

LIIKKENNEJÄRJESTELMÄSTÄ JA MAANTEISTÄ ANNETUN LAIN VAIKUTUS
KUNNOSSAPITOVAHINKOJEN KORVAAMISEEN

Jouni Kalevi Kuokkanen
Lapin yliopisto
Oikeustieteiden tiedekunta
Pro Gradu -tutkielma
Varallisuus oikeus
Ohjaaja: Janne Kaisto
Vuosi: Kevät 2021

Lapin yliopisto, oikeustieteiden tiedekunta

Työn nimi: Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja sen muutosten vaikutus kunnossapitovahinkojen korvattavuuteen

Tekijä: Jouni Kuokkanen

Opetuskokonaisuus ja oppiaine: Oikeustiede/varallisuus oikeus

Työn laji: Maisteritutkielma X Lisensiaatintutkimus__ Kirjallinen työ __

Sivumäärä: XIII + 70 s, yksi liite

Vuosi: Kevät 2021

Tiivistelmä:

Tienpitäjänä toimiva Väylävirasto ylläpitää Suomen maantieverkoston. Osana tätä tehtävää tienpitäjä vastaa myös teiden kunnossapidosta. Kunnossapitoa säätelevä maantielaki uudistui ja muutokset tulivat voimaan 1.8.2018. Muutosten myötä lain nimi muuttui laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Lain mukaan maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Mikäli kunnossapito laiminlyödään ja tienkäyttäjälle aiheutuu tästä vahinkoa, syntyy sattuneista vahingoista tienpitäjän vahingonkorvausvelvollisuus tienkäyttäjään nähden. Tienpitäjän vastuu perustuu tuottamukseen ja teiden ylläpitoon sovellettavan korostuneen huolellisuusvelvoitteen mukaisesti tienpitäjän vastuulla on osoittaa, että se on toiminut lain edellyttämällä tavalla.

Lain uudistumisen myötä kunnossapitoa käsittelevät lain kohdat muuttuivat ja uusi, korkeampaa hoitotasoa nauttiva runkoverkko määriteltiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lain mukaan kunnossapidon on oltava runkoverkolla korkeatasoista, runkoverkon ulkopuolisilla valta- ja kantateilla hyvätasoista ja runkoverkon ulkopuolisilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovitettava alueellisen liikenteen tarpeisiin. Kuitenkin se, mitä eri hoitotasolla ymmärretään liikenteen tarpeen ja väylän liikenteellisen merkityksen kannalta määrittäyty urakkasopimusten ja viime kädessä oikeuskäytännön kautta. On kuitenkin varsin todennäköistä, että ainakin runkoverkolla sattuneissa vahingoissa korvauskynnys maldtuu ja entistä pienemmät tienhoidon puutteet johtavat tienpitäjän vahingonkorvausvelvollisuuteen.

Avainsanat: Maanteiden kunnossapito, vahingonkorvausvelvollisuus, korvauskynnys, näyttötaakka, korostunut huolellisuusvelvollisuus, kunnossapitovahingot

X Tutkielma ei sisällä muita kuin tekijän/tekijöiden omia henkilötietoja

Sisällysluettelo

Lähdeluettelo	III
1 Johdanto.....	1
1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet.....	1
1.2 Tutkielman metodi ja tutkimusaiheen rajaukset.....	2
1.3 Tarkempi kysymyksen asettelu ja rakenne.....	3
2 Liikennejärjestelmä ja tienpito	5
2.1 Liikennejärjestelmä	5
2.1.1 Liikennejärjestelmä kokonaisuutena	5
2.1.2 Haasteet	6
2.2 Tienpito	8
2.2.1 Tienpidon historia	8
2.2.2 Väylävirasto ja ELY-keskukset tienpidon toteuttajina.....	9
2.2.3 Tienpidon rahoitus ja sen jakautuminen.....	11
2.2.4 Teiden luokittelu	11
2.2.5 Kunnossapidettävät alueet.....	12
2.2.6 Kunnossapidosta annetut ohjeet	14
2.2.7 Teiden kunnossapito Ruotsissa ja Norjassa.....	16
2.3 Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain keskeiset uudistukset	18
2.3.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	18
2.3.2 Keskeiset uudistukset itse laissa.....	20
2.3.2.1 Lain nimen muuttuminen.....	20
2.3.2.2 Tienpitoviranomaisen käsitteen poistuminen	20
2.3.2.3 Maanteiden palvelutaso.....	21
2.3.2.4 Kunnossapidon sisällön uudistuminen.....	21
2.3.2.5 Varautuminen.....	23
2.3.3 Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta	24
3 Vahinko vahingonkorvauslain järjestelmässä	28

3.1	Vahingonkorvauslaki ja vahinko käsitteenä.....	28
3.2	Vahinkolajeista.....	28
3.2.1	Vahinkolajien luokittelusta.....	28
3.2.2	Henkilövahingot.....	29
3.2.3	Esinevahingot.....	31
3.2.4	Varallisuusvahingot.....	33
4	Vastuuperusteet ja korvauksen määrä.....	34
4.1	Sopimusvastuu ja sopimuksen ulkoinen vastuu.....	34
4.2	Vastuuperusteet.....	35
4.2.1	Vastuuperusteista yleisesti.....	35
4.2.2	Tuottamusvastuu.....	36
4.2.2.1	Tahallisuus.....	39
4.2.3	Tuottamukseton eli ankara vastuu.....	41
4.2.4	Korostunut huolellisuusvelvollisuus.....	42
4.2.5	Isännänvastuu.....	44
4.3	Täysi korvaus ja rikastumiskielto.....	45
5	Korvausvastuun jakautumisessa huomioitavat seikat ja vahingonkorvausvaateiden käsittely	47
5.1	Tienpitäjän korvausvastuusta.....	47
5.2	Syy-yhteys.....	48
5.3	Näyttö ja näyttötaakka.....	50
5.4	Myötävaikutus vahingon syntymiseen.....	52
5.4.1	Vaikutus korvausvastuuseen.....	52
5.4.2	Tietoinen riskinotto.....	55
5.4.3	Velvollisuus rajoittaa vahinkoa.....	56
5.5	Vakuutukset ja niiden vaikutus vahingonkorvaukseen.....	57
5.5.1	Vakuutukset vahingon torjunnassa.....	57
5.5.2	Regressioikeudesta.....	59
5.6	Vahingonkorvaushakemusten käsittely.....	60
5.6.1	Vahinkoilmoitus ja korvaushakemus.....	60
5.6.2	Korvaushakemuksen käsittely ja päätöksenteko.....	62
5.6.3	Muutoksenhaku.....	64
5.6.4	Vahingonkorvauksen lopullinen maksaja.....	65
6	Yhteenvedo ja johtopäätökset.....	67

Lähdeluettelo

Kirjallisuus

Gardner John

Backwards and Forwards with Tort Law, Law and Social Justice, J. Keim-Campbell, M. O'Rourke, D. Shier, MIT Press 2005

Hahto Vilja

Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa, WSOY pro 2008

Hakulinen Yrjö

Velvoiteoikeus, Kirjayhtymä 1965

Hallberg – Karapuu – Ojanen – Scheinin –Tuori –Viljanen

Perusoikeudet, WSOY Pro 2011

Halila Jouko

Todistustaakan jaosta silmällä pitäen erityisesti varallisuus oikeudellisia oikeussuhteita, WSOY 1955

Hellner Jan – Johansson Svante

Skadeståndrätt, Norstedts Juridik AB, Tukholma 2005

Hemmo Mika

Sopimus ja Delikti, Lakimiesliiton Kustannus 1998

Hemmo Mika

Sopimusoikeus III, Talentum 2005 (b)

Hemmo Mika

Vahingonkorvausoikeuden oppikirja, WSOY Pro 2003

Hemmo Mika

Vahingonkorvausoikeus, WSOY Pro 2005

Hemmo Mika – Hoppu Esko

Vakuutusosoikeus WSOY Pro 2006

Hirvonen Ari

Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan, Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17, Helsinki 2011

Hoppu Esko

Vahingonkorvausoikeuden kehityslinjoja, Lakimies 1998/6-7

Hoppu Esko – Hoppu Kari

Kauppa- ja varallisuusosoikeuden pääpiirteet, Talentum 2007

Häyhä Juha

Oikeustiede Jurisprudentia, Ankara vastuu ja vahingonkorvausoikeuden järjestelmä, Suomalainen Lakimiesyhdistys 1999

Häyhä Juha

Minun metodini, Werner Söderström lakitieto 1997

Jokela Antti

Rikosprosessioikeus, Alma Talent 2018

Kivimäki T.M – Ylöstalo Matti

Suomen siviilioikeuden oppikirja, 4.p Porvoo 1981

Klami Hannu

Todistusratkaisu, Talentum 2000

Lappalainen – Frände – Havansi – Nylund – Rautio

Prosessioikeus, Sanoma Pro Oy, Helsinki 2012

Linna Tuula

Prosessioikeuden oppikirja, Alma Talent 2019

Markkula Markku

Yksityiset tiet, Edita Publishing Oy 2003, Helsinki

Mielityinen Sampo

Vahingonkorvausoikeuden periaatteet, Edita Publishing Oy, Helsinki 2006

Norros Olli

Velvoiteoikeus, Sanoma Pro Oy 2012

Rikkilä Petri

Maantienpitäjän kunnossapitovastuu, vahingonkorvaus ja näyttötaakka, Oikeustieto 3/2013

Saarnilehto Ari

Syntyneen vahingon korvaamisesta, Oikeustieto 5/2004

Saarnilehto Ari

Vahingonkorvauslaki oikeuskäytännön valossa, Turku 1996

Saarnilehto – Annola – Hemmo – Karhu – Kartio – Tammi-Salminen – Tolonen – Tuomisto – Viljanen

Varallisuusosoikeus, Sanoma Pro Oy, Helsinki 2012

Saraviita Ilkka

Suomalainen perusoikeusjärjestelmä, Talentum 2005

Saxén Hans

Skadeståndsrätt, Åbo Akademi 1975

Ståhlberg Pauli – Karhu Juha

Suomen Vahingonkorvausoikeus, Talentum 2013

Tapani – Tolvanen – Hyttinen

Rikosoikeuden yleinen osa – vastuuoppi, Alma Talent 2019

Väyläviraston, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Trafikverketin ohjeita, kortteja ja sopimuksia

Liikenneviraston ohjeita 1/2017, Maanteiden talvihoito- menetelmätieto

Liikenneviraston ohjeita 33/2018, Maanteiden Talvihoito – Laatuvaatimukset

Liikenneviraston ohjeita 33/2014, Vahinkojen korvaaminen tienpidossa

Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018, Talvihoidon toimintalinjat

Liikennevirasto 2017, Perusväylänpito ja liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016-2018, väliraportti 6/2017

Liikennevirasto 2013, Perusväylänpito 2013-2017

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2011, Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä 2010-2011

Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 22/2019, Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Sveriges Kommuner och Landsting Vaghållningens Juridik 2018

Väyläviraston julkaisuja 6/2020, TEN-tieverkon turvallisuus Suomessa 2019

Väyläviraston julkaisuja, Maanteiden hoidon urakoitsijat kartalla 1.10.2020-1.10.2021

Nya Vägar och Järnvägar, Trafikverket 2012

Oikeuskäytäntö

Korkein oikeus ja korkein hallinto-oikeus

KKO 1958 II 130

KKO 1962 II 24

KKO 1976 II 27

KKO 1981 II 10

KKO: 1992:41

KKO 1992:92

KKO 10.6.1996, 2128

KKO 1998:146

KKO 1998:147

KKO 2000:72

KKO 29.11.2000 2747

KHO 2188/2006

Muut tuomioistuimet

Itä-Suomen hovioikeuden ratkaisu 9.12.2010/ S10/537

Itä-Suomen hovioikeus 25.8.1994, 1553

Kouvolan hovioikeuden ratkaisu 21.2.2006, 268

Turun hovioikeuden ratkaisu 11.10.2011/S10/2114

Helsingin hovioikeus 28.11.1995, 6513

Vantaan kärjäoikeus 28.10.2010 10/13304

Säädökset ja lainvalmisteluaineisto

Lait

Hallintolaki 6.6.2003/434

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13.7.2018/572

Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 20.11.2009/897

Laki velan vanhentumisesta 15.8.2003/728

Liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460

Maantielaki 23.6.2005/503

Oikeudenkäymiskaari 1.1.1734/4

Perustuslaki 11.6.1999/731

Tieliikennelaki 10.8.2018/729

Vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412

Vakuutusopimuslaki 28.6.1994/543

Asetukset

Tieliikenneasetus 1982/182

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018

Hallituksen esitykset

HE 187/2002

HE 167/2003

HE 45/2018

HE 17/2004

PeVL 38/1998 vp

LiVM 15/2018

Ruotsalaiset säädökset

Skadeståndslag 1972:207

Väglag 1971:948

Verkkolähteet

<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/vahingonkorvaukset> (viitattu 20.3.2020)

<https://www.ely-keskus.fi/kunnossapito2> (viitattu 19.11.2020)

https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/tienkayttajan_linja (viitattu 19.3.2020)

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Sveriges-vagnat/> (viitattu 9.2.2020)

<https://www.trafikverket.se/tjanster/Anmal-skador-och-brister/begaran-om-skadestand/>
(viitattu 9.2.2020)

<https://www.vayla.fi/tieverkko/talvihoito> (viitattu 16.8.2020)

<https://vayla.fi/palveluntuottajat/hankinnat/tieurakat> (viitattu 19.11.2020)

<https://www.vayla.fi/tieverkko/kunnossapito> (viitattu 10.3.2020)

<https://www.vayla.fi/vaylista/tieverkko> (viitattu 19.11.2020)

<https://www.vegvesen.no/> (viitattu 7.2.2020)

Muut lähteet

Commission staff working document, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards “Vision Zero”, European Commission 2019

European Group on Tort Law, Principles of European Tort Law Art, Text and Commentary, Verlag/Wien 2005

Henkilövahinkotoimikunnan mietintö 19.12.2001

Lyhenteet

LjMTL	laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 23.6.2005/503
VanhL	laki velan vanhentumisesta 15.8.2003/728
HL	hallintolaki 6.6.2003/434
HO	hovioikeus
KKO	korkein oikeus
KHO	korkein hallinto-oikeus
Käo	käräjäoikeus
LiikVK	liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460
OK	oikeudenkäymiskaari 1.1.1734/4
PETL	Principles of European Tort Law Art
PL	perustuslaki 11.6.1999/731
TieL	tieliikennelaki 10.8.2018/729
TLA	tieliikenneasetus 1982/182
VahL	vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412
VakL	vakuutusopimuslaki 28.6.1994/543

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Tieverkon kokonaispituudeksi Suomessa on arvioitu 454 000 kilometriä. Siitä noin kolme neljäsosaa on yksityis- ja metsäautoteitä, 78 000 kilometriä yleisiä maanteitä ja kuntien katuverkostoon kuuluvia teitä noin 26 000 kilometriä.¹ Teiden kunnossapidosta vastaavat niiden luokituksesta riippuen joko yksityiset henkilöt, kunnat tai valtio.

Valtio huolehtii väyläverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kanssa annetun budjetin puitteissa.² Ylläpitoa varten maantiet on jaettu seitsemäänkymmeneenyhdeksään alueurakkaan, joiden urakoitsijat valitaan kilpailuttamalla.³ Urakoitsijat vastaavat tieverkon käytännön ylläpitotoimista annetun ohjeistuksen ja urakkasopimuksien perusteella.

Maanteiden ylläpitoon ohjatut varat ovat riittämättömiä, mikä on johtanut tieverkon kunnostamista nopeampaan rappeutumiseen. Liikenneväylien korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin liikenneväylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Se koskee maanteiden lisäksi vesiväyliä ja rataverkkoa. Tätä tutkielmaa kirjoittaessa tuo velka on noussut kahteen ja puoleen miljardiin euroon. Suomen hallitus päätti kohdistaa vuosina 2016-2018 yhteensä 600 miljoonaa euroa korjausvelan vähentämiseen.⁴ Luvut kertovat paljon Suomen teiden nykykunnosta.

Maanteiden ylläpidosta säädetään laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Laki uudistui elokuun alussa vuonna 2018 ja muun muassa vahingonkorvaukseen kytköksissä olleet pykälät muuttuivat osittain. Uudistumisen myötä myös muuta tieverkkoa korkeammasta pal-

¹ HE 45/2018, s. 7

² vayla.fi/vaylista/tieverkko

³ vayla.fi/palveluntuottajat/hankinnat/tieurakat

⁴ Perusväylänpito ja liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016-2018 s.2

velutasosta nauttivien pääväylien hoitotaso määriteltiin ensi kertaa Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Runkoverkkoasetuksen myötä Suomeen on muodostunut erityinen, muuta tieverkkoa korkealaatuisempaa hoitoa nauttiva tiestökokonaisuus.

Vahingon korvaaminen edellyttää vahingonaiheuttajalta joko tahallisuutta tai tuottamusta.⁵ Lain maanteistä ja liikennejärjestelmästä mukaan maantiet on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa.⁶ Tien kunnan tai sen hoidon puutteesta johtuvista vahingoista puhutaan tässä tutkielmassa kunnossapitovahinkoina. Tutkielman tavoitteena on selvittää niitä seikkoja, jotka otetaan huomioon kunnossapitovahinkojen korvaamisessa ja miten erityisesti liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki vaikuttaa tällaisten vahinkojen korvaamiseen.

1.2 Tutkielman metodi ja tutkimusaiheen rajaukset

Juha Häyhä määrittelee metodin välineeksi tai työkaluksi, jonka avulla päästään käsiksi johonkin sen itsenä kannalta ulkopuoliseen.⁷ Tämän tutkielman metodi on oikeusdogmaattinen eli lainopillinen.⁸ Oikeuskirjallisuutta, lakeja, lainvalmisteluaineistoa, virastojen ohjeita sekä oikeuskäytäntöä tutkimalla pyrin vastaamaan niihin tässä tutkielmassa asetettuihin kysymyksiin, joihin ei edellä mainituista lähteistä löydy suoraa vastausta. Olen työskennellyt Lapin ELY-keskuksessa korvauskäsittelijänä vuonna 2018. Vahingonkorvaushakemusten käsittelyä koskevassa luvussa hyödynnän lisäksi sellaista työssäni samaa tietoa, joihin ei ole olemassa yleisesti saatavilla olevaa kirjallista lähdettä.

Tutkielman aihe on vahingonkorvausoikeudellinen ja se kuuluu varallisuus oikeuden piiriin. Tutkielma keskittyy kunnossapitovahinkojen käsittelyyn ja niihin liittyvän korvauskynnyksen ylittymiseen. Tätä varten käyn läpi tienpidon organisaation, vahingonkorvauksen ja maanteillä sattuneiden vahinkojen korvaamisen kannalta keskeistä teoriaa. Käsitte-

⁵ VahL 2:1

⁶ LjMTL 33§

⁷ Häyhä 1997, s.24

⁸ Lainopissa tutkitaan voimassa olevaa oikeutta ja sitä mikä merkitys laista ja muista oikeuslähteistä löytyvästä materiaalista on. Ks. tarkemmin Hirvonen 2011, s. 22

len myös lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä keskeiset uudistukset vahingonkorvauksen näkökulmasta sekä maanteillä sattuneiden vahinkojen korvausjärjestelmän toiminnan kokonaisuudessaan.

Tienpitäjän korvausvastuu on tienkäyttäjään nähden sopimuksen ulkopuolista vastuuta. Näin ollen tutkielmassa käsitellään sopimusoikeutta vain siltä osin, jolta se liittyy olennaisesti tienpitäjän korvausvastuuseen tienkäyttäjään nähden. Myös lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä käsittely keskittyy vahingonkorvaustoimintaan kytköksissä oleviin muutoksiin, jolloin käsittelyn ulkopuolelle jäävät muut lain sisältöön tulleet muutokset.

Tutkielmassa sovellettavia keskeisimpiä lakeja ja asetuksia ovat laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä, vahingonkorvauslaki, tieliikennelaki sekä Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta eli niin sanottu runkoverkkoasetus.

1.3 Tarkempi kysymyksen asettelu ja rakenne

Vahingonkorvausoikeuden tarkoituksena on selvittää, kuinka vahinkoa seuraavat haitalliset vaikutukset jakaantuvat vahingonkärsijän ja vahingonaiheuttajan kesken.⁹ Korvattavuuden perusajatuksena on, että tahallisesti tai tuottamuksellisesti aiheutettu vahinko on korvattava vahingonkärsijälle.¹⁰

Maanteiden kunnossapidon tason määrittämisen kannalta keskeisessä asemassa on laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä. Laki osaltaan määrittää, mitä voidaan pitää kunnossapitovahingoissa tahallisenä tai tuottamuksellisena toimintana. Tutkielman keskeisenä kysymyksenä onkin selvittää, kuinka liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki vaikuttaa kunnossapitovahinkojen korvaamiseen. Koska laki uudistui vuonna 2018, tutkielmassa selvitetään myös, ovatko lain muutokset sekä runkoverkkoasetuksen voimaantulo muuttaneet korvattavuuden edellytyksiä.

⁹ Hellner – Johansson 2005, s.38

¹⁰ VahL 2:1

Osoittain tutkielman rakenne tarkentavine kysymyksineen on seuraavanlainen. Johdannon jälkeen toisessa luvussa käsittelen liikennejärjestelmää ja tienpitoa yleisesti. Selvitän luvussa mitä kunnossapidolla yleisesti tarkoitetaan, kuinka kunnossapidon vastuurakenne muodostuu ja kuinka kunnossapito on toteutettu Ruotsissa ja Norjassa. Tämän jälkeen käyn läpi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain keskeiset uudistukset. Lain uudistuksen myötä voimaan on tullut myös niin sanottu runkoverkkoasetus. Koska runkoverkolla tienhoito on muuta tiestöä korkeatasoisempaa, pyrin selvittämään, mikä merkitys asetuksella on kunnossapitovahinkojen korvaamiseen.

Kolmannessa luvussa käyn läpi vahingon käsitteenä sekä vahingonkorvauslain mukaiset vahinkolajit. Luvussa käsittelen myös mitä tarkoitetaan henkilövahingoilla, esinevahingoilla ja varallisuusvahingoilla ja kuinka ne ilmenevät kunnossapitovahingoissa.

Neljännessä luvussa käyn läpi vastuuperusteita. Erottelen toisistaan sopimusvastuun ja sopimuksen ulkoisen vastuun, sekä käyn eri vastuuperusteita läpi kunnossapitovahinkojen korvaamisen näkökulmasta. Käsittelen luvussa myös korvauksen määrää ja mitä korvauksen mitoittamisessa otetaan huomioon.

Viidennessä luvussa käsittelen korvausvastuun jakautumisessa huomioon otettavia seikkoja. Käyn läpi, mitä tarkoitetaan vahingonkorvausoikeuden keskeisillä käsitteillä ja kuinka ne soveltuvat kunnossapitovahinkojen käsittelyyn. Selvitän myös, mikä vaikutus vakuutuksilla on vahinkojen käsittelyssä. Vastuun jakautumisesta päästään loogisesti tutkimaan, kuinka vahingonkorvausten käsittely käytännössä toteutuu ja mitä vaihtoehtoja korvauksenhakijalla on käytettävissä, mikäli tämä ei ole tyytyväinen saamaansa korvauspäätökseen. Luvun lopuksi käyn läpi korvauksen lopullisen maksajan määrittämisen.

Viimeisessä luvussa käsittelen tutkimusaiheesta tekemäni johtopäätökset. Nostan esiin tekemiäni huomioita, sekä arvioin, mikä vaikutus lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä runkoverkkoasetuksen voimaantulolla on kunnossapitovahinkojen korvausten käsittelyssä.

2 Liikennejärjestelmä ja tienpito

2.1 Liikennejärjestelmä

2.1.1 Liikennejärjestelmä kokonaisuutena

Teillä ja verkoissa liikkuu jatkuvasti valtava määrä tavaraa, palveluita ja tietoa. Tällainen logistisen massan hallinnointi ei voisi toimia ilman liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan LjMTL 3 § mukaan kokonaisuutta, joka muodostuu kaikki liikenne-
muodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä.¹¹ Liikennejärjestelmä kattaa siis sekä liikenneverkot että viestintäverkot. Osana liikennejärjestelmää on myös tienpito. Sillä tarkoitetaan LjMTL 3 § mukaan maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvää tiedon tuottamista ja ylläpitoa.

Toimiva ja turvallinen liikennejärjestelmä on yksi yhteiskunnan keskeisimmistä tukipilarista ja tukee talouden suotuisaa kehitystä. Suomi on liikenneturvallisuustyössään sitoutunut EU-maiden nollavisioon, jonka mukaan liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, että kenenkään ei tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä liikenteessä.¹² Tavoitteen saavuttamisen kannalta keskeisessä osassa on teiden ylläpito- ja kunnostustoimet. Teiden liikennöitävyyden turvaamiseksi tehtävät toimenpiteet vaikuttavat myös välittömästi teillä sattuvien onnettomuuksien määrään.

¹² Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset s.3, ks. tarkemmin hankkeen etenemisestä EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next steps towards "Vision Zero".

2.1.2 Haasteet

Suomen pohjoinen sijainti, suuri pinta-ala ja pieni väestöpohja luovat merkittäviä haasteita liikennejärjestelmän ylläpidolle. Häiriöalttiin liikennejärjestelmämme toimintavarmuuteen vaikuttavat muun muassa liikenneinfrastruktuurin kunto ja kapasiteetti sekä kuljetuskalusto ja sen kunto ja saatavuus. Vaikeammin ennakoitavissa olevat haasteensa tienpitoon tuovat sään ääri-ilmiöt ja niiden yleisyys ja voimakkuus. Huolimatta tienpitoon liittyvistä teknisistä ja ympäristöllisistä haasteista tiet on lain mukaan pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa.¹³ Liikennesuoritteen jakautuessa varsin tasaisesti kesä- ja talvipuoliskon välillä¹⁴ teiden liikennöitävyyden ympärivuotiseen varmistamiseen tarvitaan erityistä panostamista verrattuna leudomman ilmaston maihin.

Teiden jatkuessa katkeamattomina myös rajojen yli Suomi tekee enenevässä määrin yhteistyötä pohjoisten rajanaapuriensa kanssa.¹⁵ Vuosituhannen vaihteessa käynnissä olleessa Roadex- projektissa selvitettiin kunnossapidon ohjeiden ja normien eroja Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä. Projektin tavoitteena oli yhtenäistää tienpitoon liittyvää ohjeistusta ja saada kunnossapidon taso samanlaiseksi rajojen molemmilla puolilla.¹⁶ Maiden maantieteellisistä sijainnista johtuen tienpitoon liittyvät ongelmat ovatkin pitkälti yhtenevät, kun erityisesti vuoden aikojen vaihtelut tuovat haasteensa teiden ylläpitoon.

Edellä mainittuja ongelmia voidaan pyrkiä ratkaisemaan tienpidon tehokkaammalla organisoinnilla. Teiden kunnossapidon tarpeeseen vaikuttaa kuitenkin olennaisesti myös liikennemäärät, joiden yleiset ja paikalliset muutokset vaativat ennen pitkää lisäresursseja palvelutason säilyttämiseksi. Liikenneviraston mukaan maanteiden liikenteen ennustetaan kasvavan vuosittain keskimäärin 1,2% vuoteen 2030 asti.¹⁷ Jatkuva kaupungistuminen ja muuttoliike kohti etelää ja kasvukeskuksia oletettavasti parantaa liikkumispalveluiden toimintaedellytyksiä kaupunkiseuduilla, mutta samalla haja-asutusalueiden liikenneverkkojen

¹³ LjMTL 33 § määrittää maanteiden kunnossapidon tason. Lain mukaan tien luokituksen lisäksi kunnossapidossa on otettava huomioon liikkumisympäristö, liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus, tien elinkaari-vaikutukset ja kustannustehokkuus, tieomaisuuden säilyminen ja ympäristönäkökohdat.

¹⁴ Kuuden kuukauden mittaisen talvipuoliskon liikennesuorite on noin 45% prosenttia koko vuoden liikenteestä. Ks. tarkemmin liikennesuoritteen jakautumisesta Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018 s.8

¹⁵ Lapin elinkeino-,liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 3/2011 s.7

¹⁶ Lapin elinkeino-,liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 3/2011 s. 3

¹⁷ Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018 s.8

ylläpito tulee suhteessa yhä kalliimmaksi: Muuttoliike lisää liikennettä pääteillä, kun taas harvaan asutuilla alueilla se vähenee. Silti teiden palvelutason ja teiden pitäisi olla liikennöitävässä kunnossa. Teiden ylläpitoon osoitetun budjetin tasaaminen vilkkaasti liikennöityjen väylien ja harvemmin liikennöityjen teiden, joilla kuitenkin saattaa olla esimerkiksi maatalouden toiminnan kannalta huomattava merkitys, välillä luo erityisesti lain muutoksen myötä kunnossapidolle yhä suurempia haasteita.

PL 20 § mukainen ympäristöperusoikeus asettaa kaikille velvollisuuden ottaa vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä. Teiden kunnossapidon haasteet eivät rajoitukaan ainoastaan tieverkon liikennöitävyyden varmistamiseen, vaan ympäristönäkökulmat ja niiden huomioiminen ovat alati merkittävämmässä asemassa. Ympäristöperusoikeus eroaa muista perusoikeuksista siinä, että se kohdistuu myös tuleviin sukupolviin¹⁸ ja myös tämä tulisi ottaa huomioon teiden kunnossapidon suunnittelussa ja toteutuksessa. Liikenteen vaikutusta ympäristöön voidaan kontrolloida paikallisesti esimerkiksi melua vähentävillä toimenpiteillä ja pölynsidonnalla. Paikallisesti vaikeammin kontrolloitava ongelma on ilmaston muuttuminen. Ilmastomuutoksen konkreettiset seuraukset ovat jo nyt nähtävissä, kun leudot talvet ja voimistuneet myrskyt luovat omat haasteensa tienpitoon. Liikenteellisesti hyvän talvikelin alkaminen on useana vuotena viivästynyt. Pakkasrajan tuntumassa oleva lämpötila kuljettaa vettä teiden rakenteisiin, joka jäätyessään ja sulaessaan kuluttaa tien rakenteita tavanomaista nopeammin.

Teiden jäätyminen vuoksi myös liukkauden torjunnan tarve lisääntyy. Kun teitä suolataan yhä enemmän, joudutaan punnitsemaan kahden oikeushyvän välillä: Suolaus on toisaalta ympäristölle haitallista ja vaikuttaa pahimmillaan pohjavesistöön, toisaalta se parantaa huomattavasti liikenneturvallisuutta. Koska tulevien vuosien talvikelien ennakoitavuus on yhä hankalampaa, myös talvikunnossapito ja siihen liittyvät ympäristönäkökohdat ovat erityisesti eteläisessä Suomessa kasvava haaste. Hahdon mukaan liukkauden torjuntaa voidaan joutua vähentämään pohjavesialueilla. Liukkaudentorjunnan väheneminen korostaa tienpitäjän velvollisuutta varoittaa tienkäyttäjää muuttuneista olosuhteista.¹⁹

¹⁸ Saraviita 2005, s.471

¹⁹ Hahto 2008, s. 8

2.2 Tienpito

2.2.1 Tienpidon historia

Kautta historian teiden ja siltojen rakentaminen ja niiden ylläpito on kuulunut maanomistajille julkisoikeudellisena velvollisuutena.²⁰ Teollistumisen edetessä ihmisten liikkuvuus lisääntyi ja loi paineita tienpidon uudelleen järjestelylle. Valtio otti vuonna 1918 vastatakseen maanteiden kunnossapidon ja tekemisen lailla teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (137/1918). Vaikka valtio vastasikin teiden pidosta, varsinaiset kunnossapitotoimet säilytettiin kuntien tielautakunnille.²¹

Liikenteen määrän ja ajoneuvojen painon lisääntyessä teiden ylläpito vaati yhä enemmän suunnittelua ja resursseja. Tienpito järjestettiin uudelleen tielalla (165/1927). Uusi laki jakoi kunnossapitovastuun valtion ylläpitämiin maanteihin, kuntien kuntateihin sekä tieosakkaiden pitämiin kyläteihin.²² Vuoden 1954 yleisistä teistä annettu laki (243/1954) piti yleisten teiden kunnossapitovastuun valtiolla, jonka lisäksi osa kuntien tiepitokustannukset siirrettiin osittain valtion maksettaviksi. Valtiosta tuli myös paikallisteiden tienpitäjä.²³

Vuonna 2006 voimaan tullut maantielaki korvasi yli 50 vuotta vanhan yleisistä teistä annetun lain.²⁴ Yleisistä teistä annettu laki oli säädetty sodan jälkeisenä aikana, jolloin infrastruktuuri kehittyi voimakasta vauhtia. Uusi laki nykyaikaisti tienpidon keskittäen sen painopisteen tiestön hoitoon ja ylläpitoon, sekä liikenneyhteyksien parantamiseen.²⁵ Vanhasa maantielaisissa ei erikseen säädetty tienpidon valvonnasta, vaan se toteutettiin Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta.²⁶ Lain uudistumisen myötä säännökset valvonnasta merkittiin lakiin. Voimassa olevan lain mukaan Väylävirasto toimii tienpidon viranomaisvalvojana.

²⁰ Markkula 2005, s. 24

²¹ Markkula 2005, s. 27-28

²² Markkula 2005, s. 29-30

²³ Markkula 2005, s. 31-33

²⁴ HE 45/2018, s. 5

²⁵ HE 17/2004

²⁶ HE 45/2018 s. 7

Vuoden 2005 maantielain voimaantulon jälkeen tienpitäjän vastuun on esitetty hieman lieventyneen.²⁷ Maantielaki uudistui vuonna 2018 ja lain nimi muuttui laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Vuoden 2018 aikana uudistukseen liittyen voimaan tuli myös runkoverkkoasetus.

2.2.2 Väylävirasto ja ELY-keskukset tienpidon toteuttajina

Toimiva liikennejärjestelmä tarvitsee taustalleen tehokkaan organisaation. LjMTL 100 c § mukaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo laissa säädettyjen säännösten ja määräysten noudattamista. Valvonta tapahtuu käytännössä Väyläviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta. Väylävirasto toimii tienpidon vastuuviranomaisena. Se vastaa valtion omistamien maanteiden ylläpidosta ja kehittämisestä. Tienpidon rahoitusta ohjataan valtion talousarviolla ja Väyläviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön välisellä tulossopimuksella.²⁸

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat teiden käytännön hoidosta ja ylläpidosta. ELY-keskusten toiminnasta säädetään laissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista, jonka 3 § mukaan keskusten toimialaan kuuluvat muun muassa liikennejärjestelmän toimivuudesta huolehtiminen, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, maanteiden pito sekä julkisen liikenteen järjestäminen. Vastuu tienhoidosta on jaettu yhdeksälle ELY-keskukselle, jotka on luokiteltu liikenne ja infrastruktuuri- vastuualueeseen.²⁹

ELY-keskus tilaa maanteiden ja niihin liittyvien alueiden ja varusteiden ylläpidon yksityisiltä urakoitsijoilta, jotka valitaan kilpailuttamalla. Maanteiden kunnossapito on jaettu seitsemäänkymmeneen yhdeksään alueurakkaan ja alueurakoitsijat vastaavat teiden käytännön kunnossapidossa. Urakoitsijoita on tutkielman kirjoitushetkellä seitsemän, joista neljä viidesosaa jakautuu Destia Oy:n (42 kpl) ja YIT Suomi Oy:n (26 kpl) välillä.³⁰ Kunnossapitourakoitsijat valitaan kilpailuttamalla ja urakkasopimukset tehdään pääsääntöisesti viidek-

²⁷ Hemmo 2005, s.286. Mielityinen 2006, s. 356

²⁸ HE 45/2018 s.8

²⁹ HE 45/2018 s.8

³⁰ Maanteiden hoidon urakoitsijat kartalla 1.10.2020-1.10.2021

si tai seitsemäksi vuodeksi.³¹ Suunnitellut päällystystyöt ja siltojen korjaukset tehdään sen sijaan projektiluontoisina kokonaisurakoina.³²

Alueurakoissa vastuu on pääurakoitsijalla, jolla on käytössä useita eri aliurakoitsijoita. Urakoitsija toteuttaa työt valitsemillaan menetelmillä, vastaa tarvittavien materiaalien ja koneiden hankinnasta sekä raportoi hoidon suorittamisesta ELY-Keskukselle.³³ Urakoitsijan tulee mitoittaa henkilöstön määrä urakka-asiakirjojen vaatimusten ja käytettävän kaluston mukaan. Alueurakan johdossa toimii vastuunalainen työnjohtaja, jolla on apunaan yksi tai useampi työnjohtaja. Työnjohtajat taas ohjaavat operatiivista työtä tekeviä työntekijöitä.³⁴ Alueurakan valvojana toimii aluevastaava. Aluevastaavan tehtäviin kuuluu päivittäinen yhteistyö urakoitsijan työnjohdon kanssa. Aluevastaava toimii myös yhdyshenkilönä tilaajan organisaatiossa ja tarvittaessa myös muiden viranomaisten suuntaan.³⁵ Urakoita valvotaan myös ELY-keskusten suorittamilla pistokoetarkastuksilla ja katselmuksilla.³⁶

Kunnossapitoa varten tie on niiden liikenteellisestä merkityksestä riippuen jaettu eri hoitoluokkiin, jotka määrittelevät toimenpideajat esimerkiksi lumenaurauksen tai liukkauden torjunnan viiveen suhteen.³⁷ Urakoitsijoiden tulee järjestää ympärivuorokautinen päivystys ja toimenpiteet tulee tarvittaessa voida aloittaa vuorokauden ajasta riippumatta. Päivystyksen työnjohtovastuussa oleva henkilö vastaa onnettomuustilanteisiin, tienkäyttäjäpalautteisiin, tieliikennekeskuksen yhteydenottoihin ja muihin nopeita johtopäätöksiä edellyttävien tehtävien ratkaisemisesta.³⁸

Lapin ELY-keskus käsittelee ja ratkaisee keskitetysti kaikki maanteillä sattuneiden vahinkojen johdosta tehdyt vahingonkorvaushakemukset³⁹. Ratkaisut tehdään korvauksenhakijan esille tuomien seikkojen, urakoitsijan ja urakanvalvojan lausuntojen ja muun kirjallisen selvityksen perusteella huomioiden soveltuvilta osin ainakin laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, vahingonkorvauslaki sekä tieliikennelaki.

³¹ www.ely-keskus.fi/kunnossapito2

³² HE 45/2018 s.8

³³ www.ely-keskus.fi/kunnossapito2

³⁴ Liikenneviraston ohjeita 1/2017 s.17

³⁵ Liikenneviraston ohjeita 1/2017 s.18

³⁶ ³⁶ www.ely-keskus.fi/kunnossapito2

³⁷ Liikenneviraston ohjeita 1/2017, liite 3 ja liite 4

³⁸ Liikenneviraston ohjeita 1/2017 s.17

³⁹ HE 45/2018 s.9

2.2.3 Tienpidon rahoitus ja sen jakautuminen

Rahoitus tienpitoon tulee valtion budjetista ja sen määrä on ollut viime vuosina noin 500-550 miljoonaa euroa.⁴⁰ Tienpitäjän tavoitteena on tarjota budjetin turvin liikenteelle sellaiset keliolosuhteet, että teillä liikkuminen ja kuljetukset sujuvat turvallisesti. Tienpidon rahoitus jaotellaan päivittäiseen kunnossapitoon, ylläpitoon, parantamiseen ja liikenteen palveluihin.⁴¹ Päivittäisellä kunnossapidolla tarkoitetaan liikenneverkon päivittäistä hoitoa, jolla varmistetaan verkon liikennöitävyys ja estetään tien tai sen osan ennenaikainen vaurioituminen. Päivittäistä kunnossapitoa on esimerkiksi auraus ja hiekoitus.

Päivittäisen hoidon lisäksi tieverkosto vaatii ylläpitoa. Teihin kohdistuva fyysinen rasitus yhdessä säätilojen vaihtelun kanssa kuluttaa tien pintaa ja rakenteita, jolloin tiet vaativat aika ajoin esimerkiksi tienpintavaurioiden korjaamista ja tiemerkitöjen uusimista sekä vaativampana toimenpiteenä tien uudelleenpäällystämistä. Ylläpidolla tarkoitetaan edellä mainittujen tienverkon kulumisesta ja ikääntymisestä johtuvien vaurioiden ja kulumien korjaamista, sekä vanhojen tierakenteiden uusimista.

Parantamisella tarkoitetaan pienillä investoinneilla tapahtuvaa tieverkon laadun parantamista ja palveluilla ajantasaista liikenteenohjausta ja tiedotusta.⁴² Johtuen tieverkon heikosta kunnosta budjetista suurin osa kuluu päivittäiseen kunnossapitoon ja ylläpitoon jättäen tieverkon parantamiseen ja liikenteen palveluihin vain kymmenesosan rahoituksen kokonaismäärästä.⁴³

2.2.4 Teiden luokittelu

Suomen tieverkko koostuu valtion omistamista maanteistä, kuntien omistamista ja ylläpitämistä kaduista sekä yksityisomistuksessa ja siten yksityisen kunnossapidon varassa olevista yksityisistä teistä. Maantiellä tarkoitetaan lain mukaan valtion omistamaa tai tie-

⁴⁰ HE 45/2018 s.7

⁴¹ Perusväylänpito 2013-2017 s. 3

⁴² Perusväylänpito 2013-2017 s. 2-5

⁴³ HE 45/2018 s.7

oikeudella hallinnoimaa tietä, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jota Väylävirasto hallitsee.⁴⁴ Moottori- tai moottoriliikennetien lisäksi maantiellä voidaan tarkoittaa myös muuta vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettua tietä.⁴⁵

Tiet on laissa luokiteltu niiden merkityksen perusteella neljään eri luokkaan; valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin.⁴⁶ Teiden luokittelu kuvaa niiden liikenteellistä ja yhteiskunnallista merkitystä. Valtatiet palvelevat pitkien välimatkojen valtakunnallista ja maakuntien välistä liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat taas seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Jäljelle jäävät tiet lukeutuvat yhdysteihin.⁴⁷

Maanteiden yleisestä luokittelusta voidaan erottaa vielä runkoverkko. Lain mukaan valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Runkoverkkoon kuuluvat tiet määritellään erikseen Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.⁴⁸ Runkoverkolla on sen liikenteellisen merkityksen vuoksi korkeampi palvelutaso muuhun tiestöön verrattuna.

2.2.5 Kunnossapidettävät alueet

Ylläpito- ja kunnossapitotoimiin kuuluvat päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, tienympäristön sekä maanteiden varsilla olevien laitteiden ja rakenteiden hoito sekä korjaus.⁴⁹ Teiden ylläpitoon suunnatusta rajallisesta budjetista, tieverkon laajuudesta ja sääolosuhteista johtuen maanteiden pitäjältä olisi mahdoton vaatia, että tieverkko olisi kaikilta osin

⁴⁴ LjMTL 4 §

⁴⁵ Vuoden 2005 maantielaki määritteli ennen uudistusta maantiehen kuuluvan muun muassa ajorata pientareineen, jalkakäytävät, pyörätiet, levähdysalueet ja pysäköintipaikat. Vaikka LjMTL 4§ ei enää erittele maantien eri osia, selvyuden vuoksi todettakoon, että maantiehen voidaan katsoa kuuluvan ainakin yllämainitut tienosat.

⁴⁶ LjMTL 4§

⁴⁷ LjMTL 4§

⁴⁸ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018

⁴⁹ www.vayla.fi/tieverkko/kunnossapito

jatkuvasti moitteettomassa kunnossa. Maanteiltä vaadittu kunnossapidon taso on määritelty LjMTL 33 §. Sen mukaan maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Tason määrittelyssä otetaan huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet, palvelutaso, liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet, liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus, elinkaarivaikutukset ja kustannustehokkuus, tieomaisuuden säilyminen sekä ympäristönäkökohdat. Lain määritelmä tekee teiden hoidosta varsin tiekohtaista, sillä usein samalla alueella-kin sijaitsevat tiet vaihtelevat käyttöprofiililtaan huomattavasti.

Alueurakoissa yläpidettäviksi alueiksi on määritelty teiden talvihoidon lisäksi muun muassa sorateiden, levähdys- ja pysäköintialueiden, pysäkkien ja viheralueiden hoito, päällysteiden paikkaus, liikennemerkkien pystytys ja hoito sekä pientareiden niitto ja vesakonraivaus.⁵⁰ Ajoradat pidetään kunnossa lähinnä moottoriajoneuvo liikennettä varten ja kevyen liikenteen väylät jalankulkua ja pyöräliikennettä varten. Levähdysalueiden ja pysäköintialueiden kunnossapidossa tulee ottaa huomioon, että niillä liikutaan ajoneuvojen lisäksi myös jalan. Vaikka kunnossapidon taso olisikin riittävää ajoneuvoille, korvausvastuu voi syntyä myös sillä perusteella, että tiehen kuuluu osia, missä liikkuminen voi tapahtua myös kävellen.

Turun HO ratkaisu 11.10.2011/S10/2114 A oli kaatunut levähdysalueella satuttaen ranteensa, jonka seurauksena A:n vakuutusyhtiö vaati tienpitäjältä korvauksia aiheutuneista vahingoista. Tienpitäjän mukaan urakoitsija oli suorittanut vahinkopäivää edellisenä päivänä tiellä tarkastuksen ja todennut ajoradan olleen kuiva ja liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Hovioikeuden ratkaisun mukaan siitä, että kyse oli levähdysalueesta, voitiin päätellä, että sitä käytettiin yleisesti liikkumiseen jalan. Tienpitäjä ei esittänyt riittävää selvitystä siitä, että pakkasesta riippumatta tienpinta ei olisi ollut liukas jalan kulkiessa. Tienpitäjän katsottiin laiminlyöneen pitää alue sellaisessa kunnossa, että myös jalankulkijan olisi ollut turvallista kulkea siellä.

⁵⁰ www.ely-keskus.fi/kunnossapito2

Vaikka vilkkaimmin liikennöidyt tiet ovat pääosin päällystettyjä, kunnossapidossa tulee kiinnittää erityistä huomiota olosuhteiltaan päällystettyjä teitä nopeammin muuttuviin sorateihin. Soratiet kestävät päällystettyjä teitä huomommin säätilojen vaihtelua ja liikennekuormitusta.⁵¹ Erityisesti vesisateet kuljettavat hiekkaa pois tienpinnasta aiheuttaen tien kuoppia ja epätasaisuutta. Vesi aiheuttaa myös tien rakenteisiin kulkeutuessa ja jäätyessä routavaurioita, jonka lisäksi raskas liikenne nopeuttaa tienpinnan kulumista. Sorateitä hoidetaan esimerkiksi tasaamalla tien pintaa, paikkaustoimenpiteillä, sorastuksella sekä pölyn-sidonnalla.

Lain uudistaminen laajensi valtion kunnossapitovastuun yksityistien ja maantien liittymäkohdissa oleviin siltarumpuihin. Ennen lain muutosta liittymän kohdalla sijaitsevan siltarummun ylläpidosta vastasi yksityistien omistaja. Nykyisin voimassa olevan lain mukaan myös yksityistien siltarumpujen ylläpidosta vastaa tienpitäjä, kun ne liittyvät valtion ylläpitämään tieverkkoon.⁵² Vaikka kunnossapitovastuu siltarumpujen osalta onkin muuttunut, ei tienpitäjä kuitenkaan vastaa esimerkiksi tietyömaista varoittamisesta yksityieltä maantielle liiyyttäessä. Käytäntö tältä osin tuntuisi tukeutuvan TieL 3 §, jonka mukaan noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Helsingin HO 28.11.1995, 6513 Tielaitos ei katsottu olevan vahingonkorvausvelvollinen tapauksessa, jossa tienkäyttäjä oli liittynyt yksityistieltä yleiselle tielle, jossa oli käynnissä tietyöt, eikä varoitusmerkkiä ollut asetettu tielle, jolta kantaja oli tietyöalueelle saapunut.

2.2.6 Kunnossapidosta annetut ohjeet

Tieverkosto vaatii toimiakseen vuoden ajasta riippumatta ympärivuorokautista hoitoa. Päälinjoina maanteiden hoito voidaan jakaa kahteen luokkaan sen mukaan, puhutaanko sulan maan aikana tehtävistä hoitotoimenpiteistä vai talvihoidosta. Näistä ensiksi mainittu kattaa

⁵¹ www.vayla.fi/tieverkko/kunnossapito

⁵² HE 45/2018 s.9

muun muassa tien tasaisena pitämisen, luonnonesteiden, kuten kaatuneiden puiden poistamisen tiealueelta sekä tien pitämisen puhtaana liikennöintiä haittaavista roskista sekä havaittujen puutteellisuksien korjaamisen. Talvikunnossapidolla taas tarkoitetaan lumi- jääesteiden poistamista, liukkauden torjuntaa, aurausviitoitusta ja liikennemerkkien puhdistusta, sulamisvesihaittojen torjuntaa sekä liukkauden torjuntaa.⁵³

LjMTL:n mukaan Väylävirasto toimii maantieverkon tienpitäjänä ja vastaa siitä, että tiet pysyvät kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen.⁵⁴ Tienpidon yhtenäisen laatutason saavuttamiseksi teiden ylläpidosta ja sen tasosta on laadittu useita ohjeita, joita käytännön kunnossapidosta vastaavat urakoitsijat noudattavat. Keskeisinä maanteiden hoitoa koskevin ohjeina toimivat Väyläviraston julkaisemat Talvihoidon toimintalinjat, Maanteiden talvihoidon menetelmätiedot sekä Maanteiden talvihoito – Laatuvaatimukset.

Tiestön operatiivisen palvelutason talvella määrittelevä Talvihoidon toimintalinjat ja laatuvaatimukset uudistettiin vuonna 2018. Uusia laatuvaatimuksia on sovellettu syksyllä 2019 ja sen jälkeen alkaneissa urakkasopimuksissa.⁵⁵ Uudistuksen myötä toimenpideaikoja lyhennettiin ja hoitoluokkia yhdistettiin. Toimintalinjojen uudistuksen tavoitteena on ollut liikennöitävyyden ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Muutosten myötä vuosikustannusvaikutukset tulevat nousemaan vuosittain noin neljä miljoonaa euroa, kunnes ne lopulta vuonna 2024 ovat noin 20 miljoonaa euroa enemmän lähtötasoon verrattuna.⁵⁶

Toimintalinjat määrittävät ympäristöllisiä, toiminnallisia ja laadullisia linjauksia. Toimintalinjoissa kuvataan myös palvelutasot eri hoitoluokissa, sekä määritellään laadunkuvaukset liukkaudentorjunnalle, lumen ja sohjon poistolle, pinnan tasaisuudelle sekä kävely- ja pyörävyylille.⁵⁷ Hoitoluokilla pyritään pitämään koko tieverkko liikennöitävässä kunnossa kaikkina vuorokaudenaikoina. Tieverkko on jaettu kuuteen eri hoitoluokkaan, joissa kussakin on toisistaan poikkeava palvelutaso ja laatuvaatimukset. Korkeimman hoitoluokan Ise, Is ja Ib/Ic hoitoluokan teitä esiintyy kaikilla tieosuuksilla. II- hoitoluokkaan kuuluvat tiet ovat kanta-, seutu- tai yhdysteitä yhdysteillä ja alimman III-luokan teihin lukeutuu seu-

⁵³ www.ely-keskus.fi/kunnossapito2

⁵⁴ LjMTL 3 § ja 4 §

⁵⁵ Maanteiden Talvihoito – Laatuvaatimukset s.4

⁵⁶ Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018, liite 2

⁵⁷ Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018

tu- ja yhdysteitä.⁵⁸ Liikennemäärän ja raskaiden ajoneuvojen määrän lisäksi hoitoluokan määrityksessä voidaan ottaa huomioon myös tien geometria.⁵⁹ Korkeammilla hoitoluokilla liikkeellelähtöajat esimerkiksi auroksissa ja vahinkoilmoituksiin reagoinnissa ovat lyhyemmät kuin alemmissa hoitoluokissa. Näin ollen hoitoluokat vaikuttavat myös tienpitäjän tuottamuksen arviointiin korvaushakemusten käsittelyssä

Menetelmätiedossa määritellään tiehoidossa käytettävä kaluston ja niiden lisälaitteiden taso. Ohjeessa määritellään myös talvihoitomenetelmät lumen – ja sohjonpoiston, pinnantasauksen ja liukkaudentorjunnan suhteen. Lisäksi ohje huomioi tienpidossa huomioitavat turvallisuus- ja ympäristöasiat.⁶⁰

Laatuvaatimukset taas antavat seikkaperäisiä ohjeita esimerkiksi sallituista raja-arvoista maksimilumensyvyyyden, tien polanteisuuden tai liukkauden suhteen.⁶¹ Operatiivisessa palvelutasossa otetaan huomioon tien liikennemäärä, liikenteen koostumus ja luonne, tien toiminnallinen luokka sekä sijainti ilmastollisten tekijöiden kannalta.⁶²

Toimintalinjoja sovelletaan koko maassa ja tiestöllä pyritään yhtenäiseen laatutasoon: Samaa hoitoluokkaan kuuluvilla teillä tulisi olla yhteneväinen laatutaso riippumatta siitä, missä päin Suomea tie sijaitsee.⁶³

2.2.7 Teiden kunnossapito Ruotsissa ja Norjassa

Suomen tiestö jatkuu katkeamattomana myös valtion rajojen ulkopuolelle. Valtioiden pohjoisista sijainneista johtuen teiden ylläpitoon vaikuttavat ympäristölliset tekijät ovat pitkälti samankaltaisia. Koska rajojen ylittäminen on mahdollista myös ilman rajavalvontaa Ruotsin ja Norjan puolelle, käyn seuraavassa lyhyesti läpi, miten vastuun jakautuminen ja vahingonkorvaustoiminta vaihtelee edellä mainituissa naapurimaissamme.

⁵⁸ Ks. tarkemmin hoitoluokituksista <https://vayla.fi/tieverkko/talvihoito>

⁵⁹ Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018 s. 22

⁶⁰ Liikenneviraston ohjeita 1/2017

⁶¹ Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018

⁶² Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018 s. 4

⁶³ <https://www.ely-keskus.fi/kunnossapito2>

Norjassa maanteiden ylläpidosta vastaa valtiollinen Vegvesen ja vahingonkorvaushakemusten käsittely on paikallisen urakoitsijan vastuulla.⁶⁴ Sen sijaan LjMTL:n ja Ruotsissa voimassa olevan tielain on katsottu vastaavan sisällöllisesti pitkälti toisiaan.⁶⁵ Ruotsin suomalaisia maanteitä vastaavaan yleiseen tiestöön kuuluu noin 20 000 kilometriä enemmän kunnossapidettäviä teitä⁶⁶ Ruotsissa teiden ylläpidosta vastaa Trafikverket⁶⁷, jonka vastuulla on teiden ylläpidon lisäksi rautatie-, ilmailu-, ja merenkulkuliikenne.

Vahingonkorvauksen lähtökohtana Ruotsissa on vahingonkorvauslaki, jonka 1 § mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksellisesti aiheuttaa vahinkoa, on velvollinen korvaamaan vahingon.⁶⁸ Vahingonkorvauksella tarkoitetaan sellaista korvausta, jolla vahingonkärsijä saatetaan takaisin siihen asemaan, jossa tämä olisi, mikäli vahinko ei olisi tapahtunut.⁶⁹

Ruotsin tielain⁷⁰ mukaan Ruotsin tienpitoviranomainen Trafikverket tai kunnat vastaavat tien ylläpidosta tien sijainnista riippuen.⁷¹ Ruotsin tielain mukaan kunta voi hallituksen tai sen viranomaisen määräyksestä toimia tienpitäjänä myös yleisellä tiellä. Tällaisesta määräyksestä kunta ei voi kieltäytyä.⁷² Kunnossapidon tason asetettu tielain 26 §:ssä. Sen mukaan tiet on pidettävä tyydyttävässä ja ajettavassa kunnossa. Suomen oikeustilaa vastaavasti tieliikennevahinkojen korvaamisen edellytyksenä on joko tienpitäjän tai urakoitsijan tuottamus.

Trafikverket ratkaisee vahingonkorvausvaatimukset sille toimitettavien hakemusten perusteella. Trafikverket ei käsittele uudelleen sen antamien ratkaisujen myötä tulevia oikaisupyyntöjä, mutta korvauksen hakija voi valittaa saamastaan päätöksestä yleiseen tuomioistuimeen.⁷³

⁶⁴ <https://www.vegvesen.no/>

⁶⁵ HE 17/2004

⁶⁶ <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Sveriges-vagnat/>

⁶⁷ Trafikverketkin toimintaa valvoo Transportstyrelse, joka vastaa suomen Väylävirastoa.

⁶⁸ Skådeståndslag 1972:207

⁶⁹ Hellner – Johansson 2005, s. 359

⁷⁰ Vägslag 1971:948

⁷¹ Nya vägar och järnvägar

⁷² Sveriges Kommuner och Landsting 2018, s.14

⁷³ <https://www.trafikverket.se/tjanster/Anmal-skador-och-brister/begaran-om-skadestand/>

Suomen ja Ruotsin maanteiden hoidon ja vahingonkorvaustoiminnan voidaan katsoa olevan hyvin saman kaltaisia. Korvaustoiminnan taustalla olevat lait, kuten Ruotsin tielaki, laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä molempien maiden vahingonkorvauslait eivät eroa keskeisiltä osilta merkittävästi toisistaan. Myöskin tienhoidon käytännön järjestäminen ja vastuunjako ovat hyvin lähellä toisiaan.

2.3 Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain keskeiset uudistukset

2.3.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maantielain alkuperäisenä suunnitelmana oli uudistua osana laajempaa maakuntauudistusta liikennealalla. Alkuperäisen lakiehdotusten mukaan muutoksilla oli tarkoitus toteuttaa maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Osana muutosta Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset olisivat lakanneet vuoden 2019 lopussa ja tehtävät olisivat siirtyneet maakuntien hoidettaviksi Liikenneviraston toimissa edelleen tienpitäjänä, jonka tarkoitus olisi ollut vastata maantieverkon omistajan tehtävistä.⁷⁴ Sote- ja maakuntauudistukset kuitenkin kaatuivat keväällä 2019 Suomen hallituksen eron myötä.

Maakuntauudistuksen kaaduttua myös voimaan tulleen lain sisällöstä jäivät pois maakuntiin liittyvät viittaukset.⁷⁵ Lain sisältämiä muita muutoksia pidettiin kuitenkin niin tärkeinä, että ne päätettiin muuttaa voimassa olevaan lakiin.⁷⁶ Uudistettu laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä tuli voimaan 1.8.2018.

Hallituksen esityksessä uudistuneen lain tavoitteisiin on kirjattu maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyyden varmistaminen sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata.⁷⁷ Tähän tavoitteeseen pyritään laadun valvonnan parantamisella sekä varmistamal-

⁷⁴ LiVM 15/2018 s.2

⁷⁵ LiVM 15/2018 s.7

⁷⁶ HE 45/2018 s. 27

⁷⁷ HE 45/2018 s. 27

la, että tienpidon laatu vastaa sille asetettuja tarpeita. Esityksen tavoitteisiin on kirjattu myös tienpitoon ohjatun rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämismallissa. Käytännössä tämä edellyttää lisäresurssien ohjaamista tieverkon kunnossapitoon. Konkreettiset toimet laadun parantamiseksi on sittemmin aloitettu uudistamalla esimerkiksi talvihoidon toimintalinjoja ja laatuvaatimuksia ⁷⁸ lisäksi porrastetusti 20 miljoonaa euroa teiden talvihoidon suorittamiseen.⁷⁹

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan tieliikenneturvallisuuden parantamisessa edellytetään laajaa keino- valikoimaa. ⁸⁰ Näihin keinoihin lukeutuvat muun muassa tieliikenteen infrastruktuurin parantaminen. Lain tarkoituksena on osaltaan tukea edellä mainittua päätöstä ja parantaa maanteiden turvallisuutta ja sen hallintaa.

Merkittävänä osana lain uudistumista on myös mainittava Liikenne ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta eli niin sanotun runkoverkkoasetuksen ⁸¹ voimaantulo. Palvelutasolla tarkoitetaan maanteiden pidossa ensisijaisesti matkojen ja kuljetusten palvelutasoa, jonka tekijöitä ovat esimerkiksi turvallisuus, matkustusmukavuus sekä matka-aika ja sen ennakoitavuus. ⁸² Valtion vastuulla olevilta pääteiltä on perusteltua odottaa yhdenmukaista ja riittävää palvelutasoa. Palvelutasossa voidaan ottaa kuitenkin huomioon väylän nykyinen ja tuleva liikenteellinen merkitys asumisen ja elinkeinoelämän kannalta.⁸³

Lain uudistukset tulivat voimaan kunnossapidon osalta 1.8.2018 alkaen, mutta urakkasopimusten osalta vasta 1.8.2018 jälkeen solmittaviin hoitourakkasopimuksiin. Hoitourakoiden ollessa pisimmillään seitsemän vuotisia lakia sovelletaan kaikkiin tiepitäjän solmimiin urakoihin viimeistään vasta vuonna 2025.

⁷⁸ Talvihoidon toimintalinjat ja laatuvaatimukset uudistettiin vuonna 2018. Uusia laatuvaatimuksia on sovellettu syksyllä 2019 ja sen jälkeen alkaneissa urakkasopimuksissa.

⁷⁹ Maanteiden Talvihoito – Laatuvaatimukset s.4

⁸⁰ HE 45/2018 s. 28

⁸¹ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018

⁸² HE 45/2018 s. 11

⁸³ LjMTL 15a §

Käyn seuraavassa läpi mielestäni lain keskeisimpiä uudistuksia. Lisäksi käsittelen erikseen niin sanotun runkoverkkoasetuksen sisällön erikseen, koska sillä luodaan tienpitäjälle uusi, hoitotasoltaan muuta tieverkkoa korkeampi tiestökokonaisuus.

2.3.2 Keskeiset uudistukset itse laissa

2.3.2.1 Lain nimen muuttuminen

Lain nimike muuttui uudistuksen myötä maantilaista laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Uusi nimike vastaa lain sisältöä. Muutoksen myötä laki sisältää maanteitä koskevan sääntelyn lisäksi liikennejärjestelmäsunnittelua koskevat uudet säännökset.

Maanteiden toiminnallinen luokka päätetään jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

2.3.2.2 Tienpitoviranomaisen käsitteen poistuminen

Ennen lain uudistumista maantielain 11 § mukaan tienpitoviranomaisena toimi Tiehallinto, joka huolehti tienpitäjälle kuuluvista tehtävistä ja käytti puhevaltaa tienpitoa koskevissa asioissa. Lain mukaan valtioneuvosto pystyi asetuksella säätämään myös jonkin muun valtion viranomaisen tienpitoviranomaiseksi, jos sitä pidettiin tienpidon kannalta tarkoituksen mukaisena.

Uudistetussa laissa tienpitoviranomaisen käsite on poistunut. Tienpitoviranomaisen sijaan laissa puhutaan nykyisin Väylävirastosta, joka vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä. ELY-keskukset vastaavat taas alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti.

Lain 4 § uudistuminen ei muuta todellisuudessa vallinnutta tilannetta, vaan muutoksella on enemmänkin nykytilaa selkeyttävä vaikutus. Laista selviää nyt suoraan tienpidon vastuurakenne.

2.3.2.3 Maanteiden palvelutaso

Maanteiden yleisiä tavoitteita ja vaatimuksia täydennettiin matkojen ja kuljetusten palvelutasoa sekä kunnossapidon tasoa koskevilla uusilla säännöksillä valtakunnallisen yhtenäisyyden turvaamiseksi. LjMTL 13 § a määrittelee tähän liittyen matkojen ja kuljetusten palvelutason runkoverkolle, runkoverkkoon kulumattomille valta- ja kantateille sekä muille maanteille. Palvelutason ylläpitämisessä on otettava huomioon matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät, kuten matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus. Palvelutason määrittämisessä otetaan huomioon liikennemäärät, liikumisympäristö sekä alueelliset tarpeet. Runkoverkon osalta palvelutaso on määritetty tarkemmin jäljempänä käsiteltävässä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta.

2.3.2.4 Kunnossapidon sisällön uudistuminen

Vuoden 2005 laki ei suoraan määritellyt kunnossapidon käsitettä. Laissa puhuttiin sen sijaan yleisesti maantieverkosta, jonka ylläpidosta valtio huolehtii. Uudistuksen myötä kunnossapidon käsite tuotiin lakiin; lain 3 § on kirjattu kunnossapidolla tarkoitettavan maanteiden hoitoa ja korjausta. Vaikka ylläpito on käytännössä sisältänytkin myös teiden ja siltojen korjaustoimenpiteet, korjaus-sanan käyttäminen korostaa mielestäni aiheellisesti sitä vastuuta, joka tienpitäjällä on teiden päällysteiden, rakenteiden ja siltojen korjaamisessa.

Kunnossapitoa käsittelevä 33 § on mielestäni yksi uudistuksen merkityksellisimmistä. Ennen lain uudistumista maantielain 33 § mukaan maantie oli pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä tuli ottaa huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet. Kunnossapidossa tuli liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi ottaa huomioon ympäristönäkökohdat.

LjMTL 33 § on tarkentanut kunnossapidon tason määrittelyä. Uusi 33 § edellyttää, että maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaa-

vassa kunnossa. Pykälä avaa lisäksi ne seikat, jotka on otettava huomioon kunnossapidossa ja kunnossapidon tason määräytymisessä.

Huomioon on otettava ensinnäkin lain 13 § säädetty tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset ja palvelutaso, joita on käsitelty edellä. Huomioon tulee ottaa myös liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet. Hallituksen esityksen mukaan liikkumisympäristöllä tarkoitetaan maantiehen kuuluvia osia, kuten kevyen liikenteen väyliä, linja-autopysäkkejä, liityntäpysäköintiä, melusteita.⁸⁴ Liikkumisympäristö tarkoittaa myös tien sijaintia esimerkiksi taajamassa tai haja-asutusalueella. Esityksen mukaan osana liikkumisympäristön ja alueellisten tarpeiden huomiointia on otettava huomioon muun muassa kunnossapidon tason yhteensovitus katuverkon kanssa, jottei tien tasossa tapahtuisi äkillistä muutosta siirtyessä kunnan katuverkolle, Tämä koskee myös maanteihin liittyviä kevyen liikenteen väyliä. Liikkumisympäristön huomioimisella pyritään edistämään erityisesti matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta.

Laki huomioi nyt myös kunnossapidon elinkaarivaikutukset. Hallituksen esityksen mukaan toimenpiteiden valinnassa tulee huomioida kunkin rakenteen elinkaari ja ne tulee asettaa kustannustehokkaasti. Elinkaarivaikutusten huomioimisen toteutuksessa myös urakoitsijalla on merkittävä rooli. Urakoitsijan intressissä on kuitenkin tehdä liiketoiminnasta mahdollisimman kannattavaa, joka osaltaan saattaa vaikeuttaa lain tarkoituksenmukaista toteuttamista.

Huomioitaviin seikkoihin kuuluu myös tieomaisuuden säilyminen. Kunnossapito suoritetaan niin, että tieomaisuus säilyy tavoitteen mukaisena. Säilymisellä tarkoitetaan esimerkiksi talvikunnossapidossa käytännössä sitä, että suolauksen käyttöä liukkaudentorjunnassa vältetään kevytpäällysteisillä teillä, jossa sen ympäristöhaitat saavutettuun hyötyyn nähden ovat merkittävästi isommat. Laki ottaa siis tältä osin huomioon myös ympäristöllisen näkökulman.

Uudistuneeseen 33 § lisättiin myös säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä muilla kuin run-

⁸⁴ HE 45/2018 s.99

koverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Hallituksen esityksen mukaan säädettävät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa.

Tasollisessa luokittelussa ylimpänä on runkoverkko, jolla kunnossapidon on oltava *korkeatasoista*. Rukoverkolla taso saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella kohtuullisessa määrin liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Kuitenkin huonokuntoisia tiejaksoja ja painorajoituksia saa olla vähän tai ei lainkaan.

Luokittelun keskitasoon kuuluvat muulle tiestölle kuin runkoverkolle kuuluvat valta- ja kantatiet, joilla kunnossapidon on oltava *hyvätasoista*. Runkoverkon ulkopuolisilla kanta- ja valtateillä taso saa kuitenkin ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Myös huonokuntoisia tiejaksoja sallitaan runkoverkkoa enemmän.

Kolmantena tasoluokittelussa ovat runkoverkon ulkopuoliset seutu- ja yhdystiet, joilla kunnossapito on *sovitettava alueellisen liikenteen tarpeisiin*. Teiden kunnossapidon taso saa olla muuta tieverkkoa matalampi ja se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja saa olla enemmän kuin muualla maantieverkolla, mutta niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

Teiden luokittelun, kunnossapidon käsitteen avaamisen ja kunnossapidon tason määrittelyn myötä tienpitäjälle muodostuu mielestäni enemmän liikkumavaraa kunnossapidon tason suhteen. Riskinä tällöin on, että käytännön kunnossapito eri arvoistuu liikaa tien luokituksesta riippuen. Tällöin maantieverkoston muodostuu yksi tiestökokonaisuus, jossa hoidon tason on muuta tieverkkoa huomattavasti korkeampaa. Kun eri tasoilla teillä sattuu vahinkoja, vaarana on korvausvastuun kynnyksen nouseminen niillä tieosuuksilla, jotka eivät kuulu runkoverkkoon.

2.3.2.5 Varautuminen

Vanhassa maantielaisissa ei säädetty tienpidon valvonnasta. Lain uudistumisen myötä lakiin kirjattiin pykälät myös tienpidon valvontaa koskien. Lain 100 b § mukaan tienpitäjän ja

ELY- keskusten on laadittava hoidettavinaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa määritellään miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla sekä kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Hallituksen esityksen mukaan valvonnassa voidaan joustavasti hyödyntää perinteisten valvontakeinojen lisäksi esimerkiksi tienkäyttäjien asiakaspalautetta ja digitalisaation tuomia mahdollisuuksia, kuten tavaraliikenteen tuottamaa kuva- ja mittausaineistoa esimerkiksi maito- ja postiautoista.⁸⁵ Ohjelma lisäksi määrittelee, miten vaatimusten toteutusta seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Laki jättää liikenne- ja viestintäministeriölle mahdollisuuden antaa asetuksella tarvittaessa tarkempia säädöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä. Toistaiseksi kuvatun laista asetusta ei ole annettu.

LjMTL 100 c § mukaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo lain säännösten ja määräysten noudattamista. Lain rikkomisesta Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa laiminlyöjän virheiden korjaamiseen. Velvoitetta voidaan tarvittaessa tehostaa uhkasakolla⁸⁶ tai työn teettämisellä laiminlyöjän kustannuksella.

Säädösten myötä viranomaistoiminta tienpidossa on muuttunut läpinäkyvämmäksi. Uudistusten myötä tienkäyttäjä pystyy toteamaan jo suoraan laista, kuinka valvontaa toteutetaan. Käytännön valvontaan uudistus ei kuitenkaan ole tehnyt merkittäviä muutoksia. Valvonta tapahtui ja tapahtuu käytännössä Väyläviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimukseen sisällytettyjen kirjausten kautta.

2.3.3 Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta

Hallituksen esityksessä 45/2018 on nostettu esiin runkoverkko ja sen muuta tieverkostoa korkeampi palvelutaso johtuen sen liikenteellisestä merkityksestä.⁸⁷ Runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja

⁸⁵ HE 45/2018 s. 109

⁸⁶ On hyvä huomata, että uhkasakkolain 7 §:n 1 momentin mukaan uhkasakko voidaan kohdistaa vain sellaiseen asianosaiseen, jolla on oikeudellinen ja tosiasiallinen mahdollisuus noudattaa päävelvoitetta. Tilanteiden, joissa puutteet johtuvat enemminkin tienpidon rahoituksen puutteesta kuin urakoitsijan laiminlyönneistä, ei voitane katsoa ainakaan helposti johtavan uhkasakon määräämiseen.

⁸⁷ HE 45/2018 s. 25

solmukohtat ja niillä liikkuu muita teitä enemmän raskasta liikennettä. Hallituksen esityksessä on nostettu esiin huoli nopeusrajoitusten muutoksista erityisesti hitaasti kiihtyvän ja jarruttavan raskaan liikenteen osalta.

LjMTL 13 § säädetään edellä kuvatulla tavalla matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla. Lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia määritelmiä tasoon liittyen.

Liikenne- ja viestintäministeriö onkin asetuksessaan määritellyt maanteiden ja rautateiden pääväylät, sekä määrännyt niiden palvelutasosta. Asetuksen mukaan tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Tätä asetusta on kutsuttu myös runkoverkkoasetukseksi.

Tarkasteltaessa pääväyläkarttaa (Liite I) voidaan huomata, että pääväylät keskittyvät erityisesti Etelä-Suomeen ja että ne harvenevat länsipainotteisesti kohti Pohjois-Suomea. Koillis-Suomi on jätetty Kajaanin yläpuolelta jätetty pääosin valta- ja kantatieverkon varaan. Ylläpitoa varten tiet on jaettu kahteen palvelutasoluokkaan, joiden sisällöllinen luokittelu ilmenee asetuksen 4 §.

Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen *hyvä ja tasainen matkanopeus*. Tason I pääväylillä nopeusrajoitus on aina vähintään 80 km/h ja moottoritieosuuksilla 120 km/h. Tasolla tulee olla myös turvallisia ohitusmahdollisuuksia tasaisin väliajoin. Lisäksi liittymien määrää on rajattu, sekä niiden tulee olla sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Pääteiden pituudesta 26 % kuuluu palvelutasoluokkaan I, mutta niillä ajetaan 61 % pääteiden kaikista ajoneuvokilometreistä.⁸⁸

Tason II pääväylillä tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteen huomioiden pitkän matkan liikenteelle mahdollisimman *tasainen matkanopeus*. Nopeusrajoitusten tulee olla vähintään 80 km/h. Jos pitkämatkaisen liikenteen määrä tason II tiellä on vähäinen, voi tienpitäjä ottaa huomioon paikalliset olosuhteet ohitusmahdollisuuksien määrässä, sekä liittymien ratkaisuisissa ja määrässä.

⁸⁸ Väyläviraston julkaisu 6/2020 s.14

Asetuksen 4§ ei ole kuitenkaan ehdoton. Kolmannen momentin mukaan tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Käytännössä tällä tarkoitetaan pienempiä nopeusrajoituksia esimerkiksi sellaisilla runkoverkon osilla, jotka kulkevat asutuskeskusten läpi tai niiden tuntumassa.

Asetus palvelutasoluokkineen ottaa kantaa lähinnä väylien liikenteelliseen sujuvuuteen kunnossapitotason ja sen tasollisen vaikutuksen jäädessä hämärään. Käytännössä korkeat nopeusrajoitukset edellyttävät kuitenkin tehostettuja kunnossapitotoimia ainakin niillä alueilla, joissa nopeusrajoitusta palvelutasojen voimaantumisen myötä on nostettu. Keskinopeuksien noustessa esimerkiksi jotkin sellaiset tienpinnan lievät vauriot, jotka eivät alemmissa nopeuksissa aiheuta tietä käyttäville ajoneuvoille vahinkoa, voivat nopeusrajoitusten nousun myötä aiheuttaa esimerkiksi rengasvaurioita ja vahingoittaa ajoneuvojen alustoja. Nopeusrajoitusten nosto vaatii myös tienpitäjältä nopeampia reagointiaikoja esimerkiksi avaruuden suhteen.

Perustuslaki kieltää asettamasta ketään ilman hyväksyttävää perustetta eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.⁸⁹ Tämän perusteella esimerkiksi asuinpaikan valitseminen ei pitäisi vaikuttaa sen saavutettavuuteen valtion ylläpitämien teiden kautta. Perustuslain yhdenvertaisuusnormit eivät kuitenkaan estä alueellisia erityistoimenpiteitä, jos niille on objektiiviset ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät perusteet ja jos ne lisäksi ovat oikeassa suhteessa niillä tavoiteltaviin perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviin etuihin.⁹⁰

Asetuksessa runkoverkolle valittujen teiden kriteereinä on mainittu ainoastaan tien liikenteellinen merkitys. Se ei siis ota huomioon esimerkiksi tien taloudellista merkitystä tai merkitystä elinkeinoelämälle. Tämän seurauksena esimerkiksi maa- ja metsätaloudelle merkitykselliset tiet eivät välttämättä kuulu runkoverkkoon, vaikka niillä saattaa olla huomattavakin merkitys yhteiskunnan toimivuuteen ja talouteen.

⁸⁹ PL 6 §

⁹⁰ PeVL 38/1998 vp s.7-8

On huomioitava, että yhdenvertaisuussäännös ei ulotu samalla tavoin lainsäätäjään kuin lainsoveltajaan. Lainsäädännölle on ominaista, että se kohtelee ihmisiä yhteiskunnallisten intressien vuoksi eri tavalla.⁹¹ Pääväylä uudistuksessa onkin otettu huomioon erityisesti teiden liikenteellinen merkitys. Resurssien ollessa rajallisia niiden ohjausta on keskitetty vilkkaimmin liikennöidyille väylille, joka on henkilö- ja tavaraliikenteen sekä isommassa mittakaavassa yhteiskunnan toimivuuden kannalta perusteltua.

Asetuksen voimaan tulon myötä korvauskynnyksen tason on oletettavaa laskevan runkoverkolla tapahtuvissa vahingoissa. Asetuksessa määrätyn tason yleisluontoisuuden vuoksi suoranaiset merkitykset vahingonkorvaustoimintaan muodostuvat kuitenkin vasta oikeuskäytännön myötä.

⁹¹ Hallberg ym. 2011, s.233

3 Vahinko vahingonkorvauslain järjestelmässä

3.1 Vahingonkorvauslaki ja vahinko käsitteenä

Vahingonkorvauslaki on tienpitovahingoissa keskeisin korvausvastuun perusteita koskeva säädös⁹². Vahingonkorvausoikeus oli osa rikosoikeutta aina vuoden 1974 vahingonkorvauslain voimaantuloon asti. Vaikka vahingonkorvausoikeus eriytyi omaksi laikseen verrattain myöhään, tuottamusvastuun kirjaaminen vahingonkorvauslakiin merkitsi kuitenkin vain jo aikaisemmin vakiintuneen periaatteen julkilausumista kirjoitetun lain muodossa.⁹³

Vahinko-käsitteen keskeisyydestä huolimatta laki ei suoraan ota kantaa siihen, mitä vahingolla tulisi ymmärtää.⁹⁴ Oikeuskirjallisuudessa vahinkokäsitteen sisällöksi on esitetty vahingonkärsijän kannalta epäedullista, ulkoisen seikan aiheuttamaa muutosta.⁹⁵ Tällainen muutos voi taas johtaa vahingonaiheuttajan vahingonkorvausvelvollisuuteen vahingonkärsijään nähden. Vahinkoa osaltaan määrittää myös se, mihin edellä mainittu epäedullisuus nojaa. Jos syntyneen vahingon taustalla on esimerkiksi sopimus, korvausvelvollisuus voi poiketa olennaisestikin siitä, mikä se olisi, jos osapuolten välillä ei ole ollut minkäänlaista sopimusta.⁹⁶

3.2 Vahinkolajeista

3.2.1 Vahinkolajien luokittelusta

Kaikki vahingot eivät ole havaittavissa välittömästi vahingon sattumisen jälkeen. Niin ikään vahingon määrä ja sen ilmeneminen voi vaihdella vahingon kohteesta riippuen. Va-

⁹² HE 17/2004

⁹³ Hoppu 1998, s.1050

⁹⁴ Laki ottaa ainoastaan kantaa siihen, mitä vahingosta seuraa: VahL 2. luvun 1 § mukaan joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei vahingonkorvauslaista muuta johdu.

⁹⁵ Ståhlberg – Karhu 2013, s.9

⁹⁶ Ks. tarkemmin sopimukseen perustuvasta ja sopimuksen ulkoisesta vastuusta jaksossa 4.1

hingon korvattavuutta ja sen määrää mitattaessa arvioitavaksi tulee missä ja miten vahinko ilmenee. Vahingonkorvausoikeudessa korvauskelpoiset vahingot luokitellaan yleensä kolmeen pääosaan sen kohteen perusteella, missä edellä mainittu muutos ilmenee; henkilössä, varallisuudessa vai esineessä.⁹⁷ Samaan tyypittelyyn on päädytty myös VahL 5 luvussa. Jaottelua voidaan jatkaa jakamalla vahingot välittömiin ja välillisiin, aineettomiin ja aineellisiin sekä suoriin ja epäsuoriin vahinkoihin.⁹⁸

Yhteistä kaikille lajitteluperusteille on niiden ilmeneminen epäedullisen muutoksen kautta. Itse vahingoista on erotettava korvausaiheiden jaottelu. Sillä tarkoitetaan erilaisia yksittäisiä kustannus- ja tappioeriä, joita vahingosta seuraa.⁹⁹ Esimerkiksi auton rikkoutuessa tiellä olevaan kuoppaan ajon seurauksena korjausaiheita voivat olla esimerkiksi korjauskustannukset ja käyttöhyödyn menetys. Mikäli kuljettaja tai matkustaja loukkaantuu kuoppaan ajamisen yhteydessä, kyseeseen tulee myös henkilövahingosta aiheutuvina korvausaiheina esimerkiksi hoitokustannukset ja ansion menetys.

Vahinkojen korvattavuudesta säädetään VahL 5 luvussa. Lain mukaan vahingonkorvaus käsittää hyvityksen henkilö- ja esinevahingoista ja tietyin edellytyksin myös kärsimyksestä.¹⁰⁰ Henkilö- tai esinevahingon seurauksena ilmenevät taloudelliset vahingot kuuluvat myös korvauksen piiriin.¹⁰¹ Henkilö- ja esinevahingoita voidaan erottaa vielä varallisuusvahingot, jotka kuitenkin tulevat vain harvoin korvattavaksi kunnossapitovahingoissa. Käyn seuraavassa tarkemmin läpi edellä mainittu vahingonkorvausjärjestelmän korvausten jaottelua.

3.2.2 Henkilövahingot

Maanteillä liikuttaessa tilannenopeudet ovat usein taajama-alueita korkeammat, jolloin kunnossapitovahinkoihin liittyy aina korkeampi loukkaantumisriski. Riski kasvaa edelleen kevyenliikenteenväylillä liikuttaessa, kun ympärillä ei ole ajoneuvon suojaavaa koriraken-

⁹⁷ Ståhlberg – Karhu 2013, s.289

⁹⁸ Ståhlberg – Karhu 2013, s.295

⁹⁹ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 593

¹⁰⁰ VahL 5 luvun 4 a § ja 6 §

¹⁰¹ Vahinkojen korvaaminen tienpidossa 33/2014, s.16

netta ja esimerkiksi kuopan aiheutuvat vauriot kohdistuvat suoraan kevyenliikenteenväylän käyttäjään. Henkilövahingolla tarkoitetaan fyysistä tai psyykkistä terveydentilan häiriötä, joka perustuu lääketieteelliseen tietämykseen.¹⁰² VahL 5 luvun 2 § määrittelee henkilövahinkoina korvattaviksi vahingoiksi sairaanhoitokulut, ansiomenetyksen, kivun ja säryn sekä pysyvän haitan. Kuten laista ilmenee, korvausvastuun syntyminen ei edellytä henkilössä ilmenevää taloudellista vahinkoa, esimerkiksi hoitokuluja, vaan myös kärsimys voi tulla tietyissä tilanteissa korvattavaksi. Sen sijaan normaaleja vahinkoon liittyviä tunnetiloja, kuten mielihapaa, vihaa, surua tai pelkoa ei ole katsottu kuuluvan vahingonkorvauksen piiriin.¹⁰³ Tyypillisin henkilövahinkona korvattava vahinko on ruumiinvamma, jolla tarkoitetaan äkillisen ulkoisen syyn aiheuttamaa ruumiillista vahingoittumaa,¹⁰⁴ esimerkiksi ruhjetta, haavaa tai luunmurtumaa.

Edellä esitetyn vahinkolajittelun avulla voidaan eritellä vahinkojen eri ilmenemismuotoja. Ensinnäkin vahinko on välitöntä, jos se kohdistuu suoraan vahingon kohteeseen. Vanhassa oikeuskäytännössä yleisesti katsottiin, että surmansa saaneen henkilön lähiomaiset eivät olleet oikeutettuja vahingonkorvaukseen kuolemantapauksen johdosta aiheutuneista psyykkisistä häiriöistä, jos eivät ole olleet osallisina itse vahinkotapahtumassa.¹⁰⁵ Vuoden 2006 vahingonkorvauslain lisäyksen voimaantulon myötä myös lähiomaisten kärsimys tällaisissa tilanteissa on tullut välittömien vahinkojen piiriin.¹⁰⁶ Välittömien vahinkojen ohella puhutaan myös välillisistä henkilövahingoista.¹⁰⁷ Jos tienpitoon liittyvässä onnettomuuden uhri kuolee, hautaus- ja vastaavista kuluista puhutaan välillisinä henkilövahinkoina, koska vahinkoa aiheutu myös toiselle.

Suoranaisella henkilövahingolla tarkoitetaan vahingon aiheuttamia kuluja, kuten hoidosta aiheutuneita lääke- ja lääkärinkuluja. Suoranaisten henkilövahinkojen korvattavuuden määrää rajoittaa se, että vahingonkärsijä ei voi valita mitä tahansa hoitomuotoa kustannuksista piittaamatta. Käytännössä korvauksen määrää vähentääkin se, että vahingonkärsijä voi

¹⁰² HE 167/2003, s.29

¹⁰³ HE 167/2003, s.29

¹⁰⁴ Henkilövahinkotoimikunnan mietintö 2001, s. 9

¹⁰⁵ Henkilövahinkotoimikunnan mietintö 2001, s. 10

¹⁰⁶ VahL 5 luvun 6 §

¹⁰⁷ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 601

monesti käyttää palvelun tuottamiskustannuksiin nähden edullisempia julkisia palveluja.¹⁰⁸ Epäsuoraa henkilövahinkoa taas on ansion menettäminen, joka voi johtua esimerkiksi sattuneen onnettomuuden aiheuttamasta työkyvyttömyydestä vahingonkärsijän ammatissa. Aineellisilla vahingoilla henkilövahingoissa tarkoitetaan hoitokuluja, aineettomilla kipua, särkyä ja muuta tilapäistä ja pysyvää haittaa.¹⁰⁹

Maanteillä sattuneissa vahingoissa henkilövahingot korvataan pääsääntöisesti ajoneuvon pakollisesta liikennevakuutuksesta. Tienpitäjän korvattavaksi tulevat sellaiset henkilövahingot, jotka eivät ole yhteydessä vakuutettuun ajoneuvoon. Tällainen tilanne on esimerkiksi vahingon sattuessa kävely- tai pyörätiellä.¹¹⁰

3.2.3 Esinevahingot

Esinevahinko ilmenee siten, että irtain tai kiinteä esine vahingoittuu, tuhoutuu tai joutuu tilapäisesti pois käyttäjän ulottuvilta.¹¹¹ Edellä mainittu luokittelu suoranaisiin ja epäsuoriin, välillisiin ja välittömiin sekä aineellisiin ja aineettomiin vahinkoihin soveltuu myös esinevahinkoihin.

Esinevahingot ovat maanteillä sattuneista vahingoista tyypillisimpiä- kyse on tien huonosta kunnosta juurikin ajoneuvolle aiheutuvasta vahingosta, jonka jälkeenkin ajoneuvo on siinä määrin hallitusti pysäytettävissä, että henkilövahingoilta vältytään.

Karhu ja Ståhlberg nostavat esinevahinkojen kohdalta esille kolme ongelmakysymystä; minkälainen ilmiö on esinevahinko, kenellä on oikeus korvaukseen sekä miten määritellä raja esinevahingon ja taloudellisen vahingon välillä.¹¹²

Esinevahingon määrittelemisessä voidaan käyttää apuna VahL 5 luvun 5 §, joka määrittelee mitä vahingosta voi koitua korvattavaksi. Lain mukaan korvattavaksi on säädetty kor-

¹⁰⁸ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 604

¹⁰⁹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.294-295

¹¹⁰ Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 22/2007, s.27

¹¹¹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.314

¹¹² Ståhlberg – Karhu 2013, s.314

jauskustannukset, vahingosta aiheutuneet muut kulut ja arvonalennus sekä tuhoutuneen tai hukatun esineen arvo. Maantievahingossa tämä käytännössä tarkoittaa ajoneuvon lunastamisesta tai korjauksesta aiheutuneita kuluja. Korvattavaksi saattaa tulla lisäksi sellaisia epäsuoria vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet esineen rikkoontumisesta tai hukkaan joutumisesta. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että esineen omistaja ei voi käyttää esinettä sen korjausaikana. Esineen käytön estymisen korvattavuus ei Ståhlbergin ja Karhun mukaan välttämättä edellytä, että estymisestä aiheutuu konkreettista taloudellista menetystä, kuten liiketulon menetystä.¹¹³ Kirjoittajan omakohtaisten kokemusten mukaan kuitenkin maanteillä sattuneen vahingon johdosta johtuva esineen käytön estymisestä maksettavien korvausten kynnyks on hyvin korkea ja edellyttää, että vahingonkärsijä pystyy todistamaan, että esineen käytön estymisestä on aiheutunut konkreettista vahinkoa.

Aineellisten vahinkojen lisäksi esinevahingoista voi syntyä myös muita aineettomia vahinkoja, kuten rikkoontuneen esinearvon tunnearvon menetys. Oikeuskirjallisuudessa suhtaudutaan kuitenkin tunnearvon korvaamisen pidättyvästi.¹¹⁴ Maanteillä sattuneissa vahingoissa aineetonta vahinkoa voisi olla esimerkiksi vahingonkärsijän itse rakentama ajoneuvo, jonka arvo sen käyttäjälle ylittää sen taloudellisen arvon. Oikeuskäytännössä on kuitenkin ollut myös tapauksia, joissa esimerkiksi luvattoman puunkaadon seurauksena menetetty maisemallinen arvo on myös katsottu korvattavaksi vahingoksi.¹¹⁵

Välillisen ja välittömän vahingon välinen ero esinevahingoissa on huomattavan erilainen verrattuna henkilövahinkoihin, koska konkreettinen muutos ei ilmene suoraan siinä tahossa, joka kärsii vahingon. Vahingonkorvauslaki ei määrittele suoraan, kenelle korvaus pitäisi esinevahingosta maksaa. Lienee oletettavaa, että ainakin esineen omistajalla on vahvimman ja konkreettisimman esineeseen kohdistuvan oikeuden omistajan oikeus korvaukseen. Myös muut rajoitetumpien oikeuksien haltijat voivat tulla korvaukseen oikeutetuiksi silloin, kun oikeus sulkee pois omistajalle tavanomaisesti kuuluvan oikeuden. Tällainen tapaus on käsillä esimerkiksi silloin, kun vaurioituneen ajoneuvon omistaa rahoituslaitos ja rahoituksen ottanut henkilö ainoastaan hallitsee ajoneuvoa.¹¹⁶

¹¹³ Ståhlberg – Karhu 2013, s.314

¹¹⁴ Ståhlberg – Karhu 2013, s.318, Hoppu – Hoppu 2007 s.234

¹¹⁵ Katso tarkemmin KKO 1976 II 27 ja KKO 1981 II 10

¹¹⁶ Ståhlberg – Karhu 2013, s.318

3.2.4 Varallisuusvahingot

Jaottelun kolmantena vahinkotyyppinä on vahingot, jotka eivät liity henkilö- tai esinevahinkoon. Tällaisia vahinkoja kutsutaan puhtaiksi varallisuusvahingoiksi. Puhtaat varallisuusvahingot tulee erottaa taloudellisista vahingoista, jotka ovat suoraan yhteydessä esinevahinkoihin.¹¹⁷

Puhtaat varallisuusvahingot tulevat korvattavaksi kolmessa tapauksessa; vahinko on aiheutettu rankaistavaksi säädetyllä teolla, julkista valtaa käytettäessä tai korvauksen maksamiseen on muita erittäin painavia syitä.¹¹⁸ Tiukkojen korvauskriteereiden vuoksi puhtaat varallisuusvahingot tulevat vain harvoin korvattavaksi tienpitoon liittyvissä vahingoissa.

¹¹⁷ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 593

¹¹⁸ Saarnilehto 1996, s. 87.

4 Vastuuperusteet ja korvauksen määrä

4.1 Sopimusvastuu ja sopimuksen ulkoinen vastuu

Eräs perinteisimmistä tavoista jaotella vahingonkorvausoikeutta on kahtiajako sopimusvastuuseen ja sopimuksen ulkoiseen vastuuseen. Tutkimusaiheen rajaamisen vuoksi sopimusvastuuta käsitellään tässä tutkimuksessa vain rajallisesti. Korvausvastuun ymmärtämisen kannalta on kuitenkin tärkeää erotella sopimusvastuu ja sopimuksen ulkoinen deliktivastuu¹¹⁹ toisistaan.

Deliktivastuuseen johtavassa vahingossa on kyse tahallisesti tai tuottamuksellisesti yleistä käyttäytymisnormia rikkovasta teosta. Vaikka osapuolet eivät tuntisi toisiaan eikä heillä olisi toisiinsa minkään näköistä suhdetta, tällaiset normit ovat voimassa henkilöiden keskestä kanssakäymisestä riippumatta.¹²⁰ Toiselle aiheutettu vahinko johtaakin pääsääntöisesti korvausvelvollisuuteen, ellei kyseeseen tule korvausvelvollisuuden poistavia tekijöitä. Sopimuksen ulkoinen vastuu voidaankin nähdä tukevan perusoikeuksien, kuten omaisuuden suojan ja henkilökohtaisen koskemattomuuden toteutumista.

Liiketoiminnan ja yhteiskunnan toimivuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että asioista voidaan sopia myös tavoilla, joissa vastuu vahingoista toteutuu myös ilman tuottamusta. Sopimusoikeudessa lähtökohtana on, että päätettävät sopimukset ovat kaikilta osin osapuolia velvoittavia.¹²¹ Sopimukseen sitoutuvalla sopimusosapuoli ottaa vastattavakseen sellaisiakin velvoitteita, joita hänellä ei muuten olisi. Sopimuksissa vahingonkorvauksen edellyttävä tuottamus ilmenee juuri sopimusvelvoitteiden rikkomisena, kun henkilö loukkaa sopimuksen luomaa käyttäytymisnormia.¹²² Koska sopimusosapuoli vastaa kuitenkin myös yleisistä käyttäytymisnormien noudattamisesta, vastuu sopimusoikeudessa on usein laajempaa kuin sopimuksenulkoisissa tilanteissa. Toisaalta sopimukset mahdollistavat tie-

¹¹⁹ Ståhlberg ja Karhu käyttävät sopimuksen ulkoisesta vastuusta termiä ulkokontrahdillinen vastuu ja Hemmo termiä deliktivastuu. ks. tarkemmin Hemmo 2005, s.3 ja Ståhlberg – Karhu 2013 s. 40

¹²⁰ Sopimuksen ulkoinen vahingonkorvausvastuu on kuvattu esimerkiksi VahL 1 §, jonka mukaan se, joka aiheuttaa toiselle tahallisesti tai tuottamuksellisesti vahinkoa, on velvollinen sen korvaamaan.

¹²¹ Sopimuksen sitovuushäiriöistä ks. Hemmo 2005 (b), s. 116-124

¹²² Ståhlberg – Karhu 2013, s.41-42

tyissä tilanteissa asioista sopimisen myös siten, että vastuu tietyissä tilanteissa rajautuu lainsäädäntöä kapeammaksi.

Deliktivastuussa sen sijaan syntynyt epäedullinen seikka on usein hyvitetävissä ainoastaan vahingonkorvauksella korvaamalla vahingonkärsijälle vahinkoa vastaava rahasumma. Maanteillä sattuneissa vahingoissa tienkäyttäjän ja tienpitäjän välillä kyse on juurikin deliktivastuusta; tienkäyttäjälle sattuneet vahingot korvataan täyden korvauksen periaatteen mukaisesti täysi määräisesti.¹²³ Sopimusoikeudessa lähtökohta on sen sijaan vahingon korvaaminen ja hinnanalennus. Sopimukseen perustuvasta vahingonkorvauksesta on kyse tienpitäjän ja urakoitsijan välisissä tienpitoon liittyvissä korvausvaateissa. Vaikka sopimusoikeudessa lähtökohtana onkin sopimusvapaus, sopimukseen perustuvankaan vahingonkorvauksen tarkoituksena ei ole rikastuttaa vahingon kärsinyttä osapuolta. Vahingonkorvaus sopimussuhteissa hyvittää yleensä vain sopimusrikkomuksesta syntyneitä ylimääräisiä kustannuksia.¹²⁴

4.2 Vastuuperusteet

4.2.1 Vastuuperusteista yleisesti

Vahinkojen korvaamisesta puhuttaessa pääsääntönä on vahingon korvauksettomuus. Lähtökohtaisesti vahingonkärsijä vastaa vahingon aiheuttamista kuluista, ja vahingonkorvaus luo poikkeuksen tähän sääntöön.¹²⁵ Vahingosta johtuvien haitallisten seurausten ja niiden aiheuttajien kenttää tarkastellessa voidaan huomata, että ulkoisesti samankaltaisissa tilanteissa korvausvastuu tai korvauksettomuus voi kuitenkin jakautua hyvin eri tavoin. Myös niissä tilanteissa, jossa korvausvastuu syntyy, ei välttämättä kaikki aiheutuneet vahingot kuulu korvausten piiriin.¹²⁶

¹²³ Täyden korvauksen periaatteesta tarkemmin jaksossa 4.3

¹²⁴ Ståhlberg – Karhu 2013, s.44

¹²⁵ Hemmo 2005, s.10

¹²⁶ VahL 5:1 mukaan sellainen taloudellinen vahinko, joka ei ole yhteydessä henkilö tai esinevahinkoon, korvataan vain siinä tapauksessa, jos vahinko on aiheutettu rangaistavaksi säädetyllä teolla tai julkista valtaa käytettäessä taikka milloin muissa tapauksissa korvaamiseen on erittäin painavia syitä.

VahL 2:1.1 § mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksellisesti aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei siitä, mitä vahingonkorvauslaissa säädetään, muuta johdu. Säännöksen loppu on varauksellinen ja se jättää tilaa vastuun laajennuksiin ja rajauksiin; vastuu voi tietyissä tapauksissa syntyä muunkin, kuin tuottamuksen perusteella ja toisaalta jäädä syntymättä rajoittavien säännösten vuoksi syntymättä, vaikka tuottamus todettaisiinkin.¹²⁷ Tuottamuksen toteaminen ei kuitenkaan välttämättä johda vahingonkorvausvelvollisuuteen kaikissa vahinkolajeissa. Esimerkiksi VahL 5:1 § mukaan korvausvastuuta taloudellisista vahingoista ei synny pelkän tuottamuksen perusteella, mikäli se ei ole yhteydessä taloudelliseen- tai esinevahinkoon.

Olen eritellyt mielestäni tutkielman kannalta oleelliset vastuuperusteet, jotka käyn seuraavassa läpi.

4.2.2 Tuottamusvastuu

Korvausvastuun olemassaoloa arvioitaessa tekijän tuottamuksen arviointi onkin keskeisessä asemassa. Tuottamus on kuitenkin varsin monimuotoinen käsite, jonka olemassaoloa ei voida kaikissa tapauksissa suoraan ratkaista. Osaan tapahtumista tekijäksi katsotulla ei ole välttämättä minkäänlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa vahingon syntymiseen, osassa kyse on yhteiskunnassa yleisesti hyväksytystä toiminnasta, kuten esimerkiksi urheilulajien sääntöjen noudattamisesta. Korvausvastuun syntymisen sellaisenaan olisi tällaisissa tilanteissa kohtuutonta, vaikka vahinko olisikin syntynyt sinänsä tuottamuksellisen toiminnan seurauksena.

Tuottamuksen arviointi tapahtuu oikeudellisen harkinnan kautta joko normi- tai riskiperusteisesti huomioimalla vahinkoriskin todennäköisyys, potentiaalisen vahingon suuruus, toiminnan luonne ja sillä tavoiteltavat hyödyt sekä vahingon välttämisen mahdollisuudet ja siitä aiheutuvat kustannukset.¹²⁸ Tuottamus pitää käsitteellisesti sisällään sekä tahallisuuden (dolus) että huolimattomuuden (culpa).¹²⁹

¹²⁷ Tuottamukseen liittyvää myötävaikutuksen arviointia käsitellään tarkemmin jaksossa 5.3

¹²⁸ Hahto 2008, s. 69

¹²⁹ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 509

Normiperusteisessa tuottamusvastuussa on kysymys sellaiseen moitittavaan käyttäytymiseen perustuvasta vastuusta, jossa on toimittu vastoin toisen osapuolen suojaksi asetettua normia. Vahingonkorvausvelvoite syntyy tällaisen normin rikkomisesta, kun taas normin noudattaminen saa aikaan oletuksen siitä, että toiminta on ollut huolellista.¹³⁰

Oikeudellinen sääntely kuuluu normiperusteisen tuottamusarvioinnin ytimeen.¹³¹ Velvoitavia ohjeita on sisällytetty niin lakeihin ja asetuksiin kuin alemman asteisiin normeihin kuten ministeriöiden päätöksiin, erilaisiin standardeihin ja viranomaisohjeisiinkin. Normisto voi sitoa myös tiettyä joukkoa tai tahoja, kuten tieliikennelaki tienkäyttäjää ja laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä tienpitäjää. Vahingonaiheuttaja ei voi vedota siihen, että ei ole tuntenut normistoa, vaan esimerkiksi tienkäyttäjän oletetaan olevan tietoinen relevanttien lakien sisällöstä.¹³²

Oikeudellisen sääntelyn lisäksi tiettyä elämänaluetta voi koskea myös ei oikeudellinen sääntely- kuten esimerkiksi viranomaisten suositukset, standardisoiomisjärjestöjen hyväksymät suositusluonteiset standardit sekä toimialan tai ammattikunnan sisäiset ohjeistukset.¹³³ Erikseen normiperusteisessa tuottamusvastuussa voidaan huomioida vielä yleisesti noudatettut käytännöt. Sääntelyllä ja käytännöillä voi olla merkitystä erityisesti verratessa niiden noudattamista tienhoidossa eri tealueilla. Yleisesti käytössä olevien standardien ja käytäntöjen laiminlyönti voikin tässä valossa katsottuna johtaa korvausvastuuseen, vaikka tienpito olisikin tapahtunut urakkasopimusten mukaisesti.

KKO 10.6.1996, 2128 Jalankulkija oli liukastunut alikulkutunnelin suulla murtaen ranteensa. Alikulku oli hiekoitettu onnettomuutta edeltävänä päivänä ja tarkastettu onnettomuuspäivän aamuna. Hovioikeus totesi päätöksessään, että liukkauden torjunta kuuluu kevyen liikenteen väylän kunnossapitoon, eikä kevyen liikenteen väylän voida katsoa olevan tyydyttävässä kunnossa, mikäli jalankulkija ei voi sitä turvallisesti käyttää. Vaikka tienpitäjä oli toiminut urakkasopimusten mukaisesti, kyse oli nimenomaan jalankulkijoiden ja pyö-

¹³⁰ Gardner 2005 s.3-4

¹³¹ Hahto 2008, s. 72

¹³² Hahto 2008, s.72

¹³³ Hahto 2008, s. 73

räilijöiden käyttöön tarkoitetusta tiestä, jonka kunnossapidon sisällön olisi tullut määräytyä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeen huomioiden. Tienpitäjä velvoitettiin korvaamaan vahinko. Korkein oikeus pysytti hovioikeuden päätöksen.

Normit voivat kieltämisen lisäksi joissain tapauksissa myös velvoittaa toimintaa. Korvausvastuu voi syntyä näin myös toimista, joita toimintaan velvoitettu on jättänyt tekemättä. Näissä tapauksissa laiminlyönniksi katsottu toimimattomuus osoittaa tuottamusta.¹³⁴ Jotta laiminlyönti katsottaisiin korvausperusteeksi, tulee arvioinnin kohteella olla erityinen peruste toimia. Tällainen peruste tulee kysymykseen lähinnä silloin, kun toimintavaatimus on kirjattu lakiin tai siihen rinnastuvaan normiin.¹³⁵ Käytännössä tällainen tilanne on käsillä teiden kunnossapidossa: Laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä määrää, että maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen.

Ellei käyttäytymisohjeen ilmaiseva normi säätele menettelyä, tuottamus arvioidaan riskiperusteisesti. Harkinta tapahtuu tällöin yksittäistapauksittain, jolloin huolellisuustaso vaihtelee toimintaympäristön ja osittain myös arvioitavana olevan vahingonaiheuttajan mukaan.¹³⁶ Vahingonkorvausoikeudessa tyypillisenä vastuun perustavana tekijänä on pidetty aktiivista tekemistä. Menettelyn katsominen tuottamukselliseksi tarkoittaa, että henkilön olisi tullut toimia toisin tai pidättäytyä kokonaan vahinkoon johtaneesta toiminnasta huomioiden ennalta arvioitavissa ollut vahinkoriski.¹³⁷ Hyvänä yleiskuvana tuottamuksen arviointikriteereistä toimii eurooppalaisten vahingonkorvausperiaatteiden 4:102 artikla, joka kuvaa muun muassa niin sanotun huolellisen miehen mittapuun sekä ottaa huomioon intressin tärkeudet, vahinkoriksin suuruuden ja eri toimintavaihtoehtojen kustannukset.¹³⁸

¹³⁴ Hemmo 2005, s. 38

¹³⁵ Hemmo 2005, s. 39

¹³⁶ Hahto 2008, s. 75

¹³⁷ Hemmo 2005, s. 27

¹³⁸ PETL Art. 4.102 ensimmäinen kohta on kirjoitettu seuraavasti : *The required standard of conduct is that of the reasonable person in the circumstances, and depends, in particular, on the nature and value of the protected interest involved, the dangerousness of the activity, the expertise to be expected of a person carrying it on, the foreseeability of the damage, the relationship of proximity or special reliance between those involved, as well as the availability and the costs of precautionary or alternative methods.*”

Tuottamusvastuun yleisenä tavoitteena on, että kukaan ei aiheuta toiselle tahallisesti tai tuottamuksellisesti vahinkoa. Tuottamusvastuu voi siis tulla kyseeseen sekä sellaisissa tilanteissa, jossa tekijän tarkoituksena on ollut aiheuttaa vahinko, kuin myös sellaisissa, jossa vahingon aiheuttaminen ei ole ollut päämääränä. Toisin kuin rikosoikeudessa, vahingonkorvausoikeudessa tuottamusarviointi tapahtuu objektiivisesti, eikä vahingonaiheuttaja voi torjua tuottamusolettamaa vetoamalla yksilöllisiin puutteisiinsa, jotka heikentäisivät hänen kykyään toimia huolellisesti.¹³⁹ Jotta tiettyä menettelyä voitaisiin pitää tuottamuksellisena, on voitava osoittaa, että henkilöllä on ollut ennen vahinkoon johtaneen tilanteen liikkeelle lähtöä vallinneessa ex ante- tilanteessa toisintoimimismahdollisuus.¹⁴⁰

4.2.2.1 Tahallisuus

Korvausvelvollisuuteen johtava teko voi tuottamuksellisuuden lisäksi olla myös tahallinen. Tahallisuusarvostelussa on kyse siitä, mitä tekijä on tekohetkellä mieltänyt ja tahtonut.¹⁴¹ RL 3:2,6 mukaan tekijä on aiheuttanut tunnusmerkistön mukaisen seurauksen tahallaan, jos hän on tarkoittanut aiheuttaa seurauksen taikka pitänyt seurauksen aiheutumista varmana (dolus determinatus) tai varsin todennäköisenä (dolus directus). Teko voi olla myös tahallinen, vaikka tekijä ei olisi suoraan tarkoittanut aiheuttaa sattunutta vahinkoa (dolus eventualis).

KKO 1992:92 A oli tahallisesti ajanut huomattavan pitkän matkan vastaantulijoiden kaistalla ja törmännyt B:n kuljettamaan ajoneuvoon, jonka seurauksena B kuoli. Koska A:n täytyi ymmärtää, että kulkiessaan vastaantulijoiden kaistalla ajoneuvot tulisivat törmäämään ja johtamaan ajoneuvossa olleiden kuolemaan, katsottiin A:n tahallaan surmanneen B:n.

Jos teon seuraus ei ole varma tai varsin todennäköinen, kyse on joko tuottamuksesta tai tapaturmasta. Tuottamus voidaan taas jakaa törkeään huolimattomuuteen, tavalliseen huo-

¹³⁹ Saxén 1975, s.33

¹⁴⁰ Hemmo 2005, s.19

¹⁴¹ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2019, s.265

limattomuuteen ja lievään huolimattomuuteen.¹⁴² Rikoslain 3 luvun 7 §:n mukaan tekijän menettely on huolimaton, jos hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvoitetta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan. Toisistaan on näin erotettava se, miten tekijän olisi pitänyt ja miten tekijä olisi voinut toimia.¹⁴³ Tapaturmaiset vahingot eivät ole tuottamuksellisia ja ovat näin ollen korvausvastuun ulkopuolella.¹⁴⁴

Sekä rikosoikeudessa, että vahingonkorvausoikeudessa on kysymys käyttäytymisen moitittavuuden arvioinnista. Rikosoikeudella ja vahingonkorvausoikeudella on kuitenkin erilaiset tavoitteet, josta syystä tahallisuus tai sen puuttuminen voivat johtaa hyvinkin erilaisiin lopputuloksiin. Rikosoikeudessa tahallisuus on useissa tapauksissa rangaistavuuden edellytys¹⁴⁵. Vahingonkorvausoikeuden tavoitteena on saattaa vahingon kärsijä siihen tilaan, jossa tämä oli ennen vahingon syntymistä. Vahinko voi aiheutua myös ilman rikosta. Vahingonkorvausoikeudessa tahallisuuteen rinnastetaan myös törkeä huolimattomuus¹⁴⁶ ja varomattomuus.¹⁴⁷

KKO: 1992:41 A:n kuljettama henkilöauto vaurioitui ja A loukkaantui suistuttuaan paikallistieltä tien uraisuuden vuoksi. Tienpitäjän katsottiin laiminlyöneen tien pitämisen tyydyttävässä kunnossa. Koska A kuitenkin tunsi tien ja oli tietoinen tiellä olevista syvistä jääurista, oli hän jättänyt noudattamatta olosuhteiden edellyttämää varoivaisuutta ja huolellisuutta vahingon ja vaaran välttämiseksi. A:n omaksi tuotamukseksi vahingosta katsottiin yksi neljäsosa.

Tahallisuuden puuttuminen ei johda vahingonkorvausvastuusta vapautumiseen, joten tahallisuus ei yleensä aiheuta ongelmia vahingonkorvausoikeudessa. Tahallisuuden arvioinnilla voi olla kuitenkin merkitystä tilanteissa, jossa pohditaan vahingonkorvauksen sovittelua ja korvausvastuun kohdentumista. Esimerkiksi vahingonkorvauslain mukaista korvausvelvol-

¹⁴² Ståhlberg – Karhu 2013, s.83

¹⁴³ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2019, s.317

¹⁴⁴ Ståhlberg – Karhu 2013, s.80

¹⁴⁵ *In dubio pro reo*, rikosoikeudessa epäselvissä tapauksissa syyte tulee hylättäväksi. Ks. tarkemmin Jokela 2018 s.681

¹⁴⁶ On hyvä huomata, että huolimattomuuden rakentuminen sen varaan, miten huolellinen henkilö olisi toiminut, on normatiivinen eikä keskiarvoinen käsite. Se perustuu siis viime kädessä tuomioistuimen käsitykseen siitä, mikä kulloisessakin tapauksessa on pidettävä puolustettavana menettelynä. Ks. tarkemmin Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2019, s.321

¹⁴⁷ Ståhlberg – Karhu 2013, s.82

lisuuden sovittelua ei sovelleta tahallisiin tekoihin, jollei tätä erityisestä syystä katsota koh-
tuulliseksi.¹⁴⁸

4.2.3 Tuottamukseton eli ankara vastuu

Tuottamusta voidaan pitää vahingonkorvausvelvollisuuden luovana lähtökohtana. Vahin-
gosta voi kuitenkin joutua vastuuseen myös niissä tilanteissa, joissa tuottamusta ei voida
todeta.¹⁴⁹ Ankarassa vastuussa vahingon aiheuttaja voi joutua vastuuseen, vaikka tämän
toiminnassa ei sinänsä olisikaan mitään moitittavaa. Vaikka ankara vastuu ei suoraan so-
vellukaan maanteillä sattuneisiin vahinkoihin, on sen lyhyt käsittely seuraavana läpikäytä-
vän korostuneen huolellisuusvelvollisuuden kannalta oleellista.

Ankarasta vastuusta ei säädetä suoraan vahingonkorvauslaissa vaan kehitys on tapahtunut
erityislainsäädännän ja oikeuskirjallisuuden kautta. Toisin kuin korostuneessa huolelli-
suusvelvollisuudessa, ankara vastuu perustuu yleensä lakiin.¹⁵⁰ Ankarasta vastuusta säätä-
viä erityislakeja ovat esimerkiksi raideliikennevastuulaki (113/1999), tuotevastuulaki
(694/1990), laki ympäristövahinkojen korvaamisesta (73/1994) sekä ydinvastuulaki
(484/1972). Yhteistä laeille on se, että niihin liittyvät vaaratekijät voivat johtaa ympäris-
töllisesti ja yhteiskunnallisesti erittäin merkittäviin vahinkoihin. Toisaalta ankara vastuu
voi johtua myös tilanteista, joissa vahinkoriski kohdistuu taloudellisesti yksityisiin tahoi-
hin.¹⁵¹

Oikeuskäytännössä tuottamuksesta riippumatonta vastuuta tulisi käyttää Korkeimman oi-
keuden mukaan rajoitetusti. Lakiin perustumaton ankara vastuu voi tulla kyseeseen kuiten-
kin toiminnassa, johon liittyy erityinen vaaranluonne.¹⁵² Tällaisena toimintana on pidetty
tyypillisesti esimerkiksi räjäytysaineiden säilytystä ja käsittelyä.

¹⁴⁸ Vahl 2:1§

¹⁴⁹ Häyhä 1999, s. 85-86

¹⁵⁰ Mielityinen 2006, s. 415-443

¹⁵¹ Esimerkiksi arvo-osuustilien hoitajia koskee lain arvo-osuustileistä (827/1991) 30§ mukainen huolimattomuudesta riippumaton vastuu arvo-osuuksien kirjaustoiminnassa.

¹⁵² KKO 2000:72

Ankara vastuu ei tuottamuksesta riippumattomuudestaan huolimatta ole täysin ehdotonta. Vastuusta vapautuakseen toiminnasta vastaavan tulee kyetä näyttämään, että vahinko on aiheutunut ylivoimaisesta esteestä (*force majeure*). Vastuusta vapautumiseen voi johtaa myös vahingonkärsijän myötävaikutus tai vahinko-objektin erityinen vahinkoherkkyys.¹⁵³

4.2.4 Korostunut huolellisuusvelvollisuus

Tietyissä tuottamukseen perustuvissa vahingoissa huolellisen toiminnan vaatimustaso on asetettu tavanomaista korkeammaksi. Vaatimustason nostamisella on haluttu vahvistaa vahingonkärsijän suojaa, tekemättä kuitenkaan vastuuta tuottamuksesta riippumattomaksi. Tätä niin kutsuttua korostuneen huolellisuusvelvoitteen¹⁵⁴ aluetta sovelletaan tyypillisimmin yleisten tilojen ja alueiden pitäjille sekä asiantuntijapalveluiden tarjoajille.¹⁵⁵

Korostunut huolellisuusvelvollisuus sijoittuu tuottamuvastuun ja ankaran vastuun välimaastoon; korvausvastuu syntyy sen seurauksena helpommin kuin ankaran vastuun tilanteissa, mutta ei toisaalta niin helposti kuin normaalin asteisessa tuottamuksessa. On hyvä huomata, että korostuneessa huolellisuusvelvoitteessa vahingon aiheuttaja voi joutua korvausvastuuseen myös sellaisissa tilanteissa, joissa toiminnassa ei sinänsä olisi ollut mitään moitittavaa.¹⁵⁶ Tällöin korostuneen huolellisuusvelvoitteen alueella toimittaessa tekijältä on kuitenkin odotettu sellaista toimintaa, joka olisi ehkäissyt vahingon syntymisen.

Korostunut huolellisuusvelvoite onkin sikäli erikoinen vastuuperuste, että sitä ei ole kirjattu lakiin ja se nojaa arvioperusteena yleisesti noudettaviin käyttäytymistapoihin. Velvoitteen sisältö on muodostunut pitkälti oikeuskäytännön¹⁵⁷ ja erityisalalla vakiintuneiden toimintatapojen perusteella.¹⁵⁸ Vakiintuneissa toimintatavoissa vahinkoon johtanutta käyttäytymistä voidaan verrata siihen, kuinka vastaavissa tilanteissa huolellinen henkilö olisi

¹⁵³ Mielityinen 2006, s. 420-423

¹⁵⁴ Käsitteestä käytetään myös nimityksiä *korostunut huolellisuusvelvollisuus* ja *korostunut tuottamuvastuu*, ks. Rikkilä 2013 s. 10 ja Ståhlberg – Karhu s. 74

¹⁵⁵ Hemmo 2005, s. 37

¹⁵⁶ Ståhlberg – Karhu 2013, s.74

¹⁵⁷ KKO 1998:147 ja KKO 1998:146 mukaan tienpitäjä on velvollinen korvaamaan tien kunnossapidossa olevasta puutteesta aiheutuneen vahingon, ellei ole selvitetty, ettei vahinko ole aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä.

¹⁵⁸ Vaikka käsite on muodostunut pitkälti oikeuskäytännön kautta, korkeimman oikeuden ennakkoratkaisujen perusteluissa ilmausta käytetään vain harvoin. Ks. tarkemmin Mielityinen 2006, s. 348

menetelty.¹⁵⁹ Korostunutta huolellisuusvelvoitetta sovelletaan myös teiden, katujen, pihojen ja vastaavien alueiden kunnossapidossa. Korostuneesta huolellisuusvelvoitteesta johtuen esimerkiksi vilkkaasti liikennöidyt tiet tulee pitää liikennöitävässä kunnossa myös yleisen työajan ulkopuolella.

Vahinkotilanteissa näyttövelvollisuus huolellisesta toiminnasta on jätetty ylläpidosta vastuussa olevalle, jonka on tullut vastuun välttämäiseksi osoittaa toimenpiteiden asianmukaisuus.¹⁶⁰ Tästä näyttövelvollisuudesta käytetään myös nimitystä käänteinen todistustaakka.

Korostunut huolellisuusvelvoite suojaa maanteillä sattuneissa vahingoissa tienkäyttäjää.¹⁶¹ Tienkäyttäjällä ei ole mahdollisuutta vaikuttaa tien kuntoon ja toisaalta tienkäyttäjä voi olettaa, että tie on liikennöitävässä kunnossa, jos muusta ei ole erikseen varoitettu. Tämä ei kuitenkaan oikeuta tienkäyttäjää laiminlyömästä omaa huolellisuusvelvoitettaan esimerkiksi sovittamalla ajonopeutensa olosuhteisiin nähden oikeaksi.¹⁶²

Kuten jo aiemmin mainitsin, korvausvastuu ei ole kuitenkaan tuottamuksesta riippumaton ja se tulee näin erottaa ankarasta vastuusta. Tuottamusmoite voi estyä esimerkiksi sen vuoksi, että vahinkoriski on ollut ylläpitäjälle ennalta arvaamaton.¹⁶³ Resurssien rajallisuuden vuoksi on ymmärrettävää, että kaikkia vahinkoja ei voida ennaltaehkäistä. Säätila on voinut esimerkiksi muuttua niin nopeasti ja ennalta arvaamattomasti, että tienpitäjä ei ole ennättänyt toimenpiteisiin ennen vahingon tapahtumista. Kunnossapidettävät alueet ovat myös laajoja ja kaluston määrä on mitoitettu tiettyjen käyttöastearvojen mukaisesti. Vaaran aiheuttaman seikan välitön poistaminen ei toisinaan ole mahdollista ja korvausvastuun määrääminen tienpitäjälle olisi tällaisissa tilanteissa kohtuutonta.¹⁶⁴

¹⁵⁹ Huolellisesta henkilöstä käytetään myös klassista käsitettä *bonus pater familias*. Huomionarvoista menetelytapojen arvioinnissa normilähteenä on, että ne ovat aina sekundäärisiä konkreettisempiin normilähteisiin verrattuna. Hemmo 2005, s.30

¹⁶⁰ Ståhlberg – Karhu 2013, s.44

¹⁶¹ Korostuneen huolellisuusvelvollisuuden ja isännänvastuun välistä suhdetta käydään läpi tarkemmin jaksossa 4.2.5

¹⁶² Ks. tarkemmin myötävaikutuksesta osiossa 4.3

¹⁶³ Hemmo 2005, s.38

¹⁶⁴ Ajatus korostuneen huolellisuus velvollisuuden ”normaalista tuottamusvastuusta” on saanut tältä osin Hahdolta kritiikkiä sen keinotekoisuuden vuoksi, sillä Hahdon mukaan se sekoittaa korvaussysteemin ymmärrettävyyttä. Ks. tarkemmin Hahto 2008, s.86-87

4.2.5 Isännänvastuu

Tahallisesta tai tuottamuksellisesta vahingosta vastaa vahingonaiheuttaja pääsääntöisesti itse.¹⁶⁵ Vastuu ei kuitenkaan siirry pois pelkästään sillä perusteella, että työ tai tehtävä delegoidaan jonkun toisen suoritettavaksi.¹⁶⁶ Koska työn teettäjä saa hyödyn, tulee hänen myös vastata hyödyn tavoittelusta mahdollisesti aiheutuneesta vahingosta.¹⁶⁷ Oikeuskirjallisuudessa tällaisesta järjestelyä kutsutaan isännänvastuukonstruktioksi ja se on kehittynyt tarpeesta korostaa toimeksiantajan vastuusta.¹⁶⁸

Isännänvastuu on kirjattu VahL 3:1 §:ään, joka kuuluu seuraavasti:

”Työnantaja on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka työntekijä virheellään tai laiminlyönnillään työssä aiheuttaa. Työnantajana pidetään myös sitä, joka antaa tehtävän sellaiselle itsenäiselle yrittäjälle, joka huomioon ottaen toimeksiantosuhteen pysyvyys, työn laatu ja muut olosuhteet on rinnastettava työntekijään.

Mitä 1 momentissa on sanottu työnantajasta, koskee vastaavasti valtiota, kuntaa ja muuta julkista yhteisöä tai laitosta, kun vahinko on aiheutunut sellaisen julkisyhteisön työntekijän taikka yhteisöön virka- tai siihen verrattavassa palvelussuhteessa olevan henkilön virheestä tai laiminlyönnistä toiminnassa, jota ei ole pidettävä julkisen vallan käyttämisenä

Jos se, joka viranomaisen määräyksestä, luottamustoimeen valittuna tai toisen pyynnöstä suorittaa laissa määrättyä tai työsuhteeseen verrattavissa olosuhteissa tiettyä tehtävää olematta itsenäinen yrittäjä, tehtävää suorittaessaan virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttaa vahinkoa, on se, jonka lukuun tehtävä suoritetaan, velvollinen korvaamaan vahingon.”

¹⁶⁵ Ståhlberg – Karhu 2013, s.199

¹⁶⁶ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 527

¹⁶⁷ Ståhlberg – Karhu 2013, s.200

¹⁶⁸ Hemmo 2005, s. 53-54

Ankaruudeltaan isännänvastuu sijoittuu tuottamusvastuun ja ankaran vastuun välimaastoon.¹⁶⁹ Tuottamusvastuu edellyttää omaa virhettä, isännänvastuu laajassa merkityksessä toisen henkilön tekemää virhettä. Ankarassa vastuussa taas vastuu syntyy tahallisuudesta ja tuottamuksesta riippumatta. Isännänvastuuseen vetoavan on kyettävä osoittamaan sellaisen henkilön tai henkilöiden virheellinen menettely, josta vastaaja on isännänvastuussa, tai mikäli vastuu on presumoitu, vastaajan on osoitettava alaiensa huolellisuus.¹⁷⁰

Itsenäisen yrittäjän toimintaa ei pidetä työsuhteeseen tehtävään työhön rinnasteisena, eikä tällainen yrittäjä ei ole työoikeuden tarkoittamassa mielessä työnantajan johdon ja valvonnan alainen.¹⁷¹ Pääsääntöisesti isännänvastuuta ei olekaan vahingoista, jonka aiheuttaa jonkun toisen lukuun toimiva itsenäinen yrittäjä. Oikeuskäytännöstä kuitenkin ilmenee, että sopimussuhteen ulkopuolella vastuu itsenäisestä yrittäjästä syntyy VahL 3:1,3:sta poiketen, mikäli kyse on ollut sellaisesta korostuneen huolellisuusvelvollisuuden tilanteesta, joka on lähellä ankaraa vastuuta.¹⁷² Tällainen tilanne onkin käsillä tienpitovahingoissa, joissa tienpitäjä vastaa pääsääntöisesti myös itsenäisten urakoitsijoiden aiheuttamista vahingoista tienkäyttäjään nähden.

4.3 Täysi korvaus ja rikastumiskielto

Täyden korvauksen periaate ja rikastumiskielto ohjaavat oikeudellisesti relevantin vahingon määrittämisestä sekä korvattavan vahingon maksamista. Vahingonkorvausoikeudellisena lähtökohdana on, että vahingonaiheuttajalle määrättävä korvaus hyvittää koko vahingonkärsijälle aiheutuneen menetyksen. Tällä lähtökohdalla on kaksi ulottuvuutta: Ensinnäkin vastuu ei saisi olla ilman erityistä syytä alimitoitettu, jolloin se ei kattaisi kokonaisuutena vahingonkärsijän kohtaamia menetyksiä.¹⁷³ Tästä periaatteesta puhutaan vahingonkorvausoikeudessa täyden korvauksen periaatteena.¹⁷⁴ Rikastumiskielolla, *compensa-*

¹⁶⁹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.200

¹⁷⁰ Ståhlberg – Karhu 2013, s.200

¹⁷¹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.223

¹⁷² Esimerkiksi tapauksissa KKO 1958 II 130 ja KKO 1962 II 24 tilaaja oli vastuussa tienpidollisista vahingoista urakoitsijan sijaan

¹⁷³ Hemmo 2005, s.205

¹⁷⁴ Tämä yleisperiaate tunnetaan myös *eduntasoituksena*, ks. Tarkemmin Hemmo 2005, s.144 ja 204

tio lucri cum damno, tarkoitetaan taas periaatetta, jonka mukaan vahingonkorvaus ei saa saattaa vahingonkärsijää parempaan asemaan kuin missä hän oli ennen vahinkoa.¹⁷⁵

Täyden korvauksen määrää määrittäessä joudutaan pohtimaan, mikä itse asiassa on aiheutuneen vahingon määrä. Niin kutsutun differenssiopin mukaan vahinko voidaan määritellä erotuksena (differenssinä) kahden eri tapahtumakulun välillä. Odotetusta tapahtumakulusta puhutaan tällöin hypoteettisena ja sattuneesta tapahtumakulusta todellisena tapahtumakuluna. Vahinko on erotus näiden kahden välillä.¹⁷⁶ Vahingonkorvausoikeudellisesti vahinkokäsitteen perustaminen osittain tällaiselle entä jos- ajattelun varaan aiheuttaa ongelmia, sillä ajateltuja tapahtumakulkuja voi olla useita, samoin kuin niistä aiheutuvia seurauksia-kin. Jos esimerkiksi musiikillisesti poikkeuksellisen lahjakas lapsi vammautuu liikenneonnettomuudessa tien puutteellisen kunnossapidon takia, on vaikea arvioida mikä on hänen ansionmenetyksensä. Lapsesta olisi voinut kasvaa taitava muusikko, mutta toisaalta hän olisi voinut ilman onnettomuuttakin ajautua alalle, jossa musiikillisesta lahjakkuudesta ei olisi ollut hänelle taloudellista hyötyä.

Rikastumiskiellon myötä korvauksen määrää vähentävänä tekijänä otetaan huomioon se hyöty, jonka vahingonkärsijä saa vahinkotapahtumasta tai sen jälkeisistä toimenpiteistä. Tienpidollisissa vahingoissa yksi tyypillisimmistä vahinkotyypeistä on rengasvahingot. Renkaiden hintavaihtelu on merkittävää ja renkaat ominaisuudet muuttuvat iän ja kuluneisuuden myötä. Näin ollen täydeksi korvaukseksi rengasvahinkoja arvioitaessa vastaavan renkaan hinta uutena, josta korvaussummaa vähennetään renkaan iän ja kuluneisuuden mukaan.¹⁷⁷

¹⁷⁵ Norros 2012, s.63

¹⁷⁶ Saarnilehto 2004, s.2

¹⁷⁷ Saxén 1975, s. 269

5 Korvausvastuun jakautumisessa huomioon otavat seikat ja vahingonkorvausvaateiden käsittely

5.1 Tienpitäjän korvausvastuusta

Vahingonkorvausoikeudessa tyypillisenä vastuun perustavana tekijänä on pidetty aktiivista tekemistä; tekijä joko tahallisesti tai tuottamuksellisesti aiheuttaa vahingon. Tienpidollisissa vahingoissa tällainen tilanne on esimerkiksi yliaurauksissa, joissa tie on aurattu ojan puolelle aiheuttaen tien reunassa ajavien ajoneuvojen suistumisen ojaan. Usein tienpidolliseen vahinkoon johtaneissa tilanteissa on kuitenkin kyse sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut pikemminkin puutteellisesta kuin vääränlaisesta tien hoidosta. Kuten edellä on todettu, korvausvastuu voi syntyä myös sellaisissa tilanteissa, joita toimintaan velvoitettu ei ole toiminut velvoitteen mukaan. Näissä tapauksissa laiminlyönniksi katsottu toimimattomuus osoittaa tuottamusta.¹⁷⁸

Laiminlyönnin katsominen korvausperusteeksi edellyttää arvioinnin kohteelta erityistä perustetta toimia. Tällainen peruste tulee kysymykseen lähinnä silloin, kun toimintavaatimus on kirjattu lakiin tai siihen rinnastuvaan normiin.¹⁷⁹ Käytännössä tällainen tilanne on käsillä teiden kunnossapidossa: LjMTL määrää, että maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen.¹⁸⁰

Tien kunnossapitovelvoitteesta huolimatta pelkkä tien huono kunto ei kuitenkaan aiheuta vielä korvausvastuuta tienpitäjälle. On varsin tyypillistä, että esimerkiksi kovan sateen seurauksena tien pohja petteä ja tien pintaan muodostuu kuoppia. Nopeasti muuttuvien sääolosuhteiden seurauksena tielle voi myös muodostua esimerkiksi lunta tai jäätä, jota ei ehditä poistaa ennen onnettomuuden tapahtumista.

¹⁷⁸ Hemmo 2005, s.38

¹⁷⁹ Tätä normiperusteista tuottamusvastuuta on käyty tarkemmin läpi jaksossa 4.1.2

¹⁸⁰ LjMTL 13 §

Tienkäyttäjän ajaessa kuoppaan vaurioittaen ajoneuvonsa, syy-yhteys kuoppaan ajon ja vaurioitumisen välillä on varsin selkeä. Tienpitäjän kannalta olisi kuitenkin kohtuutonta, että kaikki tielle ilmestyneet kuopat aiheuttaisivat välittömän korvausvastuun. Vaikka tienkäyttäjän rengas vaurioituisikin kuoppaan ajon seurauksena, tienpitäjä tulee korvausvelvolliseksi vasta, jos se ei korjaa syntynyttä kuoppaa kohtuullisessa ajassa siitä, kun kuoppa on havaittu tai siitä on ilmoitettu tienkäyttäjän linjalle tai jos se on laiminlyönyt urakkasopimuksen mukaiset tiestötarkastukset. Lumesta tai liukkaudentorjunnan puutteesta johtuvan vahingon korvattavuuden arvioinnissa taas voidaan ottaa huomioon hoitoluokat ja niistä johtuvat toimenpideajat.¹⁸¹ Tuottamuksen syntyminen edellyttää siis, että tienhoito on ollut virheellistä tai huolimattonta, tai että tienhoitoon liittyviä tehtäviä on täytynyt laiminlyödä.¹⁸² Kun tuottamus on todettu, tienpitäjän korvausvastuun perustuu VahL 3:1 isännänvastuunkonstruktioille riippumatta siitä, kuka tienpitäjän alaisuudessa toiminut todellisuudessa on aiheuttanut vahingon.

5.2 Syy-yhteys

Vahinko voidaan nähdä eräänlaisena tapahtumien ketjuna, jotka ovat yhteydessä toisiinsa. Jotta vahinko voitaisiin katsoa tahalliseksi tai tuottamukselliseksi ja siten korvauskelloseksi, edellyttää se syy-yhteyttä tämän teon tai tapahtuman sekä siitä aiheutuvan seurauksen välillä. Syy-yhteyden toteaminen tukeutuu usein kokemuseräiseen harkintaan sen suhteen, minkälaisia seurauksia tietynlaisista tapahtumista ja tapahtumaketjuista seuraa.¹⁸³ Kyse ei siis varsinaisesti ole oikeudellisesta ongelmasta, vaan syy-yhteyden toteamiseen käytetään usein luonnontieteiden, kuten fysiikan, lääketieteen ja kemian avulla sekä ihmis-yhteisöjen toimintaa tutkivien tieteiden avulla. Vasta kun tapahtumien kulusta ei saada selvyyttä edellä mainittujen avulla, oikeustieteen keinot nousevat esiin.¹⁸⁴

¹⁸¹ KKO 1998:146 eri mieltä olleen oikeusneuvos Tulokkaan mukaan tieosuuden kunnossapitoluokka vaikuttaa kunnossapitovelvollisuuden arviointiin ja huomautti, että laatuvaatimukseen liukkauden torjunnan toimenpideajaksi oli merkitty neljä tuntia.

¹⁸² Vahinkojen korvaaminen tienpidossa 33/2014

¹⁸³ Ståhlberg – Karhu 2013, s.341

¹⁸⁴ Ståhlberg – Karhu 2013, s.353

Syy-yhteyden oikeudellisesta arvioinnista seuraa, että vaikka syy-yhteys olisi ulkoisesti tarkasteltuna osoitettavissa, ei se kaikissa tapauksissa johda täyteen korvausvastuuseen. Korvausvastuuta harkitessa huomioon tulee ottaa myös mahdolliset vastuuta rajoittavat vapautumisperusteet, kuten ylivoimaiset luonnontapahtumat, asiaan vaikuttaneet sivulliset henkilöt sekä vahingonkärsijän myötävaikutus. Jos tiellä on kuoppa, johon tienkäyttäjä ajaa rikkoen ajoneuvonsa, on kuoppaan ajo ja renkaan rikkoutuminen syy-seuraussuhteessa toisiinsa. Korvausvastuun syntymiseen voi kuitenkin vaikuttaa myös se, onko tien huonosta kunnosta varoitettu tienkäyttäjää, missä kohtaa tietä kuoppa on ollut sekä mitkä ovat olleet vahinkohetkellä vallinneet muut olosuhteet, kuten säätila sekä ajonopeus. Vapautumisperusteiden havaitsemisessa auttaa *riittävän* syyn ja *välttämättömän* syyn käsitteiden ymmärtämien.

Riittävällä syyllä tarkoitetaan sellaisia seikkoja, joiden olemassaolo on riittävä edellytys seurauksen aiheutumiselle.¹⁸⁵ Jos esimerkiksi tienpidosta vastaava urakoitsija A tietää, että tie on paikoin huonokuntoinen, mutta ei varoita tienkäyttäjää tai korjaa tiellä havaittuja puutteita ja tienkäyttäjä B:n auto vaurioituu tiellä olevasta kuopasta, voidaan vahingon syyn riittävyyttä päätellä ajatuskokeella. Jos A olisi varoittanut B:tä tien kunnosta, olisi B silti voinut vaurioittaa autonsa esimerkiksi ajamalla ylinopeutta sellaisiin mataliin kuoppiin, jotka eivät normaalilla ajonopeudella vaurioita autoa. Jättämällä kuitenkin varoituskyltit asentamatta A hallitsee seurauksen syntymisen riittävää edellytystä, josta puhutaan myös *positiivisena kontrollina*.

Välttämätön syy taas on sellainen seikka, jota ilman seurausta ei olisi syntynyt. Välttämätön syy voidaan todeta niin sanotun *conditio sine qua non*-postulaatin avulla. Jos yleisen tiedon ja elämän kokemuksen avulla on todettavissa, että mikäli seikkaa x ei olisi ollut, myöskään seuraus y ei olisi ilmennyt, on x:ää pidettävä seurauksen y välttämättömänä syynä.¹⁸⁶ Välttämättömän syyn haltija edustaa negatiivista kontrollia, sillä tämä voi estää seurauksen syntymisen. Jos edellä mainittu tienpitäjä A tietää tien olevan täysin poikki ja ajokelvoton, hän voi tien sulkemalla ehkäistä tienkäyttäjää B:n ajoneuvon vaurioitumisen.

¹⁸⁵ Ståhlberg – Karhu 2013, s.342

¹⁸⁶ Hoppu – Hoppu 2007, s.233

On huomattava, että käytännön syistä syy-yhteyden ulottaminen äärettömän pitkiin tapah-
tumaketjujen sarjoihin on epärationaalista: tarkasteltavana olevan seikan katsominen va-
hingin syyksi edellyttääkin sopivaa ajallista yhteyttä vahingon ja seurauksen välillä.^{187 188}
Ajallisen kytkeytymisen lisäksi syyn pitää olla riittävän aiheuttamisvoimainen. Edelleen
merkitystä on myös kilpailevilla selitystekijöillä; esimerkiksi tiellä oleva lumieste on voi-
nut ajautua ajoradalle puutteellisen avaruuden lisäksi myös tiellä ajaneesta toisesta ajoneu-
vosta.

Maanteillä sattuneiden vahinkojen korvausvastuuta pohdittaessa on huomiota kiinnitettävä
syy-yhteyden osalta myös vastuumuotoihin. Vaatimukset vastuuseen asettamiselle ovat
rikosoikeudessa huomattavasti matalammat kuin vahingonkorvausoikeudessa.¹⁸⁹ Näin
ollen, jos auton vahingoittuminen tapahtuu esimerkiksi rikokseksi katsottavan laiminlyön-
nin seurauksena, tulee syy-yhteys osoitetuksi helpommin, kuin jos kyse olisi ollut ainoas-
taan tuottamuksellisesta vahingosta.

5.3 Näyttö ja näyttötaakka

Vahinkoon liittyvissä tosiseikoissa toisella osapuolella on kokemussääntöjen mukaan
yleensä toista helpompi esittää näyttö seikan olemassaolosta.¹⁹⁰ Näyttövelvollisuus asetetaankin usein sille osapuolelle, jolle on katsottava helpompi esittää luotettavana pidettävää näyttöä kyseisestä todistusteemasta.¹⁹¹ Käytännössä tämä tarkoittaa, että tienpidollisissa vahingoissa vahingonkärsijän tulee näyttää toteen kärsitty vahinko ja sen määrä. Vahingon tulee luonnollisesti olla syy-yhteydessä puutteelliseen tienpitoon. Mikäli tienpitäjä ei katso olevansa korvausvelvollinen pyrkii se osaltaan näyttämään tienpidon olleen lain ja urakka-sopimusten mukaista.

¹⁸⁷ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 575

¹⁸⁸ Ajallinen vaihtelu voi tosin olla hyvin pitkäkin, esimerkiksi tienpitovahingoissa vahinko ilmenee esinees-
sä tavallisesti välittömästi, kun taas samaan vahinkoon liittyvät päävammat voivat ilmetä vasta myöhemmin
erilaisina neurologisina ongelmina.

¹⁸⁹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.348

¹⁹⁰ Halila 1955 s.297

¹⁹¹ Lappalainen – Frände, jne. 2012 s. 583

Oikeudessa näyttötaakan arviointi jakaantuu kahteen osaan, näyttötaakan jakoon ja näyttökynnyksen korkeuteen. Näyttötaakan jaossa arvioidaan sitä, kumman osapuolen vastuulla on näyttää jokin tietty oikeustositseikka toteen. Näyttökynnyksessä on taas kyse siitä todennäköisyyden asteesta, jonka tietyn näytön tulee saada aikaan, jotta se voidaan katsoa toteennäytetyksi.¹⁹² Oikeus käyttää todisteiden arvioinnissa vapaata todistusharkintaa¹⁹³ ja se päättää aina, harkittuaan kaikkia esiin tulleita seikkoja, minkälaisen arvon se kullekin näytölle antaa.¹⁹⁴ Vapaata todistusharkintaa sovelletaan myös tienpitäjän vahingonkorvaushakemusten ratkaisemisessa.

Näytön ja sen painavuuden arvioinnissa voidaan erottaa normatiivinen ja arvostuksellinen puoli. Normatiivisella puolella tarkoitetaan esimerkiksi lakeja, oikeuskäytäntöä ja kirjallisia ohjeita. Normatiivisen puolen arvioinnissa lähteiden sitovuus vaihtelee huomattavasti. Arvostuksellisessa puolella tarkoitetaan taas sitä, mitä tuomioistuin päätyy pitämään oikeana ja kohtuullisena yksittäisissä tapauksissa.¹⁹⁵ Arvostuksellinen puoli luo oikeuden ratkaisujen myötä oikeuskäytäntöä esimerkiksi sellaisista harkinnan varaisista käsitteistä, kuten laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä mainitut *korkeatasoinen* ja *hyvätasoinen* tienpito.

Näyttötaakan kohdistuminen vaihtelee myös sen mukaan, onko kyse sopimusvastuusta vai sopimuksen ulkoisesta vastuusta. Sopimusvastuussa tuottamus yleensä presumoidaan pelkän suoritusvirheestä aiheutuneen vahingon perusteella. Tällöin vahinkoa kärsivän sopimuskumppanin tulee näyttää vain vahinko, ei huolimattomuutta. Lähtökohtaisesti näyttötaakka tuottamuksen puutteesta on vahingonaiheuttajalla.

Kun kyse on sopimuksen ulkoisesta vastuusta, vahingonkärsijän on esitettävä näyttöä vahingon lisäksi myös huolimattomuudesta, ellei kyse ole ankaran vastuun tilanteesta.¹⁹⁶

Edellä käsitelty korostunut huolellisuusvelvoite luo poikkeuksen sopimuksen ulkoisen vastuun näyttötaakkaan. Kun kyse on korostuneen huolellisuusvelvoitteen alaisesta vahingos-

¹⁹² Lappalainen – Frände jne. 2012 s.576

¹⁹³ Oikeudenkäymiskaari 17:2.1§

¹⁹⁴ Linna 2019, S.79

¹⁹⁵ Klami 2000 s.95

¹⁹⁶ Ståhlberg – Karhu 2013, s.41–42

ta, näyttötaakka huolellisesta toiminnasta siirtyy tienpitäjälle. Tienkäyttäjän vastuulle jää kuitenkin näyttää tien epätydyttävä kunto ja että kärsitty vahinko on aiheutunut tien puutteellisesta kunnosta.¹⁹⁷ Korkein oikeus on ratkaisuisaan lausunut, että ”Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tienpitäjä on velvollinen korvaamaan tien kunnossapidosta olevasta puutteesta aiheutuneen vahingon, ellei ole selvitetty, ettei vahinko ole aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä”.¹⁹⁸ Oikeuskäytännössä näyttötaakka tienpitovahingoissa onkin pitkälti siirtynyt tienpitäjälle.

5.4 Myötävaikutus vahingon syntymiseen

5.4.1 Vaikutus korvausvastuuseen

Yleisillä teillä sattuneissa vahingoissa korvattavaa vahinkotapahtumaa ei voida aina katsoa kokonaisuudessaan tienpitäjältä johtuvaksi, vaan korvausvastuun syntymiseen vaikuttaa tietyssä määrin myös tienkäyttäjän oma toiminta. Tienkäyttäjältä vaadittava huolellisuustaso määritellään tieliikennelain ja vahingonkorvauslain kautta. Tienkäyttäjän rajallisten vaikutus mahdollisuuksien vuoksi huolellisuuden taso ei ole kuitenkaan yhtä korkeaa, kuin tienpitäjällä.

TieL 3.1 §:n mukaan ”tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi”. Lain 23 § säädetään lisäksi tilannenopeudesta, jonka tienkäyttäjän on sovitettava vastaamaan tiellä vallitsevia olosuhteita.

VahL 6.1 § mukaan taas ”jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella”.

¹⁹⁷ Rikkilä 2013, s. 10

¹⁹⁸ KKO 1998:147

Jokaiselta voidaankin edellyttää normaalin huolellista omien etujen seuraamista. Mikäli vahingonkärnsijä on poikennut edellä mainitusta velvollisuudestaan, kaventaa se vahingonaiheuttajan vastuuta. Korvausvastuun supistuminen on sitä voimakkaampaa, mitä suurempi vahingonkärnsijän myötävaikutus on ollut.¹⁹⁹ Toisaalta myötävaikutus voidaan jättää kokonaan huomiotta, jos vahingonaiheuttajan menettely on ollut tahallista tai muuten kvalifioitua moitittavaa²⁰⁰. Myötävaikutustilanteissa on tapana laskea ensiksi korvauksen määrä, joka tulisi maksettavaksi ilman myötävaikutusta.²⁰¹ Tätä korvausmäärää alennetaan sen mukaan, mikä kulloinenkin myötävaikutuksen määrä on ollut.

Kouvolan HO 21.2.2006, 268: Polkupyöräilijä oli kaatunut 17.8. 2002 tiellä olleeseen 5-6 senttimetriä korkeaan rumpukohoumaan loukatun itsensä. Kohouma sijaitsi kahden mäen välisessä notkelmassa ja siitä oli tehty tienpitäjälle kaksi ilmoitusta ennen onnettomuutta. Kohoumasta oli varoitettu liikennemerkillä. Pyöräilijä oli ajanut tietä ensiksi toiseen suuntaan ja palatessaan samaa reittiä kaatunut. Kärnsijä katsoi tuomioissaan, että vahingonkärnsijä olisi varovaisuudella voinut välttää onnettomuuden ja katsoi pyöräilijän myötävaikutuksen määräksi 40%. Hovioikeus muutti tuomiota ja katsoi, tiehallinnon olevan täydessä vastuussa tapahtuneesta. Vaarallisesta paikasta varoittaminen ei ollut riittävä toimenpide, koska tienpitäjä oli tietoinen tien huonosta kunnosta ja sillä olisi ollut useita kuukausia aikaa korjata kohouma.

Myötävaikutustilanteet voidaan jakaa kahteen ryhmään niiden ilmenemisajan mukaisesti. Ensinnäkin myötävaikutus voi olla etukäteistä, jolloin vaikutus ilmenee jo vahinkoon johtavassa tapahtumaketjussa. Jälkikäteisessä myötävaikutuksessa vahingonkärnsijä laiminlyö riittävät toimenpiteet vahingon rajoittamiseksi vahinkovaaran jo tapahduttua tai sen välittömästi uhatessa.

Hemmon mukaan vahingonkärnsijän vaarasta varoittaminen saattaa johtaa siihen, että vahingonkärnsijä on yksin vastuussa vahingosta. Tällöin toinen osapuoli on varoituksella täyt-

¹⁹⁹ Hemmo 2005, s. 208

²⁰⁰ VahL 2 luvun 1§

²⁰¹ Ståhlberg – Karhu 2013, s.454

tänyt vaatimukset vahinkoriskin torjumiseksi, eikä häntä tässä mielessä voi kutsua vahingon aiheuttajaksi. Tilanteissa, joissa vaarasta on varoitettu, ei Hemmon mukaan ole merkitystä onko kysymyksessä tuottamusvastuu vai ankara vastuu, sillä vahingonkärsijän puolella oleva olennainen laiminlyönti voi olla myös ankarasta vastuusta vapauttava peruste.²⁰²

Tienpitäjä varoittaa tiellä olevista vaaratekijöistä liikennemerkein. Mikäli tien huono kunto aiheuttaa vahinkoriskin, voi tienpitäjä laskea tien nopeusrajoitusta tai asettaa tielle liikennemerkkejä, joissa varoitetaan esimerkiksi päällystenvaurioista.

Itä-Suomen HO ratkaisu 9.12.2010/ S10/537 Ajoneuvoyhdistelmä oli suistunut soratieltä tienpohjan peittämissä vuoksi. Tienpitäjän mukaan suistuminen johtui kuljettajan virheestä tämän kuljetettua ajoneuvoa liian lähellä pientarta, eikä soratien piennar ollut tarkoitettu raskaalle liikenteelle. Auton nostajat ja rikostutkijat kertoivat tien peittäneen jo ennen kuin ajoneuvo oli tien reunassa. Tienpitäjä oli ollut tietoinen siitä, että tietä käytettiin tavanomaista enemmän raskaan liikenteen kuljetuksiin. Koska tien reunaosan heikkoudesta ei oltu varoitettu tienkäyttäjää eikä tienpitäjä ollut varmistunut siitä, että tie täytti raskaan liikenteen vaatimukset, oli tienpitäjä vastuussa vahingosta.

Tiellä sattuneissa vahingoissa varoittamisen vaikutus vahinkotilanteeseen kuitenkin vaihtelee tapauskohtaisesti. Esimerkiksi tietyöalueilla tietyöstä ilmoittamisen on tienpitäjän korvauslinjauksen mukaan poistanut lähes poikkeuksetta korvausvastuun. Tätä on perusteltu pitkälti TieL 3 §, jonka mukaan tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Käytännössä tietyöalueilla tie voi olla korjaustoimenpiteiden vuoksi hetkittäin hyvinkin huonossa kunnossa, joka vaatii tienkäyttäjältä erityistä tarkkaavaisuutta. Vahingon sattuminen tietyöalueella kuitenkin yksistään poistaa tienpitäjän vahingonkorvausvelvollisuutta. Tienpitäjän tulee tietyön aikanakin ylläpitää tien liikennöitävyyttä parhaan kykynsä mukaan. Lisäksi tienpitäjän vastuulla on laskea alueen nopeusrajoitus sellaiseksi, että tien käyttäminen säilyy turvallisena tietyöstä riippumatta.

²⁰² Hemmo 2005 s.211

Myötävaikutuksen ja täyden korvauksen periaatteen välinen suhde on oikeuskäytännössä ratkaistu siten, että ennen myötävaikutuksen huomioimista korvaussummassa on huomioitu eduntasointus. Tätä menettelyä on perusteltu sillä, että myötävaikutus ei ole vaikuttanut korvauksesta vähennettäviin etuuksiin.²⁰³

5.4.2 Tietoinen riskinotto

Liiallisen riskinotto on yksi tuottamusta rajoittavista seikoista. Huomioimalla vahingonkäräjien riskinotto korvausvastuuta arvioidessa suojataan korvausvelvollista liialliselta vastuulta. Vastuu vähenee sitä mukaa, mitä tietoisempi vahingonaiheuttajan teko on ollut.²⁰⁴

KKO 29.11.2000 2747 Polkupyöräilijä A loukkaantui ajettuaan kevyen liikenteen väylällä olleisiin puun oksiin ja risuihin. Vahinkopaikka sijaitsi tietäalueella, josta oli varoitettu liikennemerkillä. Tietäalueella oli suoritettu puun kaatoa, jonka jälkeen kevyen liikenteen väylä oli siivottu puunkaatojätteistä. A oli ollut tietoinen tapahtumapaikalla edellisenä päivänä suoritetusta puunkaadosta, joten oli oletettavaa, että polkupyöräilijä tiesi tiellä vielä mahdollisesti olevasta jätteestä. A:lla olisi ollut mahdollisuus sovittaa ajonopeutensa niin, että risut ja oksat olisi ollut vältettävissä.

Vahingonkäräjien kannalta on arvioitava, olisiko tämä voinut valita vähemmän riskialttiin menettelyn vahinkoon johtaneen menettelyn sijaan. Kyse voi olla esimerkiksi opastusmerkkien²⁰⁵ tai sellaisen subjektiivisen tiedon huomiotta jättämisestä, joka tienkäyttäjällä on ollut

Itä-Suomen HO 25.8.1994, 1553 Kuorma-auto, jonka lavetilla oli ollut metsätraktori, oli kohtaamistilanteessa kaatunut ojaan. Kuorma-auton kuljettaja oli ajanut tien

²⁰³ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s. 627

²⁰⁴ Hemmo 1998, s. 154

²⁰⁵ Sinipohjaisilla, nopeusrajoituksen sisältävillä opastusmerkeillä osoitetaan TLA 20§ mukaan vaarallisessa tienkohdassa normaaleissa keli- ja liikenneolosuhteissa suositeltavaa enimmäisnopeutta

oikeaan laitaan auratulle alueelle, jolloin tien reuna oli pettänyt ja auto ohjautunut ojaan. Oikeus katsoi, ettei yliaurausta oltu näytetty toteen eikä aurasviittojen sijoittelulla tai kestopäällysteen reunasta mahdollisesti puuttuneella kivimurskeella ollut tapauksen ratkaisun kannalta merkitystä, koska tienkäyttäjä oli omalla toiminnallaan vaikuttanut vahinkoon.

5.4.3 Velvollisuus rajoittaa vahinkoa

Vahingon uhatessa tai sen jo tapahduttua vahingonkärsijälle muodostuu velvollisuus vahingon rajoittamiseen.²⁰⁶ Torjuntavastuulla tarkoitetaan sitä velvoitetta, joka jokaisella on oman vahinkonsa ehkäisemiseen.²⁰⁷ Rajoittamistoimenpiteet voivat tarkoittaa lyhyempiä toimia, mutta niillä voidaan tarkoittaa myös pidempiaikaisia toimenpiteitä vahingon minimoimiseksi.²⁰⁸ Kyse voi olla esimerkiksi ajon lopettamisesta, kun huomataan, että tie ei ole liikennöitävässä kunnossa tai tieltä suistumisesta aiheutuvan loukkaantumisen jälkeisestä lääkäriin hakeutumisesta.

Henkilövahinkojen osalta hoitoon hakeutumisen viivästyminen saattaa pahentaa jo aiheutunutta vahinkoa. Hoitoon hakeutumisen viivästyminen voidaan pitää myötävaikutuksena, mikäli vahingon kärsijän olisi tullut ymmärtää hoidon tarve ja hoito olisi ollut kohtuudella saatavissa. On kuitenkin hyvä huomioida, että hoidollisista vaihtoehdoista päättäminen on yksilön itsemääräämisoikeuden piirissä ja joissain tilanteissa hoidosta tai ainakin tietyistä hoitokeinosta kieltäytyminen voi olla peruteltua ilman, että se katsotaan myötävaikutukseksi. Tällainen tilanne on käsillä esimerkiksi silloin, kun hoidon lopputulos on epävarma huomioiden toimenpiteeseen liittyvät riskit, saavutettava terveydentilan kohentamisen aste ja hoidosta aiheutuva rasitus.²⁰⁹

Toisin kuin henkilövahinkojen kohdalla, esine- ja varallisuusvahingoissa vahinkoa rajoittavat toimenpiteet ovat taloudellisesti määriteltävissä, eikä syytä niistä pidättymiselle ole.

²⁰⁶ Ståhlberg – Karhu 2013, s.464

²⁰⁷ Hakulinen 1965, s. 348

²⁰⁸ Hemmo 2005, s.212

²⁰⁹ Hemmo 2005, s.212

Ratkaisevaa henkilö- ja varallisuusvahinkojen rajoittamisessa on, miten toimenpiteiden kustannuksia ja niistä todennäköisesti saatavaa vahingon supistumisena ilmenevää hyötyä on etukäteen aihetta arvioida.²¹⁰ Jos esimerkiksi tien puutteellisen aurauksen vuoksi kuljettaja huomaa, että auton etupuskuri vaurioituu lumen määrästä, ei hän voi ilman myötävaikutusta jatkaa ajamista aiheuttaen etupuskurin irtoamisen. Jos puskuri on vaurioitunut taas tielle aurauksesta jääneeseen yksittäiseen lumipaakkuun, ei muutoin tasaiseksi auratulla tiellä ajon jatkamisen voida olettaa aiheuttavan sellaista lisävaurioita, joka ainakaan suoraan voisi olla tulkittavissa myötävaikutukseksi.

Vahinkotapahtuman jälkeen suoritettavat suojelutoimet vahingon rajoittamiseksi tai enemmän vahingon välttämiseksi ovat yleensä korvattavia niiden luonteen vuoksi, sillä niistä aiheutuvat kulut ovat tarpeellisia sekä vahingonkärsijän, että vahingonaiheuttajan kannalta.²¹¹ Esimerkiksi sähköauton voimakaapelin katkaisu voi olla perusteltua, jos sillä estetään ajoneuvon syttyminen tuleen.

5.5 Vakuutukset ja niiden vaikutus vahingonkorvaukseen

5.5.1 Vakuutukset vahingon torjunnassa

Vakuutuksilla on merkittävä vaikutus vahingonkorvausoikeuteen ja teillä sattuneiden vahinkojen korvaamiseen. Vaikka vahingonaiheuttaja olisikin vahingonkorvausvelvollinen, korvausprosessin monimutkaisuus ja mahdollinen vahingonaiheuttajan maksukyvyttömyys asettavat riskejä korvauksen saamiselle. Vahingonkorvauksen saamiseen liittyy vielä usein sivukuluja, jonka seurauksena korvausmäärä voi nousta huomattavasti välittömän vahingon kuluihin verrattuna.²¹²

Vakuutukset voidaan jakaa pakollisiin ja vapaaehtoiisiin vakuutuksiin. Pakollisesta liikennevakuutuksesta säädetään liikennevakuutuslaissa. Liikennevakuutuksen tarkoituksena on

²¹⁰ Hemmo 2005, s.213

²¹¹ Hahto 2008, s.28

²¹² Ståhlberg – Karhu 2013, s.37

jakaa moottoriajoneuvoliikenteestä aiheutuvien vahinkojen kustannukset liikenteeseen osallistuvien kesken. Liikennevakuutuksesta korvataan sekä omaisuusvahinkoja, että henkilövahinkoja.²¹³ Koska pakolliset liikennevakuutukset koskevat lain 1 § mukaan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta, ei niillä ole merkitystä tienpidollisten vahinkojen korvaamisen kannalta.

Pakollisen liikennevakuutuksen rajallisuuden sekä vahingonkorvausprosessin läpi käynnin raskauden vuoksi tienkäyttäjät hankkivat usein lisäsuojaa vapaaehtoisen autovakuutuksen muodossa. Tällaiset vakuutukset kattavat yleensä myös omalle ajoneuvolle aiheutuneet vahingot sellaisissa tilanteissa, kun syyllinen ei ole selvillä tai vakuutuksenottaja on itse syyllinen vahinkoon.

Maantiellä sattuneiden vahinkojen osalta vapaaehtoisten vahinkovakuutusten käyttäminen vahinkojen korjaamiseen on varsin tyypillistä. Vakuutusyhtiön takautumisoikeus näissä tapauksissa syntyy, kun tienpitäjä katsotaan korvausvelvolliseksi maantiellä sattuneeseen vahinkoon.

Vakuutustoiminta ja sen kehitys tulee Hopun mukaan vaikuttamaan 2000-luvulla myös vahingonkorvausoikeuteen, kun korvaustoimintaa pyritään siirtämään enenevässä määrin vakuutuksista maksettavaksi. Tämä tulee tapahtumaan ensinnäkin kiristämällä korvausvelvollisuuden syntyä edellytyksiä. Korvausvastuun kynnyksen nostamisen lisäksi pakolliset vakuutukset tulevat lisääntymään. Vakuutusten lisäämisellä pyritään pulverisoimaan vahingoista aiheutuvia kuluja, kun vakuutusmaksut jakaantuvat kaikkien vakuutuksen maksajien kesken ja toisaalta vahingon korvaamiseen tilanteissa, joissa korvausvastuu jäisi muuten epäselväksi.²¹⁴

²¹³ Saarnilehto – Annola jne. 2012, s.665

²¹⁴ Hoppu 1998, s.1054

5.5.2 Regressioikeudesta

Vaikka vahingon aiheuttaja olisi selvillä, on varsin tavallista, että vakuutuksenottaja käyttää vakuutustaan vahingon korvaamiseen. Vakuutusyhtiölle syntyy tällöin tietyissä tilanteissa takautumis- eli *regressioikeus* vahingonaiheuttajaa kohtaan.²¹⁵ Vakuutus sopimusehtojen mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus vaatia takaisen sen vapaaehtoisen vakuutuksen perusteella korvaamiaan kuluja muun muassa silloin, kun vastuuperusteena on julkisyhteisön vastuu.²¹⁶

Regressioikeus ei ole ehdoton. Sen käyttöä rajaa muun muassa vakuutus sopimuslaki ja liikennevakuutuslaki. VakL 3 § ja 75 § mukaan vakuutusyhtiön regressioikeus edellyttää, että vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella taikka siitä lain mukaan syntyy vastuu tuottamuksesta riippumatta. Liikennevakuutusvahinkojen osalta liikennevakuutusyhtiölle regressioikeuden edellytykset on lueteltu LiikVL 20 §:ssä. Lain mukaan takautumisoikeus syntyy, mikäli vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä tuottamuksella, tuottamuksellisesti luvottomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla tai kun ajoneuvoa on kuljetettu alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena.

Regressioikeus ei ole myöskään korvauksen osalta rajaton. Jos vakuutuksenottajan vakuutus kattaa vain osan vahingoista esimerkiksi sen vuoksi, että vakuutuksenottajan on vakuutanut esineen alle sen rahallisen arvon, takautumisvaatimus voi koskea vain sitä summaa, jonka vakuutusyhtiö on vakuutetulle korvannut.²¹⁷

Regressioikeuden korkean kynnyksen vuoksi myös vahingonaiheuttaja voi saada suojaa vakuutusyhtiötä vastaan. Vakuutusyhtiön regressioikeuden estyminen ei kuitenkaan yleensä vaikuta vahingonkärsijän suoriin vaatimuksiin. Maantiellä sattuneiden vahinkojen osalta kyse on korostuneen huolellisuusvelvoitteen alaisesta toiminnasta. Mikäli vahinkotapauksissa tienpitäjä katsotaan korvausvelvolliseksi, voi vakuutusyhtiö hakea maksamiaan korvauksia takautuvasti tienpitäjältä.

²¹⁵ Hemmo 2005, s.262

²¹⁶ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 17

²¹⁷ Hemmo 2005, s.283

5.6 Vahingonkorvaushakemusten käsittely

5.6.1 Vahinkoilmoitus ja korvaushakemus

Maanteillä sattuneiden vahinkojen johdosta tehtyjen korvaushakemusten käsittely on keskitetty Lapin ELY-keskukselle. Tieto vahinkotapahtumasta voi tulla tienpitäjälle usealla eri tavalla. Tyypillisimmin tienpitäjä ja urakoitsija saavat tiedon sattuneesta vahingosta vasta vahingonkorvaushakemuksen saavuttua ELY-keskukselle. Vahingonkärtsijä voi ilmoittaa sattuneesta vahingosta Liikenneviraston ja ELY-keskusten hallinnoimalle liikenteen asiakaspalvelulle.^{218 219} Myös viranomaisille tulleet ilmoitukset ohjataan eteenpäin asiakaspalvelukeskuksen kautta. Osassa vahinkoja vahingonkärtsijä voi olla yhteydessä myös suoraan urakoitsijaan. Tyypillisesti tällainen tilanne on käsillä silloin, kun onnettomuus sattuu tiettyömaalla tai mulla sellaisella tieosuudella, jossa urakoitsijan nimi on esillä.

Velan yleiseksi vanhenemisajaksi on säädetty VanhL 4 § kolme vuotta. Vahingonkorvausvelkojen osalta hyvityksen vanhentumisaika alkaa VanhL 7 § 1. momentin 3 kohdan mukaan kulua siitä, kun vahingonkärtsijä on saanut tietää tai hänen olisi pitänyt tietää vahingosta ja siitä vastuussa olevasta. Perusteltu vahingonkorvausvaatimus katkaisee velan vanhentumisen. On hyvä huomata, että samasta vahingosta voi aiheutua samalle vahingonkärtsijälle useampia vahinkoja, joiden vanhenemisperuste vaihtelee toisistaan. Esimerkiksi kuoppaan ajosta johtuvat auton vauriot ovat havaittavissa saman tien renkaiden ja alustan rikkoontumisina. Jos kuoppaan ajaja satuttaa samalla niskansa, oireet voivat olla aluksi ohi meneviä, mutta aiheuttavat myöhemmin lisää hoitotoimenpiteitä ja pahimmillaan pysyviä haittoja.²²⁰ Vanhentumisajan laskenta alkaa tällöin eri ajankohdasta, vaikka vahinkojen taustalla on yksi ja sama tapahtuma.

²¹⁸ Liikenneviraston ja ELY-keskusten ylläpitämä tienkäyttäjän linja ohjaa akuutit tien korjaustarpeet suoraan urakoitsijoille vuorokauden ympäri. Ei-akuuteissa korjaustarpeissa tienkäyttäjä voi jättää palautetta tienkunnosta Liikenteen asiakaspalvelun verkkosivujen kautta.

²¹⁹ https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/tienkayttajan_linja

²²⁰ Hallituksen esityksen mukaan pelkkä oireiden havaitseminen ei merkitse, että vamma olisi tunnistettu – merkitsevää on sen sijaan se ajankohta, jolloin vahinko on tullut niin merkittäväksi, että korvausvaatimus on yleisesti arvioiden perusteltu. Ks. tarkemmin HE 187/2002 s. 52.

Vaikka laki velan vanhentumisesta tarjoaa vahingonkärsijälle varsin pitkän ajan vahingosta ilmoittamiseen, vahinkotapahtuman mahdollisimman tehokkaan tutkimisen kannalta on tärkeää, että tieto vahinkotapahtumasta saavuttaa tienpitäjän mahdollisimman nopeasti. Mitä pidempi aika vahinkotapahtuman ja vahingonkorvaushakemuksen välillä sitä vaikeampaa tapahtumien yksityiskohtainen selvittäminen on. Asian viiveettömällä tutkimisella vahinko-olosuhteet ovat varmimmin todettavissa ja tutkittavissa.

Tienkäyttäjien ilmoitukset johtavat urakoitsijan velvollisuuteen tarkastaa vahinkopaikan tieosuus. Kun varoitus- ja korjaustoimenpiteisiin ryhdytään lyhyellä viiveellä, minimoidaan muiden samasta tienpinnan rikkoontumisesta tai tiellä olevasta esteestä aiheutuvat vahingot. Myös vahinkoilmoituksen tutkiminen helpottuu, kun vahinko-olosuhteet ovat varmimmin todettavissa ja tutkittavissa.²²¹

Tyypillisimmin tienpitäjä ja urakoitsija saavat tiedon sattuneesta vahingosta vasta vahingonkorvaushakemuksesta.²²² Vahingonkorvaushakemuksen saavuttua ELY-keskukseen hakemuksesta tarkastetaan, että siinä annetut tiedot riittävät asian käsittelemiseen ja että hakemus kuuluu ELY-keskuksen käsiteltäväksi. Lapin ELY-keskus käsittelee ainoastaan sellaiset korvaushakemukset, joissa vahinko on tapahtunut valtion ylläpitämällä tiellä ja vahinko on väitetysti johtunut tien puutteellisesta kunnosta. Tämä rajaa käsittelyn ulkopuolelle ensinnäkin hoito- ja ylläpitotyön yhteydessä sattuneet vahingot.²²³ Jos taas korvaushakemuksesta ilmenee vahinkopaikan sijaitsevan kunnan ylläpitämällä tieosuudella, siirretään korvaushakemus kunnan käsiteltäväksi. Mikäli vahinko on sattunut yksityisellä tiellä, palautetaan hakemus sen lähettäjälle.²²⁴

Vahinkojen korvaaminen perustuu aina vahingon kärsijän tekemään korvaushakemukseen. Valtion korvausvastuu on välitöntä. Tällä tarkoitetaan, että se ei perustu isännänvastuuseen virkamiehen aiheuttamasta vahingosta, eikä virheellisesti toiminutta virkamiestä näin ollen tarvitse kyetä osoittamaan.²²⁵ Korvauksen hakijalla on kuitenkin näyttötaakka vahingon

²²¹ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 17

²²² Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 17

²²³ Hoito- ja ylläpitotyön yhteydessä sattuvissa vahingoissa vahingon syynä on urakoitsijan toiminta, jolloin ne rajautuvat tienpitäjän korvausvastuun ulkopuolelle.

²²⁴ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 17

²²⁵ Hahto 2008, s.218

syntymisestä. Teiden ylläpitoon sovellettavan, edellä kuvatun käänteisen todistustaakan mukaisesti tienpitäjällä on näyttötaakka siitä, että sen toiminnassa ei ole ollut tuottamusta vahingon syntymiseen. Näyttötaakan jakautuminen on varsin loogista; tienkäyttäjän on pystyttävä todistamaan kärsineensä vahinko tietyllä paikalla tiettyyn aikaan. Kun vahinko paikka- ja aika on yksilöity, tienpitäjällä on paras (ja käytännössä katsoen ainoa) mahdollisuus osoittaa, että se on hoitanut tienpidon lain vaatimalla tavalla.

Korvaushakemuksen käsittelyyn ottamisessa on tämän tutkielman kirjoitus hetkellä yli kuuden kuukauden jono.²²⁶ Kun vahinkotapahtuman, vahinkoilmoituksen ja sen käsittelyyn oton välissä on kulunut huomattavan pitkä aika, todellisen tapahtumankulun selvittäminen vaikeutuu. Mahdollisimman tehokkaan käsittelyn kannalta onkin tärkeää, että vahingonkärnsijä dokumentoi esimerkiksi valokuvaamalla vahinkopaikan ja aiheutuneet vahingot mahdollisimman tarkkaan. Vahingon määräästä hakija voi esittää näyttöä esimerkiksi korjauskuittien tai sairaalalaskujen muodossa.

5.6.2 Korvaushakemuksen käsittely ja päätöksenteko

ELY-keskus aloittaa korvaushakemusten käsittelyn pyytämällä urakoitsijalta ja urakan valvojalta lausunnot korvaushakemuksessa kerrottuun vahinkoon. Urakoitsijalla on velvollisuus dokumentoida urakkatiestön hoitoa. Käänteisen näyttötaakan vuoksi tienpitäjään sopimussuhteessa olevan pääurakoitsijan lausunto on korvausharkinnan kannalta keskeisessä asemassa. Urakoitsijan lausunnosta käy ilmi urakkakohtaiset erityisvaatimukset, vahinkopaikalla suoritettut tiestötarkastukset tarkastushavaintoineen sekä vahinkopaikalla suoritettut hoitotoimenpiteet ennen vahinkoa ja vahingon jälkeen. Havaintojen avulla tienpitäjä pyrkii osoittamaan, että se on toiminut urakkasopimuksen mukaisesti eikä vahinkoon liity tuottamusta tienpitäjän puolelta.

²²⁶ <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/vahingonkorvaukset>

Urakoitsijan suorittamien toimenpiteiden lisäksi lausunnosta käy ilmi vahinkoaikana ja sitä ennen vallinnut säätila.²²⁷ Vahinkohetken sääolosuhteet voivat vaikuttaa tienpitäjän mahdollisuuksiin pitää tie liikennöitävässä kunnossa. Esimerkiksi poikkeuksellisen rankka vesisade saattaa tehdä yllättäviä reikiä päällysteeseen, kun märkä lumisade voi kertyä raskaiden ajoneuvojen rakenteisiin ja lopulta irrota tielle vaarallisina lumipaakkuina. Toisaalta sääolosuhteita tarkastelemalla voidaan päätellä, onko tienkäyttäjä sovittanut tilannenopeuden olosuhteita vastaavaksi ja mahdollisesti tuottamuksellaan vaikuttanut vahingon syntymiseen.

Vahingonkärsijän ja urakoitsijan näkemykset tien kunnosta eroavat usein toisistaan merkittävästi. ELY-keskuksilla on jokaiselle hoitourakalle nimetty urakanvalvoja, jonka tehtävänä on valvoa hoitourakan sopimuksen mukaista toteutumista. Valvojalla on tilaajan eli tienpitäjän puolelta paras paikallistuntemus alueensa tiestöstä ja urakoitsijan toiminnasta. Urakanvalvoja arvioi urakoitsijan toimintaa tämän lausunnon perusteella ja ottaa kantaa siihen, onko urakoitsija toiminut sopimuksen mukaisesti. Urakanvalvojan tehtäviin kuuluu tehdä myös omia havaintojaan tien kuntoon ja sen hoitoon liittyen. Lausunnon lopuksi urakanvalvoja ottaa kantaa siihen, kuka vastaa vahingosta. Urakanvalvojen kannanottojen tarkoituksena on tukea hakemusten tasapuolista käsittelyä.²²⁸ Käytännössä mielestäni urakoitsijoiden ja urakanvalvojen tienhoitoon liittyvä yhteistyö kuitenkin vaarantaa urakanvalvojan puolueettomuuden vahingonkorvaushakemusten lausunnoissa. Sekä urakoitsijan että urakanvalvojan intressinä on tienhoidon sujuva toteutus. Korvaushakemusten aiheuttama kitka kuitenkin häiritsee yhteistyötä, jolloin urakanvalvojan lausunto korvausvastuusta varsinkin rajatapauksissa voi taipua korvauksettomuuden puolelle.

Lausuntojen lisäksi asiaa ratkaistaessa selvitetään vielä, onko tienkäyttäjän linjalle tullut vahinkopaikkaan kohdistuneita ilmoituksia ja miten urakoitsija on reagoinut ilmoituksiin. Ilmoitusten perusteella urakoitsijalle syntyy velvollisuus tarkastaa tieosuus. Ilmoituksen laadusta riippuen tarkastuksen viivästyminen voi osoittaa tuottamusta tienpitäjän puolelta, jolloin samalla vahinkopaikalla sattuneet muut onnettomuudet voivat korvattavaksi, vaikka alkuperäisen ilmoituksen tekijän vahinko olisikaan vielä täyttänyt tuottamuksen tunnusmerkkejä.

²²⁷ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 19

²²⁸ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 19

Vahingonkorvauskäsittelijä esittelee korvaushakemuksen, lausuntojen sekä saatavissa olevien tierekisteri-, tiekuva- ja karttatietojen perusteella tekemänsä ratkaisuehdotuksen ratkaisijalle, joka lopulta ratkaisee, onko kyse ollut sellaisesta tuottamuksellisesta vahingosta, josta seuraa vahingonkorvausvelvollisuus.

Maanteillä sattuneiden vahinkojen korvaushakemusten käsittelyssä noudatetaan hallintolaisia soveltuvin osin. Tästä seuraa, että hyvän hallinnon mukaisesti päätös on perusteltu ja siinä käytettävä kieli on asiallista, selkeää ja ymmärrettävää. Perustelut voidaan kuitenkin hallintolain mukaisesti jättää esittämättä, mikäli korvaushakemus hyväksytään.²²⁹ Osittain hyväksytyyn korvaushakemuksen osalta perustelut on esitettävä niiltä osin, kun hakemusta ei hyväksytä.²³⁰ Hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti asianosaiselle kuitenkin aina esitetään pyynnöstä perustelut jälkikäteen.

Tehty päätös toimitetaan tiedoksi korvauksen hakijalle, urakoitsijalle ja urakanvalvojalle. Korvaushakemukseen liitetään lisäksi korvausesittelijän yhteystiedot siltä varalta, että korvauksenhakija haluaa keskustella korvauspäätöksestä.

5.6.3 Muutoksenhaku

Korkein oikeus on linjannut, että tienpito ei ole sellaista julkisen vallan käyttöä, jota VahL 3:2.1 § tarkoittaa.²³¹ Tästä syystä tienpitovahinkoihin ei sovelleta oikaisumenettelyä ja asiaan tyytymätön voi hakea muutosta hallinto-oikeuden sijaan käräjäoikeudesta. Mikäli hakija saa korvaushakemukseensa kielteisen ratkaisun, voi Lapin ELY-keskus kuitenkin ottaa korvausasian perustellusta syystä uudelleen käsittelyyn.²³² Tällainen tilanne on käsillä silloin, kun asiassa ilmenee sellaista uutta näyttöä, joka olisi vaikuttanut jo alun perinkin asian ratkaisuun.

²²⁹ HL 45§ mukaan päätöksen perustelut voidaan jättää esittämättä, mikäli päätöksellä hyväksytään vaatimus, joka ei koske toista asianosaista ja eikä muilla ole oikeutta hakea päätökseen muutosta.

²³⁰ Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 20

²³¹ KKO 1998:147

²³² Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 22/2007 s.29

Hyvin perusteltu päätös on keskeisessä asemassa myöhempien riitojen välttämiseksi. Vaikka valtaosa korvaushakemuksista hylätään, vahingonkorvausoikeudenkäyntejä tulee vireille vuosittain vain viidestä kymmeneen kappaletta. Useimmat kärjäoikeuden ratkaisuista etenevät vielä hovioikeuteen ja pieni osa korkeimpaan oikeuteen asti.²³³

Kun korvauksenhakija saadaan vakuuttuneeksi päätöksen oikeellisuudesta, välttyään kaikkien osapuolien kannalta raskaalta tuomioistuinkäsittelyltä. Halutessaan korvauksenhakija voi kuitenkin riitauttaa päätöksen. Vahingonkorvauspäätös ei ole sellainen hallinnollinen päätös, josta asiaan tyytymätön voisi valittaa hallinto-oikeuteen²³⁴ eikä korvauspäätökseen tästä syystä ei liitetä valitusosoitusta. Päätöksen lopussa kuitenkin mainitaan, että hakija voi halutessaan saattaa asian vahinkopaikan tai asuinpaikan alioikeuden ratkaistavaksi.

Kanne on nostettava kolmen vuoden kuluessa korvauspäätöksen antamisesta.²³⁵ Oikeudenkäymiskaaren mukaan valtiota vastaan esitetty vaatimus voidaan tutkia kärjäoikeudessa, jonka tuomiopiirissä kantajalla on kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka.²³⁶ Toisaalta kanne voidaan nostaa myös siinä kärjäoikeudessa, jonka tuomiopiirin alueella vahinko tapahtui.²³⁷ Oikeus ratkaisee asian esille tuodun näytön perusteella vapaata todistusharkintaa soveltaen.²³⁸

5.6.4 Vahingonkorvauksen lopullinen maksaja

Vahingonkärsijän saatua korvauksen lopullisen maksaja voi määräytyä vielä huomattavasti myöhemmin sopimuksien, isännänvastuun ja regressiooikeuksien vaikutuksesta. Urakoitsijan ja tienpitäjän välisen sopimusvastuun arviointi tulee ajankohtaiseksi maanteillä sattuneiden vahinkojen osalta siinä vaiheessa, kun vahingonkorvausvelvollisuus on tullut jo selvitetyksi. Päätös korvauksen maksamisesta lähetetään tiedoksi urakanvalvojalle ja urakoitsijalle. Valvoja sopii työmaakokouksessa urakoitsijan kanssa vahingon maksamises-

²³³ Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 22/2007

²³⁴ KHO päätöksen 2188/2006 mukaan hallinto-oikeudella ei ole lakiin perustuvaa toimivaltaa tutkia tienpitöviranomaisenpäätöstä koskevaa vaatimusta

²³⁵ VanhL 4§, 7§ ja 11§

²³⁶ OK 10:4

²³⁷ OK 10:7

²³⁸ OK 17:1

ta.²³⁹ Sopimuksissa on määritelty ehdot tienhoidon laadun varmistamiseksi. Mikäli vahingon katsotaan aiheutuneen siitä, että urakoitsija on jättänyt sopimusvelvoitteensa suorittamatta, perii tienpitäjä korvauksen takaisin urakoitsijalta.²⁴⁰ Muussa tapauksessa tienpitäjä jää korvauksen lopulliseksi maksajaksi.

²³⁹ Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 22/2007 s. 30

²⁴⁰ Regressioikeudesta urakoitsijan ja tienpitäjän välillä ks. tarkemmin Liikenneviraston ohjeita 33/2014, s. 9

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Edellä läpikäydystä voidaan todeta, että tienpitäjän vahingonkorvausvelvollisuuden maanteilla sattuneissa vahingoissa vaikuttavat sangen monet seikat. Vastuu perustuu tuottamukseen ja tienpitäjän korostuneeseen huolellisuusvelvoitteeseen tienpidossa. Vaikka Lapin ELY-keskus ratkaisee ensisijaisesti saatavissa olevan näytön perusteella korvausvelvollisuuden olemassaolon, korvauksenhakijalla on aina mahdollisuus hakea päätökseen muutosta käräjäoikeudesta. Pääsääntönä tulisi kuitenkin voida pitää sitä, että kunnossapitovelvoitteen laiminlyönti johtaa tienpitäjän korvausvelvollisuuteen.

Olen tutkielmassa ilmaissut mielipiteeni siitä, että urakanvalvojan intressissä voi olla erityisesti rajatapauksissa urakoitsijan lausuntojen myötäileminen liittyen vahingonkorvaushakemuksiin. Resurssien rajallisuuden ja taloudellisten intressien vuoksi syntyy riski siitä, että urakoitsija tulkitsee korjausta vaativan kulumisen rajamailla olevan tienpinnan olevan vielä liikennöitävässä kunnossa.

Urakoitsijan ylläpitämällä tieosuuksilla voikin olla laskennallisesti edullisempaa korjata tienpinnan alkaneita vaurioita vasta siinä vaiheessa, kun vaurioista on saatu ilmoitus ulkopuoliselta taholta tai kun ensimmäinen vahinko on jo sattunut. Vallitsevista olosuhteista sekä ajoneuvon että sen kuljettajan subjektiivista ominaisuuksista riippuen myös vaaratomilta vaikuttavat tien vauriot saattavat johtaa merkittäviinkin vahinkoihin, jotka eivät rajoitu pelkästään esineisiin. Viime kädessä kyse on kuitenkin tienpitoon budjetoitujen varojen vähäisyydestä. Mikäli urakkasopimusten arvoa nostettaisiin, kynnys alkaneiden vaurioiden korjaamiseen madaltuisi. Valitettavasti teiden yleinen huono kunto on käytännössä johtanut *Learned hand*-kaavan²⁴¹ soveltamiseen sellaisilla tieosuuksilla, jotka eivät aiheuta suoranaista hengenvaaraa ja ovat liikennemäärältään vähäisiä.

Maantiet ovat yhteydessä sekä kuntien ylläpitämiin katuverkkoihin, että yksityisteihin liittymien kautta. Liittymien rakentamiseen tarvitaan aina ELY-keskuksen lupa. Ennen muu-

²⁴¹ *Law and economic*-taustaisessa *Learned hand*-kaavassa menettely katsotaan tuottamukselliseksi, mikäli vahingon välttämisen edellyttämät kustannukset olisivat alhaisemmat kuin vahingon todennäköisyyden ja odotettavissa olevan vahingon tulo. Ks. tarkemmin Hemmo 2005 s.31

tosta maantielaki oli mielestäni osittain ristiriidassa PL 9 § mukaisen liikkumisvapauden kanssa. Liikkumisvapauden ydin on, että jokaisella on oikeus liikkua maassa ja valita asuinpaikkansa. Siltarumpujen korjaus vaatii tienpinnan ja rungon avauksen ja on tavanomaista tienhoitoa huomattavasti laajempi huoltotyö, joka vaatii huomattavia taloudellisia panostuksia. Hoitamaton siltarumpu johtaa ajan saatossa ojien tulvimiseen ja tienpinnan rikkoontumiseen risteysalueella.²⁴² Ennen lain uudistumista tienpitäjä siirsi korjausvastuun yksityisille henkilöille sellaisissa tienpidollisissa asioissa, jotka toteuttamatta jäädessään käytännön tasolla rajoittavat liikkumista. Toisaalta myös asuinpaikan valintaa voitaisiin tulkita rajoittuneen asettamalla yksityistien varrella asuville sellaisia taloudellisia rajoituksia, jotka asettaisivat asujan epäyhdenvertaiseen asemaan. Lain uudistuminen on kuitenkin poistanut tämän ongelman siltarumpujen ylläpitovastuun siirryttyä tienpitäjälle.

Maanteillä sattuneiden vahinkojen korvaamisen kannalta pidän LjMTL:n keskeisimpinä uudistuksina lain 33 § sekä runkoverkkoasetusta. Vanhaan lain muotoon verrattuna muutokset ovat ennen kaikkea kunnossapidon tasoa täsmentäviä. Laki määrittelee nyt ne seikat, jotka on otettava huomioon teiden kunnossapidon suunnittelussa ja toteutuksessa. Se, mitä voidaan pitää lain tarkoittamana korkeatasoisena tai hyvätasoisena kunnossapitona määrittäytyä kuitenkin viime kädessä vasta oikeuskäytännön kautta.

Uudistuksen myötä runkoverkoilla tapahtuva tienpito on aiempaa korkeatasoisempaa. Runkoverkolla tapahtuvan liikenteen on oltava sekä sujuvaa että turvallista. Tienpitäjältä vaadittava korkeampi hoitotaso tarkoittaa, että korvauskynnyksen ylittyminen runkoverkolla sattuneissa vahingoissa laskee. Korvauskynnyksen laskeminen on myös teiden turvallisuuden kannalta toivottavaa: kun vahingot sattuvat suuremmissa tilannenopeuksissa, on vaara suurempiin ja vakavampiin vahinkoihin myös ilmeinen.

Tienpitäjän kannalta on tärkeää huomioida, että korkeampi laatutaso huomioidaan myös ennen uudistusta määrääjäksi sovituisissa urakkasopimuksissa; urakkasopimuksissa sovitut ehdot eivät välttämättä kohtaa runkoverkolta vaadittua laatua, mutta tämä ei kuitenkaan vaikuta tienpitäjän korvausvastuuseen. Tienkäyttäjät voivat vedota entistä matalammalla kynnyksellä tienpitäjän vastuuseen tien kunnan aiheuttaessa henkilö- tai esinevahinkoja.

²⁴² Ongelma on nostettu esiin myös hallituksen esityksessä, jossa todetaan kuivatuksen puutteellisen järjestämisen vaikuttavan negatiivisesti maantien rakenteisiin ks. HE 45/2018 s.26

Runkoverkkojen määrittely perustuu liikennemääriin sekä raskaan liikenteen osuuteen tästä liikenteestä. Resurssien ohjautuessa runkoverkolle runkoverkkoon kuulumattomien teiden kunto uhkaa laskea edelleen. Runkoverkoston ulkopuolelle on jäänyt tieosuuksia, jotka eivät ole suurille liikennemassoille tärkeitä, mutta jotka ovat kriittisiä maa- ja metsätalouden kuljetusten kannalta. Uudistuksen myötä riskinä on, että onnettomuudet runkoverkon ulkopuolisella maantiestöllä lisääntyvät ja tien puutteellisesta kunnosta johtuen matka-ajat pitenevät. Koska tienpitäjällä on kuitenkin velvollisuus pitää tiet tietyn laatutason saavutavassa kunnossa, ei uudistukset kuitenkaan tulisi vaikuttaa maanteillä sattuneiden vahinkojen korvattavuuden korvauskynnykseen.

Lain uudistumisen lisäksi myös Maanteiden talvihoidon linjaukset ovat hiljattain uudistuneet. Uudistuksen myötä toimenpideaikoja on lyhennetty ja hoitoluokkia yhdistetty. Toimintalinjojen uudistuksen tavoitteena on ollut liikennöitävyyden ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Onnistuessaan muutokset tulevat parantamaan tien kuntoa ja siten vähentämään tien kunnosta johtuvien vahinkojen määrää. Tämä puolestaan vaikuttaa tienpitäjälle osoitettuihin vahingonkorvausvaatimuksiin ja niiden käsittelystä aiheutuviin kuluihin. Teiden ylläpitoon panostetut resurssit johtavat näin osaltaan myös epäsuoriin säästöihin.

Hoitoluokkien karsiminen ei ole kuitenkaan ongelmatonta. Koska urakkasopimukset ovat pääosin viisivuotisia, ajaututaan väistämättä tilanteeseen, jossa voimassa on samanaikaisesti sopimuksia, joihin sovelletaan vanhoja toimintalinjoja, kuin myös sopimuksia, joihin sovelletaan uutta toimintalinjaa. Samalle pitkälle tieosuudelle saattaa mahtua kaksi eri urakoitsijaa. Mikäli urakoitsijat noudattavat eri toimintalinjoja, johtaa tämä pahimmillaan tienkäyttäjän kannalta tien hoitotason yllättävään muutokseen. Vahinkoriski kasvaa tällaisissa tilanteissa huomattavasti. Tienkäyttäjän on TieL 3 § mukaan noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Koska hoitorajat eivät ole tienkäyttäjälle näkyvissä, ei tienkäyttäjä voi varautua tason muutokseen. Mikäli tienkäyttäjä toimii muuten huolellisesti ja varovasti, äkillinen hoitotason muutoksesta johtuva vahinko ei osoita tuottamusta tienkäyttäjän osalta.²⁴³

²⁴³ Tätä tulkintaa tukee myös korkeimman oikeuden ratkaisu KKO 1998:146, jossa hiekoituksen äkillinen loppuminen aiheutti tienpitäjälle korvausvastuun

Jos ja kun urakoitsijat taas noudattavat omia urakkaehtoja, ei urakoitsijankaan voida katsoa toimineen tuottamuksellisesti. Urakkasopimukset eivät vaikuta tienpitäjän velvollisuuteen pitää tiet liikennöitävässä kunnossa. Kun tienpidon laatu ei saa vaihdella merkittävästi saman tasoilla teillä, korvausvastuu langennee viime kädessä tienpitäjälle.

Lopuksi on hyvä todeta, että vaikka korvauskynnyksen voidaan nähdä madaltuvan uudistuksen myötä, eivät uudistukset kuitenkaan vaikuta niihin vastuuperusteisiin, joiden perusteella korvauksia määrätään; tienpitäjä on edelleen korostuneen huolellisuusvelvollisuuden mukaisesti korvausvastuussa tienkäyttäjään nähden. On kuitenkin varsin mielenkiintoista nähdä, minkälaiset käytännön vaikutukset maantielain uudistumisella tulee olemaan käytännön korvaustoimintaan. Uskon, että korvaushakemusten määrä tulee tulevana vuosina lisääntymään. Tämä on ennakoitavissa ensinnäkin siksi, että edellä mainitusti korvauskynnyks vilkkaimmin liikennöidyillä, runkoverkkoon kuuluvilla tieosuuksilla madaltuu. Samalla runkoverkkojen ylläpito syö resursseja alemmilta tieluokilta, jolloin niiden liikennöitävissä pidettävyyks vaikeutuu entisestään. Kasvat hakemusmäärät voivat vaikuttaa myös vahingonkäräjien oikeusturvaan. Oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä on säädetty perustuslaissa.²⁴⁴ Jos korvaushakemus on hylätty esimerkiksi siitä syystä, että vahingonkäräjä ei ole osoittanut riittävää syy-yhteyttä vahingon ja tien kunnan välillä, voi tämä kuukausia vahinkotapahtuman jälkeen olla mahdotonta; Tienpitäjä on voinut jo korjata tien puutteen tai vaurion, jonka lisäksi korjaamattomallaan vauriolla ei välttämättä olisi enää todistusarvoa tien jatkuvan kulumisen vuoksi.

²⁴⁴ PL 21§

1. KARTTA MAANTEIDEN PÄÄVÄYLISTÄ



LIITE I ²⁴⁵

²⁴⁵ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta