät voi onnettomuustilanteen sattuessa vedota luottamusperiaatteeseen. Luottamusperiaate on olennainen osa liikenteen sujuvuutta. Ilman mahdollisuutta luottaa toisten sääntöjenmukaiseen toimintaan ja ennen kaikkea ilman oikeudellista suojaa tämän tyyppisen luottamuksen noudattamisessa, olisi nykyisen kaltaisen liikenteen järjestäminen varsin hankalaa. Sujuvaa liikennettä olisi mahdotonta kuvitella tilanteissa, joissa sääntöjä rikkomaton osapuoli joutuisi osavastuuseen onnettomuudesta, jonka joku toinen on

¹⁷ HE 180/2017 vp, s. 30.

¹⁸ Tolvanen, Huolellisuus Tieliikenteessä, 1996, s. 167, tosin on painotettava, että liikenteen yleinen huolellisuusvelvollisuus kuitenkin asettaa tienkäyttäjälle velvollisuuden toimia vaaraa ja vahinkoa vähentävästi silloin, kun se on tälle mahdollista. Luottamusperiaatteen mukainen suoja muiden rikkomuksia vastaan pätee vain tilanteissa, missä tienkäyttäjällä ei ole realistista mahdollisuutta suorittaa oikeita tai oikea-aikaisia vastatoimenpiteitä.

huolimattomalla menettelyllään aiheuttanut. Käytännössä tämä voisi helposti johtaa ylivarovaisuuteen tilanteissa, joissa liikenne kohtaa muuta liikennettä. Olisi myös mahdollisuus, että luottamusperiaatteen puuttuminen voisi johtaa tilanteeseen, jossa luottamus ja kunnioitus liikennesääntöjä kohtaan heikkenisi.

Esimerkiksi jos auton kuljettaja A jättää noudattamatta risteyksessä väistämisvelvollisuuttaan, A:n kuljettamaan autoon törmännyt toinen kuljettaja B voi vedota, että hänellä oli oikeus olettaa A:n noudattavan liikennesääntöjä. Toisaalta kuten on mainittu aiemmin, luottamusperiaate koskee vain niitä liikenteen toimijoita, jotka itse noudattavat liikennesääntöjä. Jos B lähestyykin risteystä huomattavaa ylinopeutta ja lopputuloksena on kolari, voi A vedota B:n ylinopeuteen ja siihen, että A:n velvollisuus väistää risteyksessä koskee vain sellaisia tilanteita, joissa lähestyvät autot ajavat ennakoitavasti liikennesääntöjen mukaisella nopeudella. Nopeuden on oltava risteyksessä väistämisvelvolliselle ennakoitavissa. A:lla on siis oltava mahdollisuus luottaa siihen, että risteystä lähestyvät ajoneuvot lähestyvät risteystä maksimissaan suurinta tiellä sallittua nopeutta.¹⁹ Toisaalta pieni ylinopeus on kielletty riski, johon toisten liikenteessä olijoiden on varauduttava. Mikäli auto lähestyy risteystä 70km/t alueella, jossa suurin sallittu nopeus on 60km/t, risteyksessä odottavalla ajoneuvon kuljettajalla tai jalankulkijalla on silti velvollisuus havainnoida risteystä ylinopeudella lähestyvän kulkuneuvon kulkua sekä nopeutta, ja sitä kautta tehtävä päätös väistämisestä tai ehtimisestä. Vain jos risteystä lähestyvän ajoneuvon nopeus on ilmiselvästi korkea tai yllättävä olosuhteisiin nähden, voi risteyksessä odottava vapautua vastuusta väistämisvelvollisuuden rikkomisestaan.

KKO 2016:36 A oli lähestynyt risteystä kuljettaen ajoneuvoyhdistelmää yli 80 km/h nopeudella alueella, jossa suurin sallittu ajonopeus oli ollut 60 km/t. A oli törmännyt risteystä ylittämään lähteneeseen, väistämisvelvollisuutta osoittavan merkin takaa tulleeseen B:n kuljettamaan henkilöautoon seurauksin, että B ja viisi kyydissä ollutta henkilöä olivat kuolleet. A:n syyksi oli hovioikeudessa luettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Korkeimman oikeuden ratkaisusta ilmenevillä perusteilla katsottiin, että henkilöautossa olleiden menehtyminen ei ollut aiheutunut A:n huolimattomuudesta. KKO katsoi, ettei A:n ylinopeus ollut sen kaltaista, etteikö B olisi pystynyt reagoimaan siihen ja noudattamaan väistämisvelvollisuuttaan risteyksessä. B:llä oli ollut väistämisvelvollisuutta osoittava kärkikolmio risteyksessä.

Toisaalta luottamusperiaate pätee vain tilanteissa, joissa tienkäyttäjällä ei ole varteenotettavaa reagointimahdollisuutta. Puhutaan siis yllättävistä ja vaikeista tilanteista, joissa toimitaan ns. reagointiajan sekä havainnointikyvyn rajoilla. Lisäedellytyksenä on, että tilanne on yleisen elämäkokemuksen perusteella ennalta-arvaamaton.²⁰ Tilanteissa, joissa tienkäyttäjällä on aikaa ja mahdollisuus reagoida, edellytetään tältä toimia, jotka vähentävän vaaran ja vahingon

¹⁹ KKO 1989:90.

²⁰ Tolvanen, Huolellisuus Tielikenteessä, 1996 , s. 166, KKO 1984 II 132.

mahdollisuutta, vaikka ne olisivatkin yleisen elämäkokemuksen kannalta ennalta-arvaamattomia.

KKO 1989:88 Tapauksessa autonkuljettaja A oli havainnut hyvissä ajoin tien reunassa seisseen lapsen, joka odotti vastakkaisesta suunnasta saapuvan auton ohimenoa. A oli havainnut, ettei lapsi huomaa hänen kuljettamaansa autoa. Lapsi lähti yllättäen ylittämään tietä sillä seurauksella, että A:n kuljettama auto jarruttamisesta huolimatta osui lapseen. KKO katsoi, että A:lla oli tieliikennelain 30 § 2 momentin mukainen velvollisuus noudattaa erityistä varovaisuutta lähestyessään lapsia ja oli siten varomattomuudesta rikkonut tieliikennelakia siten, että hänen menettelynsä oli omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tapauksesta voidaan päätellä, että tieliikennelain sekä yleisen elämäkokemuksen perusteella esimerkiksi lapset voivat olla arvaamattomia ja siten heidän ympärillään on toimittava erityisen varovaisesti.

Toisaalta tilanne voi myös olla siinä määrin yllättävä, ettei tienkäyttäjällä ole mahdollisuutta reagoida riittävällä tavalla, mutta tilanne on silti yleisen elämäkokemuksen ja liikennesääntöjen perusteella ennakoitavissa.²¹ Tällaisissa tilanteissa tekijälle asetetaan huolellisuusmoite, sillä tämän olisi yleisen elämäkokemuksen perusteella pitänyt tietää, että tilanteen mukainen tapahtuma voi realisoitua. Vaikka tilanne olisi tienkäyttäjälle hankala, on tämän toiminta silti rikosoikeudellisesti moitittavaa, jos ei voida osoittaa mitään seikkaa, joka tekisi tilanteesta jotenkin epätavanomaisen tai erityisen yllättävän.²² Esimerkiksi ajoneuvon kuljettaja voi lähestyä suojatietä, jonka toinen tai molemmat päät ovat joko rakennuksen tai kasvuston peittämiä, jolloin suojatielle astuva jalankulkija tulisi tilanteeseen yllättäen. Mikäli ajoneuvon kuljettaja ei hidasta suojatietä lähestyessään ja suojatielle astuu puskan takaa jalankulkija, joka jää kyseenomaisen ajoneuvon alle, voidaan puhua yllättävästä tilanteesta, joka kuitenkin oli ajoneuvon kuljettajalle ennakoitavissa. Tällöin ajoneuvon kuljettajalla on ollut velvollisuus tiedostaa, että suojatielle voi astua etukulkuoikeutettu jalankulkija ja on siten ollut velvoitettu lähestymään suojatietä nopeudella, joka mahdollistaisi reagoinnin yllättäenkin suojatielle saapuvaan jalankulkijaan. Vastaavasti esimerkinmukaisessa tilanteessa jalankulkijalla on oikeus luottaa siihen, että ajoneuvon kuljettaja väistää suojatielle astuvaa jalankulkijaa. Luottamusperiaatteessa on myös siis kyse siitä, kellä on niin sanotusti vahvempi oikeus tai pikemminkin, ketä velvoittaa voimakkaampi velvollisuus. Väistämisvelvollisuuksien voidaan katsoa olevan voimakkaasti velvoittavia.

Kymenlaakson käräjäoikeuden tapauksessa R12/1187 A on kuljettaessaan henkilöautoa Pernoontiellä kääntynyt vasemmalle ylittäen samalla kevyen liikenteen väylän. Samaan aikaan B on kuljettanut mopoa kevyen liikenteen väylää pitkin noin 65km/t nopeudella. A on ajanut B:n eteen sillä seurauksella, että B:n ohjaama mopo on osunut A:n ohjaaman henkilöauton vasempaan kylkeen.

²¹ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 279, KKO 2003:134.

²² KKO 2013:94.

Käräjäoikeus on tarkastellut tapausta huolellisuusvelvollisuuden ja ennakoitivelvollisuuden kannalta. A on tuomittu liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Tilanteessa olosuhteet ovat olleet hyvät ja näkyvyys risteyksessä on ollut esteetön. Käräjäoikeuden perustelujen mukaan, jos A olisi huolellisesti katsonut molempiin suuntiin ennen kääntymistään, ei tällä olisi ollut vaikeuksia havaita B:n kuljettamaa mopoa, vaikka B on kuljettanut mopoa rakenteellisesti sallittua korkeammalla nopeudella. B:n saapuminen risteykseen ei siten ole voinut olla A:lle ennalta arvaamatonta.

Oikeuskäytäntö on osoittanut, että liikenteessä kulkevilla on varsin tiukka vastuu noudattaa liikennesääntöjä myös tilanteissa, joissa näiden tosiasiallinen tilannetietoisuus on ollut heikentynyt.

Tapauksessa KKO 2013:94 kuorma-auton kuljettaja A tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta, kun hän oli risteyksessä kääntyessään ajanut polkupyörää kuljettaneen B:n ylitse, sillä seurauksella, että B oli kuollut yliajosta saamiinsa vammoihin. A ei ollut havainnut B:tä, koska hän oli ollut A:n kuljettaman kuorma-auton kuollessa kulmassa. Siitä huolimatta A:n toiminta katsottiin moitittavaksi, sillä tämän olisi pitänyt tietää, että kuorma-auton kuollessa kulmassa voi piillä polkupyörä.

Luottamusperiaatetta ei ole säädetty lakiin, mutta sen on katsottu olevan pätevä vedottava periaate suomalaisessa oikeuskäytännössä.²³

Ennakointiperiaatteeseen liittyen on mainittava, että 1.6.2020 voimaan tulevaan uuteen tieliikennelakiin on otettu erillinen ennakoitivelvollisuuden laiksi kirjaava tieliikennelain (729/2018) 2 luvun 4 §. Tämän pykälän mukaan:

”Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.”

Kyseinen pykälä pukee sanoiksi velvollisuuden ennakoida muiden liikenteessä liikkuvien toimintaa. Lähtökohtaisesti lainkohta ei välttämättä muuta nykytilaa juurikaan, sillä ennakoitivelvollisuus on jo nyt sisäänrakennettuna tämänhetkisen tieliikennelain 1 luvun 3 §:n mukaiseen huolellisuusvelvoitteeseen. Ennakointivelvollisuus on myös vahvistettu kyseiseen pykälään oikeuskäytännön myötä.²⁴

3.3 Syytesidonnaisuuden periaate

Laissa oikeudenkäynnistä rikosasioissa 11 luvun 3 §:n säädetään:

²³ KKO 1989:99.

²⁴ KKO 1996:107, KKO 1994:33.

”Tuomioistuin saa tuomita vain siitä teosta, josta rangaistusta on vaadittu. Tuomioistuin ei ole sidottu rikosnimikkeeseen eikä lainkohtaan, jonka nojalla rangaistusta on vaadittu.”

Tuomioistuin on sidottu syytteessä kerrottuun tapahtumankuvakseen, mutta ei rikosnimikkeeseen tai lainkohtaan. Näin ollen, jos teonkuvaus, tai pikemminkin teonkuvauksessa esitetyt oikeustositteet, sallivat jonkin muun rikosnimikkeen tai lainkohdan käyttämisen, tuomioistuin voi tuomita rangaistuksen myös tällaisesta sallitusta rikosnimikkeestä.²⁵ Vastaavasti, jos tapahtumankuvaus on kovin niukka, voi tuomioistuimella olla vaikeuksia tuomita rangaistus edes rikosnimikkeelle, josta rangaistusta on vaadittu. Syytesidonnaisuuden periaate siis asettaa suuren vastuun syyttäjälle oikeamuotoisen syytteen ja sitä kautta oikean tuomion mahdollistamiseksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon erot ovat olennaisimmilta osiltaan törkeän tekemuodon vaatimus törkeästä tuottamuksesta sekä se, että teon on oltava omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Kyseenalaista onkin, kuinka pitkälle tuomioistuin voi tulkita syyttäjän teonkuvauksista siten, että vastaaja pystyttäisiin tuomitsemaan törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta normaalimuotoisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen sijaan. Mikäli syyttäjä teonkuvauksessa tuo esille seikkoja, joiden perusteella vastaajan voidaan katsoa menetelleen tavalla, joka on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle, voi tuomioistuin myös katsoa tuomiossaan teon olleen vakavuudeltaan tämän tasoinen. Merkitystä ei ole niinkään sillä, että syyttäjä vetoaa näiden seikkojen aiheuttaneen tietyn tyyppistä vaaraa, vaan kyse on ennemminkin tuomioistuimen mahdollisuudesta tulkita esitettyjä oikeustositteita ja niiden perusteella päättää teon aiheuttaneen vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle.²⁶

Vastaavasti tahallisuuden ja tuottamuksen kannalta tilanne on hankalampi. Monesti syytteessä käytetään tietyn tyyppisiä standardilausekkeita, joissa otetaan huomioon kaikki rikoksen syyksiluettavuustekijät.²⁷ Standardilauseke voi olla esimerkiksi muotoiltu seuraavasti:

”Vastaaja on tahallaan tai ainakin tuottamuksesta”

Kyseisessä lausekkeessa siis vedotaan sekä tahallisuuteen sekä tuottamukseen. Olisi helppo kuvitella, että törkeä huolimattomuus jäisi näiden seikkojen väliin, sillä vakavuusasteeltaan törkeä tuottamus jää näiden kahden syyksilukemisperusteen väliin. Asia on kuitenkin hieman

²⁵ Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017, s. 564.

²⁶ Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017, s. 566.

²⁷ Etelä-Savon kärjäoikeus R16/208, Varsinais-Suomen kärjäoikeus R15/1198, Kymenlaakson kärjäoikeus R13/1915, Lapin kärjäoikeus R12/794, Kymenlaakson kärjäoikeus R12/389.

monimutkaisempi, sillä kuten osiosta 4.2.2 – *Tuottamus* ilmenee, tuottamus määritellään sen perusteella, että henkilö on jättänyt noudattamatta huolellisuusvelvoitetta, jota tällä oli kuitenkin mahdollisuus noudattaa. Törkeä huolimattomuus kuitenkin arvioidaan kokonaisarvostelun perusteella. Tästä johtuen, jotta tuomioistuin voisi tulla siihen lopputulokseen, että vastaajan tuottamus on törkeää tavanomaisen tuottamuksen sijaan, olisi teonkuvauksesta käytävä ilmi oikeustositseikkoja, jotka jollain tavoin vastaisivat törkeän tuottamuksen kokonaisarvosteluperusteita.

Monesti syyttäjät myös jättävät tahallisuuden mainitsematta tyystin, jolloin ei edes ole mahdollista mahduttaa törkeää tuottamusta tahallisuuden ja tuottamuksen väliin. Tällöinkin, jotta tuomioistuin voisi tuomita törkeästä tuottamuksesta normaalimuotoisen sijaan, tulisi teonkuvauksessa mainita seikkoja, joiden perusteella voitaisiin kokonaisarvostelun perusteella päätellä vastaajan tuottamuksen olleen törkeää. Törkeän tuottamuksen edellytyksiä käsitellään tarkemmin osiossa 4.2.2.3 – *Tuottamus rikoslain yleisessä osassa*.

Teon on oltava varsin vakava, jotta tuomioistuin tulisi harkinneeksi tuomita sitä törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena vaaditun normaalimuotoisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen sijaan. Näissä tilanteissa lienee epätodennäköistä, että syyttäjä laatisi syytteen vastaamaan normaalimuotoista liikenneturvallisuuden vaarantamista tai, että teonkuvauksesta puuttuisivat ne oikeustositseikat, joiden perusteella tuomioistuin voisi tuomita törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta normaalimuotoisen sijaan. Lisäksi toisena puolena on vastaajan oikeusturvan kunnioittamisen vaatimus, joka puolestaan saattaa estää tuomioistuimia ylipäänsä lähtemästä vakavamman rikosnimikkeen tuomitsemisen tielle.²⁸ Ikävä kyllä tämänkin tutkielman aineistosta on noussut esiin tapauksia, joista löytyy vahvat perusteet törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tuomitsemiselle, mutta syytteessä teko josta on vaadittu rangaistusta on ollut normaalimuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen, eikä tuomioistuin ole myöskään lähtenyt tuomitsemaan rikosta törkeänä. Näistä tapauksista kaksi hyvää esimerkkiä ovat Lapin käräjäoikeuden tapaus R13/1540 sekä Varsinais-Suomen käräjäoikeuden tapaus R16/775.

Lapin käräjäoikeuden tapauksessa R13/1540 vastaaja A on lähtenyt ohitukseen kuorma-autoyhdistelmällä paikassa, jossa näkyvyys on ollut rajallinen oikealle kaartavan mutkan ja tien reunassa olleen kasvuston vuoksi. A on ohittanut 4 -6 muuta ajoneuvoa ennen kaistalleen palaamista ja on ollut varsin lähellä vastaantulevaa ajoneuvoa ennen omaan ajosuuntaan johtavalle kaistalle palaamista.

Varsinais-Suomen käräjäoikeuden tapauksessa R16/775 vastaaja A on henkilöautoa kuljettaessaan laiminlyönyt antaa suojatiellä olleelle jalankulkijalle esteettömän kulun

²⁸ Lappalainen & Hupli, Prosessioikeus, 2017 , s. 568.

sillä seurauksella, että A:n ohjaama auto on törmännyt jalankulkija B:hen. B on kärsinyt vammoja kolarin seurauksena.

Molemmissa tapauksissa olisi hyvät perusteet lukea vastaajan syyksi sekä törkeä tuottamus ja se, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Kummassakin tapauksessa vaarantaminen on siirtynyt konkreettisen puolelle ja sen lisäksi jälkimmäisessä on aiheutunut konkreettinen vahinkoseuraus. Silti molemmissa tapauksissa teot on syytetty ja tuomittu tavanomaisina liikenneturvallisuuden vaarantamisina.

Varsinais-Suomen käräjäoikeuden tapauksessa R15/1198 A on kuljettaessaan henkilöautoa laiminlyönyt antaa suojatietä ylittäneelle jalankulkijalle tälle kuuluvaa tilaa tiellä, sillä seurauksella, että A:n ohjaama on törmännyt jalankulkija B:hen. B on myöhemmin kuollut kolarissa saamiinsa vammoihin.

Tapaukset R16/775 ja R15/1198 ovat varsin samankaltaisia, mutta viimeksi kuvaillussa törmäys on pelkkien vammojen sijaan johtanut jalankulkijan kuolemaan. Tapauksessa R15/1198 A on tuomittu törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä törkeästä kuolemantuottamuksesta. Tapauksen R15/1198 perusteluista voidaan ottaa myös hyvä lainaus, jonka tulisi osin päteä myös tapauksessa R16/775

”A on siten vähintään törkeästä huolimattomuudesta rikkonut keskeistä huolellisuusvelvoitettaan eli pysähtymis- ja väistämisvelvollisuuttaan olosuhteissa ja tavalla, joissa vahingon aiheutumisen todennäköisyys sekä mahdollisen vahingon vakavuuden aste on ollut suuri. A:n teko on ollut omiaan paitsi aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle, tässä asiassa myös kohdassa 2 selostetuin tavoin aiheuttanut vakavan seuraamuksen eli jalankulkijan kuoleman.”

Edellä mainitut tapaukset korostavat sekä syyttäjän että tuomioistuimen vastuuta riittävän harkinnan ja perustelemisen toteuttamiseksi, jotta tuomitsemistoiminta voisi olla johdonmukaista ja oikea-asteista.

Liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa täytettäviä tunnusmerkistökohtia on useita ja niistä useimmille on tiukat vaatimukset. Syytteessä on yksilöitävä syytetyn tahallisuus tai tuottamuksen taso. Jos syytteessä tuottamus on määritetty normaalitasoiseksi, mutta oikeudenkäynnin aikana selviää tuottamuksen olleen törkeää, ei tuomioistuin voi päättää soveltaa törkeää tuottamusta, vaan teko on tuomittava normaalimuotoisesta tuottamuksesta, ellei syytettä muuteta vastaamaan tosiasioita. Myös liikennesääntöjen rikkomiset on yksilöitävä syytteeseen, sillä tieliikennelain tai sen oheislakien rikkominen on liikenneturvallisuuden vaarantamisen kriteerinä. Lopuksi syyttäjän on tapahtumankuvauksessa määritettävä aiheutetun vaaran taso. Tällöin jälleen, jos vaaran taso on syyttäjän toimesta määritetty vain tavanomaiseksi, ei tuomioistuin voi tapahtumankuvausta rikkovalla tavalla korottaa vaaran astetta vakavammaksi, vaan on syyttäjän vastuulla korjata syyte vastaamaan oikeudenkäynnissä

esille tulleita seikkoja, ellei syytteestä ole luettavissa seikkoja, joiden perusteella tuomioistuin voisi katsoa teon olleen omiaan vakavasti vaarantamaan toisen henkeä tai terveyttä.

4. Oikeudellinen pohja

4.1 Rikosoikeudelliset lainkohdat ja käsiteltävät liikenne rikokset

Tutkielman pääasialliset käsiteltävät liikenne rikokset ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikenne rikokset löytyvät rikoslain 23 luvusta. Rikoslain lisäksi tieliikennelain 8. luvussa säädetään liikenne rikkomuksesta ja ajoneuvolain (1090/2002) 12 luvussa säädetään ajoneuvorikkomuksesta. Muilta osin tieliikennettä ja ajoneuvokantaa sääntelevät lait, asetukset ja muut säädökset antavat pohjan, jota vasten liikenne rikoksia tulkitaan. Tarkasteluun otetaan lyhyesti myös kuolemantuottamus, törkeä kuolemantuottamus, vammantuottamus ja törkeä vammantuottamus, jotka löytyvät rikoslain 21 luvusta. Näitä rikosnimikkeitä tarkastellaan siitä syystä, että ne ovat tutkielman rajaamien abstraktien vaarantamisrikosten tyypillisimmät oheisrikosnimikkeet, jotka tulevat sovellettaviksi kuitenkin vain silloin, kun liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen konkretisoituvat negatiivisena seurauksena eli käytännössä toisen ihmisen loukkaantumisenä tai kuolemana.

4.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rikoslain 23 luku käsittelee liikenne rikoksia. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen löytyy rikoslain 23 luvun 1 §:stä:

”Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.”

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen koskee tienkäyttäjiä, eli luonnollisia henkilöitä, jotka liikkuvat joko omin voimin tai kulkuneuvon avulla tiellä. Tienä käsitetään kaikki yleiset tiet sekä kadut, kuten myös yleisesti käytössä olevat ja tieliikenteeseen liitetyt alueet, kuten parkkialueet ja pihat. Tieliikennelaki koskee liikennettä tien ulkopuolella rajoitetusti, lähinnä asettamalla huolellisuusvelvollisuuden. Moottoriurheilurata tai muu tie, jonne ei ole yleistä pääsyä tai maastossa tai tien ulkopuolella tapahtuva toiminta ei siis yleensä liity tähän rikosnimikkeeseen. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen mahdollisesti syyllistyvä ei ole

yksinomaan moottoriajoneuvon kuljettaja, vaan kaiken tyyppiset toimijat kevyt liikenne mukaan lukien voivat syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.²⁹

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa pätevät samat lainalaisuudet kuin muissakin rikoksissa, eli henkilö voidaan tuomita rikoksesta, mikäli hän on yli 15-vuotias ja syyntakeinen. Mikään ajokortti tai muu tietyn liikennevälineen kuljettamiseen oikeuttava lupa ei valmista henkilöä vastuulliseksi liikenteestä, vaan yksilöt nähdään liikennekyvykkäiksi ja siten vastuullisiksi toiminnastaan liikenteessä viidestätoista ikävuodesta ylöspäin. Näin jopa alaikäisiltä vaaditaan huolellista käyttäytymistä liikenteessä. Tätä kuvastaa Pohjois-Savon käräjäoikeuden tapaus R11/1623.

Tapauksessa A tuomittiin nuorena henkilönä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. A oli taluttaessaan koiraa kevyen liikenteen väylällä, laiminlyönyt olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi sillä seurauksella, että koira oli taluttimeen kytkettynä mennyt odottamattomasti kevyen liikenteen väylän yli. Samaan aikaan B on lähestynyt A:ta polkupyörällä takaapäin kevyen liikenteen väylää pitkin ja koirasta sekä sen taluttimesta johtuen on kaatunut katuun kärsien ruumiinvammoja. A:lla katsottiin olevan velvollisuus pitää koira kytkettynä ja vartioituna siten, ettei se aiheuta kohtuutonta haittaa liikenteelle. A on epäonnistunut tässä velvollisuudessaan ja siten B:lle aiheutunut onnettomuus on johtunut A:n huolimattomuudesta siitäkkin huolimatta, että A on ollut tapahtumahetkellä alaikäinen.

Tunnusmerkistön toinen kriteeri, joka on myös rikoksen syyksilukemiskriteeri, on tahallisuus tai huolimattomuus. Poikkeuksellisesti liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi siis syyllistyä myös huolimattomuudesta. Rikoslain lähtökohta on, että rikoksen syyksilukemisperuste on tahallisuus, ellei toisin mainita. Tahallisuuden ja huolimattomuuden käsitteitä tarkastellaan lähemmin osiossa 4.2 – *Tunnusmerkistökriteerit*. Kolmas tunnusmerkistökriteeri on tieliikennelain, ajoneuvolain tai niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkominen. Käytännössä kyseessä voi olla mikä tahansa edellä mainittujen säännösten rikkominen, mutta luonnollisesti joidenkin rikkomusten katsotaan olevan vakavampia kuin toisten. On kuitenkin muistettava, ettei liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyäkseen ole pakko rikkoa mitään varsinaista tieliikennelaissa tai sen oheissäännöksissä osoitettua liikennesääntöä, vaan pelkästään tieliikennelain 3 §:n 1 momentin mukaisen yleisen huolellisuusvelvollisuuden rikkominen riittää.³⁰ Tässä tutkielmassa tarkastellaan eri rikkomusten moitittavuuksien tasapainoa niiden todelliseen riskiin nähden.

Neljäs tunnusmerkistökriteeri on, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Kyseessä on niin kutsuttu ”on omiaan” -delikti eli abstrakti vaarantaminen.

²⁹ Lappi-Seppälä; Nuutila; & Ojala, 2008, s. 567-568.

³⁰ Tolvanen, Liikennesrikokset, 2014, s. 286.

Abstraktissa vaarantamisessa tekijän ei tarvitse aiheuttaa konkreettista vaaraa, vaan tunnusmerkistön täyttymiseksi riittää pelkästään teon katsominen sellaiseksi, että se olisi toisessa samankaltaisessa, mutta konkreettiselta tapahtumankulultaan eri tavoin edenneessä tilanteessa voinut aiheuttaa vahingon. Vaatimuksena siis on, että todellinen vaaratilanne olisi voinut syntyä, vaikka näin ei välttämättä tällä kertaa käynytkään. Vaarantamiselta ei siis vaadita, että todellinen vaaratilanne oli käsillä, mutta seuraus jäi syntymättä. Vaara toisen turvallisuudelle tarkoittaa, että pelkästään itsensä vaarantaminen ei riitä, vaan vaaran on aiheuduttava jollekin itsestä erilliselle henkilölle.³¹ Vaaran on oltava sen kaltaista, että joku voisi vaaran konkretisoituessa loukkaantua tai kuolla tapahtuman seurauksena. Näin ollen pelkkä vaara omaisuudelle ei ole riittävä kriteeri, että teko voisi olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Luonnollisesti abstrakti vaarantaminen kattaa myös liikenteessä sattuneet konkreettiset vaaratilanteet, koska tällöin abstrakti vaara on konkretisoitunut todelliseksi vaaratilanteeksi.

4.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen löytyy rikoslain 23 luvun kaksi pykälästä:

”Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

- 1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,
- 2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,
- 3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka
- 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi...”

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on normaalimuotoisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeä tekomuoto. Rikoksen tunnusmerkistötekijät vastaavat perussystematiikaltaan normaalimuotoista liikenneturvallisuuden vaarantamista, eli kyseessä on tahallisuutta tai tuottamusta edellyttävä syyksiluettavuus, liikennesääntöjen rikkominen sekä abstrakti vaarantaminen. Kyseisen rikosnimikkeen vaatimukset tosin ovat kovemmat eli tuottamuksen on oltavat törkeää ja vaarantamisen on oltava sen kaltaista, että se on omiaan

³¹ Lappi-Seppälä;Nuutila;& Ojala, 2008 , s. 569,

vakavasti vaarantamaan toisen henkeä tai terveyttä. Jotta teko olisi omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle, sen on oltava vakavampi kuin teon, joka on vain omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Vakava vaara toisen hengelle ja terveydelle tarkoittaa abstraktia vaarantamista, jossa vahinkoseurauksen toteutuessa toiselle aiheutettu vaara voisi aiheuttaa vakavan vamman tai kuoleman.

Törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistössä on lisämomentti, jonka kohtien perusteella törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen voidaan tuomita. Näitä ovat esimerkiksi huomattava ylinopeus tai ohittaminen paikassa, jossa ohittaminen on kielletty. Tämä lisämomentti ei kuitenkaan tyhjentävästi määritä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen käyttöalaa, vaan se on ennemminkin kokoelma esimerkkitapauksista, joissa kyseinen lainkohta voisi tulla useimmiten harkittavaksi.³² Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä myös muita liikennesääntöjä rikkomalla tai varovaisuusvelvoitteen riittävän vakavasti laiminlyömällä. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen koskee vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajia. Näin ollen jalankulkijat tai polkupyöräilijät eivät voi syyllistyä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Muulla tavalla liikennesääntöjen rikkominen on tunnusmerkistön varaventtiili, jolla saadaan kriminalisoinnin piiriin teot, joita ei ole aiemmin erikseen eritelty, mutta jotka kuitenkin tulevat harkinnan alaiseksi törkeänä tekemuotona. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä mitä tahansa liikennesääntöä rikkomalla, kunhan tunnusmerkistön muut kohdat tulevat näytetyiksi. Varaventtiilin olemassa ollessa tuomioistuin ei ole sidottu muuten melko kapeaan tunnusmerkistöön ja voi käyttää omaa harkintaansa rikoksen ankaruutta punnittaessa.

4.1.3 Kuolemantuottamus, törkeä kuolemantuottamus vammantuottamus sekä törkeä vammantuottamus

Varsinaisten liikenne rikosten lisäksi liikenteen vaarallisesta luonteesta johtuen liikenneonnettomuuksissa tulevat usein harkittavaksi myös tuottamukselliset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset, kuten vammantuottamus, törkeä vammantuottamus, kuolemantuottamus sekä törkeä kuolemantuottamus. Nämä rikosnimikkeet löytyvät rikoslain 21 luvusta. Nämä rikosnimikkeet tulevat harkittaviksi liikenne rikoksien lisäksi tapauksissa, joissa konkreettinen vahinkoseuraus on toteutunut ja rikoksesta on aiheutunut uhrille joko ruumiinvamma, tai uhri on kuollut. Tällöin tuomioistuimella on mahdollisuus tuomita vastaaja myös kuoleman- tai vammantuottamuksesta liikenne rikoksen lisäksi.

³² HE 32/1997 vp, s. 16.

Vamman- ja kuolemantuottamuksen törkeysaste seuraa usein itse liikennerikoksen törkeysastetta.³³ Tekijä, joka on aiheuttanut toiselle henkilölle ruumiinvamman, joka ei ole vähäinen tai on aiheuttanut toisen ihmisen kuoleman syyllistyessään törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, tuomitaan usein törkeästä vamma- tai kuolemantuottamuksesta törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen lisäksi. Tämä on sinänsä luonnollinen jatkumo, sillä törkeästä kuoleman- tai vammantuottamuksesta tuomitaan se, joka on aiheuttanut vamma- tai kuoleman törkeällä huolimattomuudella, mikä on myös törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen syyksilukemisen edellytys. Voidaankin katsoa, että tapauksessa, jossa tuomioistuin langettaisi tuomioksi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen, mutta langettaisi vain normaalitasoisen kuolemantuottamuksen, vaadittaisiin tuomioistuimelta laajempaa perustelua kuin, jos tuomio annettaisiin törkeästä kuolemantuottamuksesta. Törkeä huolimattomuus on kuitenkin osoitettu jo siinä vaiheessa, kun on päädytty tuomitsemaan rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

On toisaalta huomioitava, että, jotta tekijän huolimattoman menettelyn liikenneturvallisuuden vaarantamisessa voisi liittää kuolemantuottamuksen huolimattomaan menettelyyn, on kuolemantuottamuksen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen välillä on oltava todellinen kausaalisuhde. Tekijä voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka on vaikuttamassa henkiä vaatineeseen liikenneonnettomuuteen. Jos tekijän menettely ei kuitenkaan ole sellaista, että se sellaisenaan olisi vaikuttanut toisen ihmisen kuolemaan, tai jos toinen osapuoli on myötävaikuttanut riittävästi onnettomuuden syntyyn, ei tekijä syyllisty kuolemantuottamukseen.

KKO 2016:36 A oli lähestynyt risteystä kuljettaen ajoneuvoyhdistelmää yli 80km/t:ssa alueella, jossa suurin sallittu ajonopeus oli ollut 60 km/t. A oli törmännyt risteystä ylittämään lähteneeseen väistämisvelvollisuutta osoittavat merkin takaa tulleeseen B:n kuljettamaan henkilöautoon seurauksin, että B ja viisi kyydissä ollutta henkilöä olivat kuolleet. A:n syyksi oli hovioikeudessa luettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Korkeimman oikeuden ratkaisusta ilmenevillä perusteilla katsottiin, että henkilöautossa olleiden menehtyminen ei ollut aiheutunut A:n huolimattomuudesta. KKO katsoi, ettei A:n ylinopeus ollut sen kaltaista, etteikö B olisi pystynyt reagoimaan siihen ja noudattamaan väistämisvelvollisuuttaan risteyksessä. B:llä oli ollut väistämisvelvollisuutta osoittava kärkikolmio risteyksessä.

Käänteisesti tuomioistuimen on erittäin vaikea, ellei peräti mahdoton tuomita törkeästä vamma- tai kuolemantuottamuksesta, jos edellä mainittujen rikosten aiheuttajateko on tuomittu perusmuotoisena liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Tällöin törkeälle vamma-

³³ KKO 1989:88, tosin tässä tapauksessa rikosnimike oli ruumiinvamman tuottamus. Vanhan rikoslainkohdan tunnusmerkistö vastaa kuitenkin olennaisilta osiltaan nykylain sanamuotoa. KKO 1993:26, KKO 2013:94.

tai kuolemantuottamukselle syyksiluettavan törkeän tuottamuksen tulisi olla liitoksissa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta erilliseen tekoon, joka kuitenkin liittyy jotenkin tapaukseen. Toinen vaihtoehto on, että tuomioistuin katsoo liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeäksi, mutta ei pidä kuoleman- tai vammantuottamusta kokonaisarvostelun perusteella törkeänä. Sekä törkeä kuoleman- että vammantuottamus edellyttävät törkeän tuottamuksen lisäksi sitä, että teko katsotaan kokonaisarvostelun perusteella törkeäksi.

Käänteisesti erikoinen tapaus on Helsingin kärjäoikeuden tapaus R15/10151, jossa vastaajan syyksi on luettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen mutta vain normaalimuotoinen vammantuottamus.

Tapauksessa A on kuljettanut bussia Kaisaniemenkadulla kun hän on laiminlyönyt noudattaa ajosuunnassaan punaista liikennevaloa sillä seurauksella, että hän on törmännyt suojatietä ylittämässä olleeseen jalankulkija B:hen. B on loukkaantunut törmäyksessä siten, että hänen vammansa ovat vaatineet leikkaushoitoa.

Kuten sanottu A on syylistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja hänen menettelynsä on siten katsottu olevan törkeän huolimattomuutta. Kärjäoikeus katsoi perusteluissaan, että törkeän huolimattomaan menettelyyn vaikuttivat käytetty ajoneuvotyyppi eli siitä seuraavat huolellisuusvaatimukset, ajoneuvon ajaminen Helsingin keskustassa eli tiheässä taajamassa ajaminen, punaisia päin ajaminen eli liikenneturvallisuuden edellyttämän väistämisvelvollisuuden laiminlyöminen sekä B:n loukkaantuminen tilanteessa. Törkeästä huolimattomuudesta huolimatta kärjäoikeus on kuitenkin syyksilukenut A:lle vain normaalin vammantuottamuksen. Kuitenkin rikoslain 21 luvun 11 §:n perusteella, mikäli vammantuottamuksessa ruumiinvamma aiheutetaan törkeällä huolimattomuudella ja teko on kokonaisuutena arvostellen törkeä, tuomitaan rangaistukseen törkeästä vammantuottamuksesta. Tapahtuman kuvauksesta selviää, että A on aiheuttanut B:n ruumiinvamman törkeällä huolimattomuudella, joten olisi loogista, että A:lle olisi syyksiluettu myös törkeä vammantuottamus.

Itse syytteessä rangaistusta on vaadittu vain vammantuottamuksesta, mutta teonkuvaus on muotoiltu tavalla, joka mahdollistaisi tuomitsemisen törkeästä vammantuottamuksesta ilman syytteen muuttamista. Syytteessä vammantuottamuksen teonkuvauksessa viitataan suoraan törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeään huolimattomuuteen. Ainoa ongelmallinen seikka olisi siten vaatimus siitä, että olisi teon olisi oltava kokonaisuutena arvostellen törkeä. Tuomioistuin on tuominnut syytteen vaatimalla tavalla. Törkeään vammantuottamukseen olisi kuitenkin ollut perusteita ja asia olisi mielestäni pitänyt ottaa

tuomioharkinnassa pohdintaan. Nyt tapauksen perusteluissa ei ole tullut millään tavalla esille, miksi törkeää vammantuottamusta ei ole syytetty, harkittu tai tuomittu. Tämä johtuu osaltaan myös siitä, ettei syyteharkinnan perusteita käydä läpi tuomiossa.

4.2 Tunnusmerkistökrityterit

4.2.1 Tahallisuus

Rikosoikeudellinen tahallisuus määritellään rikoslain 3 luvun 5 §:n mukaan seuraavasti:

”[t]ekijä on aiheuttanut tunnusmerkistön mukaisen seurauksen tahallaan, jos hän on tarkoittanut aiheuttaa seurauksen taikka pitänyt seurauksen aiheutumista varmana tai varsin todennäköisenä. Seuraus on aiheutettu tahallaan myös, jos tekijä on pitänyt sitä tarkoittamaansa seuraukseen varmasti liittyvänä.”

Rikoslain yleisen osan tahallisuuden määrittävä pykälä käsittelee vain seuraustahallisuutta eli rikoksia, joissa on käsillä selkeästi osoitettava seuraus.³⁴ Tämän tyyppisiä rikoksia ovat muun muassa pahoinpitely tai tappo. Liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa kuten liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja sen törkeässä tekemuodossa ei kuitenkaan ole löydettävissä selkeää seurausta. Vaarantaminen kyseisissä rikoksissa on abstraktia vaarantamista eli käsillä on pikemminkin vaara seurauksen aiheuttamisesta. Tämän tyyppisissä rikoksissa noudatetaankin olosuhdetahallisuutta, jonka tarkempi määrittäminen on jätetty oikeuskäytännön selvitettäväksi.³⁵ Tahallisuuden määrittäminen liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa on kuitenkin hankalaa. Koska kyseisissä rikoksissa ei ole toteutettavia seurauksia, joudutaan harkinta tekemään käsillä olevien olosuhteiden perusteella. Näitä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ovat liikennesääntöjen rikkominen, tapaukseen liittyvät konkreettiset olosuhteet sekä abstrakti vaarantaminen. Tahallisuusharkinta on merkittävä osa rikoksen syyksilukemisen arviointia, sillä tahallinen rikokseen syyllistyminen on merkittävästi huolimaton menettelyä moittivampaa ja sen tulisi myös näkyä rangaistuksen mittaamisessa.³⁶

³⁴ Frände, 2005 , s. 115.

³⁵ LaVM 28/2002 vp, s. 10.

³⁶ Tapani & Tolvanen, Rikosvastuu ja sen toteuttaminen, 2004 , s. 53.

Olosuhdetahallisuuden tietoisuusvaatimuksen katsotaan pääasiassa jäävän todennäköisyystahallisuuden tasolle.³⁷ Todennäköisyystahallisuudessa tekijän ei tarvitse pyrkiä rikostunnusmerkistön mukaisen seurauksen synnyttämiseen toisin kuin tarkoitustahallisuudessa.³⁸ Sen sijaan tekijän on toteutettava teko siten, että hän kuitenkin ymmärtää, että teosta johtuva seuraus on varsin todennäköinen.³⁹ Puhutaan siis tahallisuuden subjektiivisesta komponentista. Eli jos tarkastellaan teosta aiheutuvan seurauksen syntymisen todennäköisyyttä prosenteissa, jolloin seurauksen syntymättä jääminen on 0 % ja seurauksen varma toteutuminen on 100 %, on tekijän tiedostettava, että seurauksen syntymisen todennäköisyyden on oltava yli 50 %, jotta tekoa voidaan pitää tahallisena todennäköisyystahallisuuden kannalta. Tahallisuuden subjektiiviseen komponenttiin liittyy läheisesti peittämisperiaate, jonka mukaan tekijän on oltava tietoinen kaikista niistä seikoista, jotka voidaan asettaa rikoksen toteutumisen perustaksi.⁴⁰ Tahallisuutta ei siis voi syyksilukea, jos vastaaja ei ollut tietoinen jostain seikasta, jonka perusteella rikos voidaan tuomita. Kuitenkin, jotta tekoa voidaan pitää tahallisena, on seurauksen syntymisen oltava myös objektiivisesti todennäköinen eli yli 50 % todennäköisyydellä toteutuva.⁴¹ Tekijän on siis oltava tietoinen, että teko on sen kaltainen, että se aiheuttaa seurauksen yli 50 % varmuudella, mutta myös objektiivisesti on varmistuttava siitä, että seuraus olisi voinut olla mahdollinen ja myös todennäköinen. Mikäli ei voida osoittaa objektiivisesti, että seurauksen syntyminen oli todennäköistä, ei tekijää kohtaan voida syyksilukea todennäköisyystahallisuutta. Monesti seurauksen syntymisen objektiivinen arviointi on tosin hankalaa, joten arviointi joudutaan tekemään yleisen elämäkokemuksen perusteella. On mahdotonta sanoa, kuinka suurella todennäköisyydellä nyrkin isku päähän aiheuttaa toisen ihmisen kuoleman. Toisaalta mitä vakavampaa väkivaltaa rikoksessa käytetään ja mitä vaarallisempia aseita on käytössä, sitä varmemmin voidaan sanoa mahdollisen kuoleman olevan todennäköinen seuraus.

Miten seurauksen mahdollisuuden todennäköiseksi tiedostaminen ja seurauksen objektiivinen todennäköisyys sitten liittyvät abstrakteihin liikenne rikoksiin? Kuten on edellä mainittu,

³⁷ Tapani J. , Olisiko nyt sanottu viimeinen sana olosuhdetahallisuuden alarajasta? - KKO 2012:66 ja seksuaalipalveluiden ostamisen rangaistavuus, 2012 , s. 612, KKO 2001:13, KKO 2006:64, KKO 2009:87.

³⁸ Koskinen, 2008 , Osiossa: Luku 7. Rikosoikeuden yleiset opit ja rikosvastuun perusteet, Rikoksen rakenne, Syyllisyys, Syyksiluettavuus, Tahallisuus: Tarkoitustahallisuudessa (*dolus determinatus*) tekijän tarkoitus on synnyttää rikostunnusmerkistön mukainen seuraus. Vastaavasti varmuustahallisuudessa (*dolus directus*) tekijällä ei välttämättä ole varsinaista pyrkimystä synnyttää seurausta, mutta pitää sen syntymistä varmana.

³⁹ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 211.

⁴⁰ Frände, 2005 , s. 116.

⁴¹ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 211.

liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa ei ole käsillä seurausta, jonka synnyn perusteella tahallisuuden voisi syyksilukea. Toisaalta liikenneturvallisuuden vaarantamisessa sekä sen törkeässä tekemuodossa on olemassa elementtejä eli olosuhteita, joiden perusteella tekijän voidaan katsoa toimineen tahallisesti liikenne rikosta toteuttaessaan. Olosuhdetahallisuudessa tahallisuus määritetään juuri näiden olosuhteiden ja muiden seikkojen perusteella, jotka tekevät teosta rikollisen, eli täyttävät teon tunnusmerkistön.⁴² Tahallisuussäännöstä säädettyä lakivaliokunta määrittä, että olosuhdetahallisuutta ei säädetä laissa, vaan se määritetään oikeuskäytännön pohjalta. Lisäksi olosuhdetahallisuutta arvioitaessa olisi pidettävä mielessä tunnusmerkistöerehdystä koskeva lainkohta.⁴³ Rikoslain 4 luvun 1 §:n perusteella:

Jos tekijä ei teon hetkellä ole selvillä kaikkien niiden seikkojen käsilläolosta, joita rikoksen tunnusmerkistön toteutuminen edellyttää, tai jos hän erehtyy sellaisesta seikasta, teko ei ole tahallinen. Vastuu tuottamuksellisesta rikoksesta voi kuitenkin tulla kysymykseen tuottamuksen rangaistavuutta koskevien säännösten mukaan.

Olosuhdetahallisuuden määrittämisessä tekijän on siis *oltava selvillä* kaikista niistä seikoista, jotka toteuttavat tunnusmerkistön, jotta tekoa voitaisiin pitää tahallisena, tai ainakin tekijän on pidettävä niiden käsillä oloa varsin todennäköisenä.⁴⁴ Toisaalta liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja sen törkeässä tekemuodossa, mikäli tekoa ei pidetä tahallisena, voidaan asiaa yhä tarkastella tuottamuksen pohjalta. Eli käytännössä mikäli tuomioistuin ei pysty perustelemaan seikkoja, joiden perusteella tahallisuus voidaan osoittaa objektiivisesti, voidaan tekijän syyksiluettavuus yhä arvioida välinpitämättömyyden tai piittaamattomuuden perusteella, jotka vastaavasti teon vakavuudesta riippuen määrittävät tuottamuksen asteen.

Mitkä ovat ne olosuhteet, joiden perusteella liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten tahallisuutta arvioidaan? Ensimmäinen ja varsin ilmiselvä olosuhde tahallisuuden osoittamiseksi on liikennesääntöjen rikkominen. Tekijän on siis pidettävä varsin todennäköisenä, että tämä rikkoo jotain liikennesääntöä. Mikäli tekijä ei ole tietoinen liikennesäännön rikkomisesta tai ei ole varma siitä, rikkooko hän jotain liikennesääntöä, ei voida puhua tahallisuudesta. Toinen harkittavaksi tuleva seikka ovat tapauksen konkreettiset olosuhteet. Kolmas tarkasteltava seikka on abstrakti vaarantaminen, eli että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Abstraktin vaarantamisen näkeminen tahallisuutta edellyttävänä olosuhteena on kuitenkin ongelmallista, sillä monesti tahallinen vaarantaminen

⁴² Matikkala, 2005 , s. 530 ja 544.

⁴³ LaVM 28/2002 , s. 9-10.

⁴⁴ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 223, KKO 2006:64.

muuttaa tekoa vaarantamisrikoksesta tahallisuutta edellyttävän teon yritykseksi.⁴⁵ Oikeuskirjallisuudessa asiaan löytyy eri näkökulmia.

Tapani ja Tolvanen edellyttävät, että abstrakti vaarantaminen itsessään ei voi olla olosuhde, johon tahallisuus kohdistuu. Sen sijaan abstrakti vaarantaminen on objektiivinen arvio teon rangaistavuudesta. Tekijän tahallisuuteen vaaditaan, että tämä on ollut tietoinen liikennesääntöjen rikkomisesta sekä kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat vaikuttaneet teon vaarantavuuteen.⁴⁶ Esimerkiksi voidaan ottaa ylinopeus taajamassa. Tekijä tietää ajavansa ylinopeutta alueella, jossa on paljon risteyksiä, suojateitä, kevyttä liikennettä ja muita liikenteeseen liittyviä elementtejä. Tällöin tekijältä ei edellytetä, että hän on selvillä siitä seikasta, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Jotta tekijän toiminta voisi olla tahallisenä tehty liikenneturvallisuuden vaarantaminen, täytyy ensin osoittaa, että hän tiesi rikkovansa nopeusrajoitusta. Sen lisäksi vaaditaan, että tekijä oli tietoinen ajoneuvostaan, ylinopeuden tasosta ja ympäristöstään, eli vilkkaasta taajamasta. Lisäksi vaaditaan, että tekijä tietää, että edellä mainitut olosuhteet ovat niitä olosuhteita, joiden perusteella vaarallisuusarviointi tehdään. Näkökulma on sinänsä perusteltu, sillä abstraktin vaarantamisen arviointi tehdään pääasiassa objektiivisesti ulkopuolisen tarkastelijan näkökulmasta. Tekijältä ei voi edellyttää, että tämä sekä subjektiivisesti että objektiivisesti arvioisi omaa toimintaansa. Koska objektiivinen arviointi toteutetaan *ex post*, voidaan oman toiminnan objektiivista arviointia tilanteessa pitää mahdottomana. Tekijä voi tietenkin arvioida toimintansa vaarallisuutta subjektiivisesti sen informaation pohjalta, mikä tällä on saatavissa ennen tapahtumahetkeä tai itse tapahtumahetkellä. *On omiaan -deliktin* arviointi kuitenkin edellyttää myös objektiivista *ex post* -arviointia, joka voidaan tehdä vain jälkikäteen.

Koponen arvioi abstraktin vaarantamisen tahallisuuden hieman toisin. Sen lisäksi, että tekoon vaikuttavat olosuhteet otetaan huomioon seikkoina, joista tekijän on oltava tietoinen tahallisuuden osoittamiseksi, tekijän on oltava jollain tasolla tietoinen, että hänen tekonsa kuuluu tiettyyn rikosoikeudellisesti relevanttiin luokkaan.⁴⁷ Eli käytännössä tekijä on tietoinen sekä liikennesääntöjen rikkomisestaan sekä muista olosuhteista, jotka liittyvät tekoon ja sen vaarallisuuteen, mutta hänen on myös oltava tietoinen, että teko on todennäköisesti liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tekijä siis tietää ajavansa ylinopeutta. Tekijä myös

⁴⁵ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 229 – 230 esimerkiksi jos tekijä yrittää henkilöautoa ajamalla aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle ajamalla henkilöautolla tätä kohti suurella nopeudella, on teko tällöin pikemminkin tapon tai törkeän pahoinpitelyn yritys liikenneturvallisuuden vaarantamisen sijaan.

⁴⁶ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 232.

⁴⁷ Koponen, 2007 , s. 48.

tietää, että ylinopeus tapahtuu riskialttiilla alueella. Ja tekijä myös tietää, että ylinopeus riskialttiilla alueella on varsin todennäköisesti liikenneturvallisuuden vaarantamista. Koposen ajatus aiheesta mukailee Fränden käsitystä, jonka mukaan:

”[p]äinvastoin kuin konkreettisissa vaarantamisrikoksissa, on ilmeistä, että se tila, jota on omiaan -delikteissä edellytetään, kuuluu muihin olosuhteisiin. Siten tahallisuus on käsillä on omiaan -delikteissä silloin, kun tekijä pitää yhtä todennäköisenä, että teko kuuluu tiettyyn rikosoikeudellisesti relevanttiin luokkaan, kuin että se ei kuulu.” – Frände, 2005 , s. 137

Itse kallistun kannalle, jossa vaaditaan myös varteenotettavaa tietoisuutta myös siitä, että tekijän toiminta on liikenneturvallisuuden vaarantamista. Pelkkä tiedostettu liikennesääntöjen rikkominen riskialttiissa olosuhteissa on vielä tiedostettua tuottamusta ja siltä osin saattaa olla törkeää tuottamusta.

Miten tahallisuuden tarkastelu sitten toimii käytännössä? Olosuhdetahallisuutta arvioitaessa noudatetaan todennäköisyystahallisuuden kriteereitä ja peittämisperiaatetta. tekijän on oltava vähintään 50 % varmuudella selvillä kaikista niistä seikoista, joita liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyy. Ensimmäinen tarkasteltava seikka on, tiesikö tekijä rikkovansa liikennesääntöä. Mikäli hän ei tiennyt, palataan tuottamuksen käsitteistöön, jolloin kysytään, olisiko tekijän pitänyt tietää rikkovansa liikennesääntöä.⁴⁸ Jos voidaan todeta tekijän olleen tietoinen liikennesäännön rikkomisesta, voidaan tarkastella, oliko tekijä tietoinen tekonsa olosuhteista ja siitä, että nämä olosuhteet vaikuttavat asian arviointiin. Esimerkkinä voidaan käyttää tilannetta, jossa henkilöautoa ajetaan huomattavalla ylinopeudella maantiellä, jolla on paljon muuta liikennettä. Esimerkkitapauksessa tarkastellaan, oliko tekijä tietoinen muusta liikenteestä, ajonopeudestaan sekä omasta ajoneuvostaan ja sen käytöksestä. Riippuen tilanteesta tuomioistuin voi olettaa, että vastaaja on pitänyt joitakin seikkoja varsin todennäköisinä. Olettamuksen voi tosin tehdä vain tilanteissa, joissa on käsillä varsin ilmiselvä seikka, mikä osaltaan johdetaan teon aikana vallinneista olosuhteista.⁴⁹

Yllä esitetystä esimerkkitapauksesta jos havaitaan joko todistelun avulla tai muilla tavoin, että vastaaja on ollut tietoinen kaikista mainituista seikoista eli ylinopeudesta, liikenneolosuhteista, muusta liikenteestä ja muista asian arviointiin liittyvistä seikoista, voidaan vielä tarkastella,

⁴⁸ Tuottamusta käsitellään tarkemmin seuraavassa luvussa.

⁴⁹ Tapauksessa KKO 2012:98 korkein oikeus on käyttänyt seuraavaa sanamuotoa ilmiselvän seikan osoittamiseksi: ”A:lla on ollut pahoinpitelyn aikana mahdollisuus arvioida toimintansa seurauksen todennäköisyyttä. Kun pahoinpitely on kohdistunut B:n kehon elintärkeille alueille rintakehään ja päähän, A:n on täytynyt ottaa huomioon mahdollisuus, että pahoinpitelyn jatkamisesta häntä heikompaa ja puolustuskyvyttöä B:tä kohtaan voi seurata myös B:n kuolema.”

tiesikö vastaaja todennäköisesti tekonsa olevan liikenneturvallisuuden vaarantamista. Jos teko on ollut riittävän törkeä, voidaan päätellä, että tekijän on täytynyt ymmärtää tekonsa olevan laitonta toimintaa ja sen lisäksi liikenneturvallisuuden vaarantamista. Näkisin kuitenkin, että pelkkä tietoisuus olosuhteista ei vielä riitä, vaan vaaditaan tietoisuutta, että teko saattaisi aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Vaatimuksena ei ole, että tekijä yrittää aiheuttaa vaaraa, koska tällöin teko siirtyisi tahallisen teon kuten pahoinpitelyn yritykseksi. Pikemminkin kyse on vaarantamisen mahdollisuudesta ja siitä, että hän tiedostaa tekonsa olevan riskialtis. Jos tekijä ajaa huomattavaa ylinopeutta tyhjällä moottoritiellä, ei hän todennäköisesti usko vaarantavansa ketään, ja tuo usko voi olla peruste ylinopeuden ajamiselle. Koska tekijä ei mielestään vaaranna ketään, ei hänen tarvitse noudattaa nopeusrajoitusta. Jos liikennettä on paljon, on tekijän oltava tietoinen tekonsa mahdollisesta riskialttiudesta, jotta teko voitaisiin syyksilukea tahallisena. Tekijä on kuitenkin päättänyt huomattavasti ylittää nopeusrajoituksen muun liikenteen läsnäolosta huolimatta. Käytännössä tekijän tietoisuus tekonsa riskialttiudesta tarkoittaa, että hän on tietoinen, että riskialttius on yksi seikka, joka otetaan huomioon asian käsittelyssä.

Mielenkiintoinen esimerkki tuomioistuimen haluttomuudesta käyttää tahallisuutta syyksilukemisperusteena on Kanta-Hämeen käräjäoikeuden tapaus R13/959, jossa vastaaja A:ta syytettiin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, koska hän oli yleisellä tiellä taajama-alueella tietoisena kevyen liikenteen läsnäolosta lähtenyt ylinopeutta ajaen luistattamaan auton perää kokeilumielessä sillä seurauksella, että hänen ohjaamansa auto oli suistunut parkkialueelle ja osunut jalankulkija B:hen. B oli saanut tilanteessa vammoja, joiden perusteella A:ta syytettiin myös vammantuottamuksesta.

Tapauksen perusteluista käy ilmi, että A on kuljettanut farmarimallista henkilöautoa 40-50 kilometrin tuntinopeudella, kun hän on lähtenyt luistattamaan auton perää kokeilumielessä. Käräjäoikeus on perusteluissaan katsonut, että luistattaminen on ollut tahallista autolla leikkimistä, eikä kokemattomuudesta johtuvaa auton hallinnan menettämistä. A on myös oman kertomuksensa mukaan ollut tietoinen tien reunassa kulkevasta jalankulkijasta, mutta on lähtenyt luistattamiseen siitä huolimatta. A on joko ollut tietoinen liikennesäännöistä eli nopeusrajoituksesta ja henkilöauton hyväksyttävästä käytöstä tai tältä on voitu edellyttää tietoisuutta mainituista seikoista. A on myös kertomuksensa mukaan ollut tietoinen tapahtuma-alueella olleesta jalankulkijasta. A ei myöskään ollut kokeillut luistattamista koskaan ennen, vaan testasi sitä ensimmäistä kertaa yleisellä tiellä raskaalla farmariautolla. A:n liikennesääntöjen rikkomisen voidaan katsoa olevan tahallista. Harkittavaksi jää, onko A ollut tietoinen niistä olosuhteista, jotka vaikuttavat syyllisyyden ja vaarallisuuden arviointiin ja onko hän ollut tietoinen, että hänen tekonsa todennäköisesti täyttää liikenneturvallisuuden

vaarantamisen tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. A on käräjäoikeuden näkemyksen mukaan lähtenyt luistattamaan auton perää tahallaan tietoisena, että tien reunassa tai pysäköintialueella on jalankulkija. A:n nopeus on hänen oman kertomuksensa mukaan ollut 40 – 50 kilometriä tunnissa, kun alueen rajoitus on ollut 30 kilometriä tunnissa. A on myös ollut tietoinen kokemattomuudestaan hänen käyttämänsä auton ajamisessa, eikä hänellä ollut aiempaa kokemusta auton perän luistattamisesta. On siis mahdollista tulla johtopäätökseen, jossa A on ollut tietoinen kaikista niistä seikoista, jotka tulisivat harkittavaksi asian syyllisyyttä ja vaarallisuutta tarkasteltaessa. Lisäksi tuomioistuimen tulisi mahdollisesti harkita, onko A ollut lisäksi tietoinen siitä, että hänen tekonsa todennäköisesti on liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tässä tapauksessa tuomioistuin on päättänyt A:n syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen törkeästä huolimattomuudesta. Perusteet tahallisuuden tuomitsemiselle olisivat kuitenkin olemassa, mikäli tuomioistuin tulisi johtopäätökseen, jonka perusteella A olisi ollut tietoinen kaikista edellä mainituista seikoista.

Kokonaisuutena arvostellen tahallisuus liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa on ongelmallinen käsite. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen sekä sen törkeään tekemuotoon liittyy usein suuri määrä muuttujia, joita on otettava huomioon tuottamuksenkin harkinnassa. Koko teon tahallisuutta arvioitaessa on osoitettava, että vastaaja on ollut näistä seikoista tietoinen, jotta tahallisuus voitaisiin syyksilukea. Lieneekin varmasti harvinaista, että tekijä syyllistyisi tahallisesti liikenneturvallisuuden vaarantamiseen siten, ettei taustalla ole jotain toista tahallista tekurikosta. Teon moitittavuuden osalta ei kuitenkaan ole välttämättä suurta merkitystä, merkitäänkö perusteluihin, että liikenneturvallisuuden vaarantaminen on tehty tahallisuudesta vai tuottamuksesta. Tuomioistuimella on kuitenkin mahdollisuus kirjata perusteluihin, että vastaaja on ollut tietoinen olennaisista tekoon liittyvistä seikoista ja on rikkonut liikennesääntöjä tahallisesti. Tällöin mahdollisuutena on tuomita törkeällä tuottamuksella tehdystä rikoksesta, jolloin rangaistuksen mittaaminen on mahdollista tehdä ankarammin.

4.2.2 Tuottamus

4.2.2.1 Piittaamattomuus verrattuna tiedostamattomaan tuottamukseen

Tällä hetkellä voimassa olevan lain mukaisessa törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tekijän tahallisuuden tai huolimattomuuden aste määritetään tunnusmerkistössä sanamuodoin: ”tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta”. Luonnehdinta vastaa käsitteellisesti rikoslain yleisen osan tahallisuuden ja tuottamuksen määritelmiä, ja on

rikoslain sisäisen systematiikan pohjalta siten suoraan johdettavissa yleisen osan määritelmiin. Vastaavasti ennen rikoslain uudistusta vuonna 1999 rikoslaissa oli käytössä nimikkeet liikenteen vaarantaminen ja törkeä liikenteen vaarantaminen. Törkeään liikenteen vaarantamiseen syyllistyi se, joka tahallaan tai piittaamattomuudesta täytti muut tunnusmerkistön kohdat. On hyvä havaita, että vanhassa laissa törkeässä liikenteen vaarantamisessa törkeä huolimattomuus miellettiin rikostunnusmerkistön sanamuodon perusteella piittaamattomuudeksi. Piittaamattomuus voi olla osa törkeää huolimattomuutta nykykäsityksen mukaan, mutta törkeän huolimattomuuden ei tarvitse välttämättä olla piittaamatonta. Lakiesityksessä sanamuoto muutettiin syyksiluettavuusvaatimusten yhdenmukaistamiseksi, mutta myös helpottamaan tulkintavaikeuksia, joita piittaamattomuuden käsite aiheutti.⁵⁰

Piittaamattomuuden katsottiin vanhan lain esitöissä tarkoittavan ”sellaista syyksiluettavuuden lajia, jossa kuljettajan tahto suhtautuu hyväksyvästi tai välinpitämättömästi vakavan vaaran mahdollisuuteen.”⁵¹ Tämän tyyppistä perustelua näkee yhä tuomioistuimien perusteluissa, kun arvioitavana on, onko vastaaja syyllistynyt törkeään vai normaalimuotoiseen tuottamukseen. On kuitenkin huomattava, että nykymuotoinen rikoslain yleisen osan törkeän tuottamuksen osoittava pykälä sallii, että tiedostamaton tuottamus on törkeää ja tiedostettu tuottamus on normaalimuotoista. Tuomioistuin toimii virheellisesti, jos törkeyden kriteeriksi otetaan vanhamuotoinen piittaamattomuuden käsite, sillä harkintavaraa on nykyisin huomattavasti laajemmin.

Esimerkki vanhan lain syyksiluettavuusperustelujen käytöstä löytyy Turun hovioikeuden tapauksesta R13/2016, jossa käräjäoikeus on tuominnut A:n törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, koska hän on autoa kuljettaessaan laiminlyönyt velvollisuutensa antaa suojatiellä olevalle jalankulkijalle esteetön kulku tien yli, sillä seurauksella, että A:n ohjaama auto on törmännyt B:hen ja aiheuttanut tälle vammoja. Käräjäoikeus ei ole perustellut A:lle syyksiluettua törkeää huolimattomuutta tai vaarantamista. Turun Hovioikeus on katsonut, ettei A ole syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, sillä tämän tuottamus ei ole tilanteessa ollut törkeää. Hovioikeuden suora lainaus perusteluista kuuluu seuraavasti:

”menettely ei osoita, että hän olisi suhtautunut vaaran mahdollisuuteen hyväksyvästi tai välinpitämättömästi siten, että hänen voitaisiin katsoa rikkoneen liikennesääntöjä tahallaan tai piittaamattomuudesta.”

⁵⁰ HE 32/1997 vp s. 16, Vasta myöhemmin vuonna 2003 tuottamuksen käsite lisättiin syyksiluettavuusperiaatteeksi rikoslain yleiseen osaan. Tätä ennen tuottamus oli määritelty useissa pykälissä eri tavoin, termein ja vakavuuksin.

⁵¹ HE 74/1979 vp, s. 23.

Kaiken lisäksi Turun hovioikeus viittaa perustelussaan tapaukseen KKO 1998:124, joka on annettu ennen tuottamuksen harmonisoivia muutoksia rikoslakiin. Turun hovioikeus siis käytti vanhan lain perusteluja uudemman voimassaolevan lain soveltamiseen. Piittaamattomuuden käsite on yhä validi perustelu törkeälle tuottamukselle, mutta se on vain yksi osa törkeän tuottamuksen kokonaisharkinnan edellytyksiä. Lisäksi hovioikeuden käyttämän viittauksen huomioiden on ilmiselvää, että tuomio on perusteltu tulkitsemalla vanhentunutta lakia uudemman voimassaolevan sijaan.

4.2.2.2 Huolimattomuuden eri puolet

Huolimattomuus on jaettavissa huolimattomuuden objektiiviseen ja subjektiiviseen puoleen. Objektiivista puolta harkittaessa otetaan huomioon teon ulkoisesti nähtävä huolimattomuus.⁵² Käytännössä siis tarkastellaan, oliko itse teko jonkin huolellisuusnormin kielletyllä puolella. Puhutaan kielletystä riskinotosta. Kielletty riskinotto on olennainen käsite huolimattomuuden tulkinnassa, sillä yhteiskunnan jäsenet joutuvat jatkuvasti tekemään päätöksiä tai tekoja, jotka riskeeraavat joko heidät itsensä tai muut yhteiskunnan jäsenet. Toisaalta monet näistä teoista ovat varsin tavanomaisia. Esimerkiksi moottoriajoneuvon kuljettaminen voidaan nähdä lähtökohtaisesti riskialttiina toimintana. Ajoneuvon nopeudet ovat kaupunkinopeusrajoituksienkin voimassa ollessa sellaiset, että suojaamattoman jalankulkijan jäädessä ajoneuvon alle, ovat vammat arvaamattomia, mutta voivat olla erittäinkin vakavia aina kuolemaan asti. Toisaalta moottoriajoneuvon kuljettaminen on lähtökohtaisesti sallittua tiettyjen parametrien täytyessä. Näitä ovat kuljettajan kelpoisuusvaatimukset, ajoneuvon kuntovaatimukset sekä liikennesääntöjen noudattaminen. Sallittu riskinottaminen onkin toimintaa, joka on lähtökohtaisesti kiellettyä, mutta sallittua tiettyjen edellytysten täytyessä.⁵³ Tieliikennelain ja sen oheislakien asettamat velvollisuudet auttavat suitsimaan liikennettä turvalliseen suuntaan, ja asettavat samalla sallitun riskinoton rajat. Moottoriajoneuvoa on sallittua kuljettaa kovillakin nopeuksilla tämän sallivilla tienosuuksilla olosuhteiden salliessa. Toisaalta liikennesääntöjen rikkominen katsotaan yleisesti irtaantumisenä sallitun riskinoton rajoista eli kiellettyinä riskinottona. Jos voidaan todistaa, että henkilön teko rikkoi voimassa olleita liikennesääntöjä, voidaan osoittaa kielletyn riskin ottamisen eli objektiivisen huolimattomuuden tapahtuminen.

⁵² HE 44/2002 vp, s. 89.

⁵³ Nuutila A. M., 1997, s. 141.

Subjektiiivinen huolimattomuus vastaavasti käsittelee tekijän itsensä tuottamuksen tasoa eli tekijään osoitettavaa moitetta.⁵⁴ Subjektiiivinen huolimattomuuden määrittäminen on huomattavasti objektiivista vaikeampaa. Siinä missä objektiivinen huolimattomuus eli kielletyn riskinoton konkreettinen tapahtuma voidaan faktapohjaisesti osoittaa joko todistajalausunnoin, videotallenteilla tai muilla verrattain luotettavilla todistelumenetelmillä ja sen jälkeen liittää normipremissin mukaiseen sääntörikkomukseen, subjektiivisen huolimattomuuden osoittamisessa joudutaan osin nojaamaan vastaajan omaan kertomukseen, kuten myös päättelyyn yleisen elämäkokemuksen perusteella. Tekijä voi myöntää huolimattomuutensa täysimääräisesti, jolloin sen suuremmalle päättelylle ei ole tarvetta. Toisaalta tekijä voi myös kieltää huolimattomuutensa täysin. Tällöin joudutaan tarkastelemaan teon tosimaailmallisia tekijöitä ja päätellä näiden perusteella minkä tasoista tekijän huolimattomuus todennäköisesti oli. Puhutaan seikoista, joista tekijän olisi yleisen elämäkokemuksen perusteella pitänyt tietää. Tekijän joko *olisi pitänyt* tietää nopeusrajoitus liikennemerkkien tai oman kokemuksensa perusteella, tai tämän *olisi pitänyt* reagoida tien reunaan ajaneeseen polkupyöräilijään antamalla tälle enemmän tilaa ohituksessa. Tämän tyyppisen kriteeristön ollessa käytössä teon ulkoiset muuttujat suhteutetaan siihen, miten tapahtumassa olisi kuulunut toimia liikennesääntöjä oikeaoppisesti noudattamalla. Olisiko tekijän kuulunut tietää nopeusrajoitus kyseisellä tienpätkällä? Olisiko polkupyöräilijän kuulunut tietää väistämisvelvollisuudestaan risteyksessä? Olisiko kuorma-auton kuljettajan kuulunut tietää kuollessa kulmassaan sijainneesta pyöräilijästä? Subjektiiivisen huolimattomuuden määrittämisessä on myös kääntöpuoli, jossa tekijän *ei olisi pitänyt tietää* jostain seikasta. Nämä seikat ovat tapahtumia tai muuttujia, jotka ovat yleisen elämäkokemuksen perusteella sen verran yllättäviä tai poikkeuksellisia, ettei tekijältä olisi voinut parempaa toimintaa kuin mihin hän on tilanteessa pystynyt.

Pelkästään objektiivisen tulkinnan mukaan tuottamusta ei siis pystytä määrittämään, sillä vaikka se osoittaa teon sääntöjenvastaisuuden tai kyseisen teon yleisen moitittavuuden, se ei kerro tekijän omasta asennoitumisesta tapahtuneeseen tekoon. On selvää, että yhteiskunnassa teon tahallisuuden asteen lisääntyessä, teosta tulee yhteiskunnan silmissä moitittavampi. Lähes vahingossa tapaturmaisesti tapahtunut hengen vaatinut kuolonkolari ei ole tekijälle yhtä moitittava kuin tahallisesti suoritettu tappo, jossa toisen henki on riistetty tarkoituksellisesti ja selvällä aikomuksella.

⁵⁴ HE 44/2002 vp, s. 89.

4.2.2.3 Tuottamus rikoslain yleisessä osassa

Rikosoikeudellisen tuottamuksen määritelmä löytyy rikoslain yleisen osan 3 luvun 7 §:stä. Lainkohdan ensimmäisessä momentissa tekijän menettely määritellään kaksiosaisesti huolimattomaksi, mikäli hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvoitetta, vaikka olisi kyennyt sitä noudattamaan. Ensimmäisessä osassa puhutaan olosuhteiden edellyttämästä ja tekijältä vaadittavasta huolellisuusvelvoitteesta. Tämä määrittää tekijän objektiivisen huolimattomuuden.⁵⁵ Objektiivinen huolimattomuus tarkoittaa käytännössä teon huolimattomuutta, eli teko on jonkin laissa tai muussa säädöksessä säädetyn velvollisuuden vastainen. Laissa voi olla säädettyä myös yleisempiä, johonkin tiettyyn tilanteeseen sitomattomia huolellisuusvelvoitteita, kuten Tieliikennelain 1 luvun 3 §:n yleinen huolellisuusvelvoite. Liikennerikosten kontekstissa jonkin tietyn liikennesäännön rikkominen ei ole huolimattomuuden edellytys.⁵⁶ Toisessa osassa on edellytys, että tekijällä on oltava ollut mahdollisuus noudattaa edellä mainittua huolellisuusvelvoitetta. Tämä osuus viittaa tekijän huolimattomuuden subjektiivisuuteen, joka tarkoittaa tekijän huolimattomuutta.⁵⁷ Huolimattomuus voidaan siis jakaa teon sekä tekijän huolimattomuuteen, jotka molemmat otetaan huomioon huolimattomuuden kokonaisarviointissa.

Tieliikenteen kontekstiin liitettyä huolimattomuus tarkoittaa siis liikennesääntöjen tai liikenteen yleisten huolellisuusvelvoitteiden rikkomista siten, että tekijällä on ollut realistinen toisintoimimismahdollisuus. Rikoslain huolimattomuuspykälässä mainitaan myös, että tapaturma, eli tilanne, jossa tekijälle ei ole ollut toisintoimimismahdollisuutta, tulisi jättää rankaisematta. Toisintoimimismahdollisuus arvioidaan pääsääntöisesti tekijän subjektiivisen tuottamuksen perusteella. Kysymyksenasettelu on, oliko tekijä tietoinen ottamastaan kielletystä riskistä. Mikäli hän ei ollut, olisiko tältä realistisesti voitu edellyttää tietoisuutta kyseisen riskin ottamisesta. Suomalaisessa oikeuskäytännössä henkilölle asetettu tietoisuusvaatimus liikenteessä, eli ne seikat, joista liikenteen osana toimivan tulisi olla tietoinen, on asetettu varsin korkealle.⁵⁸ Juuri tienkäyttäjälle korkeiksi asetetuista vaatimuksista voi mahdollisesti johtua, että tuottamuksen arviointi suomalaisessa oikeuskäytännössä paikoin mielletään korkealle, paikoittain jopa ankaran vastuun tasoiseksi, jossa huolellinenkin tienkäyttäjä voi tulla tuomituksi rikoksesta, vaikka tämän huolimattomuus olisi lievää tai peräti olematonta.⁵⁹

⁵⁵ Nuotio & Majanen, Rikosoikeuden poluilla, 2003 , s. 58.

⁵⁶ Tarkennuksena on mainittava, että Tieliikennelain yleinen huolellisuusvelvoite ei ole varsinainen liikennesääntö vaan pikemminkin toimintaperiaate.

⁵⁷ Nuotio & Majanen, Rikosoikeuden poluilla, 2003 , s.:59.

⁵⁸ KKO 2013:94.

⁵⁹ Lappi-Seppälä;Nuutila;& Ojala, 2008 , s. 565.

Tuomioistuimen olisikin hyvä tuottamusarvostelussaan keskittyä juuri tuottamuksen rajapintoihin ja tarkastella onko huolimattomuus ollut lievää vai onko tuottamus noussut peräti törkeälle tasolle. Sinänsä tavanomaisen tuottamuksen osoittaminen ja perustelu on varsin ongelmatonta, mikäli voidaan osoittaa rikottu huolellisuusvelvoite eikä käsillä ole seikkoja, joiden perusteella tekijän huolimattomuutta voitaisiin pitää lievänä. Lievä tuottamus on pääasiassa käsillä kahdessa tapauksessa. Ensimmäisessä tienkäyttäjä ei ole pystynyt noudattamaan jotain tiettyä liikennesääntöä, sillä siihen vaadittavat opasteet tai muu informaatio on ollut puutteellista. Tästä esimerkkinä voi pitää puuttuvaa nopeusrajoituksen merkintää, jolloin esimerkiksi henkilöauton kuljettaja voi kuljettaa ajoneuvoaan liian korkealla nopeudella. Tällöinkin on toisaalta myös pohdittava syitä, mistä nopeusrajoituksen merkinnän puute johtui, ja oliko tienkäyttäjän tilannenopeus sopiva olosuhteisiin nähden. Nopeusrajoituskyltti on voinut olla lumen peitossa, mutta mielestäni tämän tyyppinen seikka ei vielä vapauta vastuusta. Mikäli kyltti puuttuu kokonaan syystä tai toisesta, ei tienkäyttäjältä voida edellyttää tietoisuutta nopeusrajoituksesta kyltin jälkeisellä tieosuudella muuta kuin yleisten tietyyppi- ja aluekohtaisten rajojen puitteissa.

Toinen tyypillinen lievän tuottamuksen soveltamistilanne on tapaukset, joissa tienkäyttäjän eteen tullut tilanne on ollut niin yllätyksellinen ja ennalta-arvaamaton, ettei tältä ole voinut edellyttää negatiivisia seurauksia tai vaaraa vähentäviä toimia.⁶⁰ Tämän tyyppiset tilanteet lienevät vähemmistöissä, mutta niiden tapahtuminen on kuitenkin mahdollista. Liikenteessä kuitenkin liikutaan paikoin suurilla nopeuksilla ja esimerkiksi ajoneuvoista mekaanisen häiriön takia irtoavat osat tai tiellä liikkuvat eläimet voivat pelästyttää ja siten aiheuttaa hätiköidyn turvattoman reaktion. Tällöin *ex post* -arvioinnissa olisi hyvä pitää mielessä jokaisen liikenteessä toimivan inhimillisyys ja todennäköinen kouluttamattomuus ennalta-arvaamattomissa yllättävissä tilanteissa. Edellytyksenä lievän tuottamuksen toteamiselle on kuitenkin tilanteen subjektiivinen, mutta myös objektiivinen ennalta arvaamattomuus. Subjektiivisesti tienkäyttäjälle voi tulla yllätyksenä tilanteita, joista tämän olisi kuitenkin objektiivisesti arvioiden pitänyt olla tietoinen. Talon kulman takaa suojatielle äkkiä astuva jalankulkija voi tulla ajoneuvon kuljettajalle yllätyksenä, mutta objektiivisesti asiaa tarkasteltaessa ajoneuvon kuljettajan pitäisi olla tietoinen mahdollisuudesta, missä kuolleiden kulmien takaa suojatielle voi astua jalankulkija. Tällöin oikeaoppinen menettelytapa on hiljentää ajonopeus sellaiseksi, että ajoneuvo on mahdollista pysäyttää jalankulkijan tullessa näkyviin.

⁶⁰ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 277.

Tuottamusskaalan toisessa päässä on törkeä tuottamus. Rikoslain yleisen osan tuottamuspöytäkirjan toisessa momentissa asetetaan törkeän huolimattomuuden kriteerit kokonaisarvioinnin perusteella. Kokonaisarvioinnissa otetaan huomioon huolellisuusvelvollisuuden merkittävyys, vaarannettujen etujen tärkeys ja loukkauksen todennäköisyys, riskinoton tietoisuus sekä muut tekoon ja tekijään liittyvät olosuhteet. Nämä kriteerit ovat tosin arvioitava *ex ante*, eli näkökulmasta, joka tekijällä oli ennen tekoa tai teon aikana. Huomioon on otettava siis se tieto, mikä tekijällä oli tai mikä huolellisella sivustakatsojalla olisi pitänyt olla ennen tilannetta tai sen alkamishetkellä.⁶¹

Huolellisuusvelvoitteen merkittävyydellä tarkoitetaan sanan mukaisesti sitä, kuinka merkittävä tekijälle asetettu huolellisuusvelvoite on ollut. Asiaa voi pohtia esimerkiksi jalankulkijan ja junankuljettajan vastakkainasettelun kautta. Jalankulkija pystyy liikenteessä lähtökohtaisesti aiheuttamaan vaaraa vain itselleen tai pahimmassa tapauksessa muulle kevyelle liikenteelle. Tällöin jalankulkijalle asetetut huolellisuusvelvoitteet eivät ole erityisen merkittäviä. Jalankulkijan on siis tyypillisesti vaikea syyllistyä huolellisuusvelvoitteen rikkomiseen, jota voisi pitää erityisen moitittavana. Vastaavasti junankuljettaja on vastuussa kuljettamastaan kalustosta, kaluston kyydissä olevista ihmisistä, junaradan läheisyydessä olevista ihmisistä sekä omaisuudesta. Junankuljettajan vastuu on kokonaisuutena varsin merkittävä, jolloin kohtuullisen kevyitäkin huolimattomuuden osoituksia tarkastellaan paljon ankarammin kuin esimerkkinä olleen jalankulkijan laiminlyöntejä. Huolellisuusvelvollisuuden merkittävyyttä arvioidessa tarkastellaan kenen ja minkä turvallisuutta tekijän huolellisuus palvelee.

Vaarannettujen etujen tärkeydellä tarkoitetaan sitä, mikä tai mitkä oikeushyvät ovat tulleet teon myötä vaarannetuiksi. Liikenteessä vaarantaminen kohdistuu liikenneturvan oikeushyvään, mutta se voi myös kohdistua tietyn tienkäyttäjäröhmän turvallisuuteen konkreettisesti. Vastaavasti muissa rikostyypeissä oikeushyvä voi olla yksittäisen henkilön turvallisuus tai terveys tai vaikka ympäristön pilaantumattomuus ja puhtaana pysyminen. Mikäli rikoksella vaarannetaan henkeä, katsotaan se vakavammaksi kuin vaarantaminen, jonka seurauksena voi realistisesti olla korkeintaan ruumiinvamma.⁶² Lähtökohdaksi kyseisen kriteerin arvioinnille muodostuu niin sanottu vaarantamisketju, jossa arvioidaan minkä konkreettisen vaaran abstraktinen vaara olisi voinut aiheuttaa ja ketjua pitkin kuljettaessa, minkä seurauksen konkreettinen vaaratilanne olisi voinut aiheuttaa. Edellytys kaikille liikenneturvallisuuden vaarantamisille on, että syyllistyäkseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tekijän on suoritettava laiminlyönti, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

⁶¹ HE 44/2002 vp, s. 98.

⁶² HE 44/2002 vp, s. 97.

Vaatimuksena on vähintään abstrakti vamman vaara. Vaarannettujen etujen tärkeyden tarkasteltava asteikko on siis se, kuinka suuren vamman teko olisi voinut varteenotettavasti aiheuttaa.

Loukkauksen todennäköisyys viittaa siihen, kuinka lähellä vaarantavan teon konkretisoituminen vahingon aiheuttaneeksi teoksi oli. Liikennerikollisuuden kontekstissa on huomioitava, että tutkielmassa tarkasteltavat liikennerikokset ovat abstrakteja vaarantamisrikoksia. Käytännössä pelkästään rikkomalla liikennesääntöjä huolimattomuudesta tai tahallaan tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vähäistä suurempaa vaaraa toisen turvallisuudelle, tekijä loukkaa liikenneturvallisuuden oikeushyvää, vaikka mitään konkreettista vaaratilannetta ei olisi käsillä. Tämä kohta soveltuu luontevammin rikoslaissa tyypillisempiin seurauspohjaisiin vaarantamisrikoksiin, joissa tarkastellaan sitä, kuinka suuri riski tietyllä teolla oli teon hetkellä rikostunnusmerkistössä kuvatun seurauksen aiheuttamiseen. Lähtökohtaisesti liikenteen abstrakteja vaarantamisrikoksia tarkasteltaessa ei pitäisi olla suurta merkitystä, oliko käsillä konkreettinen vaarantamistilanne vai ei. Kuitenkin käytännössä vaaratilanteen arvioinnissa konkreettisuudella on usein merkitystä. Konkreettinen vaarantaminen on voinut olla syy, miksi asia on tullut tutkinnan alaiseksi. Konkreettinen vaarantaminen on myös tapaukseen liittyvä olosuhde, joka on otettava vaarantamisen kokonaisarvostelussa huomioon. Vaarantamisen konkreettisuuden avulla pystytään myös arvioimaan tekijän subjektiivista huolimattomuutta. On myös otettava huomioon, että tiettyjen liikennesääntöjen ollessa kyseessä niiden rikkominen aiheuttaa lähes aina konkreettisen vaaratilanteen, kuten esimerkiksi velvoite antaa kevyelle liikenteelle riittävä tila tiellä. Loukkauksen todennäköisyyden arvioinnilla on kuitenkin merkitystä myös sellaisten abstraktien vaarantamisrikosten kontekstissa, joissa konkreettista vaaraa ei ole syntynyt. Todennäköisyys tulee esille, kun harkitaan sitä, kuinka otolliset edellytykset teolla olisi voinut olla seurauksen syntymiselle. Esimerkiksi lievä ylinopeus moottoritiellä on huomattavasti vähemmän otollinen tilanne seurauksen syntymiselle kuin suuri ylinopeus taajamassa ruuhka-aikaan.

Riskinoton tietoisuus viittaa tekijän subjektiiviseen suhtautumiseen ja tietoisuuteen. Tämä kohta viittaa liikenteen vaarantamisrikosten kontekstissa läheisimmin ennen rikoslain kokonaisuudistusta voimassa olleeseen törkeän liikenteen vaarantamisen piittaamattomuuden syyksilukemisperusteeseen. Jotta törkeä tuottamus täyttyisi, ei tekijän menettelyn tarvitse olla piittaamatonta lain säännöksiä tai muiden turvallisuutta kohtaan, mutta mikäli menettely tätä on, voidaan tekijän katsoa olleen törkeän huolimaton. Piittaamattomuus lähentelee

kriteereiltään todennäköisyystahallisuutta.⁶³ Tuottamus voi olla tietoista tai tiedostamatonta. Tietoisessa tuottamuksessa tekijä on tietoinen ottamastaan kielletystä riskistä, mutta päättää jatkaa toimintaa siitä huolimatta. Tiedottomassa tuottamuksessa tekijä ei edes ole tietoinen ottamastaan kielletystä riskistä, mutta hänelle asetetaan silti moite, sillä hänen olisi pitänyt olla tietoinen ympäristöstään ja toiminnastaan.⁶⁴ Luonnollisesti tiedostettu tuottamus on moitittavampaa kuin tiedostamaton, sillä tiedostetussa tuottamuksessa tekijä tietoisena rikkomuksestaan suhtautuu hyväksyvästi tai ainakin välinpitämättömästi vaaran mahdollisuuteen.⁶⁵

Muilla tekoon tai tekijään liittyvillä seikoilla korostetaan kokonaisarvostelun merkitystä ja annetaan tuomioistuimelle niin sanottu varaventiili tuottamuksen harkinnassa. Kyseinen kohta antaa tuomioistuimelle mahdollisuuden tarkastella tienkäyttäjän liikennesuoritetta kokonaisuutena sen sijaan, että huolimattomuutta arvioitaisiin ”pistemäisesti esimerkiksi liikenneonnettomuuteen välittömästi johtaneen ajovirheen näkökulmasta”.⁶⁶ Hallituksen esitys eduskunnalle rikosoikeuden yleisiä oppeja koskevan lainsäädännön uudistamiseksi antaa hyvän lähtökohdan kokonaissuorituksen harkintaa ajatellen:

”[e]simerkiksi tieliikennetapauksissa arvioitavaksi tulee sekä toteutunut ajo että aiottu ajosuorite. Jos vahvassa humalatilassa oleva kuljettaja lähtee erittäin pitkälle ajomatalle ja aiheuttaa huolimattomuudellaan kuolonkolarin heti alkumatkasta, yhtenä huolimattomuuden törkeyttä puoltavana seikkana on aiottu ajomatka. Myös jos kolaria on edeltänyt pitkäaikainen suuri ylinopeus, voidaan tuottamus todeta helpommin törkeäksi. Vastaavasti lyhytaikaisen huolimattomuuden toteaminen törkeäksi edellyttää erityisen törkeää huolimattomuutta. Liikenteessä tällaisia esimerkkejä ovat huomion kiinnittäminen hetkeksi kassamatkustajiin tai radioon tuhoisin seurauksin.” HE 44/2002 vp, s. 98.

Koska tuottamuksen törkeysarviointi tehdään laajan kokonaisarvostelun perusteella, eikä oikeuskäytännössä vielä ole kovin montaa liikennesuorituslainsäädännön olennaista törkeää tuottamusrikosta, on selvien ohjesääntöjen vetäminen törkeän tuottamuksen suhteen vaikeaa. Periaatteessa uusi laki ja kokonaisvaltaiset harkintaedellytykset ovat etu, sillä ne antavat tuomioistuimelle työkaluja tarkastella tuottamusta useammalta eri kantilta kuin mitä laki ennen

⁶³ Nuotio & Majanen, Rikosoikeuden poluilla, 2003 , s. 53.

⁶⁴ Tolvanen, Huolellisuus Tieliikenteessä, 1996 , s. 82. Tolvasen kirja julkaistiin ennen kyseisen uudistuksen lisäämistä rikoslakiin. Toisaalta tämä ei ole ongelma, sillä Tolvanen kirjassaan käsittelee yleisiä germaanis-pohjoismaisia tuottamuksen käsitteitä, jotka ovat hyvin linjassa kyseisen lakimuutoksen hallituksen esityksen perustelujen kanssa.

⁶⁵ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 276.

⁶⁶ On huomioitava, että korkein oikeus on jo ennen lakimuutosta arvioinut tuottamusta pidemmän aikajänteen avulla. Tapauksessa KKO 1993:41 tuomioistuin arvioi tekijän liikennesuoritetta koko matkan ajalta, eikä havainnut sitä kautta tekijän menettelyn olleen piittaamatonta toisen turvallisuutta tai lain kirjainta kohtaan. Uusi laki vain antaa tuomioistuimelle mahdollisuuden ankkuroida vaadittua laajemmat perustelut yleisarvioinnin mahdollistavaan lainkohtaan.

kokonaisuudistusta mahdollisti. Toisaalta laillisuusperiaatteen kannalta laaja ja varsin epämääräinen harkintavara on ongelmallinen, sillä maallikko ei pysty järkevästi etukäteen arvioimaan törkeän ja tavanomaisen tuottamuksen eroa.

Vaikka mitään tarkkalinjaista rajaa törkeän tuottamuksen täyttymiselle ei voi vetää, on ohjesääntöjen laatiminen silti mahdollista. Koko rikoslain skaalassa pelkästään yhden törkeysarviointikriteerin katsominen vakavaksi voi mahdollistaa tuottamuksen tulkinnan törkeäksi. Kyseessä voi esimerkiksi olla niin vakava yleisvaaran aiheuttaminen, että pelkästään vaarannettujen etujen tärkeyden perusteella tuottamus katsotaan törkeäksi, vaikka tuottamus olisi muuten tahatonta, eikä seurauksen syntymisen ei voida katsoa olevan erityisen todennäköistä. Toisaalta, jotta henkilö pystyisi aiheuttamaan sen tasoisen yleisvaaran, on tällä pääsääntöisesti myös korkea huolellisuusvelvoite joko aseman tai muun syyn takia, mitä hän rikkoo huolimattomalla toiminnallaan.

Liikenteen kontekstissa erittäin vakavia seurausmahdollisuuksia tapahtuu verrattain harvoin. Pääsääntöisesti liikenneonnettomuudet eivät vaadi ihmishenkiä, eivätkä aiheuta merkittävää ympäristöhaittaa. Onnettomuudet, joissa ihmishenkiä menetetään useita ovat selkeässä vähemmistössä, joten näiden perusteella ei voi vetää tarkkoja toimintamalleja. Liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa yksi mahdollinen tapa osoittaa törkeä huolimattomuus voisi tulla kyseeseen silloin, kun vähintään kaksi rikoslain yleisen osan huolimattomuuspykälän törkeysarviointikriteereistä voidaan katsoa merkittäviksi. Tällä tarkoitan, että esimerkiksi teon tietoisuus on merkittävää silloin, kun tekijä toimii täysin piittaamattomasti tai peräti tahallaan. Merkittävyys voi realisoitua esimerkiksi tekijän tietoisessa liikennesääntöjen rikkomissa tai huolellisuusvelvollisuuden merkittävydessä. Tosin tapaukset, joissa vain kaksi harkintakriteeriä katsotaan merkittäviksi, lienevät vähemmistössä, sillä monesti muiden tienkäyttäjien ollessa mukana tilanteessa alkavat harkintakriteerien merkittävyydet kumuloitua. Esimerkiksi jos henkilö ajaa tietoisesti vähäistä merkittävämpää ylinopeutta moottoriajoneuvolla vilkkaalla kaupunkialueella ei enää riitä, että loukkauksen tietoisuus on ollut merkittävää, sillä vilkkaalla alueella, jossa liikkeellä on muita ajoneuvoja ja kevyttä liikennettä, merkittäviksi nousevat myös vaarannettujen etujen tärkeys sekä loukkauksen todennäköisyys. Vastaavasti suuremman ajoneuvon kuljettajalle myös huolellisuusvelvollisuuden merkittävyys voidaan katsoa suureksi, sillä raskas kuorma-auto pystyy paljon pahempaan kuin vaikkapa moottoripyörä. Eli käytännössä liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa tekijän tuottamuksen voidaan katsoa olevan törkeää, mikäli enemmän kuin yksi kohta harkintakriteereistä voidaan katsoa merkittäväksi.

Edellä mainittua kantaa tukee tapaus KKO 2011:4, jossa kyse oli kuorma-auton kuljettajan tuottamuksen asteesta liikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisessa.

A:n kuljettaman kuorma-auton ajopiirturista oli puuttunut tulostuspaperi, minkä johdosta ajopiirturiasetuksen (neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85) edellyttämiä tietoja ei voitu poliisin suorittaman tarkastuksen yhteydessä tulostaa piirturilta. Kysymys A:n velvollisuudesta huolehtia siitä, että tulostus voitiin suorittaa sekä siitä, oliko menettely tieliikennelain 105 a §:ssä edellytetyin tavoin törkeän huolimattonta ja oliko A siten syyllistynyt tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen.

KKO katsoi tapauksessa, että A oli täydestä välinpitämättömyydestä jättänyt ajopiirturin tulostinpaperin määrän tarkistamatta ja täydentämättä, siten määritellen kuljettajan riskinoton tietoisuuden merkittävälle tasolle. KKO myös katsoi, että vaikka paperin ajopiirturiin täydentäminen on sinänsä rikkomuksena vähäinen, on viranomaisten mahdollisuudella valvoa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista tärkeä merkitys tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tavoiteltuihin päämääriin nähden. Lisäksi ajopiirturin tietojen tulostamismahdollisuus on olennainen osa viranomaisten valvonnan toteuttamista. KKO siis myös asetti ratkaisussaan rikotun huolellisuusvelvollisuuden merkittävälle tasolle.

Korkein oikeus on tapauksessa KKO 2014:41 päätenyt lukemaan vastaajalle syyksi törkeän tuottamuksen kahden törkeän tuottamuksen kokonaisarvostelukriteerin perusteella.

A oli luovuttanut opioidiriippuvaisten korvaushoidossa saamaansa metadonia kahdesti huumausaineita käyttämään tottuneelle B:lle tämän pyynnöstä. Käytettyään aineen B oli ensimmäisellä kerralla saanut metadonimyrkytyksen ja toisella kerralla kuollut. A:lle vaadittiin rangaistusta ensimmäisen luovutuksen osalta vaaran aiheuttamisesta ja toisen luovutuksen osalta törkeästä kuolemantuottamuksesta. Kysymys siitä, oliko A menetellyt syytteissä tarkoitettuin tavoin huolimattomasti huomioon ottaen sen, että B oli menettelyllään itse myötävaikuttanut henkensä ja terveytensä vaarantumiseen. Kysymys myös siitä, sisältyikö vaaran aiheuttaminen A:n syyksi luettuun törkeään huumausainerikokseen.

A:lle oli saanut korvaushoidosta tiedot metadonin käytöstä, vaaroista, seuraamuksista sekä huomioon otettavista seikoista. Tälle oli painotettu, ettei metadonia saa antaa muille. Tämä informaation anto, sekä painottaminen, ettei metadonia saa luovuttaa muille käytännössä määrittä A:n huolellisuusvelvollisuuden. Tämän jälkeen A oli luovuttanut metadonia B:lle, joka kyseistä lääkeainetta nautittuaan oli kuollut lääkkeen aiheuttamiin sivuvaikutuksiin. KKO katsoi A:n tuottamuksen olleen törkeää, johtuen tämän huolellisuusvelvollisuuden merkittävydestä, sekä vaarannettujen etujen tärkeydestä.

Edellä kuvaillusta tapauksesta voidaan päätellä, että A:n huolellisuusvelvollisuus oli huolehtia saamansa metadonin huolellisesta käytöstä saamiensa ohjeiden ja tietojen nojalla. Lisäksi A:lle oli painotettu, ettei metadonia saa antaa muille, ja mitä vaaroja metadonin käyttöön liittyy.

Vaikka A on tiennyt B:n olleen kokenut huumausaineiden käyttäjä, antaessaan metadonia B:lle varmistamatta, että B on tietoinen metadonin vaaroista, A on laiminlyönyt huolellisuusvelvollisuutensa, joka voidaan tapauksessa katsoa merkittäväksi. Lisäksi tapauksessa vaarannettu etu oli B:n terveys ja henki, koska tämän käytössä oli voimakas vaarallinen opiaatti, minkä vaikutuksiin B oli menehtynyt. Näin ollen kaksi kokonaisuuskriteeriä nostettiin merkittävälle tasolle, ja niiden perusteella A:n huolimattomuus voitiin katsoa törkeäksi.

Tapauksessa KKO 2012:56 korkein oikeus katsoi yhtiön edustaja A:n rikkoneen huolellisuusvelvollisuuttaan siten, että hän oli syyllistynyt törkeän tuottamuksen myötä terveysrikokseen.

Yhtiö, jossa A oli ollut hallituksen puheenjohtajana, oli myynyt edellisen satokauden saastunutta porkkanaa kunnalle sillä seurauksella, että sadat porkkanaa nauttineet olivat sairastuneet Yersinia pseudotuberculosis -bakteerin aiheuttamaan vatsatautiin. A ei ollut varmistunut myytävän porkkanan turvallisuudesta. A:n edustamalle yhtiölle oli annettu hygieniahuomautuksia terveysviranomaisten toimesta ja yhtiötä oli kehoitettu omavalvontasuunnitelman päivittämiseen ja omavalvontanäytteiden ottamiseen. Yhtiö ei ollut noudattanut kehoituksia. Pilaantuneita porkkanoita ei poistettu varastosta elintarvikeviranomaisen antaman suosituksen mukaisella tavalla. KKO on katsonut, että laiminlyönnit omavalvonnassa ja muut seikat osoittivat yhtiön piittaamattomuutta elintarvikemyynnin turvallisuuden ylläpitämisessä. KKO on katsonut, että A:n rikkoma huolellisuusvelvollisuus on ollut merkittävä ja vaarannetut edut ovat olleet tärkeitä. Riskinotto vahinkoseuraamuksen syntymisestä on ollut tietoista.

Ratkaisussa vastaajan syyksi luettiin peräti kolme törkeän tuottamuksen kokonaisarvostelukohtaa, mikä antaa osviittaa sille varsin luonnolliselle johtopäätökselle, että mitä useamman kokonaisarvostelukohdan katsotaan toteutuneen, sitä varmemmin syyllistyy törkeään tuottamukseen.

Tässä vaiheessa on vielä tärkeää muistuttaa, että pelkkä törkeä huolimattomuus ei tee liikenneturvallisuuden vaarantamisesta törkeää, vaan edellytyksenä on yhä vakavan hengen tai terveyden abstrakti vaara. Täten, vaikka huolimattomuus arvioitaisiin vakavaksi, jos ei pystytä osoittamaan vakavaa hengen tai terveyden abstraktia vaaraa, ei tekoa voida pitää törkeänä.

4.2.3 Vaarantaminen

4.2.3.1 On omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle

Abstrakti vaarantaminen on merkittävä osa liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon tunnusmerkistön täyttymistä. Abstrakti vaarantaminen voidaan nähdä kahdella eri tavalla. Ensimmäinen näkökanta on yhteiskunnallinen, jossa abstraktin vaarantamisen

perustana ei ole konkreettinen vaaratilanne vaan heikennys yhteiskunnallisissa intresseissä, eli tässä kontekstissa liikenneturvallisuuksessa.⁶⁷ Toinen näkökanta on konkreettis-abstraktinen, jossa abstrakti vaarantaminen on kuten konkreettista vaarantamista, mutta jossa varsinainen negatiivisen seurauksen vaara abstrahoidaan mahdollisuudeksi.⁶⁸ Kyseessä ovat niin sanotut *on omiaan -deliktit*⁶⁹, jotka onkin muotoiltu usein siten, että jokin teko ”on omiaan aiheuttamaan vaaraa” jollekin intressille. Liikenneturvallisuuksien vaarantamisen abstraktin vaarantamisen tunnusmerkistö liittyy vaarantamisrikosten luokkaan, jossa aiheutetaan jonkin seurauksen syntymisen vaara, sen sijaan, että teko olisi omiaan aiheuttamaan jonkin tietyn tilan.⁷⁰ Käytännössä liikenneturvallisuuksien vaarantaminen aiheuttaa liikenneonnettomuuden vaaran mahdollisuuden. Vaarantavan teon on oltava sellainen, että sillä on varteenotettava mahdollisuus aiheuttaa todellinen vaaratilanne tai onnettomuus, mutta olosuhteista johtuen näin ei ole tapahtunut.⁷¹ Abstrakti vaarantaminen luonnollisesti pitää sisällään myös konkreettiset vaaratilanteet, mutta niitä ei puhtaasti vaaratilanteen konkreettisuudesta johtuen tulisi arvioida sen ankarammin kuin tilanteita, joissa vaarantaminen on ollut abstraktia. Pikemminkin abstrakti vaarantaminen on usein konkreettista vaaratilannetta edeltävä askel. Vaarannus alkaa abstraktista vaarantamisesta, josta se olosuhteiden muutoksen myötä etenee konkreettiseksi vaaratilanteeksi, ja mahdollisesti jälleen olosuhdemuutoksen jälkeen etenee konkreettiseksi vahinkoseuraukseksi.

Rikosoikeudellisilla säännöksillä on pääsääntöisesti aina jokin suojelukohde. Rikoslain rikosnimikkeen tunnusmerkistö asettaa moitteen jollekin teolle siten kieltäen kyseisen teon. Näin kieltämällä jonkin teon, rikosoikeudellinen sääntely suojelee suojeltavaksi asetettua kohdetta eli oikeushyvää. Esimerkiksi henkirikosten, tai tarkemmin tapon suojelukohde on toisen ihmisen elämä. Tapon tunnusmerkistössä toisen ihmisen tappaminen on kielletty sillä pyrkimyksellä, että ihmishenkiä saataisiin suojeltua. Jotta abstrakti vaarantaminen tieliikenteen abstraktien vaarantamisrikosten kontekstissa konseptina voitaisiin ymmärtää järkevästi, on ensin pohdittava, mitkä ovat liikenneturvallisuuksien vaarantamisen ja sen törkeän tekemuodon suojeluintressit. Abstrakteilla vaarantamisrikoksilla suojeluintressi on kaksijakoinen. Luonnollisesti vaarantavan toiminnan kriminalisoinnilla pyritään suojaamaan liikenteen

⁶⁷ Frände, 2005 , s. 67. Frände viittaa yhteiskunnan yleisluonteisempiin intresseihin kuten yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen. Liikenne-rikosten kontekstista on kuitenkin johdettavissa, että niiden tarkoituksena on turvata liikenneturvallisuuksia.

⁶⁸ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988 , s. 403.

⁶⁹ On omiaan -delikti on Fränden lanseeraama termi abstraktin vaaran käsitteelle.

⁷⁰ Frände, 2005 , s. 90.

⁷¹ Tolvanen, Tieliikenne-rikokset, 1999 , s. 71.

toimijoiden turvallisuutta liikenteessä. Toisena intressinä on koko liikenteen turvallisuus eli koko liikenne käsitteenä.⁷²

Oikeuskirjallisuudessa on abstraktin vaarantamisen suhteen ollut varsin vahva konsensus, että tekoa jälkikäteen arvioitaessa on tultava siihen johtopäätökseen, että teon on pitänyt ainakin teoriassa pystyä negatiivisen seurauksen aiheuttamiseen.⁷³ Näin ollen abstraktin vaarantamisen tulkinnan ulkopuolelle jäävät tilanteet, joista voidaan varmuudella jälkikäteen sanoa, ettei vaaraa olisi voinut syntyä. Nämä tilanteet tosin liikenteessä lienevät vähemmistössä, kun puhutaan oikeudellisesti relevantista kielletystä riskinotosta, mutta esimerkiksi suljetulla ja muista ihmisistä tyhjällä alueella ajaminen objektiivisesti vaarallisen oloisesti on yksi potentiaalinen mahdollisuus. Konsensuksen myötä oikeuskirjallisuudessa on erimielisyyttä lähinnä siitä, miten mahdollisen onnettomuuden vaaran todennäköisyyttä tulisi tarkastella.

Tolvasen lähtökohta asian tarkastelulle on *ex ante* sekä *ex post* -tarkastelu.⁷⁴ Mikäli voidaan jälkikäteen tarkastellen varmuudella sanoa, ettei seurauksen syntyminen ollut mahdollista, ei tekijä ole syyllistynyt abstraktiin vaarantamiseen. Tämän näkökulman toteuttamisessa on pidettävä mielessä juurikin abstraktion tärkeys. Pelkästään se, että pimeässä mutkassa ohitukseen lähtenyt vastaan ei sillä hetkellä tullut ketään, ei tarkoita, ettei seurausta olisi voinut syntyä. Se, ettei vastaan tule ketään, tai vastaavasti, etteivät olosuhteet muutu tavalla, joka loisi konkreettisen vaaratilanteen, ei vielä tarkoita, etteikö seuraus olisi ollut mahdollinen. Pikemminkin seuraus on mahdollinen, jos olosuhteet voisivat yleisen elämäkokemuksen perusteella realistisesti muuttua sellaisiksi, että seuraus voisi syntyä tilanteessa. Mikäli lähtee pimeässä mutkassa ohitukseen, yleisen elämäkokemuksen perusteella voidaan hyvinkin perustellusti sanoa, että vastaan voi tulla toinen auto, jolloin kolari seurauksena on mahdollinen. Yleisesti on tiedossa, että liikenne kulkee tiellä molempiin suuntiin ja vastakkaiseen suuntaan kulkeva liikenne on tyypillinen liikennetilanne. Vain erittäin harvoin voidaan *ex post* -arvioinnin perusteella tulla siihen johtopäätökseen, ettei seuraus olisi ollut mahdollinen.⁷⁵ Tämä voi olla esimerkiksi tilanne, jossa tien vastaantuleva suunta on suljettu liikenteeltä.

Tolvanen ottaa myös yhdeksi kriteeriksi uhrinäkökulman. Tilannetta on tarkasteltava uhrin näkökulmasta, ja mikäli tullaan siihen tulokseen, että seurauksen synty jäi tapahtumatta potentiaaliselle uhrille vain satunnaisesta syystä, on rikos ollut abstraktisesti vaarantava. Käytännössä siis teko on uhria vaarantava, jos tilanteessa, jossa toinen kuski ohittaa pimeässä

⁷² Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 384.

⁷³ Nuutila A. M., 1997, s. 104 – 105, Nuutila A.-M., 1996, s. 287, Frände, 2005, s. 90 – 91, Tolvanen, Tieliikenne-rikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999, s. 261, Tapani & Tolvanen, 2013, s. 180.

⁷⁴ Tolvanen, Tieliikenne-rikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999, s. 261.

⁷⁵ Tolvanen, Tieliikenne-rikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999, s. 261.

mutkassa, uhri ei olisi tämän hallinnassa olevin toimin pystynyt välttämään onnettomuutta. Se, että ohittaja ei ole mutkassa yhtä aikaa uhrin kanssa, ei ole uhrille uhrin hallinnassaan oleva toimenpide. Uhrinäkökulman voi katsoa ottavan osaksi vaarantamisen tarkastelua myös reagoitivelvoitteen. Lähtökohtaisesti tienkäyttäjillä on velvollisuus reagoida vaaraa tai vahinkoa vähentävällä tavalla siinä määrin kuin näillä on siihen mahdollisuus. Asetetaan siis oletus, että tienkäyttäjä reagoi suojaavasti toisen tienkäyttäjän kielletyn riskin ottamisen seurauksiin nähden. Se, että tienkäyttäjä kykenee välttämään negatiiviset seuraukset omalla toiminnallaan, ei vähennä abstraktia vaarantamista. Pikemminkin jos tienkäyttäjä joutuu turvautumaan suojelutoimiin oman tai muiden turvallisuuden turvaamiseksi toisen tienkäyttäjän kielletyn riskin ottamisen seurauksena, on kyseessä ainakin abstrakti vaarantaminen tai peräti konkreettinen vaarantaminen.

Ex ante -arvosteluun siirrytään, kun *ex post* -arvioinnissa on todettu seurauksen olleen mahdollinen. Kyseessä on niin sanottu kielletyn riskin ottamisen arviointi. *Ex ante* -tarkastelussa arvioidaan sitä, mikä oli tekijän tietoisuus seurauksen mahdollisuudesta.⁷⁶ Mikäli tekijä on ollut varma, ettei seurauksen synty ole mahdollinen, ei hän ole syyllistynyt abstraktiin vaarantamiseen. Tolvasen ajatus *ex ante* -arvioinnin merkityksellisyydestä on lähinnä teoreettinen, sillä kuljettajan tietoisuuden arviointi palaa joka tapauksessa jälkikäteisarviointiin ja siihen, oliko vahinkoseuraus ylipäänsä mahdollinen. Lisäksi tekijän tietoisuus abstraktin vaaran poistavana tekijänä on aina heikompi huomioon otettavana seikkana kuin asian objektiivinen tarkastelu. Tekijän tietoisuus ei kuitenkaan koskaan ole absoluuttinen niin sanottu *jumalansilmä*, vaan yksilöt ovat rajoittuneita aikaisemmin hankittuun informaatioon sekä hetkessä tehtyihin aistihavaintoihin. Aiemmin hankittu tieto on voinut ajan kuluessa muuttua, ja ihmisen aistit ovat rajallisia hetkittäisessä havainnoinnissa. *Ex ante* -näkökulmaa ei silti tulisi kokonaan sivuuttaa mahdollisena vaarantamista vähentävänä tai sen kokonaan poistavana tekijänä. Eräissä harvinaisissa tilanteissa tekijällä voi olla riittävä tietoisuus tieolosuhteista, jolloin vaarallisuus poistuu yhtälöstä vaikka hän ottaisi riskin. Esimerkiksi moottoripyöräryhmä on yhteydessä keskenään radiopuhelimilla, ja edellä ajavat raportoivat taaempana ajaville tien olevan tyhjä. Tällöin taaempana ajavat voivat teoriassa ottaa edellä ajavat kiinni ylinopeutta käyttäen ilman, että siitä aiheutuu tosiasiallista toisen turvallisuuden vaarantamisen mahdollisuutta.

Nuutilan mukaan abstraktissa vaarantamisessa, sen sijaan, että kyse olisi toisen edun vaarantamisesta konkreettisen vaarantamisen tavoin, kyse on teon vaarallisuudesta.⁷⁷

⁷⁶ Tolvanen, Tieliikenne-rikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999, s. 265.

⁷⁷ Nuutila A. M., 1997, s. 105.

Käytännössä siis teko on kriminalisoitu, koska se voidaan katsoa yleisen elämäkokemuksen perusteella olevan tyypillisesti vaarallinen. Lisäksi Nuutila edellyttää, että teolla on ollut vakavasti otettava mahdollisuus vahinkoseurauksen syntymiselle. Toisin kuin nuotio, Nuutila ei katso liikenneturvallisuutta oikeushyväksi. Ehkä olisi hyvä erotella oikeushyvät yleisiin (turvallisuus, liikenneturvallisuus) ja erityisiin (henki, terveys). Nuutilan mukaan teko on abstraktia vaarantamista, vaikka mitään erityistä oikeushyvää ei olisikaan vaarannettu. Käytännössähän erityisen oikeushyvän vaarantaminenhan olisi konkreettista vaarantamista. Riittää, että erityisen oikeushyvän vaarantaminen tilanteessa olisi ollut mahdollista.

Tolvasen tavoin, myös Nuutilalla on aikakäsitykseen liittyviä abstraktin vaarantamisen tarkastelutapoja. Sen sijaan, että aikajännettä tarkasteltaisiin *ex post* ja *ex ante*⁷⁸, Nuutila käsittelee asiaa käsitteiden *aloittamishetki* ja *huolellinen tarkkailija* kautta. Olennaista on teon aloittamishetki, eli milloin kielletyn riskin ottaminen on aloitettu. Tässä tilanteessa arvioidaan sitä, mitä huolellinen tarkkailija tilanteessa voisi nähdä, mikä on pääasiassa sama kuin mitä itse tekijä pystyisi näkemään. Mikäli tekijä lähtisi ohitukseen pimeässä mutkassa, aloittamishetki olisi siis vastaantulevien kaistalle siirtyminen. Huolellinen tarkkailija ei kykenisi havainnoimaan vastaantulevaa liikennettä sen paremmin kuin tekijäkään. Tällöin huolellisen tarkkailijan on oltava tietoinen siitä, että vastaan voi tulla muuta liikennettä. Nuutila itse kuvaa asiaa näin:

”Jos tilanne ei ole täydellisesti henkilön kontrollissa, teko voi olla vaarallinen.”

Nuutila A. M., 1997, s. 105.

Luonnollisesti tarkasteluun on otettava myös kielletty riski, jonka ottaminen vasta tekee teosta moitittavan. Liikenne lähtökohtaisesti on riskialtista toimintaa, ja siihen osallistuminen on sallittu riski. Voidaan myös argumentoida, että vain hyvin harvoissa tilanteissa tienkäyttäjän toiminta on täysin tämän hallinnassa. Periaatteessa näin voi olla vain, jos tienkäyttäjällä on pysähdyksissä sallitussa paikassa.

Teoksessaan Yleinen rikosoikeus, Frände kuvailee abstraktit vaarantamisrikokset *on omiaan -delikteiksi*. Fränden tulkintatapa abstraktien vaarantamisrikoksien osalta pyörii tyyppiluokittelun ympärillä.⁷⁹ Tyyppiluokittelussa teon konkreettiset olosuhteet sekä ontologiset mahdollisuudet jätetään huomioimatta. Tämän jälkeen, jos teko vielä on luokassa, josta yleisen elämäkokemuksen perusteella voi johtua kriminalisoinnin tarkoittama

⁷⁸ On ymmärrettävä, että *ex post* ja *ex ante* ovat latinalaista juristiperinnettä ja siten yleismaallisia juridiikan termejä, mutta eri oikeuskirjailijoiden tekstejä tulkittaessa on hyvä pitää näiden käyttämiä käsitteitä erillään yleisen selkeyden ylläpitämiseksi.

⁷⁹ Frände, 2005, luku 5.1.4.2 - On omiaan -deliitit (abstraktiset vaarantamisrikokset)

negatiivinen seuraus, on teko abstraktisti vaarantava. Jälleen käytettäessä pimeässä mutkassa ohittamista esimerkkinä ensin poissuljetaan harkinnasta se tosiasia, ettei vastaantulevia autoja tilanteessa ollut. Sen jälkeen poissuljetaan tietyt tekijästä tai ajoneuvosta johtuvat seikat, kuten kuljettajan taitotaso tai ajoneuvon tyyppi tietyssä tyyppiluokassa.⁸⁰ Vasta tämän jälkeen riisuttua tekoa tarkastellaan yleisen elämäkokemuksen perusteella ja asetetaan johonkin tiettyyn luokkaan. Mikäli teko on luokassa, jonka katsotaan yleisen elämäkokemuksen perusteella usein aiheuttavan konkreettisia vahinkoja, on teko abstraktisti vaarantavaa. Fränden ajatusmalli toiminee valtaosassa liikennerikoksia. Yleisen elämäkokemuksen perusteella tiedetään tai vähintään voidaan päätellä, että esimerkiksi ylinopeus korottaa liikenteeseen liittyviä riskejä, koska ylinopeutta kulkevan kuljettajan reaktioaika vähenee, ajoneuvon kineettinen energia kasvaa, ajoneuvon nopeusero muuhun liikenteeseen nähden kasvaa ja jarrutusmatka pitenee. Tällöin ylinopeuden tyyppiset rikokset on helppo kategorisoida tekoluokkaan, joka on tyypillisesti vaarantava. Kuitenkin ongelmaksi muodostuvat vaikeammat tapaukset, joissa esimerkiksi kielletyn riskin ottamisen määrittäminen on vaikeampaa, tai ei voida helposti tulla johtopäätökseen siitä, ketä rikos ylipäänsä olisi voinut vaarantaa. Tästä johtuen tyyppiluokittelu ei kokonaisuutena ole riittävän kattava malli abstraktin vaarantamisen määrittämiseen.

Fränden tyyppiluokittelu perustuu Jareborgin tyyppiluokittelumalliin, jota Nuotio on kritisoinut liian kaavamaiseksi kirjassaan ”Teko, vaara, seuraus”. Nuotio huomioita ei voi olla sivuuttamatta, sillä hän tekee hyviä havaintoja kaavamaisista tyyppiluokittelua vastaan. Jos jokin teko katsotaan vaaralliseksi tyyppiluokittelun perusteella, onko merkitystä, että kaikki samassa luokassa olleet teot eivät ole olleet vaarallisia.⁸¹ Tässä onkin tyyppiluokittelun toinen ongelma. Sitä käyttämällä on mahdollisuus liian herkästi tuomita vaaralliseksi teko, joka ei ole ollut vaarallinen alun alkaenkaan.⁸²

Nuotio omassa ajatusmallissa abstraktiin vaarantamiseen liittyen hän ei tee suurta eroa konkreettisen ja abstraktin vaarantamisen välillä. Abstraktissa vaarantamisessa on kyse teosta, joka voisi olla konkreettinen vaaratilanne. Nuotio mukaan olisi vain yhtä vaaratyyppiä eli konkreettista vaarantamista, johon ”on omiaan -vaara olisi liitetty tietyn tyyppisenä

⁸⁰ Poissulkemisen kanssa on oltava kuitenkin varovainen, sillä joillakin seikoilla voi olla huomattava merkitys asian harkinnalle. Pelkän ajoneuvon tyyppin poissulkeminen voisi johtaa tilanteeseen, jossa moottoripyörän ja kuorma-auton vaarapotentiaali rinnastettaisiin toisiinsa. Toisaalta yhden ajoneuvoluokan sisällä poissulkemisen voi tehdä, koska esimerkiksi sillä, että tekijä ajoi suorituskykyistä urheiluautoa ja siten koki olevansa tilanteen tasalla ei tulisi olla asian harkinnan kannalta merkitystä.

⁸¹ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 395.

⁸² Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 395.

laajenuksena, jossa konkreettinen vaara esiintyy mahdollisuutena.⁸³ Nuotion ajatusmallissa myös kielletty riski on olennaisessa roolissa liikennerikoksissa. Pelkkä vaara- tai vahinkoseuraus ei vielä ole jonkin tietyn toiminnan syytä, vaan vaara- tai vahinkoseuraus on seurausta kielletystä riskinotosta.⁸⁴ Lisäksi tulkitsen Nuotion ajatusmallista niin sanotun askelmallin, jossa kielletty riskinotto aiheuttaa tilanteen, jossa mahdollisuutena on konkreettinen vaaratilanne, jossa puolestaan mahdollisuutena on konkreettinen vahinkoseuraus. Eli abstrakti vaarantaminen lähtee liikkeelle konkreettisen vaaran mahdollisuudesta, mutta ei kuitenkaan sen välttämättömästä tai välittömästä uhasta.⁸⁵

Teoksessa Rikosoikeuden yleinen osa: vastuuoppi käsitellään abstraktin vaarantamisen edellytyksiä varsin kattavasti. Toinen kirjoittaja on Matti Tolvanen, joten kirjan lähtökohdat seuraavat varsin läheisesti Tolvasen oman kirjan⁸⁶ johtopäätöksiä abstraktista vaarantamisesta. Joitain eroja kuitenkin löytyy. Aloituspiste Tapanin ja Tolvasen mukaan on *ex post* -arvioinnissa. Mikäli jälkikäteen voidaan sanoa, ettei vaaraedellytys ollut alkuunkaan mahdollinen, ei teko ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.⁸⁷ Teon seurauksena kenenkään ei ole tarvinnut olla konkreettisesti vaarassa, mutta on oltava ollut mahdollisuus, että joku olisi varteenotettavasti voinut olla vaaran piirissä. *Ex post* -arvioinnin jälkeen siirrytään *ex ante* -arviointiin. Etukäteisarvioinnissa otetaan huomioon se mitä tekijä tiesi ja mitä hän olisi voinut tietää, mikäli huolellinen tarkkailija olisi ollut tarkastelemassa tilannetta. Teon vaarallisuus voidaan sulkea pois myös *ex ante*, jos voidaan osoittaa, että tekijä oli vahvistettavasti varma vaaran synnyn mahdottomuudesta.⁸⁸ Tekijä on esimerkiksi voinut tietää, ettei edellä olevalla tiellä voi olla ketään, koska tie on suljettu.

Tapani ja Tolvanen ottavat esille mielenkiintoisen kysymyksen siitä, mikä arvo tulisi antaa tekijän ajotaidoille. Jos tekijä on taitava rallikuski ja auto on täten hänen hallussaan mutkassa ylinopeudesta huolimatta, onko konkreettinen vaara ollut mahdollinen ja onko teko abstraktia vaarantamista? Vastauksesta selviää, etteivät Tapani tai Tolvanen katso liikenneturvallisuutta erääksi liikennerikoksilla vaarannettavaksi oikeushyväksi vaan he keskittyvät tekijään ja erityisiin oikeushyviin. Kirjasta ei saa tarkkaa vastausta edellä mainittuun kysymykseen, mutta asiaa sivutaan mainitsemalla ylinopeuden haitallisuus ylipäänsä. Ylinopeus vähentää muiden kuljettajien mahdollisuuksia reagoida toisiinsa ja myös altistaa ohituksille, joiden tiedetään

⁸³ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 401.

⁸⁴ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 403.

⁸⁵ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 400.

⁸⁶ Tolvanen, Tieliikennerikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999

⁸⁷ Tapani & Tolvanen, 2013, s. 180.

⁸⁸ Tapani & Tolvanen, 2013, s. 183.

olevan riskialttiita. Oma kantani asiaan on, ettei ylinopeus tai muu kielletty riskinotto ole sallittavaa pelkästään kuskin korkean ajotaidon perusteella. Kykyä ajaa ylinopeutta turvallisesti liikenteessä on vaikea määrittää luotettavasti, sillä moottoriurheiluharrastus tai ammatti altistavat erilaisille muuttujille kuin mitä liikenne tarjoaa.⁸⁹ Lisäksi maantieliikenteessä on muitakin liikkujia kuin nopeusrajoitusta kulkevia moottoriajoneuvoja. Tien laidassa saattaa kulkea kevyttä liikennettä, joihin reagoimiseen ylinopeutta ajavalla rallikuskillla on samalla tavoin vähemmän aikaa kuin normaalitaidoin varustetulla kuljettajalla. Koulutetun rallikuskin taidot saattavat vähentää onnettomuusriskiä, mutta ne todennäköisesti eivät poista riskiä kokonaan. Ja kuten Tapani ja Tolvanen mainitsevat, muiden kuljettajien mahdollisuudet reagoida ylinopeutta ajavaan rallikuskiin nähden heikkenevät vastaavasti, jolloin vaaran riski nousee joka tapauksessa. Lisäksi on ajateltava liikenneturvallisuutta yleisesti. Liikenneturvallisuus ja kokemus turvallisesta liikenteestä eivät todennäköisesti parane sillä, että joillekin yhteiskunnan jäsenille annetaan *de facto* oikeus rikkoa liikennesääntöjä harraste-, tai ammattitaustalla saadun kokemuksen perusteella.

Nuotion tavoin Tapani ja Tolvanen ottavat kantaa yleisiin oikeushyviin tai ehkä pikemminkin yleisiin odotuksiin. Heidän kantansa mukaan ne odotukset liikenteessä, joilla turvataan erityisiä oikeushyviä kuten henkeä tai terveyttä eivät ole yleisiä oikeushyviä (liikenneturvallisuus) vaan osoitus luottamuksesta liikenteen toimivuuteen sekä turvallisuuteen. Abstrakteilla vaarantamisrikoksilla turvataan ihmisten luottamusta liikenteen turvallisuuteen ja siihen ettei erityisiä oikeushyviä loukattaisi.

Oman ajatustyöni perusteella näkisin totuuden löytyvän jostain näiden esitettyjen teorioiden välistä. Lähtökohtaisesti jokaisella tutkijalla on sama ajatusmalli abstraktin vaaran toteuttamisesta, mutta jokainen saapuu lopputulokseen hieman eri tavalla. Loppujen lopuksi abstrakti vaarantaminen tiivistetysti tarkoittaa kielletyn riskin ottamista, joka on sen luonteista, että toisenlaisissa riskinottajan hallinnan ulkopuolisissa olosuhteissa olisi mahdollista syntyä konkreettinen vaaratilanne ja mahdollinen konkreettinen vahinkoseuraus.

Lähtökohtaisesti kaikissa esiteltyissä teorioissa on hyviä puolia, mutta osassa on myös heikkouksia, jotka turhaan monimutkaistavat tulkintaa. Fränden tyyppiluokittelumalli on hyvä lähtökohta tapauksen tulkinnalle. Sillä päästään alkuun sen suhteen, oliko teko alun perin luokassa, joka voidaan katsoa vaaralliseksi. Toisaalta tyyppiluokittelulla harkintaa ei aina voida viedä loppuun, sillä se on ajatusmallina liian karkea, eikä ota huomioon teon erityispiirteitä.

⁸⁹ Esimerkiksi vastaantuleva liikenne lienee harvinaista kaikentyyppisessä moottoriurheilussa. Lisäksi moottoriurheiluradoilta puuttuu kevyt liikenne ja monet muut arkiliikenteeseen liittyvät seikat.

Tyypiluokittelun jälkeen on tekoa tarkasteltava tarkemmin kausaaliketjun pohjalta. Tolvasen teorian heikkous on *ex ante* -tarkastelussa, jossa painotetaan mielestäni liikaa sitä mitä tekijä tiesi. Nuutila vastaavasti korjaa tämän heikkouden sillä perusteella, mitä tekijän olisi pitänyt tietää, eli mistä seikoista huolellisen sivustakatsojan tulisi olla tietoinen sekä mistä hän ylipäänsä voi olla tietoinen teon alkamishetkellä. Nuutila toisaalta tarkastelee abstraktia vaarantamista vain sen perusteella, miten se voi heikentää erityisiä oikeushyviä. Nuotio puolestaan ottaa käsittelyyn myös sen, miten kielletty riskinotto liikenteessä heikentää yleisiä oikeushyviä, eli liikenteen turvallisuutta oikeushyväenä. Mielestäni asiaa tulisi tarkastella molemmilta kanteilta. On tärkeää tarkastella, miten liikenteen kielletty riskinotto on riski yksittäisille tienkäyttäjille. Kuitenkin pelkässä erityisten oikeushyvien tarkastelussa riskinä on liiallinen konkretiavaatimus. Kun yleiset oikeushyvät otetaan tarkastelussa huomioon, voidaan nähdä, että abstraktit vaarantamisrikokset heikentävät liikenneturvallisuutta kokonaisuutena. Seuraavissa kappaleissa esittelen oman kantani siihen, miten liikenteen abstraktien vaarantamisrikosten tulkinnan tulisi edetä. Oma mallini on kuitenkin varsin käytännönläheinen ja johdettu edellä mainituista teoreettisemmista teorioista.

Edellä mainittujen teorioiden perusteella abstraktin vaarantamisen arvioinnissa olisi kiinnitettävä huomiota sekä *ex post* että *ex ante* -näkökulmiin. *Ex post* tarkoittaa tietoa siitä, mitä tapahtumasta voitiin tietää jälkikäteen ja *ex ante* tarkoittaa mitä tapahtumasta oli tiedossa ennen tapahtumaa tai tapahtuman aikana.⁹⁰ Tapahtumaa jälkikäteen arvioitaessa, jotta vaarantaminen voidaan vahvistaa tapahtuneeksi, on poissuljettava mahdollisuus, ettei teosta johtuva negatiivinen seuraus olisi voinut olla mahdollinen. Mikäli voidaan osoittaa, ettei seuraus olisi voinut millään muotoa olla mahdollinen, ei abstraktia vaarantamista ole voinut tapahtua. Tyhjällä tiellä ylinopeuden ajaminen ei siten vielä vapauta vastuusta. Vaikka tie on ollut tekijän näkökulmasta tyhjä, voidaan silti olettaa, että yleisellä tiellä voi olla muita liikkujia. Vastaavasti mikäli on varmaa, että muuta liikennettä ei tiellä voi olla, ei abstraktia vaarantamista voida osoittaa, vaikka ylinopeuden ajaminen tyypillisesti voitaisiin sijoittaa vaaralliseen tyyppiluokkaan. Tästä voi olla kyse esimerkiksi tilanteessa, jossa tekijä ajaa liikennesääntöjen vastaisesti suljetulla tiellä, jossa tunnetusti ei tekohetkellä ollut muuta liikennettä.

Ex ante -arvioinnissa arvioidaan tekoa edeltävää aikaa, itse tekohetkeä ja tekijän tietoisuuden edellytyksiä. Arvioinnissa otetaan huomioon tilanteen lähtökohdat eli onko tilanteessa rikottu huolellisuusvelvoitetta, onko huolellisuusvelvoitteen rikkominen ollut sen kaltaista, että se

⁹⁰ Tapani & Tolvanen, 2013 s: 196.

voisi aiheuttaa vaaratilanteen ja voidaanko tekijältä edellyttää tietoisuutta siitä, että teko voi aiheuttaa vaaratilanteen. Selvissä tapauksissa arviointi on varsin yksinkertaista. Otetaan esimerkiksi tilanne, jossa tekijä aloittaa ohituksen ylittämällä kiinteän keskiviivan ylämäessä, missä näkyvyys on eteenpäin rajallinen. Vastaantulevalta kaistalta ei tilanteessa välttämättä tule muuta liikennettä. Toisaalta tekijä ei rajoittuneesta näkyvyydestä johtuen ole tietoinen vastaantulevan liikenteen olemassaolosta mäenharjan tuolla puolen. Jälkikäteen arvioituna (*ex post*) teko voidaan mieltää vaaralliseksi, koska on mahdollista, että mäenharjan ylittää vastaantuleva ajoneuvo, jolloin tekijän reagointiaika jää lyhyeksi ja vaikutusmahdollisuudet vähäisiksi. Pimeässä mutkassa ohittaminen myös kuuluu tekoluokkaan, josta seuraa tunnetusti vakavia onnettomuuksia. *Ex ante* arvioinnissa voidaan ensinnäkin päätellä, että tekijä on rikkonut huolellisuusvelvoitetta, eli lähtenyt ohitukseen paikassa, missä ohittaminen ei ole ollut sallittua tai turvallista. Lisäksi tekijältä voidaan odottaa tietoisuutta vastaan tulevan liikenteen mahdollisuudesta, sillä yleisen elämäkokemuksen perusteella on tiedossa, että vastaantuleva liikenne on varteenotettava mahdollisuus yleisillä teillä. Tekijä ei myöskään ole voinut olla tietoinen vastaantulevan liikenteen olemattomuudesta rajoittuneen näkyvyyden takia. Tekijä on siis puutteellisen informaation pohjalta lähtenyt ohitukseen, siten ottaen kielletyn riskin.

Sen lisäksi, että teko luokitellaan vaaralliseen tyyppiluokkaan, olisi tärkeää myös arvioida mahdollisia seurauksia, joita teko realisoituessaan konkreettiseksi vahingoksi voisi aiheuttaa. Tästä syytä Nuotion askelmalli abstraktin vaaran siirtymisestä konkreettiseksi vaaraksi ja siirtyminen taas siitä konkreettiseksi seuraukseksi on erityisen tärkeä ajatusmalli. Vain mahdollisia seurauksia arvioimalla voidaan luotettavasti päätellä, mille asteelle teon aiheuttama vaaran aste asettuu. Tällä on merkitystä ensinnäkin teon moitittavuudelle, mutta myös käytännönläheisemmin siltä osin, syytetäänkö ja tuomitaanko teko normaalimuotoisena liikenneturvallisuuden vaarantamisena vai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Lisäksi mahdollisen seurauksen arviointi voi synnyttää tilanteita, joissa teko, josta rangaistusta on vaadittu liikenneturvallisuuden vaarantamisena, alenee liikenne rikkomukseksi vaaraedellytysten puuttumisen vuoksi, mikäli voidaan todeta, ettei järkevän kausaaliketjun sisällä voida päättää selkeää vahinkoseurausta henkilön terveydelle tai hengelle. Monissa liikenteen tilanteissa mahdollisen seurauksen ja sitä seuraavan vaaran päättely ei ole ylivoimaisen vaikeaa. Pimeässä mutkassa ohittaminen luo puitteet tilanteelle, jossa kaksi ajoneuvoa törmäävät toisiinsa nokat vastakkain. Maantienopeuksissa ollessa kyseessä, on yleisesti tunnettu tosiasia, että nokkakolarit ovat tilanteena erittäin vaarallinen ja potentiaalisesti kuolemaan johtava tapahtuma.

Askelmallin perusteella abstrakti vaara tieliikenteessä edeltää konkreettista vaaraa, joka puolestaan edeltää konkreettista vahinkotilannetta. Abstrakti vaara muuttuu konkreettiseksi vaaratilanteeksi heti, kun aikaisemmin abstraktiin vaaratilanteeseen ilmestyy muuttuja, joka tekee tilanteesta konkreettisen.⁹¹ Esimerkiksi oikealle kääntyvässä mutkassa ohitukseen lähtenyt havaitsee mutkan takaa lähestyvän auton. Tällöin ollaan jo konkreettisen vaaratilanteen alueella. Konkreettinen vaaratilanne puolestaan muuttuu konkreettiseksi vahingoksi, mikäli tilanteen osapuolet eivät kykene toimillaan estämään yhteentörmäystä tai muuta normaaliin liikenteeseen kuulumatonta tapahtumasarjaa. Ajoneuvojen ei ole pakko törmätä toisiinsa, vaan varomaton toimenpide voi esimerkiksi aiheuttaa toisen ajoneuvon suistumisen pois tieltä. Käytännössä voidaan ajatella, että abstrakti vaara on konkreettista vaaraa, jossa konkreettinen vaara abstraktion käytön avulla esiintyy mahdollisuutena sen sijaan, että se olisi konkreettisen vaaran tavoin edellytys. On kuitenkin hyvä pitää mielessä, ettei abstraktin vaarantamisen rikosoikeudellinen toteutuminen edellytä konkreettista vaaraa tai edes konkreettisen vaaran väijäämätöntä mahdollisuutta. Kriminalisoituna ovat pikemminkin teot, jotka tyypillisesti ovat nähty vaarallisina tai todennäköisinä vahingon aiheuttajina.⁹²

Loppujen lopuksi kyse on siis jälleen objektiivisesta ja subjektiivisesta arvioinnista. Vaarantamisen kontekstissa kyse tosin ei ole tekijän objektiivisesta huolimattomuudesta eli siitä, rikkoiko hän objektiivisesti jotain liikennesääntöä tai huolellisuusvelvoitetta. Eikä kyse ole myöskään siitä, minkä tasoista tekijän subjektiivinen huolimattomuus on ollut tietoisuus- tai tiedostamattomuustasoltaan. Enemmänkin kyse on siitä, onko teko objektiivisesti aiheuttanut tilanteen, jossa negatiivisen seurauksen syntyminen olisi voinut olla mahdollista (*ex post*). Lisäksi on kysyttävä, kuinka paljon tekijällä on subjektiivisesti ollut tietoa ympäristöstään kielletyn riskinoton hetkellä ja kuinka paljon tällä olisi voinut olla tietoa kielletyn riskinoton hetkellä (*ex ante*). Karkeasti yksinkertaistaen arvioidaan, oliko teko objektiivisesti vaarallinen, tiesikö tekijä teon vaarallisuudesta ja olisiko hän voinut tietää teon vaarallisuudesta.

Tuomion perustelemisen vaatimisen tärkeys vaarantamisen kontekstissa korostuu erityisesti Helsingin hovioikeuden tapauksessa R15/2944, jossa käräjäoikeuden tuomion perustelemattomuus, sekä hovioikeuden tuomion myötäily johtivat loppujen lopuksi tuomioon, josta ei voi osoittaa liikenneturvallisuuden vaarantamisen teonkuvauksen täyttymistä.

Tapauksessa vastaaja A oli toiminut pysäköinninvalvojana ja oli suorittamassa työtehtäviään Helsingin Katariinankadulla, kun B:n ohjaama pakettiauto oli kääntynyt

⁹¹ Nuotio, Teko, vaara, seuraus, 1988, s. 400.

⁹² Tolvanen, Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka, 1999, s. 186.

Esplanadilta Katariinankadulle. A oli yrittänyt pysäyttää B:n ohjaamaa ajoneuvoa antamalla pysähtymismerkin ja asettumalla ajoneuvon ohjauslinjalle kahdesti. B:n pakettiauton saapuessa A:n kohdalle, A on tahallisesti törmännyt itsensä ajoneuvoa vasten sillä seurauksella, että ajoneuvon peili on hajonnut.

Merkittäviä huomioitavia seikkoja tapauksessa ovat, että tapahtuma on sattunut vuonna 2013 ja Helsingin Katariinankatu on vuodesta 2011 eteenpäin ollut kävelykatu, jossa suurin sallittu ajonopeus on Tieliikennelain 2 luvun 33 a §:n mukaan 20 kilometriä tunnissa. Lisäksi kävelykadulla jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Toisaalta Tieliikennelain 2 luvun 41 §:n mukaan jalankulkija ei kävelykadulla saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä. Käräjäoikeus on katsonut, että A on tahallisesti törmännyt B:n ohjaamaan pakettiautoon ja on täten syyllistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Käräjäoikeus on siis perustellut osittain A:n tahallisuuden, mutta se on ollut puutteellista liikenneturvallisuuden vaarantamisen kontekstissa. Vastaavasti käräjäoikeus ei ole sanallakaan viitannut teon vaarallisuuteen abstraktilla tai konkreettisella tasolla. Hovioikeus on pitänyt käräjäoikeuden päätöksen ottamatta kantaa käräjäoikeuden perusteluihin tai perustelemattomuuteen.

Tapausta arvioitaessa on ratkaistava kysymys, miten jalankulkija voi aiheuttaa vaaraa moottoriajoneuvon kuljettajalle. Lähtökohtaisesti myös jalankulkija voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, sillä jalankulkija voi omalla huolimattomuudellaan ja liikennesääntöjä rikkomalla aiheuttaa vaaratilanteen toiselle tienkäyttäjälle. On kuitenkin huomattava, että monet moottoriajoneuvoilla tehtävistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista ovat menettelytapoja, joiden on katsottu olevan yleisesti riskialttiita, ja siitä johtuen niihin kohdistetaan abstraktin vaarantamisen moite.⁹³ Tästä esimerkki on moottoriajoneuvon ylinopeus. Erityisesti, jos ylinopeus tapahtuu vilkkaassa taajamassa, jossa huomioitavia ja väistettäviä kohteita on paljon, ylinopeus kasvattaa moottoriajoneuvon aiheuttamaa riskiä muiden turvallisuudelle monitasoisesti. On siis tiettyjä moottoriajoneuvolla suoritettavia tekoja, joista tiedetään jo etukäteen, että ne ovat vaaraa korottavia. Jalankulkijoille tämän tyyppisiä etukäteen tiedossa olevia tekotapoja ei juuri ole ja jokainen tilanne joudutaan arvioimaan tilannekohtaisesti jalankulkijan matalan vaarapotentiaalain sekä toisaalta jalankulkijalle liikenteessä annetun suojattavuuden vuoksi.⁹⁴

⁹³ Tämän tyyppisessä ajattelussa on käytössä Fränden käyttämä tyyppiluokittelu, jossa teko asetetaan johonkin luokkaan, jonka on katsottu olevan tyyppillisesti vaarallinen joko tilastollisesti tai muulla tavoin selvitettyinä.

⁹⁴ On siis arvioitava ensinnäkin, minkälaisen konkreettisen vaaratilanteen tapaus voisi aiheuttaa. Sen jälkeen on arvioitava mikä olisi se mahdollinen negatiivinen seuraus, joka konkreettisesta vaaratilanteesta voisi seurata.

Mikäli tilanne, jossa A on tahallisesti asettunut moottoriajoneuvon tielle, olisi tapahtunut maantiellä, voitaisiin perustellusti puhua abstraktista tai peräti konkreettisesta vaarantamisesta. Mikäli ajoneuvon kuljettaja väistää maantienopeudessa yllättäen tielle asettunutta A:ta, on riskinä ajoneuvon hallinnan menettäminen ja tieltä pois ajautuminen. Tällöin teko aiheuttaa vaaraa sekä ajoneuvon kuljettajalle että muille tiellä tai sen läheisyydessä olijolle. Mikäli ajoneuvon kuljettaja ei väistä A:ta, aiheuttaa maantienopeus silti riskin, että A:n ruumis syöksyy ajoneuvon sisään vahingoittaen sen matkustajia sekä heikentäen ajoneuvon hallittavuutta. Myös taajamanopeuksissa jalankulkijan on mahdollista aiheuttaa vaaratilanne asettumalla moottoriajoneuvon ajolinjalle. Tällöin tielle asettunutta jalankulkijaa väistävä kuljettaja saattaa ajoneuvonsa kanssa ajautua muuta liikennettä päin. Toisaalta tämän tyyppisissä perusteluissa ongelmana on kausaaliketjun venyminen. Kuinka pitkälle kognitiivinen tai onkologinen kausaali voidaan ulottaa, kunnes siitä tulee fantasiaa? Myös taajamanopeuden korkeus vaikuttaa ja todennäköisyydet muuta liikennettä vasten ajautumiseen vahingon vaaraa aiheuttavalla tavalla pienenevät nopeuden laskiessa.

Tässä tapauksessa tilanne kuitenkin tapahtui kävelykadulla, jossa korkein sallittu ajonopeus on ollut kaksikymmentä kilometriä tunnissa. Kysymys kuuluukin, miten jalankulkija on voinut vaarantaa ympärillään ollutta liikennettä asettumalla tuomioistuimen sanoin ”varsin rauhallisella ajonopeudella” edenneen moottoriajoneuvon eteen? Kysymystä käsiteltäessä on muistettava aiemmin käsitellyt liikenneturvallisuuden vaarantamisen kriteerit, joiden mukaan vaarantamisen on uhattava toisen henkilön terveyttä tai henkeä. Pelkkä vaara omaisuudelle ei riitä. On vaikea kuvitella tapaa, jolla joko B tai joku muu kadulla oleskellut olisi ollut vaarassa A:n toimien perusteella. 20 kilometriä tunnissa on henkilöautoluokkaan rekisteröidylle ajoneuvolle niin hidas vauhti, että sen saa lähes kirjaimellisesti pysäytettyä kuin seinään. Lisäksi ajoneuvon hallitsematon suistuminen muun liikenteen päälle väistöliikkeen seurauksena tuntuu ajatuksena absurdilta, vaikka tilanteessa olisi ollut päällä liukas talvikeli. Ainoa johtopäätös, jonka tapauksesta voi vetää on, että tuomioistuin ei ole perehtynyt tuomitsemaansa lainkohtaan, ei ole vaivautunut perustelemaan tuomiotaan, ja se on johtanut lakiin perustumattomaan tuomioon sekä merkittävään A:lle koituneeseen oikeudenmenetykseen. A on korkeintaan syyllistynyt liikennesääntöjen rikkomukseen, koska hän on tahallisesti rikkonut liikennesääntöjä. Kuitenkaan vaarantamista, joka uhkasi toisen terveyttä, ei tapauksessa ole osoitettu tapahtuneen.

Toinen mielenkiintoinen tapaus, jossa vaarantaminen on jäänyt käsittelemättä, on Helsingin käräjäoikeuden tapaus R14/5891.

Tapauksessa henkilöauton kuljettaja A on tehnyt u-käännöksen Porvoonkadun ja Itäisen Brahenkadun risteysalueella. Samaan aikaan polkupyöräilijä B:n kuljettama polkupyörä on saapunut alamäkeen. B on osunut A:n kuljettaman henkilöauton takaosaan sillä seurauksella, että B on törmäyksestä johtuen lentänyt ajoneuvon yli ja saanut vammoja. Lisäksi tilanteessa käytetty polkupyörä vaurioitui törmäyksessä.

A:lle on syyksiluettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen, sillä hän suoritti käännöksensä varomattomasti tavalla, joka oli omiaan vaarantamaan toisen turvallisuutta. A:n teon vaarantamista tosin ei ole käsitelty muuten kuin tavanomaisella fraasilla, jonka perusteella teko oli omiaan aiheuttamaan vaaraa. Varsin erikoisesti tosin myös B:lle on syyksiluettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Käräjäoikeuden perusteluista käy ilmi, että B:llä olisi ollut mahdollisuus pysäyttää polkupyörä ennen törmäystä, mutta on tästä huolimatta koittanut ohittaa A:n ohjaaman henkilöauton ensin oikealta ja sitten vasemmalta. B:llä oli aikaa pysäyttää polkupyörä, sillä B:llä on ollut kymmeniä metrejä matkaa A:n henkilöautoon, kun A on aloittanut u-käännöksen tekemisen. Käräjäoikeus on katsonut, ettei tilanne tullut B:n eteen siinä määrin yllättäen, etteikö B olisi voinut reagoida tilanteeseen pysäyttämällä, ja on siten ollut osasyylinen törmäyksen syntymiseen. B:n vaarantaminen on käsitelty tuomiossa standardifraasilla, jonka mukaan B:n menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

On myönnettävä, että erityisesti kaupunkiliikenteessä myös polkupyöräilevä tienkäyttäjät voi aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Taajamassa liikkuu kevyttä liikennettä ja tiellä on usein suojateitä, jotka antavat velvollisuuksia myös polkupyöräilijöille ajoneuvon kuljettajina. Kuitenkin tilanne, jossa polkupyöräilijä kevyen liikenteen edustajana voisi aiheuttaa vaaraa henkilöauton kuljettajalle ajoradalla tilanteessa, jossa henkilöauto on pysähtynyt, tuntuu epätodennäköiseltä. Mikäli asian käsittelyssä olisi käytetty askelmallia ja pohdittu sitä, mikä mahdollinen konkreettinen vaaratilanne B:n toiminnasta olisi voinut syntyä ja sitä kautta, mikä vahinkoseuraus vaarantamisesta olisi voinut syntyä, olisi toisen henkilön terveyden tai hengen uhan määrittäminen varmasti ollut hankalaa. Tilanteessa on arvioitava tapahtumapaikkaa ja annettava merkitystä tilanteen tapahtumiselle ajoradalla. Tapahtumapaikan risteysalueella on suojateitä, joita pitkin kulkevia jalankulkijoita polkupyöräilijä voisi vaarantaa. Toisaalta B:n syyksi on tilanteessa voitu lukea vain ennakkointivelvoitteen noudattamatta jättäminen ja sen seurauksena auton perään törmääminen. Kyseessä on tietyn tyyppinen kohdistamisongelma, jossa syyksiluettava laiminlyönti pitäisi pystyä kohdistamaan mahdolliseen vaarantamiseen.⁹⁵

⁹⁵ Kohdistamisesta hyvä esimerkki on tapaus KKO 2016:36, jossa ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan laiminlyöntiä nopeusrajoitusta rikkomalla ei voitu kohdistaa risteävältä tieltä eteen tulleen henkilöauton matkustajien kuolemiin. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalle ei siis syyksiluettu kuolemantuottamuksia, sillä henkilöauton kuljettaja oli myötävaikuttanut onnettomuuteen laiminlyönnällä liikennemerkkin osoittaman väistämivelvollisuuden.

Jotta B:n vaarantaminen voitaisiin kohdistaa risteyksessä mahdollisesti liikkuvaan kevyeen liikenteeseen, pitäisi B:lle syyksilukea laiminlyönti, joka olisi realistisessa kausaaliyhteydessä kevyen liikenteen kanssa. Mielestäni tässä tapauksessa tämän tyyppistä yhteyttä kevyttä liikennettä kohtaan ei ole mahdollista osoittaa. En myöskään pidä todennäköisenä, että B:n menettely olisi voinut realistisesti vaarantaa A:n turvallisuutta.

4.2.3.2 Vakava vaara

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää teolta sitä, että se on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Pelkässä normaalimuotoisessa vaarantamisessa edellytetään, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, mutta törkeä vaarantaminen edellyttää vakavaa vaaraa hengelle tai terveydelle. Käytännössä ero tehdään vaaran laadun ja toteutumistodennäköisyyden perusteella.⁹⁶ Tarkastelussa punnitaan mahdollista seurausta ja sen toteutumisen todennäköisyyttä. Jos mahdollinen seuraus on erittäin vakava, vaaditaan siltä matalampaa toteutumisen todennäköisyyttä kuin, jos mahdollinen seuraus olisi lievempi.⁹⁷ Tieliikenteen kontekstissa voidaan puhua esimerkiksi eri ajoneuvoluokkien potentiaalista aiheuttaa seuraus. Kuorma-auton potentiaali aiheuttaa vakava seuraus on huomattavasti korkeampi kuin moottoripyörällä. Tällöin, jos kuorma-autoa käytetään tilanteessa, riittää matalampi todennäköisyys seurauksen syntymiselle kuin moottoripyörää käytettäessä. Toisaalta vaaran asteen tulkinnassa tulisi ottaa huomioon myös varsinaisen rikkomuksen vakavuus. Liikenteen kontekstissa pelkkä moottoriajoneuvon kuljettaminen on riskialtista. Kuorma-auton kuljettaminen on riskialttiimpaa kuin moottoripyörän. Rikosoikeudellisesti relevantti vaarantaminen vaatii syntyäkseen kielletyn riskin ottamisen. Vaarantamista arvioitaessa on siis myös arvioitava, kuinka suuri kielletty riski oli ja kuinka relevantisti riskin ottaminen on vaikuttanut vakavan vaaran syntymiseen.⁹⁸

Mitä vakavammasta potentiaalisesta vahingosta on kyse, sitä helpommin voidaan puhua vakavasta vaarasta toisen hengelle tai terveydelle. Esimerkiksi vakava uhka toisen hengelle tai terveydelle on käsillä silloin, jos henkilöauton kuljettaja jättää huomioimatta suojatien eteen jalankulkijalle tietä antaneen toisen ajoneuvon ja ajaa suojatien ylitse. Mikäli tekijän nopeus on vielä korkea (esim. taajamassa 60km/t on varsin mahdollinen nopeus) voidaan puhua tilanteesta, missä jalankulkijan henki oli uhattuna, sillä törmäys nopean henkilöauton kanssa on

⁹⁶ Nuutila A. M., 1997, s. 106.

⁹⁷ Tapani & Tolvanen, 2013, s. 184.

⁹⁸ Tapani & Tolvanen, 2013, s. 185.

yleisen elämäkokemuksen perusteella usein vakavia vammoja aiheuttava tilanne. Toinen vaihtoehtoedellytys vakavalle vaaralle on sen todennäköisyys. Tällöin ei välttämättä edellytetä hengen vaaraa, mutta vakavan vaaran todennäköisyyden on oltava korkea.⁹⁹

Vakavan vaaran todennäköisyysarviointi on varsin laaja harkittava seikka. Se, onko teko omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, riippuu useista muuttujista. Teko voi vaarantaa joko vastaantulevaa liikennettä maantiellä, samaan suuntaan liikkuvia moottoritiellä tai kevyttä liikennettä taajama-alueella. Tärkeää olisikin yrittää tarkastella vaarantamisen vakavuutta ilman, että asiaa ajattelee mahdollisen seurauksen dramaattisuuden tai tilanteen mahdollisen korkean törmäysenergian pohjalta. Mikäli teko uhkaa aiheuttaa kahden henkilöauton keskinäisen nokkakolarin maantienopeuksissa, voidaan puhua varsin dramaattisen vahingon mahdollisuudesta, jossa on myös mukana huomattava määrä energiaa. Yleisen elämäkokemuksen perusteella voidaan myös päätellä, että korkeissa nopeuksissa nokkakolariin joutuvien moottoriajoneuvojen matkustajat ovat myös vakavassa hengen tai terveyden vaarassa.

Vastaavasti mikäli moottoriajoneuvo töytäisee jalankulkijaa tai muuta kevyeen liikenteeseen kuuluvaa tienkäyttäjää kaupunkiliikenteessä, tapahtumassa ei välttämättä ole käsillä erityisen suuria energiamääriä liikenteen kokonaiskontekstiin nähden, eikä se päällepäin vaikuta erityisen dramaattiselta. Kuitenkin riski kevyeen liikenteeseen kuuluvalla tienkäyttäjälle kyseisessä tilanteessa on todellinen ja korkea erityisesti, jos moottoriajoneuvon nopeus on korkea, ajoneuvon massa on erityisen suuri tai jos kevyen liikenteen tienkäyttäjän nopeus on korkea. Ihminen ilman suojarusteita on varsin heikosti panssaroitu korkeaenergiaisia iskuja vastaan. Pelkkä kaatuminen seisoma-asennosta siten, että pää kolahtaa kovaan maanpintaan, voi tunnetusti aiheuttaa aivovaurion ja jopa kuoleman. Periaatteessa voitaisiin ajatella, että suuressa osassa onnettomuuksista, joissa osapuolina on suojaamaton tai kevyesti suojattu kevyen liikenteen tienkäyttäjä sekä tavanomainen moottoriajoneuvo kuten henkilöauto, voidaan puhua tilanteesta, jossa kevyeen liikenteeseen kuuluva tienkäyttäjä on vakavassa hengen tai terveyden vaarassa. Tässä vaiheessa on kuitenkin tärkeä huomauttaa, että kaikissa tämän tyyppisissä tilanteissa moottoriajoneuvon kuljettajan menettely ei välttämättä ole omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Osapuolen menettelyn moitittavuus ja tapahtuman todellinen vaarallisuus ovat kaksi erillistä harkittavaa seikkaa. On tuomioistuimen tehtävä määrittää, kuinka suurelta osin vakavan vaaran aiheutuminen johtuu kenestäkin osapuolesta. On varsin mahdollista, että kevyen liikenteen tienkäyttäjä

⁹⁹ Nuutila A. M., 1997 , s. 106.

sääntörikkomuksella aiheuttaa vakavaa vaaraa itselleen ilman, että muiden tienkäyttäjien toiminnassa olisi moitteen varaa.

Vakavan vaaran arvioinnissa palataan jälleen siis abstraktin vaarantamisen kolmivaiheiseen tulkintaan eli askelmalliin. Ensin arvioidaan itse teko ja sen mahdollinen abstrakti vaarantavuus. Sen jälkeen tarkastellaan minkälaisen konkreettisen vaaratilanteen kyseinen teko olisi voinut aiheuttaa, mikäli maailma olisi järjestynyt tilanteessa eri tavoin. Kolmanneksi tarkastellaan minkälaisen seurauksen teko olisi voinut aiheuttaa, mikäli potentiaalinen vaara olisi realisoitunut todelliseksi seuraukseksi. Jos kyseessä olisi ollut peltikolari kahden henkilöauton välillä esimerkiksi 30km/h nopeudessa, ei perustellusti voida puhua vakavasta toisen hengen tai terveyden vaarasta. Toisaalta jos kyseessä on tilanne, jossa henkilöauton kuljettaja laiminlyö velvollisuutensa antaa tilaa suojatietä ylittävälle jalankulkijalle, on kuviteltavissa oleva konkreettinen seuraus jalankulkijan ja henkilöauton yhteentörmäys. Tässä tilanteessa henkilöauton nopeudesta riippuen, jalankulkijan ja henkilöauton lähtökohtaisen valtavan massa- ja energiaeron takia voidaan olettaa jalankulkijan olevan vakavassa hengen tai terveyden vaarassa. Tapaus, jossa abstraktin vaarantamisen tarkempi tutkiminen olisi tullut kyseeseen on Pohjois-Savon käräjäoikeuden tapaus R10/1923, jota on myöhemmin Itä-Suomen hovioikeudessa tutkittu diaarinumerolla R10/925.

Tapauksessa A on kuljettanut mopoksi rekisteröityä moottoripyörää 50-60km/t nopeudella 40km/t rajoitusalueella siten, että tämä on risteyksessä ajautunut nurmikkoalueelle sillä seurauksella, että tielle osuneet kolme jalankulkijaa ovat joutuneet väistämään A:n kuljettamaa moottoripyörää.

Käräjäoikeus on katsonut, että A:n menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle, ja siten A on tuomittu törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Vaarantamista ei tosin ole tuomioissa perusteltu suuremmin, vaan käräjäoikeus on todennut, että A:n menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Perusteita asian tarkemmalle tutkinnalle olisi kuitenkin ollut, sillä mopon ja jalankulkijoiden välinen läheltä piti -tilanne varsinaisen tiealueen ulkopuolella lienee tieliikenteen piirissä epätavallinen tapahtuma. Askelmallia hyödyntämällä oltaisiin voitu todeta, että 50-60 km/t nopeudella jalankulkijaan osuvan moottoripyörän aiheuttamat vammat ovat todennäköisesti arvaamattomat, mutta potentiaalisesti vakavat. Tilanteessa käytetty moottoriajoneuvo on ollut massaltaan pieni, joten vakavan vaaran todennäköisyys on ollut pienempi kuin painavamman nelipyöräisen moottoriajoneuvon tapauksessa. Kuitenkin todennäköisyys vaaran seuraukseksi realisoitumiselle on ollut suuri, sillä jalankulkijat ovat joutuneet väistämään osuman välttämiseksi. Lisäksi osumatapauksessa vakavan vamman todennäköisyys voidaan myös katsoa suureksi moottoripyörän korkeasta nopeudesta johtuen.

Itä-Suomen hovioikeus on myös tarkastellut vaaran aiheuttamista pintapuolisesti ja on todennut, että A:n menettely ei ole ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Perusteiksi hovioikeus on antanut A:n nopeuden, käytetyn ajoneuvon sekä yöajan. Hovioikeuden perusteluista käy ilmi, ettei se ole ottanut huomioon tapauksen erityisolosuhdetta, joka on jalankulkijoiden ja moottoripyörän välinen läheltä piti -tilanne. Mikäli abstraktissa vaarantamisessa erityisolosuhteita ei otettaisi koskaan huomioon, olisi perustelu pätevä. Paikoittain erityispiirteet on kuitenkin otettava huomioon, koska osassa liikenneturvallisuuden vaarantamisia moitteen alainen teko ei realisoidu ilman konkreettista vaaratilannetta.¹⁰⁰ Lisäksi tapaus on arvioitava sen konkreettisten erityispiirteiden perusteella.¹⁰¹ Vaikka tyypillisesti yöaikaan kevyen liikenteen liikkumisen mahdollisuus on pieni, tässä kyseisessä tapauksessa kevyt liikenne on ollut suoraan A:n ajon tiellä siten, että konkreettinen vaaratilanne on ollut käsillä. Abstrakti vaarantaminen tulisikin nähdä siten, ettei konkreettista vaaraa ole pakko syntyä teon seurauksena, mutta tapahtunut konkreettinen vaara on otettava huomioon. Konkreettisten olosuhteiden huomiointi asian kokonaisarvostelussa on perusteltua siltäkin kannalta, että törkeän tuottamuksen arviointi edellyttää vaaran realisoitumisen todennäköisyyden tarkastelua.

¹⁰⁰ Esimerkiksi tieliikennelain 2 luvun 14 §:n mukaisen väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen ei realisoidu, mikäli risteyksessä tai muussa väistämisvelvollista velvoittavassa paikassa ei ole muuta liikennettä.

¹⁰¹ Tapani & Tolvanen, 2013 , s. 186.

5. Johtopäätökset

5.1 Systemaattinen tulkintatapa

Edellä suoritetun tutkimuksen pohjalta voidaan vetää johtopäätös, ettei liikenneturvallisuuden vaarantamisen tai sen törkeän tekemuodon arvioiminen ole yksinkertaista. Tulkinnassa on otettava huomioon eri aikanäkökulmia, tekijän tietoisuuden tai tältä vaadittujen velvoitteiden tulkintaa, kausaaliketjun hahmottamista, todennäköisysharkintaa, yleissivistystä fysiikan suhteen ja paljon muuta. Ei siis voida sanoa, että liikenteen abstraktit liikenne rikokset olisivat helppoja tai yksinkertaisia tulkittavia.

Normaalimuotoisessa liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tulkinnan tulisi lähteä tahallisuuden tai tuottamuksen arvioinnista. Onko tekijä rikkonut huolellisuusvelvoitetta eli tieliikennelakia, ajoneuvolakia tai niiden nojalla säädettyjä säädöksiä? Syytteessä tulisi aina mainita yksityiskohtaisesti ne lainkohdat eli huolellisuusvelvoitteet, joita vastaaja on syytteen mukaan rikkonut. Lisäksi on tarkasteltava, onko vastaajalla ollut mahdollisuus noudattaa kyseistä huolellisuusvelvoitetta, eli onko voimassa luottamusperiaate, ennakointivelvoite, reagointivelvoite tai jokin muu seikka, jonka perusteella tekijän mahdollisuudet toimia ovat vähentyneet sille tasolle, ettei hän ole realistisesti kyennyt toimimaan huolellisuusvelvoitteen edellyttämällä tavalla. Jos tekijällä olisi yleisen elämäkokemuksen perusteella ollut mahdollisuus toimia huolellisuusvelvoitteen edellyttämällä tavalla, mutta ei näin ole tehnyt, voidaan hänen menettelynsä katsoa huolimattomaksi.

Huolimattomuuden tarkasteluun siis sisältyy huolimattomuuden objektiivinen puoli eli ulkoisen huolellisuusvelvoitteen noudattamattomuus, subjektiivinen huolimattomuus eli tekijän menettely, tämän tietoisuus ja kyvykyys noudattaa rikottua huolellisuusvelvoitetta sekä tälle asetettu tietoisuusvelvollisuus huolellisuusvelvoitteeseen liittyen. Lisäksi olisi hyvä harkita tekijän tuottamuksen tietoisuutta myös normaalimuotoisessa tuottamuksessa, sillä se joko lisää tai vähentää tekoon liittyvää moitetta. Luonnollisesti jos tekijän huolimattomuus on ollut ilmiselvän tietoista eli välinpitämätöntä ja piittaamatonta tieliikennesääntöjä kohtaan, on teko moitittavampi kuin, jos huolimattomuus olisi ollut täysin tahatonta. Piittaamattomalla menettelyllä voi olla myös konkreettisia seurauksia, sillä ajokorttilain (386/2011) 7 luvun 64 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan ajokieltoon voidaan määrätä myös normaalimuotoisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos teko on tehty tavalla, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Tietoinen liikennesääntöjen rikkominen tulisi siis lähtökohtaisesti katsoa moitittavammaksi kuin tiedoton rikkominen. Törkeän

tuottamuksen tullessa mukaan harkintaan, on lisäksi tarkasteltava asiaa kokonaisuutensa perusteella.

On tärkeää huomata, että tieliikennelain sekä oikeuskäytännön asettamat vaatimukset huolellisesti toimimiselle ovat verrattain tiukat. tienkäyttäjän on oltava tietoinen lähtökohtaisesti kaikista liikennesäännöistä, sekä niiden asettamista velvollisuuksista. Auton kuljettajan on oltava tietoinen, että rakennuksen takaa suojatielle voi yllättäen ilmestyä jalankulkija ja tähän on valmistauduttava ajonopeutta vähentämällä tai valmistautumalla pysähtymään. Vastaavasti huono näkyvyys ei ole peruste huonolle havainnoinnille eli jos aurinko häikäisee kuskia siten, ettei hän kykene havainnoimaan liikennettä kunnolla, on tämän hiljennettävä vauhtia riittävän havainnoinnin ja reaktiokyvyn mahdollistamiseksi.

Tuottamuksen perustelussa olisi siten mainittava rikottu huolellisuusvelvoite, eli rikottu liikennesääntö, sekä seikkaperäinen perustelu siitä, miksi tekijän olisi pitänyt kyetä noudattamaan kyseistä huolellisuusvelvoitetta. Esimerkiksi tekijä on ylittänyt suurimman sallitun ajonopeuden. Tämän olisi pitänyt pystyä noudattamaan nopeusrajoitusta, sillä nopeusrajoitusmerkinnät ovat olleet selkeät, eikä havaittavissa ole ollut olosuhteista johtuvaa tai muuta syytä, miksei merkintöjä olisi voinut havainnoida. Tärkeää on, että vastaus liittyy vastaajan kiistämiseen tai vastustukseen relevantilla tavalla. Tuomioistuimien vastaa vastaajan vastustukseen ja perustelee, miksi hän on toiminut huolimattomasti. Toisaalta vaikka vastaaja ei kiistäisi tuottamusta, olisi tuomioistuimen silti hyvä lyhyesti kuvailla mitä huolellisuusvelvoitetta hän on teollaan rikkonut.

Törkeän tuottamuksen arvioinnissa edellytyksenä on edellä mainituin tavoin kokonaisarvostelu. Törkeän tuottamuksen kokonaisarviointikriteerit ovat huolellisuusvelvoitteen merkittävyys, vaarannettujen etujen tärkeys, loukkauksen todennäköisyys, riskinoton tietoisuus sekä muut tekoon ja tekijään liittyvät olosuhteet. Kokonaisarvostelulle ei ole vielä tarkkaa oikeuskäytäntöä, mutta korkeimman oikeuden tulkintoista voi vetää johtopäätöksen, jonka mukaan, mikäli kaksi tai enemmän edellä mainituista kriteereistä täyttyvät merkittävällä tavalla, voidaan tuottamusta pitää törkeänä. Lisäksi kokonaisarvostelu on tehtävä *ex ante*, eli siitä näkökulmasta mikä tekijällä oli ennen tai tekohetken aikana. Tulkinnanvaraiseksi jääkin siis, mikä on merkittävää kyseisissä arviointikriteereissä.

Huolellisuusvelvoitteen merkittävyyden osalta merkittävän rajaksi tieliikenteen kontekstissa voisi vetää mahdollisuuden vakavan vahingon mahdollisuuteen. Vakavaan vahinkoon pystyvät ainakin kaikki vähintään henkilöauton kokoiset moottoriajoneuvot. Vastaavasti moottoripyörät,

mopoautot sekä sitä kevyemmät liikennevälineet eivät pääsääntöisesti pystyne vakavaan vahinkoon paitsi erityisissä tilanteissa. Tästä esimerkkinä voisi pitää moottorikäyttöistä kaksipyöräistä tai mopoautoa, joka liikkuu luvallisesti tai luvatta kevyelle liikenteelle tarkoitetuilla väylillä. Tämän tyyppisissä tilanteissa vaarantaminen kohdistuu pääasiassa kevyeen liikenteeseen muiden moottoriliikenteen kuljettajien sijaan.

Vaarannettujen etujen tärkeys tarkoittaa niitä etuja, joita teolla ja voi vaarantaa, ja kuinka korkealle kyseiset edut arvioidaan. Merkittävyyden rajaksi voi vetää ihmisterveyden tai hengen, kuitenkin sillä rajoituksella, että mahdollisesti aiheutuva vamma ei ole vähäinen. Merkittävyyden alle vastaavasti jää aineellinen omaisuus eli pelkästään materiaaliset esineisiin kohdistuvat vahingot tai vaara niiden vahingoittumisesta. Luonnollisesti vaarannettujen etujen tärkeys muuttuu kontekstisidonnaisesti ja materiaallinen vahinko voidaan katsoa merkittäväksi muissa rikostyypeissä. Kuitenkin liikenteen kontekstissa ihmishenki ja terveys nousevat korkeammalle jalustalle kuin puhtaasti aineelliset vahingot.

Loukkauksen todennäköisyydellä tarkoitetaan sitä todennäköisyyttä, kuinka helposti negatiivinen seuraus olisi tilanteessa voinut syntyä. Liikenteen kontekstissa puhutaan siis karkeasti yksinkertaistaen esimerkiksi ylinopeuden mahdollisuudesta aiheuttaa negatiivinen seuraus tyhjällä moottoritiellä aamuyön tunteina verrattuna ylinopeuteen taajaman keskustassa ruuhka-aikaan. Loukkauksen todennäköisyyteen voivat vaikuttaa tietenkin muutkin seikat kuin pelkästään muun liikenteen tiheys. Kyseessä voi olla myös esimerkiksi vaarallinen ohitus tai laiminlyönti antaa jalankulkijalle tälle kuuluva tila suojatiellä. Tälle kriteerille on kuitenkin vaikea antaa tarkkaa rajaa, jolloin loukkaus voidaan katsoa todennäköiseksi. Tulkinta on tilannekohtaista ja siihen vaikuttaa käytännössä kaikki muut tilanteeseen liittyvät seikat aina sääolosuhteista ajoneuvon tyyppiin ja liikennemääriin. Toisaalta liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset voivat abstraktisuudestaan huolimatta olla myös konkreettisia, sillä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja sen törkeässä tekemuodossa konkreettinen vaarantaminen lasketaan osaksi *on omiaan* -deliktiä. Tästä johtuen, mikäli teko on aiheuttanut konkreettisen vaaratilanteen abstraktin sijaan, voidaan loukkausta pitää todennäköisenä. Jos teko aiheuttaa vahinkoseurauksen, on vahinkoseurauksen todennäköisyys jollekin oikeushyvälle 100 %. Tosin teko on voinut aiheuttaa vaaraa myös muille kuin vahinkoseurauksen kärsijälle.

Tahallisuuden määrittely liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa on huomattavasti tuottamusta hankalampaa. Siinä missä tuottamuksen edellytyksenä on huolellisuusvelvoitteen rikkominen siten, että velvoitetta on pystynyt noudattamaan, vaaditaan tahallisuuden osoittamiseen useita muita elementtejä. Tahallisuuden määrittäminen liikenteen abstrakteissa

vaarantamisrikoksissa vaatii peittämisperiaatteen käyttöä ja perustuu olosuhdetahallisuudelle, joka puolestaan arvioidaan todennäköisyystahallisuuden perusteella. Todennäköisyystahallisuudessa tekijä ei välttämättä pyri täyttämään toteutunutta seurausta, mutta tämä on kuitenkin ollut varsin tietoinen, että seuraus tulisi syntymään. Myös seurauksen syntymisen objektiivisen toteutumisen todennäköisyyden on oltava yli 50 %. Koska abstrakteissa vaarantamisrikoksissa ei edellytetä seurauksen syntyä, käännetään katse tapauksen olosuhteisiin. Olosuhdetahallisuudessa tarkastellaan sitä, kuinka tietoinen tekijä on ollut rikoksen tunnusmerkistössä edellytetyistä olosuhteista sekä tilanteessa voimassa olleista konkreettisista olosuhteista. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tarkastellaan siis sitä, tiesikö tekijä rikkovansa liikennesääntöä ja mistä olosuhteista hän oli tietoinen liikennesääntöä rikkoessaan. Mikäli voidaan osoittaa, että tekijä rikkoi liikennesääntöä tietoisesti, siirrytään konkreettisten olosuhteiden tarkasteluun. Konkreettisten olosuhteiden tarkastelussa kiinnitetään huomiota siihen, tiesikö tekijä ajonopeutensa, mikä hänen tietoisuutensa oli muun liikenteen osalta, mikä hänen ajoneuvonsa oli tilanteessa ja miten se käyttäytyi, tiesikö tekijä minkä tyyppisellä alueella hän ajoi ja niin edespäin. Käytännössä kaikki tapauksen harkintaan liittyvät olennaisesti tapaukseen liittyvät olosuhteet tulisi ottaa huomioon tahallisuuden arvioinnissa. Jos päästään lopputulokseen, että tekijä rikkoi liikennesääntöä tahallisesti ja oli lisäksi tietoinen kaikista olennaista asian harkintaan liittyvistä seikoista, otetaan kolmanneksi tarkasteluun, tiesikö tekijä, että hän todennäköisesti rikkoo lakia ja syyllistyy liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Mikäli vastaus tähän jälkimmäiseen kysymykseen on myöntävä, voidaan tekijälle syyksilukea tahallisuus kielletyn riskin ottamisessa liikenneturvallisuuden vaarantamisessa. Tämän jälkeen määritettäväksi tulee vielä vaarantamisaspekti. Riippuen näkökulmasta tietoisuus lain rikkomisesta voidaan ajatella joko suorana tietoisuutena lain rikkomisesta tai tietoisuutena siitä, että tekijä tietää toimintansa olevan riskialtista ja siten korkealla todennäköisyydellä laitonta. Kuitenkin jos jokin tahallisuusarvioinnin todennäköisyysarvioista todetaan olevan alle 50 %, eli tekijän ei voida katsoa olleen melko varma jostain asiaan liittyvästä seikasta, voidaan tekijän syyksilukeminen yhä tehdä tuottamuksen perusteella.

Kun kielletyn riskin ottaminen on vahvistettu syyksilukemisen arvioinnin yhteydessä, seuraava arvioitava kriteeri on, onko teko ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Useissa tutkimusaineiston tapauksissa tuli esille vastaajan syytteen kiistämisiä, joissa kiistäminen on perustunut juuri vaarantamiskohtaan. Vastaajan mukaan teko ei ole ollut liikenneturvallisuuden vaarantamista, koska teolla ei ole vaarannettu ketään. Vastaaja ei siis ole ymmärtänyt konkreettisen ja abstraktin vaarantamisen välistä eroa. Usein käsitys

vaarantamisesta on, että edellytetään konkreettista vaarantamista. Kuten edellä on selostettu, tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa, vaan edellytys on abstrakti vaarantaminen, eli *on omiaan-delikti*. Juuri abstraktin vaarantamisen ja konkreettisen vaarantamisen ero sekä tämän eron hankala ymmärrettävyys korostavat tuomioistuimen perusteluelvoitetta liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa. Asia on perusteluissa tuotava esille siten, että vastaaja ymmärtää, miksi teko todella on omiaan vaarantamaan toisen turvallisuutta, vaikka tekijä ei omasta mielestään ole vaarantanut ketään.

Abstraktin vaarantamisen tulkinnan tulisi lähteä liikkeelle tyyppiluokittelusta, jonka avulla tarkastellaan, lukeutuuko teko sellaiseen tyyppiluokkaan, joka on tyyppillisesti mielletty vaaralliseksi. Tämä on suuri apu erityisesti yleisesti toistuvissa rikosnimikkeissä kuten ylinopeudessa ja vaarallisissa ohituksissa. Tämän tyyppisissä rikoksissa tyyppiluokittelun perusteeksi voidaan nostaa tilastotietoa liikenneonnettomuuksista. Riippuen vastaajan kiistämisestä tai vastustuksesta, tyyppiluokittelu voi olla riittävä perustelu. Tyyppiluokittelun metodissa teon konkreettiset olosuhteet jätetään huomioimatta siten, että jäljelle jää teko pääpiirteissään. Konkreettisia olosuhteita ovat siis tietyt ajoneuvon ominaisuudet¹⁰², kuljettajan ominaisuudet sekä varsinaiset olosuhteet, eli oliko ohituksessa vastaantulevaa liikennettä vai ei. Mikäli tämän jälkeen teko voidaan asettaa vaarallisen teon luokkaan, voidaan tekoa pitää abstraktisti vaarallisena.

Mikäli vastaaja kuitenkin kiistää teon vaarallisuuden, on perustelua jatkettava askelmallilla, jossa tarkastellaan teon mahdollisia seurauksia. Ensimmäinen kysymys on, olisiko kyseinen teko voinut aiheuttaa konkreettisen vaaratilanteen, jos olosuhteet olisivat olleet erilaiset tavalla, joka on yleisen elämäkokemuksen mukaan perusteltavissa. Normaaliin sääntöjenmukaiseen liikenteeseen ja liikennekäyttäytymiseen liittyvät olosuhteet ovat yleisen elämäkokemuksen perusteella perusteltavia seikkoja. Yleiseen elämäkokemukseen voi laskea myös tyyppilliset sääolosuhteet ja muut olosuhteet, joita voidaan odottaa tapahtuvan yleisellä tiellä. Eli vastaantulevaa liikennettä voi tulla, ellei esillä ole jotain erityistä syytä, jonka perusteella vastaantuleva liikenne on mahdoton olosuhteen muutos. Tyhjänkin oloisella moottoritiellä voi olla muuta liikennettä tai tienkäyttäjiä, joita tekijä ei vain ole tekohetkellä pystynyt havainnoimaan. Arviointi siis vaatii mielikuvitusta, mutta se on pidettävä tiukasti mahdollisuuden rajoissa. Askelmallissa on arvioitava myös tekijän subjektiivista puolta, eli kuinka paljon hänellä oli informaatiota tilanteesta teon alkamishetkellä ja kuinka paljon hänellä olisi voinut olla informaatiota teon alkamishetkellä. Esimerkiksi huonon näkyvyyden

¹⁰² Ajoneuvon luokka tosin on huomioitava seikka, sillä kuorma-auto on vaarapotentiaaliltaan korkeammalla asteella kuin moottoripyörä.

aiheuttavassa lumipyryssä ohitukseen lähtevän teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa, koska tekijällä ei ole eikä varteenotettavasti voi olla riittävästi informaatiota vastaan tulevan liikenteen määrästä, vaikka kyseisellä tienpätkällä hyvissä olosuhteissa olisikin hyvä näkyvyys eteenpäin.

Seuraava askel on arvioida, olisiko mahdollinen konkreettinen vaaratilanne voinut aiheuttaa konkreettisen vahinkoseurauksen. Konkreettisen vaaratilanteen määritelmään liittyy mahdollisuus konkreettisesta vahinkoseurauksesta, joten jos harkinnassa on päästy sille asteelle, että muissa olosuhteissa konkreettinen vaaratilanne olisi voinut syntyä, voidaan olla lähes varmoja myös konkreettisen vahinkoseurauksen syntymisen mahdollisuudesta. Vahinkoseurauksen arvioinnissa ei niinkään ole tarkoituksena arvioida mahdollisen vahinkoseurauksen synnyn mahdollisuutta vaan mahdollisen vahinkoseurauksen vakavuutta. Tällöin saadaan vastaus kysymykseen, olisiko teko voinut aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle ja vastaavasti olisiko teko voinut aiheuttaa vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Askelmallissa kohdistaminen on tärkeä osa harkintaa. Jos vastaajalle syyksiluetaan yhden tyyppinen laiminlyönti, on kyseisen laiminlyönnin oltava järkevässä syy-yhteydessä potentiaalisen vaaran ja seurauksen kanssa. Vastaajalle ei voi koittaa säilyttää vastuuta vaarantamisesta, johon hänen laiminlyöntinsä ei realistisesti taivu.

Askelmalli saattaa vaikuttaa yliampuvalta ja sitä se varmasti onkin valtaosassa liikenneturvallisuuden vaarantamisista. Se on kuitenkin olennainen työkalu tilanteissa, joissa vastaaja kiistää vaarantamisen täysin ja tilanteissa, joissa tapahtuma ei ole tyypillinen liikennesääntöjen rikkominen. Askelmalli on hyödyllinen erityisesti tilanteissa, joissa tilanne on joko varsin vähäenerginen tai jollain tavalla epätyypillinen. Tilanne voi esimerkiksi olla voimasuhteiltaan epätyypillisen epäsymmetrinen siten, että kielletyn riskin ottaja on kevyeen liikenteeseen kuuluva tienkäyttäjä ja vaaraan asetettava osapuoli on henkilöauton kuljettaja. Tällöin vaaditaan tarkkaa harkintaa sen suhteen, miten vaara voisi toteutua realistisesti. Tilanteesta riippuen vaara on mahdollinen, mutta lähtökohtaisesti epätodennäköisempi kuin tilanteessa, jossa roolit olisi käännetty.

Vakava vaara toisen hengelle tai terveydelle on käsillä tilanteissa, joissa realistisesti joku voisi vammautua vakavasti tai kuolla. Tämän tyyppisiä tilanteita ovat monet maantienopeuksissa tapahtuvat kielletyn riskin ottamiset sekä kaupunkinopeuksissa tapahtuvat tilanteet, joissa vaarannettuna osapuolena on kevyt liikenne tai kaksipyöräinen liikenne näin karkeasti yksinkertaistaen. Arvioinnissa on myös otettava huomioon vaaran realisoidumisen todennäköisyys. Mitä suurempi riski olosuhteista johtuen toisen hengelle tai terveydelle, sitä pienempi todennäköisyys tarvitaan riskin realisoidumiselle, jotta voidaan katsoa toisen hengen tai terveyden olleen vakavassa vaarassa. Esimerkiksi jos tien reunaa kulkevan kevyen liikenteen

tienkäyttäjää ohittaa moottoriajoneuvo, kyseisen ajoneuvon luokka ja koko vaikuttavat olosuhteina vakavan vamman tai hengenvaaran suuruuteen. Henkilöauto ei aseta kevyen liikenteen tienkäyttäjää samanlaiseen vaaraan kuin täysperävaunulla lastattu rekka-auto. Tällöin henkilöautoa käytettäessä vaaditaan suurempi riski onnettomuuden syntymiselle tavalla, joka vaarantaisi vakavasti henkeä tai terveyttä kuin rekka-autoa käytettäessä.

5.2 Lopuksi

Liikenteen abstraktit vaarantamisrikokset ovat selkeästi useimmin tuomioistuimien eteen saapuva rikostyyppi. Silti niiden tulkinnan vaatimuksille ei tunnu olevan selkeää konsensusta oikeuskäytännössä tai oikeustieteen tutkijoiden keskuudessa. Huolimattomuuden tulkinta tehdään liikenneturvallisuuden vaarantamisessa joko vajavaisesti tai jätetään tekemättä, jolloin seurauksena on rikosoikeudelle vieras ankara vastuu. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisessa törkeä huolimattomuus usein perustellaan, mutta paikoittain pohjautuen vanhaan lainsäädäntöön, mikä puolestaan on ongelmallista sekä oikeuspoliittisesti sekä ihmisoikeuksien kannalta. Eriyisen huolestuttavaa on, että hovioikeudet ensisijaisena valitustuomioistuimena edelleen paikoittain tulkitsevat vanhentunutta piittaamattomuussäännöstä ja joiden tulkinta pohjautuu vanhan lain aikaiseen prejudikaattiin. Korkein oikeus on kunnostautunut tulkitsemaan törkeän tuottamuksen edellytyksiä ennakkotapauksissaan muissa rikostyypeissä, mutta tätä kirjoitettaessa korkein oikeus ei ole tehnyt prejudikaattiratkaisua törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta uuteen lainsäädäntöön perustuen. Tuomioistuimet eivät myöskään paikoittain katso tuottamuksen olevan lievää, vaikka perusteita olisi. Tämän hetkinen *de facto* liikenneturvallisuuden vaarantamisen ankara vastuu on johtanut tilanteeseen, jossa tuomion voi saada tahattomasti lievää tuottamusta osoittava henkilö.

Perustelemattomuus on kuitenkin tiettyssä määrin ymmärrettävää. Juurikin konsensuksen puute liikenteen abstraktien vaarantamisrikoksien tulkinnassa yhdistettynä liikennesrikoksien suureen määrään varmasti lisäävät painetta tuomioistuimissa ja ovat elementteinä omiaan vähentämään tuomarien motivaatiota perustella tuomioitaan seikkaperäisesti. Onkin tarvetta mallille, jota noudattamalla tuomioistuimet pääsisivät oikeudenmukaisiin ja lainmukaisiin johtopäätöksiin ilman, että jokaista tapausta tarvitsisi pohtia omana irrallisena ja uutena tapauksena. Standardilausekkeet ja konemainen tulkitsemistoiminta ovat liian suuressa määrin käytettyinä uhkia oikeudenmukaiselle oikeudenkäynnille, mutta oikeassa suhteessa standardoitu tulkitsemiskäytäntö ja liikennesrikoksien oikeudellinen pohdinta voivat osaltaan keventää tuomitsemistoiminnan raskautta ja siten parantaa prosessiekonomiaa. Tämän toteuttamisessa vastuussa on myös tuomioistuimien ulkopuolinen juristiyhteisö. Asioita tuomioistuimissa

ajavien juristien on osattava vaatia perusteluja tavalla, joka takaa oikeudenmukaisen ja kauttaaltaan oikeudellisesti arvioidun tuomion.

Liikenteen abstraktien vaarantamisrikoksien perustelemisessa parannettavaa on paljon sekä tuomioistuimissa sekä syyttäjälaitoksessa. Syyttäjälaitoksen on nähtävä erot tavanomaisten tekojen ja törkeiden tekojen välillä, sillä perusteeton törkeästä rikoksesta syyttäminen varmuuden vuoksi ei ole omiaan parantamaan yhteiskunnan luottamusta tuomioistuinjärjestelmään. Toisaalta ei myöskään ole hyväksyttävää, että selkeästi törkeät teot jäävät syyttämättä törkeinä vain, koska se ei ole ollut tapana ja vanhat prejudikaatit ohjaavat tuottamusharkinnan vanhentuneen lain ohjesääntöihin. Tuomioistuimen puolestaan on annettava riittävät perustelut, jotta vastaaja saisi vastauksen kysymykseen: miksi hänet on tuomittu rikoksesta.