

Kuolemantuottamus kuolonkolareissa

Kuolonkolareissa tapahtuneiden kuolemantuottamusrikosten tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavat tekijät KKO:n ennakkoratkaisujen perusteella.

Anni Hakala

9/2021

TIIVISTELMÄ

Anni Hakala: Kuolemantuottamus kuolonkolareissa. Kuolonkolareissa tapahtuneiden kuolemantuottamusrikosten tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavat tekijät KKO:n ennakkoratkaisujen perusteella.

Opinnäytetyön muoto: Oikeustieteellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Heli Jalander

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyö aiheena on rikoslain 21 luvun 8 §:n kuolemantuottamus. Tutkimuksessa pyritään selvittämään, mitkä seikat ovat vaikuttaneet kuolemantuottamusrikosten tunnusmerkistöjen täyttymiseen kuolonkolareita koskevissa tapauksissa. Työssä käsiteltävät rikosnimikkeet on rajattu kuolemantuottamukseen ja liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Rajaus mahdollistaa sen, että opinnäytetyössä voidaan tutkia nimenomaan rajapintaa siitä, milloin perusmuotoinen kuolemantuottamus tulee kyseeseen.

Opinnäytetyö toteutetaan lainopillisena tutkimuksena. Tutkimuksen kohteena on neljä korkeimman oikeuden ennakkopäätöstä. Käytännöllistä lainoppia hyödyntäen tavoitteena on havainnollistaa rikoslain 21 luvun 8 §:n sisällön toteutumista kuolonkolareita koskevassa oikeuskäytännössä ja tuoda esille ratkaisuissa vaikuttaneita tekijöitä. Tutkimuksen aineistona on käytetty myös rikosnimikkeisiin liittyvää lainsäädäntöä, lain esitöitä ja oikeuskirjallisuutta.

Opinnäytetyön keskeisinä tutkimustuloksina voidaan pitää johtopäätökset ja pohdinta -osiossa esiteltäviä kuolemantuottamuksen tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavia seikkoja. Näitä ovat muun muassa tilanteissa rikotut liikennesäännöt, liikennerikoksen syy-yhteys onnettomuuteen, rikoksen osoittaman huolimattomuuden relevanssi, vaaditun huolellisuusvelvoitteen taso sekä tilanteen ennakoitavuus. Näiden lisäksi kunkin tapauksen yksilölliset olosuhteet vaikuttavat aina tapauksen arvioinnissa.

Sivumäärä: 29

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Lokakuu 2021

Avainsanat: Tuottamuksellinen henkirikos, kuolemantuottamus, liikenne, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, korkein oikeus

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 TUTKIMUSASETELMA	6
2.1 Tutkimuskysymys ja tavoite.....	6
2.2 Tutkimuksen rajaus ja määritelmät	6
2.3 Tutkimusmenetelmä	7
3 RIKOSOIKEUDELLISET TUNNUSMERKISTÖT	8
3.1 Kuolemantuottamus RL 21:8.....	8
3.2 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen RL 23:1	8
4 TUNNUSMERKISTÖJEN KESKEISET PERIAATTEET	9
4.1 Kuolemantuottamus.....	9
4.1.1 Kausaliteetti ja huolimattomuuden relevanssi	9
4.1.2 Huolimattomuus	10
4.1.3 Ennakoitavuus.....	11
4.1.4 Yhteinen riskinotto ja urheilu.....	11
4.2 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	12
4.2.1 Huolellisuusvelvoite	12
4.2.2 Luottamusperiaate ja ennakoitavuus.....	13
5 OIKEUSKÄYTÄNTÖ	14
5.1 KKO 2016:36	14
5.1.1 Korkeimman oikeuden tuomio	15
5.2 KKO 2013:94	16
5.2.1 Korkeimman oikeuden tuomio	17
5.3 KKO 2006:13	18
5.3.1 Korkeimman oikeuden tuomio	18
5.4 KKO 1982 II 21	19
5.4.1 Korkeimman oikeuden tuomio	20

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	20
6.1 Syy-yhteys ja huolimattomuuden relevanssi	21
6.2 Huolimattomuus	22
6.3 Ennakoitavuus	23
6.4 Yhteinen riskinotto	25
6.5 Pohdintaa	25
7 OPINNÄYTETYÖN LUOTETTAVUUS JA EETTISYYS	26
8 LOPUKSI	27
8.1 Itsearviointi	27
8.2 Jatkotutkimusaiheita	28
LÄHTEET	29

1 JOHDANTO

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan uutta liikenneturvallisuusstrategiaa vuosille 2022–2026. Strategiaa valmistellaan laajassa poikkihallinnollisessa sidosryhmäyhteistyössä ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2021 lopulla. Strategian luonnoksen mukaan liikenneturvallisuus on parantunut Suomessa vuosikymmenten mittaan selvästi. 2010-luvun jälkipuolella kehitys on kuitenkin hidastunut huolestuttavan paljon. Vuonna 2020 Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä menehtyi 220 henkeä. Tähänastisista tilastoinneista vähäisin kuolleiden määrä sijoittuu vuoteen 2014, jolloin tieliikenteessä kuoli 211 ihmistä. Tulevan liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta kaikkien liikennemuotojen osalta. Tavoitetta ohjaa niin sanottu nollavisio. Nollavisio on EU:n asettama tavoite, jossa tieliikennekuolemien lukumäärää saataisiin vähennettyä nollaan vuoteen 2050 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2021, 2 ja 5–6.)

Jos seuraa kotimaista uutisointia, voi päätellä, että nollavision tavoitteista ollaan vielä varsin kaukana. Liikenneturvan toimitusjohtajan Anna-Liisa Tarvaisen mukaan Suomi on sijoittunut Pohjoismaiden liikenneturvallisuuden vertailuissa jo pitkään ”jumbosijalle” (Pelli, Helsingin Sanomat 3.12.2019). Väite konkretisoituu, kun uutisissa näkee jatkuvasti liikenneonnettomuuksiin liittyviä otsikoita. Eniten julkisuutta saavat luonnollisesti törkeät ja useita kuolonuhreja vaatineet liikenneonnettomuudet, joiden taustalla on yleensä huomattava ylinopeus, päihkeitä ja riskikäyttäytymistä. Nokialla elokuussa vuonna 2020 tapahtuneesta kuolonkolarista, jossa kolme nuorta menetti henkensä, kuljettajaa syytettiin jopa kolmesta taposta (Ruonakoski, MTV uutiset 8.9.2021). Tapon sijaan kuolonkolareista kuitenkin useimmiten nostetaan syyte joko kuolemantuottamuksesta tai törkeästä kuolemantuottamuksesta.

Edellä mainitun kaltaiset onnettomuudet, joissa taustalla on jopa järjettömiä riskinottoja eivät ole onneksi jokapäiväisiä. Iso osa kuolonkolareista johtuu ihmisten tekemistä täysin tahattomista ja inhimillisistä virheistä. Kuljettaja voi risteystä ylittäessään arvioida lähestyvän ajoneuvon etäisyyden väärin tai sitten kevyenliikenteen käyttäjä jää kuljettajalta vahingossa kokonaan huomaamatta. Itseäni kiinnostivat juuri nämä liikenneonnettomuudet, joissa ei ole törkeää rikosta taustalla, mutta onnettomuuden seurauksena joku silti kuolee. Aloin miettiä, missä siis menee rajan veto sille, ettei kuolemantuottamuksesta rangaista, vaikka liikenteessä joku kuolisikin?

Näin ollen opinnäytetyöni aiheeksi valikoitui rikoslain (RL, 39/1889) 21 luvun 8 §:n kuolemantuottamus, jonka tunnusmerkistön täyttymistä tarkastelen nimenomaan kuolonkolareissa. Pykälän mukaan kuolemantuottamuksesta voidaan rangaista, jos kuolema aiheutetaan huolimattomuudella. Huolimattomuus on kuitenkin varsin laaja käsite, joten pyrin selvittämään mitkä seikat autolla ajaessa todellisuudessa vaikuttavat tunnusmerkistön täyttymiseen. Työni

toteutetaan lainopillisena tutkimuksena. Käytännöllistä lainoppia hyödyntäen tavoitteeni on havainnollistaa pykälän sisällön toteutumista oikeuskäytännössä.

Tässä opinnäytetyössä kerron aluksi mitä rikoslakiin on säädetty kuolemantuottamuksesta ja aiheen valinnan myötä siihen vahvasti kytköksissä olevasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Tämän jälkeen kerron näihin rikostunnusmerkistöihin sisältyvistä periaatteista ja siitä, mitä oikeuskirjallisuudessa ja lainsäädännön taustalla olevissa hallituksen esityksissä on nostettu esille kyseisten rikosten osalta. Luvussa viisi esittelen tutkimuksen aineistoksi valitut korkeimman oikeuden ennakkotapaukset. Tämän jälkeen kokoon yhteen kyseisissä ratkaisuihin ilmi tulleita seikkoja, jotka ovat vaikuttaneet tapausten lopputuloksiin. Lopuksi pohdin vielä tuloksia, tutkimuksen luotettavuutta ja onnistumista sekä esittelen mieleeni tulleita jatkotutkimusaiheita.

2 TUTKIMUSASETELMA

2.1 Tutkimuskysymys ja tavoite

Valitsin tutkimukseni aineistoksi korkeimmassa oikeudessa (KKO) käsiteltyjä aiheeseen liittyviä tapauksia. Korkein oikeus toimii Suomen korkeimpana oikeusasteena, ja sen keskeisin tehtävä on antaa ennakkopäätöksiä sellaisista kysymyksistä, joihin laki ei anna selvää vastausta. Korkeimman oikeuden antamat ratkaisut tulevat heti antamishetkellään lain- ja oikeusvoimaisiksi. Ne ohjaavat alempien oikeusasteiden ratkaisutoimintaa ja näin myös valvovat lainkäytön yhtenäisyyttä. (Jokela 2018, 802 ja 942.). Tarkemmin sanottuna ennakkopäätösten avulla annetaan oikeusohjeita vastaavanlaisten oikeusriitojen varalle ja pyritään varmistamaan, että tuomioistuimet eri puolilla maata tulkitsevat lakia samalla tavalla.

Tutkimukseni tarkoituksena on tästä syystä selvittää korkeimman oikeuden ratkaisujen perusteella, mitkä seikat ovat vaikuttaneet kuolemantuottamusrikosten tunnusmerkistön täyttymiseen kuolonkolareissa. Tavoitteenani on tuoda esille niitä seikkoja, jotka ovat aineistoksi valituissa ratkaisuihin vaikuttaneet kuolemantuottamuksesta tuomitsemiseen. Lisäksi tutkin sitä, millaiset seikat puhuvat sen puolesta, ettei kuljettaja joudu rangaistusvastuuseen kuolemantuottamuksesta.

2.2 Tutkimuksen rajaus ja määritelmät

Tämän oikeustieteellisen tutkimuksen kohteena on rikoslain 21 luvun 8 §:n kuolemantuottamus. Tutkimuksessa kyseinen rikosnimike on rajattu kuolemantuottamuksiin, joissa molempina tai vähintään toisena osapuolena on ollut moottorikäyttöinen ajoneuvo. Rajauksen seurauksena kuolemantuottamukseen liittyy lähes poikkeuksetta myös rikoslain 23 luvun 1 § liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, joten käsittelem tutkimuksessani myös tätä rikosnimikettä.

Kuolemantuottamuksen törkeysaste määräytyy pitkälti itse liikennerikoksen törkeysasteen mukaan (Hämäläinen 2018, 28).

Tästä syystä tutkimuksen tarkastelun ulkopuolelle on jätetty sekä liikenneturvallisuuden vaarantamisen että kuolemantuottamuksen törkeät tekemuodot. Tutkimukseen valituista korkeimman oikeuden ennakkopäätöksissä yhdessä ovat käsillä myös nämä törkeiden tekemuotojen rikosnimikkeet. Kyseisessä tapauksessa keskityn kuitenkin lähinnä perusmuotoisen rikosnimikkeen tarkasteluun, koska tutkimuksen raja on tehty nimenomaan rajapintaan siitä, milloin perusmuotoinen kuolemantuottamus tulee kyseeseen. Tutkimuksen ulkopuolelle on myös jätetty tuomioiden rangaistusasteikot ja se, millä tavoin rangaistusasteikon mittaaminen on vaihdellut eri oikeusasteissa.

2.3 Tutkimusmenetelmä

Opinnäytetyön menetelmä on lainoppi, joka tutkii voimassa olevaa oikeutta. Lainopin avulla voidaan selvittää ja lisätä ymmärrystä oikeusnormien sisällöstä, joihin kuuluvat sekä säännöt että periaatteet. Lainopin on katsottu toteuttavan kahta tehtävää, tulkintaa ja systematisointia. Systematisointia voidaan pitää lainopin teoreettisena ulottuvuutena, kun taas tulkintaa on kutsuttu käytännölliseksi lainopiksi. (Hirvonen 2011, 21–22 ja 25.)

Systematisoidessaan lainoppi järjestelee voimassa olevaa oikeutta. Oikeusnormeista koostuu laaja materiaali, jota lainoppi järjestelee oikeudenaloittain ja tämän pohjalta myös luo johdonmukaista oikeusjärjestelmää. Tässä systematisoinnissa keskeistä on tutkia oikeudenalojen käsitteitä ja oikeusperiaatteita, kuten esimerkiksi tahallisuutta ja syyllisyysperiaatetta. Tulkintalainoppiin taas kuuluu oikeusperiaatteiden punninta ja tasapainottaminen. Sen avulla voidaan yhteen sovittaa ja punnita eri oikeusperiaatteita ja tämä edellyttää aina oikeusnormien tulkintaa. Lainopin voidaan sanoa tutkivan oikeusnormien ajatussisältöjä, joista oikeusnormilauseet antavat informaatiota. Näin ollen lakia tulkitessa ollaan aina "vangittuna" kielen maailmaan, ja siksi lainopin keskeisenä menetelmänä on juuri tulkinta. (Hirvonen 2011, 25 ja 36.)

Lainoppi antaa kuvauksen voimassa olevasta oikeudesta, joten sitä voidaan pitää kuvaavana eli deskriptiivisenä tieteenä. Lainopin lauseet pyrkivät kuvaamaan voimassa olevan oikeuden sisältöä. On kuitenkin huomioitava, että lainoppi ei ole puhdas kuvaus oikeudesta. Sen lauseet ovat aina myös kannanottoja siitä, kuinka oikeutta pitää tulkita, punnita ja systematisoida. Lainoppi siis tutkii, mikä merkitys laeilla ja eri oikeuslähteillä, kuten jäljempänä tarkastelluilla KKO:n ratkaisuilla on. (Hirvonen 2011, 23 ja 25.)

3 RIKOSOIKEUDELLISET TUNNUSMERKISTÖT

3.1 Kuolemantuottamus RL 21:8

Kuolemantuottamus kuuluu tuottamuksellisiin henkeen ja terveyteen kohdistuviin rikoksiin. Kuolemantuottamuksesta säädetään rikoslain 21 luvun 8 §:ssä, jonka mukaan se, joka huolimattomuudellaan aiheuttaa toisen kuoleman, on tuomittava kuolemantuottamuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Pykälän tarkoituksena on suojella ihmishenkeä, joten pykälän soveltamista rajaa ihmiselämän päättymisen (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teko, laiminlyönti, seuraus).

Kuolemantuottamuksessa rangaistavaa on toisen kuoleman aiheuttaminen huolimattomuudella. Tekotapoja ei kuitenkaan ole laissa erikseen määriteltä. Tästä johtuen jokainen teko, joka aiheuttaa toisen kuoleman, voi täyttää kyseisen tunnusmerkistön. Kuolemantuottamus tulee yleensä sovellettavaksi silloin, kun tekijä on samalla syyllistynyt johonkin muuhunkin rikokseen esimerkiksi liikenne-, työ- tai virkarikokseen. Kuolemantuottamuksen rinnalla rangaistava jonkun muun rikostunnusmerkistön täyttävä teko voi olla tahallinen tai tuottamuksellinen. Esimerkiksi tahallaan ylinopeutta ajanut ja ajollaan kuolonkolarin aiheuttanut kuljettaja joutuu rangaistusvastuuseen liikennesrikoksen ohella usein myös tuottamuksellisesta kuoleman tuottamisesta. (Tapani ym. 2019, 320.)

Rikoslain 3 luvun 7 §:n 3 momentissa säädetään, ettei kuolemantuottamuksesta rangaista, jos teko katsotaan aiheutuneen pikemminkin tapaturmasta kuin tuottamuksesta. Ajatellaan esimerkiksi kuljettajaa, joka on ajanut liikennesääntöjen vastaisesti. Häntä ei pidä rangaista kuolemantuottamuksesta, jos katsotaan, että kuolema on aiheutunut ennemminkin tapaturman seurauksena. Tämä edellyttää myös, ettei kuljettaja ole laiminlyönyt sitä huolellisuutta, jota kyseisessä tilanteessa keskivertokuljettajalta voidaan edellyttää (HE 94/1993, 97-98).

3.2 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen RL 23:1

Liikennesrikosten luonne on lähellä henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia. Kuten edellä mainittiin, kuolemantuottamuksesta tuomitaan usein yhdessä vaarantamisrikoksen kanssa. Jos liikenneonnettomuudessa joku kuolee tai sen seurauksena aiheutuu vähäistä vakavampi vamma, kuoleman- tai vammantuottamussäännökset tulevat usein sovellettaviksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen ohella. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Tieliikenne.)

Rikoslain 23 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan se, joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on

tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Säännöksessä turvallisuudella tarkoitetaan toisen hengen tai terveyden suojaa.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen on niin sanottu abstraktinen vaarantamisrikos. Tämä tulee tunnusmerkistössä esille ilmaisulla ”on omiaan aiheuttamaan vaaraa”. Teko on siis konkreettisessa tapauksessa tekotyypiltään vaarallinen. Teosta voidaan tällöin rangaista, vaikka kyseisessä tilanteessa ei olisi aiheutunut todellista vaaratilannetta. (Frände ym. 2018, 303–306.)

Kuolonkolarin syyllinen osapuoli ei kuitenkaan ole automaattisesti vastuussa kuolemantuottamuksesta. Jos merkittävänä osasyynä onnettomuudelle on uhrin tai kolmannen osapuolen huolimattomuus, voidaan tällöin rangaista vain liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Samoin tilanteessa, jossa toisen kuolema olisi tapahtunut joka tapauksessa, riippumatta kuljettajan huolimattomuudesta, kuljettaja tuomitaan ainoastaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Tieliikenne.)

4 TUNNUSMERKISTÖJEN KESKEISET PERIAATTEET

Tässä osiossa esittelen edellä kerrottuihin rikosnimikkeisiin liittyvistä periaatteista, jotka eivät suoraan tule ilmi lakiin kirjatusta tekstistä rikosnimikkeiden tunnusmerkistöissä. Ensiksi kerron oikeuskirjallisuuden avulla kuolemantuottamukseen liittyvistä periaatteista, jonka jälkeen siirryn liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyviin periaatteisiin. Nämä periaatteet vaikuttavat merkittävästi korkeimman oikeuden ratkaistaessa tapauksia, kuten myöhemmin havaitaan.

4.1 Kuolemantuottamus

4.1.1 Kausaliteetti ja huolimattomuuden relevanssi

Jotta kuljettajan syyksi luettu liikenteenturvallisuuden vaarantaminen voidaan yhdistää kuolemantuottamuksen huolimattomaan menettelyyn, on kuolemantuottamuksen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen välillä oltava todellinen syy-yhteys. Tämän syy-yhteyden eli kausaliteetin toteen näyttäminen on liikenneonnettomuuksissa tavallisesti ongelmallista. Useimmiten on melko selvää, että tietty teko, liikennesääntöjen rikkominen, on aiheuttanut tietyn merkityksellisen seurauksen, kuten kuolonkolarin. (Boucht 2019, 45.)

Kun syy-yhteyden on todettu olevan riidaton, tulee tämän lisäksi arvioida huolimattomuuden relevanssia. Tuomioon ei riitä, että teko on ollut huolimaton, vaan huolimattomuuden on täytynyt olla relevanttia kuolemantapaukseen nähden. On kysyttävä, onko kuljettaja aiheuttanut kuoleman huolimattomuudellaan vai onko hän ainoastaan toiminut huolimattomasti ja samalla on aiheutunut

kuolema, joka todennäköisesti olisi muutenkin aiheutunut. Vastuusta vapauttava merkitys muodostuu luonnollisesti silloin, kun sallitulla tavalla toimittaessa kuolema todennäköisesti olisi aiheutunut samalla tavalla. On siis kysyttävä, onko huolimattomalla toiminnalla olennaisesti lisätty toisen kuoleman riskiä ja olisiko kuolemalta todennäköisesti välttytty, jos olisi toimittu huolellisesti. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teon huolimattomuus.)

4.1.2 Huolimattomuus

Rikoslain 21 luvun 8 §:n mukaan kuoleman on täytynyt aiheutua tekijän huolimattomuudesta, jotta siitä voitaisiin rangaista kuolemantuottamuksena. Huolimattomuudesta säädetään rikoslain 3 luvun 7 §:n 1 momentissa. Momentin mukaan tekijä on toiminut huolimattomasti silloin, kun hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan.

Arvioitaessa huolimattomuutta tulee siis erikseen tarkastella teon huolimattomuutta eli objektiivista huolimattomuutta ja tekijän huolimattomuutta eli subjektiivista huolimattomuutta.

Oikeuskirjallisuudessa subjektiivinen huolimattomuus jaotellaan usein vielä tietoiseen ja tiedottomaan tuottamukseen. (HE 44/2002 vp s.95.) Hallituksen esityksen (HE 44/2002 vp) mukaan tällä erottelulla ei kuitenkaan ole käytännöllistä merkitystä. Erottelulla ei myöskään ole ollut merkitystä tarkastelemieni korkeimman oikeuden ennakkotapausten syyksi lukemisen kannalta, joten puhun tässä tutkimuksessa subjektiivisesta huolimattomuudesta tekemättä rajanvetoa tietoisien ja tiedottoman tuottamuksen välille.

Objektiivinen teon huolimattomuus liittyy olosuhteiden edellyttämään huolellisuusvelvollisuuteen. Olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta arvioidaan usein lainsäädännön perusteella. Lakiin kirjatut huolellisuusvelvoitteet ovat huolellisuusstandardeja, joihin tarkasteltavaa menettelyä verrataan. Huolellisuusstandardien soveltuvuus joudutaan arvioimaan aina tapauskohtaisten olosuhteiden mukaan. Arvioitavana on siis se, laiminlöikö tekijä vaadittavan huolellisuusstandardin noudattamisen. Erityisesti liikenne muodostaa keskeisen oikeussäännöksistä koostuvan huolellisuusstandardein säännellyn elämänalueen. (HE 44/2002 vp s.95.)

Hallituksen esityksessä (HE 44/2002 vp) kuitenkin todetaan, että on myös olemassa tilanteita, joissa laissa määritellyt huolellisuusvelvoitteet saattavat väistyä, jos olosuhteet puhuvat toisen ratkaisun puolesta. Esimerkkinä esityksessä mainitaan tienkäyttäjän oikeus luottaa liikenteessä tietyin edellytyksin toisen tienkäyttäjän toiminnan asianmukaisuuteen ja niin edelleen tämän mahdollisesti vaikuttavan huolellisuusarviointiin. (HE 44/2002 vp s. 95.)

Subjektiiivisessa huolimattomuudessa tarkastellaan tekijän henkilökohtaista huolimattomuutta ja toisin toimimisen mahdollisuutta. Arvioitavana on tekijän kyky ja tilaisuus toimia huolellisella tavalla. (Frände ym. 2018, 277.) Rangaistusvastuuseen vaikuttavia tekijöitä ovat tekijän yksilölliset ominaisuudet kuten tiedot, taidot, älykkyys, koulutus, kokemus, sukupuoli, ikä ja muut tekijän fyysiset ominaisuudet sekä ylirasitus. Jos tekijä on ollut tilapäisesti hämmentynyt, järkyttynyt tai pelästynyt teon hetkellä, niin tällaiset tilapäiset tunnetilat voivat myös joissain tilanteissa tulla huomion arvoiksi. (Tapani ym. 2019, 343.) Erityistietämys eli keskimääräistä paremmat kyvyt ja ammatillinen pätevyys voivat puolestaan asettaa huolellisuusvelvoitteen arvioinnille tiukemman mittapuun. Erityistietämystä voi olla konkreettinen tapaukseen liittyvä tieto esimerkiksi auton teknisestä kunnosta tai olosuhteista. Subjektiiivisen huolellisuuden arviointiasteikko asetetaan tällöin juuri tekijän tietämyksen mukaan. Liikenteessä huolellisuuden arvioinnin mittapuuta voi tiukentaa myös ammattikuljettajan keskimääräistä parempi ajotaito. (Frände ym. 2018, 316.)

4.1.3 Ennakoitavuus

Jotta kuolemantuottamuksesta voidaan rangaista, toisen kuoleman on täytynyt olla teon tai laiminlyönnin ennakoitava seuraus. Ennakoitavuus ei edellytä, että tekijällä olisi tarkka kuva siitä, millä tavalla kuolema tapahtuu. Se riittää, että kuolema on ollut yleisellä tasolla ennakoitavissa. Teon hetkellä tekijä olisi siis voinut tai hänen olisi pitänyt mieltää kuolema mahdolliseksi. Tämä ei tarkoita, että kuolema olisi pitänyt tosiasiallisesti mieltää mahdolliseksi. Näkökulmana on objektiivinen teon hetkisten olosuhteiden tarkastelu. Ennakoitavuutta arvioidessa otetaan huomioon se, mitä tekijä tiesi tilanteessa. Sen lisäksi arvioidaan, mitä huolellisen tarkkailijan olisi pitänyt tietää samoissa olosuhteissa. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teko, laiminlyönti, seuraus.)

4.1.4 Yhteinen riskinotto ja urheilu

Yhteinen riskinotto voi joissain tapauksissa poistaa tekijän vastuun kuolemantuottamuksesta, jos joku menehtyy riskinoton seurauksena. On katsottu, että hengenvaaralliseen toimintaan osallistuminen täytyy tietyin edellytyksin voida tapahtua omalla vastuulla. Kuolemantuottamuksesta ei yleensä rangaista, mikäli yhteiseen toimintaan osallisen kuolema on seuraus juuri siitä riskistä, josta on sovittu. Rangaistusta ei myöskään tule, jos yhteiseen riskinottoon osallistuva vaarantaa itsensä tahallaan, tietoisesti ja vapaaehtoisesti. Yhteinen riskinotto ei kuitenkaan aina rinnastu itsensä vaarantamiseen. Henkilö, joka vain osallistuu yhteiseen riskinottoon, ei pysty vaikuttamaan tapahtumien kulkuun samoin kuin itse itsensä hengenvaaraan asettava. Tilanne voi kehittyä eri lailla kuin ajateltiin. Kuitenkaan tilanteissa, joissa kuolemanriski on erityisen korkea, suostuminen yhteiseen riskinottoon ei vapauta vastuusta, koska tällaisissa tilanteissa ollaan jo lähellä pyynnöstä surmaamista (RL 21:3). (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teon huolimattomuus.)

Urheilussa yhteinen riskinotto voi tulla sovellettavaksi ryhmätyöskentelyä vaativissa urheilulajeissa kuten esimerkiksi rallissa. Kun arvioidaan urheilussa vaadittavaa huolellisuustasoa, tarkasteltaviksi tulevat urheilun sisäiset säännöt. Urheilijoilta vaadittavasta huolellisuudesta sekä urheilupaikoilta ja -välineiltä vaadittavasta turvallisuudesta on kansainvälisillä ja kansallisilla lajiliitoilla olemassa omat määräyksensä. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teon huolimattomuus.) Koska Rallissa ei ajeta normaalien liikennesääntöjen mukaisesti, kilpailut ajetaan muulta liikenteeltä eristetyllä alueella. Niin kuljettaja kuin kartanlukijakin osallistuvat ralliin vapaaehtoisesti ja he ovat tietoisia lajille ominaisista riskeistä ja vaaroista. Vammutumisen tai jopa kuoleman riskin katsotaan olevan molemmille yhtä suuri. Jos ralliauto puolestaan ajautuu yleisön joukkoon ja tällä tavoin aiheuttaen henkilövahinkoja yleisölle, eivät yhteisen riskinoton normit tule kysymykseen oikeudellisessa tarkastelussa. Tällöin vastuu katsojien turvallisuudesta on rallin järjestäjillä ja rangaistusvastuu riippuu järjestäjien tekemistä toimenpiteistä yleisön suojaamiseksi. (Tapani ym. 2019, 363–365.)

4.2 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Koska liikennesäännöt eivät pysty määrittelemään tyhjentävästi, miten liikenteessä tulee toimia, tieliikennelain (TLL, 729/2018) 3–7 §:ssä on säädetty tieliikenteen periaatteista. Periaatteita käytetään liikennesääntöjen apuna oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa. Periaatteet voivat täydentää liikennesääntöjä tai ohjata sääntöjen tulkintaa. Joskus periaate voi olla myös yksinomaan ratkaisun perusta, varsinkin jos lainsäädännössä on puutteita. (HE 180/2017, 30.) Seuraavaksi esittelen keskeisimmät tieliikenteen periaatteet, joilla on merkitystä liikenneturvallisuuden vaarantamista tarkasteltaessa.

4.2.1 Huolellisuusvelvoite

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa rikotaan tahallaan tai huolimattomuudesta tieliikennelakia, ajoneuvolakia tai niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Tieliikennelain kolmannessa luvussa säädetty liikennesäännöt ohjaavat ensisijaisesti hyväksyttävää liikennekäyttäytymistä. Tieliikennelain 3 §:ssä säädetään erikseen tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitteesta. Pykälän mukaan liikennesääntöjen noudattamisen lisäksi tienkäyttäjän on noudatettava myös olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Hallituksen esityksessä (HE 74/1979 vp) on katsottu, että liikennesäännöillä olisi mahdotonta kontrolloida liikenteen kaltaisessa toimintaympäristössä kaikkia mahdollisia tilanteita. Tästä syystä yleisluonteiselle huolellisuusvelvoitteelle nähtiin olevan tarvetta. Huolellisuusvelvoite siis lähtökohtaisesti täydentää ja vaikuttaa taustalla muiden liikennesääntöjen soveltamista. Huolellisuusvelvoitteen voidaan usein katsoa täyttyvän silloin, kun tienkäyttäjä itse noudattaa liikennesääntöjä. (HE 180/2017 vp, 32.)

Tieliikennelain 3 §:n yleinen huolellisuusvelvollisuus siis velvoittaa tienkäyttäjää toimimaan liikenneympäristössä siten, että hänen toimintansa ei aiheuta liikennevahinkoja tai vaaranna muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Yleisen huolellisuusvelvollisuuden lisäksi olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden noudattamisesta säädetään myös tieliikennelain 23 §:n 1 momentissa (nykyinen TLL 5 §) (HE 180/2017 vp, 33). Pykälä velvoittaa tienkäyttäjää sovittamaan ajoneuvonsa nopeuden ja etäisyyden toiseen tienkäyttäjään sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioiden tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Pykälän mukaan ajoneuvo on myös kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa.

4.2.2 Luottamusperiaate ja ennakoitavuus

Tieliikenteen luottamusperiaatteesta ei ole omaa säännöstä Suomen tieliikennelaissa vaan sen sisältö on muotoutunut oikeuskäytännön seurauksena. Oikeuskirjallisuuden mukaan luottamusperiaatteen katsotaan sisältyvän tieliikennelain 3 §:n mukaiseen yleiseen huolellisuusvelvoitteeseen. Tällöin luottamusperiaate toimisi rajanvetona sille, millaista vaaran ja vahingon välttämistä voidaan tienkäyttäjältä edellyttää. (HE 180/2017 vp, 34.)

Luottamusperiaatteella tarkoitetaan sitä, että tienkäyttäjä, joka itse noudattaa liikennesääntöjä, saa luottaa siihen, että myös muut tienkäyttäjät tekevät samoin, ellei käsillä ole konkreettista syytä olettaa toisin. Tällainen syy voisi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteessa, jossa toisena tienkäyttäjänä on lapsi tai vanhus. Usein luottamusperiaatteen soveltaminen on käsillä silloin, kun liikenteessä luotetaan muiden noudattavan nopeusrajoituksia tai risteyksessä väistämisvelvollisuutta. Muiden ylinopeuteen tai väistämisvelvollisuuden laiminlyömiseen ei siis tällöin tarvitse varautua. Luottamusperiaatetta ei kuitenkaan sovelleta sellaiseen tekijään, joka ei itse noudata liikennesääntöjä. Esimerkiksi jos huomattavaa ylinopeutta ajava tienkäyttäjä ajaa etuajo-oikeutetulla tiellä kolarin kolmion takaa tulleen autoilijan kanssa, väistämisvelvollisen ei voida automaattisesti katsoa laiminlyöneen noudattaa väistämisvelvollisuuttaan, jos etuajo-oikeutetun autoilijan huomattava ylinopeus ei ollut ennakoitavissa. Rajausta tulee kyseeseen niissä tapauksissa, joissa tekijän huolimattomuus on yhteydessä sattuneeseen onnettomuuteen. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Tieliikenne.)

Luottamusperiaatteeseen liittyy vahvasti myös ennakointivelvollisuus, josta säädetään tieliikennelain 4 §:ssä. Pykälän mukaan tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi sekä sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi. Ennakointivelvollisuudella tarkoitetaan sitä, että tienkäyttäjä mukauttaa toimintansa vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi. Esimerkiksi autoilijalla on paremmat mahdollisuudet pyrkiä estämään liikenneonnettomuuden syntyminen, jos hän ajaa olosuhteisiin nähden oikealla tilannenopeudella, vaikka toinen tienkäyttäjä ei noudattaisikaan

liikennesääntöjä. Olosuhteisiin liittyvä erityistietämys voi vaatia tienkäyttäjältä liikennetapahtumien ennakoimista ”keskimääräistä enemmän”. (HE 180/2017 vp, 33)

5 OIKEUSKÄYTÄNTÖ

Tämän tutkimuksen kohteena on neljä korkeimman oikeuden ennakkopäätöstä, jotka koskevat kuolonkolareita, joissa vähintään toisena osapuolena on ollut moottorikäyttöinen ajoneuvo. Tapauksille asetettuna kriteerinä toimi se, että korkeimmassa oikeudessa on täytynyt olla kyse siitä, tuomitaanko tienkäyttäjää kuolemantuottamuksesta vai päädytäänkö syyte hylkäämään. Edellä mainitun rajauksen sisälle olisi sopinut useampikin korkeimman oikeuden ennakkopäätös. Osa ratkaisuksista koskee kuitenkin varsin vanhoja oikeustapauksia, joten annoin ennakkotapaukselle sitä enemmän painoarvoa mitä tuoreempi tapaus oli kyseessä. Vanhoissa ennakkopäätöksissä korkeimman oikeuden ratkaisujen perustelut eivät myöskään ole läheskään yhtä seikkaperäisiä kuin uusissa ennakkopäätöksissä. Halusin myös valita mahdollisimman erilaisia tapauksia, jotta samat perustelut eivät toistuisi ja tutkimustulokset olisivat tällä tavoin kattavampia. Näillä edellä mainitsemissani perusteilla seuraavaksi esittelemäni neljä korkeimman oikeuden ratkaisua valikoituivat tutkimukseni aineistoksi.

Tapaukset käydään ensin yksi kerrallaan läpi ja niissä tuodaan lyhyesti ilmi myös alempien oikeusasteiden tuomiot. Korkeimman oikeuden ratkaisuksista tuodaan ilmi tapausten olennaisimmat ja ongelmallisimmat kohdat, sekä seikat, jotka ovat muodostuneet keskeisimmiksi kysymyksiksi korkeimmassa oikeudessa. Tämän jälkeen seuraavassa osiossa 6 – Johtopäätökset ja pohdinta käydään läpi ennakkotapauksissa ilmi tulleita tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavia seikkoja, vertaillaan tapauksia keskenään sekä peilataan ratkaisujen perusteluja oikeuskirjallisuudessa nousseisiin näkökohtiin.

5.1 KKO 2016:36

Tapauksessa oli kysymys siitä, että A oli lähestynyt risteystä kuljettaen ajoneuvoyhdistelmää yli 80 km/t:ssa. Alueen suurin sallittu ajonopeus oli ollut 60 km/t. A oli törmännyt risteystä ylittämään lähteneeseen, kärkikolmion takaa tulleeseen B:n kuljettamaan henkilöautoon. Törmäyksen seurauksena B ja viisi kyydissä ollutta muuta matkustajaa olivat kuolleet. (KKO 2016:36.)

Käräjäoikeus katsoi A:n syyllistyneen asiassa rikoslain 23 luvun 1 §:n 1 momentin perusteella liikenneturvallisuuden vaarantamiseen sekä rikoslain 21 luvun 8 §:n perusteella kuuteen kuolemantuottamukseen ja tuomitsi A:n yhteiseen 100 päiväsakon sakkorangaistukseen. Hovioikeudessa tuomio muuttui ja A:n katsottiin syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, mutta syytteet kuudesta kuolemantuottamuksesta hylättiin. Korkein oikeus pysytti

Hovioikeuden tuomion katsoen, että henkilöautossa olleiden menehtyminen ei ollut aiheutunut A:n huolimattomuudesta. (KKO 2016:36.)

5.1.1 Korkeimman oikeuden tuomio

Korkeimmassa oikeudessa kysymykseksi muodostui se, onko A:n syyksi luetun liikenneturvallisuuden vaarantamisen osoittama huolimattomuus aiheuttanut B:n ja hänen kyydissään olleiden viiden matkustajan kuoleman. Keskeisenä arvioinnin kohteena A:n osalta oli rikoslain 3 luvun 7 §:ssä säädetyn huolimattomuuden arviointi sekä huolellisuusvelvollisuuden rikkomisen relevanssi. B:n osalta arvioitiin väistämisvelvollisuuden laiminlyömisestä merkitystä kokonaisarvioinnissa. (Timonen ym. 2021, luku KKO 2016:36 Huolellisuusvelvollisuus tieliikenteessä ja kuolemantuottamus.)

Korkein oikeus katsoi tapauksessa olevan riidatonta, että A on ajanut risteystä lähestyessään ylinopeutta yli 20 kilometriä tunnissa ja näin ollen huolimattomuudestaan rikkonut tieliikennelain säännöksiä tavalla, joka on ollut omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. A:n ajama yli 20 kilometrin ylinopeus on saattanut vaikuttaa B:n kykyyn arvioida ajoneuvojen välistä etäisyyttä ja risteysalueen turvalliseen ylittämiseen käytettävissä olevaa aikaa. A:n huolimattoman toiminnan puolesta puhuu korkeimman oikeuden mukaan myös se, ettei A ollut hiljentänyt vauhtia ennen risteysalueelle saapumista. Tieliikennelain 14 §:n (nykyinen TLL 28 §) mukaan kuljettajan on risteystä lähestyessään noudatettava erityistä varovaisuutta nopeusrajoituksesta riippumatta. Tämän lisäksi kuljettajan on tieliikennelain 23 §:n (nykyinen TLL 5 §) perusteella aina voitava pysäyttää ajoneuvo edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. A on kuljettanut yli 63 tonnin painoista yhdistelmäajoneuvoa, joten hänellä on ollut myös tästä syystä korostunut huolellisuusvelvoite. (KKO 2016:36.)

Korkeimman oikeus toteaa, että liikennesääntöjen rikkominen ei automaattisesti kuitenkaan merkitse sitä, että kuolemantuottamusta arvioitaessa kuljettaja olisi menetellyt merkittäväällä tavalla huolimattomasti. Näin ollen kysymykseksi muodostuu, onko kuljettaja noudattanut sitä huolellisuutta, jota liikenteessä edellytetään liikennevahinkojen välttämiseksi. Korkein oikeus viittaa ratkaisussaan hallituksen esitykseen (HE 44/2002 vp s. 102), jonka mukaan lakiin otetut huolellisuusvelvoitteet saattavat joissain tilanteissa väistyä ja esimerkiksi oikeus luottaa liikenteessä tietyin edellytyksin toisen toiminnan asianmukaisuuteen saattaa vaikuttaa huolellisuusarvioinnissa. (KKO 2016:36.)

Tieliikennelain 15 §:n (nykyinen TLL 25 §) mukaan kuljettajan, joka liikennesääntöjen tai liikennemerkin mukaan on väistämisvelvollinen, on hyvissä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä selvästi osoitettava, että hän aikoo noudattaa velvollisuuttaan. Onnettomuuspaikalla

B on ollut vahvan ja selvästi merkityn väistämismisvelvollisuuden alainen. B:n kuljettaman ajoneuvon vauhdin on täytynyt vähentyä lähes pysähdyksiin, koska ajoneuvo on jatkanut kulkuaan risteysalueelle 1. vaihteella ja ryömimisnopeudella. Korkeimman oikeuden mukaan B:n auton voimakas jarrutus ennen risteystä on antanut A:lle perustellun syyn olettaa, että B on huomannut hänet ja on aikeissa noudattaa väistämismisvelvollisuuttaan. Tästä syystä korkein oikeus katsoo, että B:n kuljettaman ajoneuvon kulkeutuminen A:n käyttämälle ajoradalle on ollut yllättävää ja ennakoimatonta. (KKO 2016:36.)

Ratkaisun mukaan A:n toiminnan huolellisuutta tukee myös se, että A on B:n kuljettaman ajoneuvon havaittuaan kääntänyt katseensa eteenpäin muun liikenteen tarkkailemiseksi. Tapahtumainkulun perusteella B:n kuljettaman ajoneuvon havaittuaan A:lla olisi ollut käytettävissä olevan ajan ja ajomatkan perusteella mahdollisuus saada ajoneuvoyhdistelmä pysähtymään ennen törmäystä. Korkein oikeus katsoi, että mikäli A olisi havainnut B:n laiminlyöväen väistämismisvelvollisuuttaan, A olisi ylinopeudestaan huolimatta kyennyt estämään törmäyksen. (KKO 2016:36.)

Korkeimman oikeuden johtopäätöksestä ilmenee, että A:n vastuun arvioinnissa ei voida antaa ratkaisevaa merkitystä sille, jos A:n auton nopeus olisi ollut alhaisempi. B on lähtenyt ylittämään tietä, vaikka A:n kuljettama ajoneuvoyhdistelmä on ollut selvästi liian lähellä. Korkeimman oikeuden mukaan A ei ole vallitsevissa olosuhteissa voinut varautua näin yllättävään ja selvästi väistämismisvelvollisuuden vastaiseen ajoon. Korkein oikeus toteaa ratkaisussaan, että se, ettei A ole varautunut B:n laiminlyöväen väistämismisvelvollisuuttaan, eikä ole alentanut nopeuttaan risteystä lähestyessään osoita A:ssa sellaista liikennesääntöjen vastaista huolimattomuutta, jolla hän olisi aiheuttanut B:n ja hänen kyydissään olleiden kuoleman. Näin ollen korkein oikeus ei muuta hovioikeuden tuomion lopputulosta. (KKO 2016:36.)

5.2 KKO 2013:94

Tapauksessa A oli kuorma-autolla liikennevaloin ohjatussa risteyksessä kääntynyt oikealle ja törmännyt risteystä polkupyörällä ylittäneeseen B:hen. Törmäyksen seurauksena B oli kuollut. A oli ollut tietoinen katvealueista, jotka sijaitsivat kuorma-auton takana ja keula-alueella, ja hänen oli Korkeimman oikeuden mukaan täytynyt käsittää, että kuorma-auton ryhmittymisen ajoradan keskiviivan tuntumaan mahdollisesti kevyen liikenteen ryhmittymisen auton keulan oikealle puolelle. (KKO 2013:94.)

Syyttäjä vaati A:lle rangaistusta rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja rikoslain 21 luvun 8 §:n nojalla kuolemantuottamuksesta. Käräjäoikeus hylkäsi syytteet katsomalla, ettei A ollut menetellyt tilanteessa huolimattomasti. Hovioikeus hyväksyi

käräjäoikeuden perustelut ja pysytti lopputuloksen. Korkein oikeus kuitenkin muutti tuomiota ja tuomitsi A:n liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta yhteiseen 70 päiväsakon sakkorangaistukseen. (KKO 2013:94.)

5.2.1 Korkeimman oikeuden tuomio

Korkeimman oikeuden ratkaisussa kysymyksenä oli ensinnäkin se, oliko B menetellyt liikennesääntöjen vastaisesti ja jos oli, onko A:lla ollut mahdollisuus varautua siihen ja toimia sen myötä toisin. Keskeiseksi kysymykseksi muodostui myös tieliikennelain 14 §:n 2 momentissa (nykyinen TLL 24 §) säädetyn väistämisvelvollisuuden tulkinta sekä siihen liittyvän huolellisuusvelvollisuuden arviointi. (Timonen ym. 2021, luku KKO 2013:94 Huolellisuusvelvollisuus tieliikenteessä ja kuolemantuottamus.)

Korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan riidatonta oli se, että A on ajanut kuorma-autoa tarkoituksenaan kääntyä liikennevaloin ohjatussa risteyksessä oikealle. Samalla polkupyöräilijä B on ajanut kuorma-auton oikealla puolella tarkoituksenaan ajaa risteyksessä suoraan. Korkein oikeus katsoi, että polkupyöräilijän käyttämä ajolinja ajoradan sivussa on ollut liikennesääntöjen mukainen, eikä ole näyttöä, että B olisi liikennesääntöjen vastaisesti siirtynyt ajamaan oikealla puolella sijaitsevaa suojatietä pitkin. Polkupyöräilijälle on tieliikennelain 17 §:n 2 momentin (nykyinen TLL 31 §) ja 18 §:n 2 momentin (nykyinen TLL 32 §) säännösten mukaan ollut sallittua ohittaa oikealle kääntymässä ollut kuorma-auto oikealta samaa ajoradan osaa käyttäen. Korkeimman oikeuden mukaan sillä ei ole merkitystä, onko B ryhmittynyt aluksi kuorma-auton niin sanottuun kuolleeseen kulmaan. Myöskään sillä onko A ehtinyt lähteä liikkeelle risteyksessä ennen B:tä tai onko A osoittanut kääntymisaikomuksensa suuntamerkillä ei katsottu olevan merkitystä. (KKO 2013:94.)

Tieliikennelain 14 §:n 2 momentin (nykyinen TLL 24 §) mukaan risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Korkein oikeus toteaa ratkaisussaan, että edellä mainittu ajoneuvon väistämisvelvollisuus polkupyöräilijää kohtaan on ehdoton. Ratkaisun mukaan katselmuksessa tehtyjen havaintojen mukaan A:n mahdollisuudet nähdä auton taakse ja etukulmiin ovat olleet rajoitetut. On siis uskottavaa, ettei A ole havainnut B:tä, mikäli B on tarkkailu hetkellä ollut sijoittuneena katvealueella. Korkein oikeus kuitenkin katsoo, että A on risteystä lähestyessään ollut tietoinen havaintomahdollisuuksiensa rajallisuudesta ja siitä, että ryhmittymisen seurauksena auton oikealle puolelle jää ajorataa vapaaksi. Näin ollen A:n on tullut käsittää, että kevyen liikenteen tienkäyttäjä voi ryhmittyä katvealueelle. (KKO 2013:94.)

Ratkaisussaan korkein oikeus toteaa, että A:lle aiheutuu tapahtuma-ajankohdan liikenne, kuorma-auton koko, risteyksessä oikealle kääntymisen tarkoitus ja katvealueiden olemassaolon tiedostaminen huomioiden korostunut velvollisuus kevyen liikenteen tarkkailemiselle jo ennen risteystä. Se, ettei A ole havainnut B:tä missään vaiheessa osoittaa Korkeimman oikeuden mukaan sen, ettei tarkkailu ole ollut oikea-aikaista tai riittävää. Näin ollen ratkaisussa katsottiin, että A on laiminlyönyt noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi laiminlyömällä väistää risteystä ylittänyttä B:tä. A:n kuljettama kuorma-auto on törmännyt B:hen, minkä seurauksena B on menettänyt henkensä. A on siten huolimattomuudellaan aiheuttanut B:n kuoleman. Näillä perusteilla korkein oikeus tuomitsi A:n liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta. (KKO 2013:94.)

5.3 KKO 2006:13

Tapauksessa A ja B olivat kohdanneet tien risteyksessä henkilöautoilla ja lähteneet ajamaan yleisellä tiellä kilpaa käyttäen huomattavaa ylinopeutta ja ohittaen muita autoja. A oli ajettuaan tällä tavoin seitsemän kilometrin matkan B:n perässä lähtenyt ohittamaan B:tä ja välittömästi törmännyt vastakkaisesta suunnasta tulleeeseen autoon, jolloin A ja vastaan tulleen auton kuljettaja M kuolivat. Myös A:n kyydissä olleet matkustajat E ja L loukkaantuivat törmäyksen seurauksena. (KKO 2006:13.)

Syyttäjä vaati B:lle rangaistusta ensinnäkin rikoslain 23 luvun 2 §:n mukaan törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (syyte 1). Syyttäjä vaati rangaistusta myös rikoslain 21 luvun 8, 9 ja 10 §:n mukaan M:n kuoleman osalta törkeästä kuolemantuottamuksesta (syyte 2), A:n kuoleman osalta kuolemantuottamuksesta (syyte 3) sekä A:n kyydissä olleiden E:n ja L:n osalta kahdesta vamma tuottamuksesta (syyte 4). Käräjäoikeus katsoi B:n syyllistyneen kaikkiin niihin rikoksiin, joista hänelle oli vaadittu rangaistusta. Hovioikeus puolestaan hylkäsi syytteet kohtien 2, 3 ja 4 osalta. Lopulta korkein oikeus tuomitsi A:n kaikista neljästä syytekohtasta. (KKO 2006:13.)

5.3.1 Korkeimman oikeuden tuomio

Korkeimmassa oikeudessa keskeisen kysymyksen muodosti se, onko B osaltaan aiheuttanut huolimattomuudellaan toisten ihmisten kuoleman ja vammautumisen. Arvioinnin kohteena oli myös se, missä määrin B:n olisi tullut huomioida mahdollisuus, että A lähtisi ohittamaan B:n kuljettamaa autoa ottamatta riittävästi huomioon vastaan tulevaa liikennettä. (Timonen ym. 2021, luku KKO 2006:13 Kuolemantuottamus ja yhteinen riskinotto.)

Korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan tapauksessa oli riidatonta se, että A ja B ovat ajaneet kilpaa. Kilpa-ajo oli saanut alkunsa siten, että A on kääntynyt B:n auton perään, jolloin B on lähtenyt kiihdyttämään. Tämän jälkeen ajo oli jatkunut noin seitsemän kilometrin ajan nopeuden

ollen enimmillään noin 160 km/h. Tieosuuden suurin sallittu nopeus oli 100 km/h. Ajo päättyi A:n lähdettyä mäenharjanteella ohittamaan B:tä, minkä seurauksena A törmäsi vastaan ajaneeseen autoon. Törmäyksen seurauksena A ja vastaan tulleen auton kuljettaja M kuolivat. A:n kyydissä olleet kaksi muuta matkustajaa vammautuivat. (KKO 2006:13.)

Ratkaisun mukaan B:n on täytynyt ymmärtää, että kilpa-ajo vaarantaa sekä siihen osallistuvissa ajoneuvoissa olevien henkilöiden että muiden tiellä liikkujien hengen ja terveyden. B:n on täytynyt myös ymmärtää, että kilpa-ajo ja käytetty huomattava ylinopeus voivat vähentää merkittävästi kuljettajien kykyä hallita ajoneuvojaan liikenneturvallisuuden kannalta riittävällä tavalla ja näin ollen johtaa pahoihinkin ajo- ja arviointivirheisiin. Korkeimman oikeuden mukaan B on kilpaa ajaessaan pyrkinyt pysymään A:n edessä ja siten estämään A:ta ohittamasta hänen omaa autoaan. Kilpa-ajon aikana kaksikko ohitti ainakin kaksi muuta ajoneuvoa. Tästä syystä korkein oikeus katsoi, että A:n ohitus yritys B:stä ei ole voinut olla B:lle yllättävää tai odottamatonta. (KKO 2006:13.)

A on ilmeisesti ryhtynyt ohitukseen karkean arviointi- tai havainnointivirheen johdosta. korkein oikeus katsoi, että vallinneissa olosuhteissa arviointivirhettä ei voi pitää kuitenkaan sellaisena, ettei se olisi ollut B:n ennakoitavissa. Siten korkein oikeus toteaa, että B on osaltaan huolimattomalla menettelyllään myötävaikuttanut siihen, että A ja M ovat kuolleet sekä E ja L vammautuneet. Korkeimman oikeuden mukaan B on syyllistynyt kohdassa 2 törkeään kuolemantuottamukseen, kohdassa 3 kuolemantuottamukseen ja kohdassa 4 kahteen vammantuottamukseen. B tuomittiin A:n kuolemasta syytteen mukaisesti vain kuolemantuottamuksesta, koska A oli itse myötävaikuttanut kuolemaansa. (KKO 2006:13.)

5.4 KKO 1982 II 21

Tapauksessa oli kysymys rallikilpailun erikoiskokeesta, jossa A oli ralliautoa ajaessaan käyttänyt vasemmalle kääntyvään kaarteeseen liian suurta nopeutta niin, että auto oli suistunut tieltä ja törmännyt sähköpylvääseen. Törmäyksen seurauksena kuljettajan vieressä istunut kartanlukija H oli saanut niin vakavia vammoja, että hän oli kuollut myöhemmin samana päivänä. (KKO 1982 II 21.)

Käräjäoikeus tuomitsi A:n rikoslain 21 luvun 9 §:n (nykyinen RL 21:8) nojalla kuolemantuottamuksesta. Hovioikeus oli samaa mieltä käräjäoikeuden kanssa ja jätti päätöksen lopputuloksen varaan. Korkein oikeus kuitenkin kumosi alempien oikeuksien päätökset, hylkäsi syytteen sekä vapautti A:n tuomitusta rangaistuksesta ja korvausvelvollisuudesta. (KKO 1982 II 21.)

5.4.1 Korkeimman oikeuden tuomio

Korkeimmassa oikeudessa kysymykseksi muodostui se, oliko A laiminlyönyt noudattaa olosuhteiden vaatimaa varovaisuutta ajamalla sellaisella nopeudella, että hän oli aiheuttanut kohtuuttoman suurta vaaraa ihmisille ja omaisuudelle.

Korkeimman oikeuden mukaan A:n syyttömyyttä tukee se, että kyseessä oli ollut muiden rallikilpailujen tapaan nopeuskilpailu ja sen vuoksi kilpailu oli suoritettu muulta liikenteeltä suljetulla alueella. A:lla ja H:lla sekä heidän autossaan oli ollut asianmukaiset turvalaitteet, eikä A ollut rikkonut kilpailusääntöjä. H oli ennen kilpailuun lähtöä ollut tietoinen ralliautoilulle ominaisista vaaroista, joille H ja A olivat molemmat yhtä suuressa määrin alttiita.

Korkein oikeus katsoi, että rallikilpailun luonteesta johtuen ei voitu edellyttää, että A olisi noudattanut nopeuskokeessa yhtä suurta huolellisuutta ja varovaisuutta vahingon välttämiseksi kuin yleisessä tieliikenteessä. Korkeimman oikeuden mukaan on kuitenkin yleisen turvallisuuden vuoksi vaadittava, etteivät osanottajat ajotavallaan osoita suoranaista välinpitämättömyyttä toisten henkilöiden turvallisuutta tai omaisuutta kohtaan eivätkä siten varomattomuudella aiheuta onnettomuutta. Koska A:n ei näytetty ajaneen kerrotuin tavoin varomattomasti, korkein oikeus katsoi, ettei A ollut tuottamuksesta aiheuttanut H:n kuolemaa, eikä muitakaan törmäyksessä aiheutuneita vahinkoja.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Toisessa luvussa kerroin tämän opinnäytetyön tutkimustavoitteen olevan selvittää niitä seikkoja, jotka ovat vaikuttaneet kuolonkolareiden seurauksena tapahtuneisiin kuolemantuottamusrikosten tunnusmerkistöjen täyttymisiin korkeimman oikeuden ratkaisujen perusteella. Edellä käydyissä ennakkotapauksissa ilmi tulleiden seikkojen perusteella voidaan todeta, ettei rajanveto sille, koska kuolonkolarin seurauksena tuomitaan kuolemantuottamuksesta, ole aivan yksinkertainen. Tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttaa moni asia. Seuraavaksi kerron kootusti ratkaisuissa esille tulleita seikkoja, joilla on ollut merkitystä arvioitaessa kuolemantuottamuksen tunnusmerkistön täyttymistä. On huomioitava, että esille tuomani seikat eivät yksistään vielä riitä täyttämään tunnusmerkistöä vaan kaikissa ratkaisuissa on lopulta kyse monen tekijän summasta ja kokonaisuuden arvioinnista. Seuraava osuus perustuu omaan tulkintaani. Tulkinnan pohjana on käytetty tutkimuksessa hyödynnettyjä Korkeimman oikeuden ratkaisuja sekä ratkaisuihin liittyvää oikeuskirjallisuutta.

6.1 Syy-yhteys ja huolimattomuuden relevanssi

Kuten edellä on kerrottu, kuolemantuottamus tulee useimmiten kyseeseen yhdessä vaarantamisrikoksen kanssa. Aineiston ratkaisuksista kolmessa tapauksessa vastaajana ollut kuljettaja oli rikkonut liikennesääntöjä. Rangaistusvastuu kuolemantuottamuksesta edellyttää, että kuolemantuottamuksen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen välillä on selvä syy-yhteys. Kuten Boucht ja Frände (2019, 45) teoksessaan esittivät, kausaliteetin toteen näyttäminen ei liikenneonnettomuuksissa ole useimmiten vaikeaa. Kausaliteetin lisäksi tapauksissa jouduttiin arvioimaan huolimattomuuden relevanssia, joka puolestaan ei kaikissa tapauksissa ollut aivan yhtä selkeää. Teoksessa Rikosoikeus huolellisuuden relevanssin tarkastelemista lähestytään kysymällä, onko huolimattomalla toiminnalla olennaisesti lisätty toisen kuoleman riskiä vai olisiko kuolemalta todennäköisesti välttytty, jos olisi toimittu huolellisesti. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teon huolimattomuus.) Tätä mietittiin myös korkeimman oikeuden ennakkopäätöksissä.

Ratkaisussa KKO 2006:13 kaverinsa kanssa maantiellä kilpaa ajanut kuljettaja oli ajanut ylinopeutta 160 km/h sallitun nopeuden ollessa 100 km/h. Ratkaisussa KKO 2013:94 kuljettaja puolestaan tuomittiin tämän laiminlyötyä väistämisvelvollisuuttaan. Tapauksessa ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja ei ollut väistänyt TLL 14 §:n 2 momentin (nykyinen TLL 24 §) mukaan risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää. Näissä tapauksissa syy-yhteyden toteen näyttäminen liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja kuolemantuottamuksen välillä sekä huolimattomuuden relevanssin osoittaminen oli melko ongelmallista.

Ratkaisussa KKO 2016:36 huolimattomuuden relevanssin toteen näyttäminen puolestaan oli hankalampaa. Myös tässä tapauksessa oli kysymys ylinopeudesta. Kuljettaja oli ajanut reilu 20 km/h ylinopeutta etuajo-oikeutetulla tiellä, kun kärkikolmion takaa oli tullut henkilöauto. Korkein oikeus punnitsi ratkaisussaan sitä, kuinka paljon ylinopeus oli mahdollisesti vaikuttanut kärkikolmion takaa tulleen henkilöauton kuljettajan arviointikykyyn. Tapauksen vastaajana ollut kuorma-auton kuljettaja ei myöskään ollut hiljentänyt vauhtiaan saapuessaan risteykseen ja näin ollen rikkonut sekä tieliikennelain 14 §:ää (nykyinen TLL 28 §) että 23 §:ää (nykyinen TLL 5 §). Korkein oikeus joutui arvioimaan sitä, oliko ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan syyksi luetun liikenneturvallisuuden vaarantamisen osoittama huolimattomuus aiheuttanut henkilöautossa olleiden kuoleman, vaikka henkilöauto oli tullut kärkikolmion takaa ajoneuvoyhdistelmän eteen. Tässä tapauksessa korkein oikeus katsoi, ettei ylinopeus ollut sellainen, että sillä olisi ollut vaikutusta väistämisvelvollisen henkilöauton toiminnan arviointiin. Näin ollen ylinopeudella ja siten huolimattomuudella ei ollut relevanssia asian arvioinnissa. (Lappi-Seppälä ym. 2009, luku Teon huolimattomuus.)

6.2 Huolimattomuus

Koska kuoleman on täytynyt aiheutua tekijän huolimattomuudesta, jotta siitä voitaisiin rangaista kuolemantuottamuksena, kaikissa korkeimman oikeuden tapauksissa iso osa ratkaisusta liittyi juuri huolimattomuuden arviointiin. Tekijän menettely katsotaan huolimattomaksi, jos hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan. Tarkasteltavana oli siis sekä tapauksissa käsillä ollut objektiivinen että subjektiivinen huolimattomuuden arviointi.

Ratkaisussa KKO 2006:13 ajetun ylinopeuden huolimattomuutta ja sen olosuhteita arvioidessa korkein oikeus otti huomioon sen, että ajo oli tapahtunut yleisellä tiellä ajankohtana, jolloin tiellä on ollut muutakin liikennettä. Näissä olosuhteissa kuljettajan on ratkaisun mukaan täytynyt ymmärtää, että kilpa-ajo vaarantaa sekä siihen osallistuvissa autoissa olevien henkilöiden että muiden tiellä liikkujien hengen ja terveyden. Myös ratkaisussa KKO 2013:94 yhtenä huolellisuuden arvioinnin raskauttavana seikkana nähtiin tapahtuma-ajankohdan vilkas liikenne. Ratkaisussa KKO 2016:36 korkein oikeus puolestaan katsoi, että tapahtumahetken ajo-olosuhteet olivat olleet erinomaiset ja liikenne vähäistä. Risteyksessä ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalla oli ennen risteystä ollut hyvä näkyvyys siihen suuntaan mistä henkilöauto oli tullut kärkikolmion takaa ajoradalle. Koska kuljettaja kertoi tehneensä havainnon henkilöautosta, olosuhteet eivät näyttäytyneet tässä tapauksessa raskauttavana seikkana.

Ratkaisussa KKO 2016:36 syyttömyyden puolesta katsottiin olosuhteissa vaikuttaneen myös pitkälti toisen osapuolen toiminta. Korkein oikeus totesi, ettei liikennesääntöjen rikkominen käsiteltävässä tilanteessa merkitse suoraan sitä, että ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja olisi menettänyt rikosoikeudellisesti merkitsevällä tavalla huolimattomasti myös kuolemantuottamusta arvioitaessa. Tämän argumentin pohjana korkein oikeus käytti hallituksen esityksessä (HE 44/2002 vp.) olevaa kohtaa, jonka mukaan lakiin otetut huolellisuusvelvoitteet voivat väistyä olosuhteiden puhuessa toisen ratkaisun puolesta. Tapauksen olosuhteissa myös toinen osapuoli oli rikkonut liikennesääntöjä laiminlyömällä risteyksessä väistämisvelvollisuutensa. Näin ollen vastaajana olleen kuljettajan liikennesääntöjen rikkomisen ei katsottu osoittavan sellaista liikennesääntöjen vastaista huolimattomuutta, joka olisi aiheuttanut kuoleman.

Ratkaisussa KKO 2013:94 kuljettaja puolestaan tuomittiin tämän laiminlyötyä väistämisvelvollisuuttaan. Tapauksessa kuljettaja ei ollut väistänyt TLL 14 §:n 2 momentin (nykyinen 24 §) mukaan risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää. Korkein oikeus korosti ratkaisussaan, että hallituksen esityksen (HE 74/1979 vp s. 1) mukaan tieliikennelain yhtenä tavoitteena on nimenomaan kevyen liikenteen suojaaminen. Näin ollen korkein oikeus katsoi, että 14 §:n 2 (nykyinen 24 §) momentissa asetettu väistämisvelvollisuus on ehdoton. Korkein oikeus

mainitsi ratkaisussa myös ennakkotapauksen KKO 1986 II 113, jonka pohjalta rikosoikeudellinen vastuu väistämisvelvollisuuden laiminlyönnistä voi sulkeutua pois, jos kevyenliikenteen käyttäjä menettelee liikennesääntöjen vastaisesti. Koska käsillä olleessa tapauksessa pyöräilijän ei kuitenkaan voitu näyttää rikkoneen liikennesääntöjä, objektiivisesti tarkasteltuna kuorma-auton kuljettajan katsottiin rikkoneen huolellisuusvelvollisuutta.

Fränden ym. (2018, 316.) mukaan huolellisuuden arvioinnin mittapuu voi tiukentua, jos kyseessä on ammattikuljettaja. Myös korkeimman oikeuden ratkaisussa on katsottu, että kuorma-auton kuljettajalla oli ollut tilanteessa korostunut huolellisuusvelvoite, koska kuljetettavana oli ollut raskas ajoneuvoyhdistelmä. Raskaan ajoneuvon hallitseminen ääritilanteissa on erityisen hankalaa, ja sen aiheuttamat seuraukset onnettomuuden sattuessa voivat olla todella vakavia ja haitallisia. Suoritettujen katselmuksien mukaan oli uskottavaa, ettei kuljettaja ollut havainnut polkupyöräilijää missään vaiheessa. Korkein oikeus päätyi kuitenkin siihen, että ammattikuljettajan ollessa kyseessä, tämä oli osoitus siitä, ettei kuljettajan tarkkailu ollut oikea-aikaista tai riittävää. Myös ratkaisussa KKO 2016:36 kyseessä oli ollut ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja. Yhtä lailla hänen objektiivista huolimattomuutta tarkasteltiin ammattikuljettajan mittapuulla, olosuhteet kuitenkin puhuivat tässä tapauksessa syyttömyyden puolesta.

Edellä osoitetun perusteella voidaan todeta, että liikennesääntöjen rikkomisella on iso merkitys kuolemantuottamuksen huolellisuusarvioinnissa, vaikka myös tapauskohtaiset olosuhteet sekä mahdollisen vahingon suuruus sekä sen todennäköisyys on otettava tarkastelussa huomioon. Karkeasti yleistäen, jos vastaaja on rikkonut tieliikennelakia ja sen seurauksena on aiheutunut kuolonkolari, jonka toinen osapuoli on toiminut liikennesääntöjen mukaisesti, huolellisuusvelvollisuuden rikkominen on helpommin käsillä. Jos taas onnettomuuden toinenkin osapuoli on rikkonut liikennesääntöjä, joudutaan tekojen välistä syy-yhteyttä ja vallitsevia olosuhteita arvioimaan tarkemmin. Myös onnettomuuden osapuolilla on merkitystä. Ammattikuljettajalta vaaditaan korkeampaa huolellisuuden astetta kuin tavalliselta tienkäyttäjältä. Jos taas onnettomuuden kärsivänä osapuolena on kevyenliikenteen käyttäjä, liikennesääntöjen vastaista huolimattomuutta tarkastellaan tiukemmin. Ratkaisujen perusteella myös sillä on merkitystä, onko kuljettaja havainnut toisen tienkäyttäjän. Jos, toista tienkäyttäjää ei olla ennen onnettomuutta havaittu ollenkaan, eikä voida osoittaa, että toinen tienkäyttäjä olisi rikkonut liikennesääntöjä, voi puutteellinen havainnointi näyttäytyä raskauttavana tekijänä huolimattomuuden arvioinnissa.

6.3 Ennakoitavuus

Ratkaisussa KKO 2016:36 korkeimman oikeuden argumentti liittyen hallituksen esitykseen (HE 44/2002 vp s. 102), sisälsi huomion, että oikeus luottaa liikenteessä tietyin edellytyksin toisen

toiminnan asianmukaisuuteen voi vaikuttaa huolellisuusarvioinnissa. Tapauksessa kärkikolmion takaa tullut henkilöauto oli antanut ymmärtää, että hän toimii tieliikennelain 15 §:n (nykyinen TLL 25 §) mukaisesti eli nopeutta vähentämällä osoittaa noudattavansa väistämisvelvollisuuttaan. Korkein oikeus katsoi, että tämän seurauksena se, ettei ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja ollut ennakoinut henkilöauton rikkovan väistämisvelvollisuuttaan, ei osoita kuolemantuottamuksen edellyttämää huolimattomuutta. Korkeimman oikeuden mukaan henkilöauton kulkeutuminen ajoradalle on kuvatuissa olosuhteissa ollut yllättävää ja ennakoimatonta.

Puolestaan ratkaisussa 2013:36 korkein oikeus otti tiukemman linjan ennakkoinnin arvioinnissa. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja ei ollut huomannut missään vaiheessa ajoradan reunassa kulkevaa polkupyöräilijää. Korkein oikeus kuitenkin katsoi, että kuljettajan olisi tullut ennakoida väistämisvelvollisuutensa suhteessa mahdolliseen kevyeseen liikenteeseen.

Ratkaisussa KKO 2006:13 korkeimmassa oikeudessa pohdittiin sitä, missä määrin kilpakumppanin olisi tullut ennakoida takana ajaneen kuljettajan mahdollinen ohitus huomioimatta riittävästi vastaan tulevaa liikennettä. Vaikka takana ajaneen kuljettajan ohitus oli todennäköisesti johtunut karkeasta arviointivirheestä, korkein oikeus oli sitä mieltä, että kilpa-ajo-olosuhteissakaan tällaista virhettä ei voida pitää sellaisena, ettei se olisi ollut edellä ajavan kuljettajan ennakoitavissa. Korkein oikeus katsoi, että kuljettajan on täytynyt ymmärtää, että kilpa-ajo ja siinä käytetty reilu ylinopeus voivat merkittävästi vaikuttaa kuljettajien kykyyn hallita ajoneuvoja ja näin ollen johtaa pahoihinkin ajo- ja arviointivirheisiin. Myös se, että autot olivat ohittaneet jo muutaman edellä ajaneen auton, puolsi korkeimman oikeuden mukaan sitä, että takana tuleva auto yrittää ohittaa myös edellä ajaneen kilpakumppanin. Huolellisen tarkkailijan olisi siis tullut osata ennakoida, että ohitusyritys on mahdollinen.

Korkeimman oikeuden ratkaisujen perusteella ennakoitavuuden osalta voidaan todeta, että kuljettaja saa tietyissä määrin odottaa muiden tienkäyttäjien noudattavan liikennesääntöjä, eikä kuljettajan tarvitse ennakoida liikennesääntöjen vastaista toimintaa välttyäkseen syytteeltä kuolemantuottamuksesta. Tähän kuitenkin vaikuttaa kuljettajan oma toiminta sekä olosuhteet muutenkin. Vaihtoehtoisesti jos kuljettajan oma toiminta rikkoo selvästi tieliikennelain säädöksiä, voidaan hänen odottaa ennakoivan sitä mahdollisesti myös muilta. Ennakkopäätösten mukaan myös sen lisäksi että, kuljettaja voi luottaa muiden tienkäyttäjien noudattavan liikennesääntöjä, voidaan häneltä itseltään odottaa niiden noudattamista jopa tilanteessa, jossa kuljettajan oma tilannetietoisuus on ollut puutteellista. Tällaisessakin tilanteissa kuljettajan on pyrittävä ennakoimaan esimerkiksi omaa väistämisvelvollisuuttaan.

6.4 Yhteinen riskinotto

Tapauksessa KKO 1982 II 21 yhteinen riskinotto näyttäytyi merkittävänä vastuusta vapauttavana seikkana. Tapani ym. (2019, 364–365) mielestä kyseinen ratkaisu on mitä puhtain esimerkki yhteisestä riskinotosta. Tapauksessa kyse oli rallikilpailusta, joten korkein oikeus katsoi, että henkensä menettänyt kartturi oli ollut tietoinen lajille ominaisista vaaroista ja silti vapaaehtoisesti osallistunut kilpailuun. Korkein oikeus totesi myös, että rallikilpailun luonteesta johtuen kuljettajaa ei voida edellyttää noudattavan samanlaista huolellisuutta ja varovaisuutta kuin yleisessä tieliikenteessä, minkä johdosta kuljettajan ei katsottu rikkoneen tilanteen vaatimaa huolellisuusvelvoitetta. Kyseinen tapaus on myös hyvä esimerkki siitä, milloin kuolemantuottamus voi tulla kyseeseen ilman, että siihen liittyisi vaarantamisrikosta.

Myös ratkaisussa KKO 2006:13 oli osittain kysymys yhteisestä riskinotosta. Kilpaa ajavia autoja kuolettavasti vastaan tulleen auton kuljettajan kuolema luettiin vastaajan viaksi törkeänä kuolemantuottamuksena, koska kilpa-ajo oli osoittanut piittaamattomuutta muiden ihmisten turvallisuuden puolesta. Vastaaja tuomittiin kuitenkin kilpakumppanin kuoleman osalta vain kuolemantuottamuksesta, koska kilpailun toinen osapuoli oli itse vaikuttanut kuolemaansa. Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että kilpakumppanin kuolema johtui yhteisestä riskinotosta, vaikkei korkein oikeus varsinaisesti lausunutkaan siitä ratkaisussaan. Oikeuskirjallisuuden mukaan yksimielisyys riskinotossa ei poista toisen vastuuta riskinottoon osallistuneen toisen henkilön kuolemasta silloin, kun riskinottoon sisältyy liikennesääntöjen törkeää rikkomista. (Tapani ym. 2019 362–363.)

Yhteisestä riskinotosta voidaan todeta, että autourheilussa se näyttäytyy helpommin kuolemantuottamuksen vastuusta vapauttavaa perusteena kuin tavallisessa liikenteessä. Näin osoittaa myös oikeuskäytäntö. Liikenteessä tapahtuneet törkeät vaarantamisrikokset puolestaan eivät anna vastuusta vapauttavaa perustetta, vaikka riski olisikin yhdessä tuumin toteutettu.

6.5 Pohdintaa

Jos korkeimman oikeuden jäsenten kesken on erimielisyyttä ratkaisun lopputuloksesta, niin vaihtoehtoinen ratkaisu eli eriävä lausunto on esitetty tapauksen lopussa. Näin kävi juuri kahdessa neljästä tapauksesta, kun vähemmistö tulkitsi lakia eri tavalla. Nämä eriävät lausunnot ovat mielenkiintoisia, sillä ne paljastavat kiperimmät kysymykset tulkinnan kannalta, ja siksi niitä on syytä tarkastella. Tapauksessa KKO 2006:13 vähemmistöön jääneet oikeusneuvokset arvioivat, ettei täysin järjettömien riskien ottaminen sovi edes kilpa-ajoon, koska kilpa-ajossakin pyritään hallitsemaan oma ajoneuvo. Tämän vuoksi A:n toiminta ei ollut vähemmistön mielestä ollut B:n ennakoitavissa. (Tapani ym. 2019, 362.) Myös tapauksen KKO 2016:36 kinkkisyydestä kertoo se,

että kaksi KKO:n jäsentä olivat eri mieltä ratkaisun kanssa. He päätyivät katsomaan, että A oli huolimattomuudellaan aiheuttanut kuuden henkilön kuoleman ja syyllistynyt kuuteen kuolemantuottamukseen. He painottivat A:n ylinopeutta ja että törmäys olisi voinut jäädä tapahtumatta, jos A olisi B:n havaittuaan alentanut nopeutensa rajoituksen mukaiseksi. Nämä kaksi ratkaisua ja oikeusneuvoksien eriävät mielipiteet kertovat siitä, että tulkinta ei ole yksiselitteistä ja punninta periaatteiden välillä saattaa olla hyvinkin haastavaa. Lausunnot ilmentävät hyvin sitä, että korkeimmassakin oikeudessa ratkaisujen punninta tapahtuu aina yksittäisten seikkojen perusteella, jotka lopulta rakentavat kokonaisuuden. On kiinnostavaa huomata, että pienikin seikka voi kallistaa ratkaisun lopulta erilaiseksi.

Lopuksi todettakoon, että ensinnäkin edellä kerrottujen tapausten ratkaisuissa on otettu huomioon samoja rikostunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavia seikkoja. Näitä ovat muun muassa tilanteissa rikotut liikennesäännöt, liikennerikoksen syy-yhteys onnettomuuteen, rikoksen osoittaman huolimattomuuden relevanssi, vaaditun huolellisuusvelvoitteen taso sekä tilanteen ennakoitavuus. Ratkaisuissa on otettu tämän lisäksi huomioon kunkin tapauksen yksilöllisiin olosuhteisiin vaikuttaneet tekijät kuten esimerkiksi ammattikuljettajalta vaadittu korostunut huolellisuusvelvollisuus tai yhteisen riskinoton soveltuvuus tilanteessa. Vaikka kuolemantuottamuksen tunnusmerkistön täyttymisen arvioinnissa otetaankin huomioon myös samoja tunnusmerkistön keskeisiä periaatteita, jokainen yksittäinen tapahtumaketju on kuitenkin lopulta arvioitava täysin omana ratkaisunaan. Ei siis voida vetää kaikissa tilanteissa soveltuvaa linjausta sille, koska kuolonkolareissa päädytään tuomitsemaan kuolemantuottamuksesta.

7 OPINNÄYTETYÖN LUOTETTAVUUS JA EETTISYYS

Tässä opinnäytetyössä on noudatettu tutkimuseettisiä periaatteita ja hyvää tieteellistä käytäntöä. Se on pyritty tekemään objektiivisesti sekä yleistä huolellisuutta ja tarkkuutta noudattaen. Opinnäytetyössä käsiteltiin pelkästään tapauksia, jotka ovat julkisia. Esitetyt tulkinnot perustuvat menetelmän vaatimalla tavalla korkeimman oikeuden tapauksiin ja oikeuskirjallisuuteen, johon on myös viitattu asianmukaisesti.

Tutkimuksen luotettavuutta arvioidessa on huomioitava, että johtopäätöksissä on mukana myös omaa tulkintaani korkeimman oikeuden ennakkopäätösten pohjalta. Luetettavuutta kuitenkin lisää se, että johtopäätöksissä on käytetty apuna aiheeseen liittyvää oikeuskirjallisuutta. Tutkimuksen tulokset eivät myöskään ole tyhjentäviä ja ehdottomia totuuksia, vaan enemmänkin huomioon otettavia asioita rikostunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavista seikoista. Kuten pohdinnassa toin esille, korkeimman oikeuden perusteluissa ratkaisun on muodostanut yhteisvaikutuksessa moni eri asia. Tämän lisäksi lopulta vaakakupissa painaa aina yksittäisten tapausten kokonaiskuva ja sen

pohjalta tehty päätös, eikä yksikään rikostapaus ole ominaisuuksiltaan täysin samanlainen kuin toinen.

Tutkimusaineistona käytetyt korkeimman oikeuden ennakkopäätökset on pyritty valitsemaan siten, että tulokset olisivat mahdollisimman kattavia. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että pyrin valitsemaan tutkimukseen mahdollisimman erilaisia oikeustapauksia. Aiheen rajaus kuitenkin karsi käytettävissä olevaa materiaalia ja valtaosa ennakkotapauksista olivat monien vuosien takaa. Tästä syystä samoja elementtejä omaavissa ennakkotapauksissa pyrinkin valitsemaan uusimman oikeustapauksen, koska tällöin siinä sovelletut säädökset olisivat lähempänä ajantasaista lainsäädäntöä. Vuonna 2020 tulleen tieliikennelain uudistuksen myötä käyttämissäni oikeustapauksissa on kuitenkin viittauksia vanhentuneeseen lainsäädäntöön. Uudistuksesta on kulunut vasta niin vähän aikaa, ettei sitä soveltavia ennakkopäätöksiä ole ehtinyt vielä tulla. Kohdissa, joissa ratkaisussa on viitattu vanhaan tieliikennelakiin, olen aina viitannut myös ajantasaisen lainsäädännön vastaavan pykälään, mikäli pykälän numero on muuttunut.

8 LOPUKSI

8.1 Itsearviointi

En ollut ennen tätä opinnäytetyötä tehnyt lainopillista tutkimusta. Menetelmä vaikutti minusta kuitenkin kiinnostavalta, joten aikani tutkittuani ja luettuani aiheeseen liittyvää kirjallisuutta päätin tarttua haasteeseen. Työn alkuvaiheessa haastavaa oli oikeanlaisen aineiston kerääminen ja lopullisten tutkimukseen päätyvien ennakkopäätösten valinta. Mielestäni oli vaikea hahmottaa kuinka monta tapausta olisi sopiva määrä ottaen kuitenkin huomioon opinnäytetyön laajuuden. Tutkimuksen myöhemmässä vaiheessa korkeimman oikeuden ratkaisujen ja aiheeseen liittyvän oikeuskirjallisuuden lukemine oli myös melko aikaa vievää. Samoja tekstejä piti lukea uudelleen ja uudelleen ennen kuin mielestäni olin oikeasti sisäistänyt asian perusteellisesti. Huomasin myös, että aivan työn viime metreille asti saattoi tulla uusia oivalluksia tapauksiin liittyen.

Onnistuin mielestäni rajaamaan aiheen hyvin, eikä tutkimus myöskään rönsyillyt tavoitteesta ohi. Kerroin alussa selkeästi tutkimuskysymyksen ja koen, että onnistuin myös vastaamaan siihen sillä laajuudella, kuin opinnäytetyössä on tarkoituksenmukaista. Tiedostan, että tulokset olisivat voineet olla kattavammat, jos olisin ottanut tutkimukseen mukaan enemmän oikeustapauksia. Olen kuitenkin sitä mieltä, että neljänkin oikeustapauksen perusteella pystyin saavuttamaan tutkimustavoitteeni. Opinnäytetyö oli minulle myös opettavainen kokemus ja uskon tutkimuksen tuomien oppien olevan hyödyksi vielä myöhemminkin työurallani.

Tutkimuksessa on mielestäni käytetty lähteitä melko monipuolisesti. Tutkimuksen luotettavuuden parantamiseksi, tutkimuksessa on pyritty käyttämään lähtökohtaisesti ensisijaisia lähteitä.

Korkeimman oikeuden ratkaisuisa sekä oikeuskirjallisuudessa on useita viittauksia hallituksen esityksiin, joihin on viitattu myös tässä tutkimuksessa. Poikkeuksellisesti kertaalleen olen myös viitannut pro gradu -tutkielmaan, vaikka siihen tulisi suhtautua kriittisesti, koska kyseessä on toinen opinnäytetyö. Näin sen kuitenkin tarkoituksenmukaiseksi ja tarkistin, että työssä käytetyt lähteet olivat kunnossa.

8.2 Jatkotutkimusaiheita

Liikenneonnettomuudet pysyvät varmasti ajankohtaisena aiheena vielä tulevaisuudessakin, vaikka uudessa liikenneturvallisuusstrategiassa pyritäänkin kohti nollavisiota. Tulevaisuudessa saisi tutkimusaiheen esimerkiksi muotoiltua uuden strategian ympärille. Muutaman vuoden kuluttua strategian valmistumisen jälkeen näkökulmana voisi olla strategian vaikutusten ja tulosten tarkastelu.

Tätä opinnäytetyötä voidaan myös jatkaa sen jälkeen, kun aiheeseen liittyviä uusia ennakkopäättöksiä syntyy. Uusissa ratkaisuisa ilmi tulleita seikkoja voidaan vertailla tämän tutkimuksen tuloksiin. Aihetta voi myös laajentaa ottamalla tarkasteluun törkeiden tekemuotojen rikostunnusmerkitöt. Tästä tutkimuksesta on rajattu pois rangaistuksen mittaamiseen vaikuttaneet tekijät, joten tutkimusaiheena voisi myös vaihtoehtoisesti olla selvittää seikkoja, jotka vaikuttavat rangaistuksen mittaamiseen tai miten ne vaihtelevat eri oikeusasteissa.

Tutkimuksen tuloksia voisi hyödyntää myös tutkimuksessa, jossa selvitetään poliisin tekemiä toimenpiteitä liittyen liikenneonnettomuuksien esitutkintaan. Tutkimuksen tavoitteena voisi olla selvittää tämän tutkimuksen pohjalta, mitä poliisin tulisi ottaa huomioon esitutkinnassa. Kysymyksenä voisi myös olla, mitä seikkoja osataan jo ottaa huomioon ja missä voisi olla vielä varaa parantaa.

LÄHTEET

Boucht, Johan & Frände, Dan 2019: Suomen rikosoikeus. Rikosoikeuden yleisten oppien perusteet. 2. uudistettu painos. Tampere, PunaMusta Oy.

Frände, Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Viljanen, Pekka & Wahlberg, Markus 2018: Keskeiset rikokset. Helsinki, Edita.

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

HE 94/1993 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle rikoslainsäädännön kokonaisuudistuksen toisen vaiheen käsittäviksi rikoslain ja eräiden muiden lakien muutoksiksi.

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

HE 180/2017 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hirvonen, Ari 2011: Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Helsinki, Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17.

Hämäläinen, Tuomas 2018: Tuomioistuimen perustelemisen laatu liikenteen abstrakteissa vaarantamisrikoksissa. Lapin yliopisto. Oikeustieteiden tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Jokela Antti, 2018: Rikosprosessioikeus. 5. uudistettu painos. Helsinki, Alma Talent.

KKO 1982 II 21

KKO 2006:13

KKO 2013:94

KKO 2016:36

Lappi-Seppälä, Tapio & Hakamies, Kaarlo & Koskinen, Pekka & Majanen, Martti & Melander, Sakari & Nuotio, Kimmo & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo & Rautio, Ilkka 2009: Rikosoikeus. 3. uudistettu painos. Helsinki WSOY pro Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021: Luonnos liikenneturvallisuusstrategiaksi. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>. Luettu 22.9.2021.

Pelli, Petja 2019: Norjassa kuolee maailman vähiten ihmisiä tieliikenteessä, Suomessa tilanne on paljon synkempi. Helsingin Sanomat 3.12.2019. Luettavissa: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006328953.html>. Luettu 22.9.2021.

Ruonakoski, Eetu 2021: Nokian kuolonkolarista kova syyte: Kolme kyydissä ollutta nuorta tapettiin – kuljettajan epäillään luisuttaneen auton käsijarrulla puuhun. MTV uutiset 8.9.2021. Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/nokian-kuolonkolarista-kova-syyte-kolme-kyydissa-ollutta-nuorta-tapettiin-kuljettajan-epaillaan-luisuttaneen-auton-kasijarrulla-puuhun/8230136#gs.bybixo>. Luettu 22.9.2021.

Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Hyttinen, Tatu 2019: Rikosoikeuden yleinen osa. Vastuuoppi. Helsinki, Alma Talent.

Timonen, Pekka 2021: KKO:n ratkaisut kommentein. Helsinki, Alma Talent. Luettavissa: [https://verkkokirjahylly-almatalent-fi.libproxy.helsinki.fi/teos/BAXBBXATIEEDBAXB#avaa%20ja%20näytä/kohta:KKO\(\(\(N\(\(20\)RATKAISUT\(\(20\)KOMMENTEIN\(\(20\)2013\(\(\(II\(:KKO\(\(20\)2013\(\(\(94\(\(20\)Huolellisuusvelvollisuus\(\(20\)tieliikenteess\(\(e4\)\(\(20\)ja\(\(20\)kuolemantuottamus\(:KORKEIMMAN\(\(20\)OIKEUDEN\(\(20\)RATKAISU\(\(20\)19.12.2013\(:Asiassa\(\(20\)esitetty\(\(20\)selvitys/piste:t6u](https://verkkokirjahylly-almatalent-fi.libproxy.helsinki.fi/teos/BAXBBXATIEEDBAXB#avaa%20ja%20näytä/kohta:KKO(((N((20)RATKAISUT((20)KOMMENTEIN((20)2013(((II(:KKO((20)2013(((94((20)Huolellisuusvelvollisuus((20)tieliikenteess((e4)((20)ja((20)kuolemantuottamus(:KORKEIMMAN((20)OIKEUDEN((20)RATKAISU((20)19.12.2013(:Asiassa((20)esitetty((20)selvitys/piste:t6u) Luettu: 26.9.2021