

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta ja laiksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Liikenneturvasta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin tehdään 1.1.2017 voimaan tulevan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) edellyttämät Liikenneturvan rahoitus- ja ohjausmallia koskevat muutokset. Lisäksi otetaan huomioon perustuslaista aiheutuvat lakitekniset muutostarpeet. Esitys ei rahoitus- ja ohjausmallia lukuun ottamatta vaikuta Liikenneturvan toiminnan järjestämiseen ja ylläpitämiseen.

Tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkinnasta annettu laki (24/2001) kumotaan. Tilalle annetaan uusi tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkintalaki, johon sisällytetään liikenneturvallisuusmaksulaista johtuvien rahoitus- ja ohjausmallia koskevien muutosten lisäksi perustuslain edellyttämät lakitekniset muutokset. Lakiin sisällytetään nykyisin valtioneuvoston asetuksella säännellyt asiat ja uuden lain voimaantullessa kumoutuu kyseistä onnettomuustutkintaa koskeva valtioneuvoston asetus.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Liikenneturva.....	3
2.2 Tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinta.....	3
2.3 Nykytilan arviointi.....	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
3.1 Laki Liikenneturvasta.....	5
3.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.....	5
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	5
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	5
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	6
4.3 Ympäristövaikutukset.....	6
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	6
5 ASIAN VALMISTELU.....	6
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	7
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	7
1.1 Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta.....	7
1.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.....	8
2 VOIMAANTULO.....	18
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	18
LAKIEHDOTUKSET.....	19
Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta.....	19
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.....	21
LIITE.....	27
RINNAKKAISTEKSTI.....	27
Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta.....	27

LUONNOS

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Liikenneturvallisuusmaksusta annettu laki (471/2016) tulee voimaan 1.1.2017. Lain myötä liikenneturvallisuusustyön nykyinen rahoitus tulee budjettitalouden piiriin ja muuttuu valtionavustukseksi, johon sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001). Valtionavustuksen myöntämisen tarkemmista perusteista on tarkoitus säätää valtioneuvoston asetuksella. Tarkoituksena on, että valtionapuviranomaisena toimisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Rahoitusmallin muutos vaikuttaa lailla säädettyjen Liikenneturvan ja tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnan rahoitus- ja ohjausmalleihin.

Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta antoi seuraavat lausumat:

1. Eduskunta edellyttää, että uudella liikenneturvallisuusmaksujärjestelmällä ja avustusten jakamisella mahdollisesti nykyistä laajemmalle hakijaryhmälle ei vaaranneta nykyisen vakiintuneen, arvostetun ja hyvin toimivan liikenneturvallisuusustyön toimintaa ja jatkuvuutta.
2. Eduskunta edellyttää, että liikenneturvallisuusmaksuun liittyvien hakemusten käsittelyn ja avustusten myöntämisen järjestämisessä tulee huolehtia siitä, että mahdolliset esteellisyksymykset otetaan asianmukaisesti huomioon ja toiminta järjestetään kaikilta osin siten, ettei liikenteen turvallisuusustyön riippumattomuudesta synny jatkossakaan mitään epäilyksiä.

2 Nykytila

2.1 Liikenneturva

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin. Vuoden 2004 alusta lähtien Liikenneturvan toiminta on säädetty lailla (278/2003). Lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa. Ohjauksen ja valvonnan ohella liikenne- ja viestintäministeriöllä on myös valtioneuvoston määräämä edustaja Liikenneturvan hallituksessa.

Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen lisäämiseen yhteiskunnassa. Liikenneturva on valtakunnallinen liikenneturvallisuuden keskusjärjestö, jolla on 58 jäsenyhteisöä. Sen toiminta ulottuu koko maahan 12 alueellisen toimipisteen kautta.

2.2 Tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinta

Liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavasta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta säädettiin laki vuonna 2001 (24/2001). Lain mukaisesti tutkintaa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriön asettama liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, jonka toimikausi on kolme vuotta. Liikenneonnettomuuksien tutkinnasta huolehtivat tutkijalautakunnat. Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuustutkinnan järjestämisestä, ylläpitämisestä ja hallinnoinnista. Neuvottelukunta toimii Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

Tutkintatoiminnan tarkoituksena on hankkia tietoja liikenneonnettomuuksista, niiden ominaisuuksista ja niihin johtavista syistä sekä tältä pohjalta tehdä parannusehdotuksia liikennetur-

LUONNOS

vallisuuden lisäämiseksi. Tutkinnan pääkohteena ovat olleet kuolemaan johtaneet onnettomuudet, mutta lisäksi erityiskohteena on ollut liikenteen jokin osa-alue tai erityisongelma, kuten esimerkiksi raskaan liikenteen, koululaiskuljetusten, moottorikelkkojen tai kevyen liikenteen onnettomuudet.

Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä ja taloudesta. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat suorittavat onnettomuustutkinnan liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman toimintasuunnitelman ja neuvottelukunnan päättämien periaatteiden sekä Liikennevakuutuskeskuksen ohjeiden mukaisesti.

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnassa ovat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, oikeusministeriö, opetusministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevakuutuskeskus. Neuvottelukunta päättää tutkinnan päälinjoista ja tavoitteista ja tekee liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen seuraavan vuoden liikenneonnettomuustutkintaa koskevaksi toimintasuunnitelmaksi. Se valvoo toimintasuunnitelman toteutumista ja hyväksyy työjärjestyksen, joka koskee liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan yksityiskohtaista järjestämistä ja siihen osallistuvien henkilöiden tehtäviä.

Onnettomuustutkinnan suorittavat tutkijalautakunnat. Neuvottelukunta asettaa tutkijalautakunnat viideksi vuodeksi kerrallaan. Tutkijalautakunnissa on edustettuna asiantuntijoita poliisista, lääketieteestä, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteiden aloilta sekä tarpeen mukaan muita erityisasiantuntijoita. Eri puolilla Suomea toimii 20 tutkijalautakuntaa, joissa on kaikkiaan noin 300 jäsentä. Lautakuntien rajat noudattavat pääosin nykyisiä maakuntarajoja. Tutkijalautakunnat ovat tutkintaa suorittaessaan itsenäisiä riippumattomuuden ja puolueettomuuden turvaamiseksi.

2.3 Nykytilan arviointi

Liikenneturvan toiminta ja Liikennevakuutuskeskuksen järjestämä tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinta rahoitetaan kokonaan tai lähestulkoon kokonaan vakuutusyhtiöiltä kerättävän liikenneturvallisuusmaksun tuotolla.

Koska liikenneturvallisuusmaksusta annettu laki (471/2016) tulee voimaan 1.1.2017, muuttuu liikenneturvallisuustyön rahoitus budjettipohjaiseksi ja valtionavustukseksi. Tämä rahoitusmallin muutos merkitsee, että asianomaista toimintaa koskeva suunnitteluasiakirjojen laatiminen ja vahvistaminen sekä toiminnan ohjaus ja valvonta tulevat osaksi valtionavustusmenettelyä ja siksi säännösmuutokset on tehtävä ehdotettuina oleviin lakiluonnoksiin. Lisäksi lakiehdotuksissa esitetään muutoksia nykyiseen ohjausmalliin.

Lakiehdotuksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön rooli Liikenneturvan toiminnan sekä tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnan ohjaajana ja valvojana päättyy. Asianomaista toimintaa koskeva suunnitteluasiakirjojen laatiminen ja vahvistaminen sekä toiminnan ohjaus ja valvonta tulevat osaksi valtionavustusmenettelyä ja siten suunniteltuna valtionapuviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi. Niin ikään liikenne- ja viestintäministeriön edustukseen Liikenneturvan hallituksessa liittyy esteellisyysnäkökohtia, jotka aiheutuvat ministeriön roolista tieliikenteen turvallisuustoimintaan myönnettävän budjetтираhoituksen valmistelijana ja Liikenteen turvallisuusviraston ohjaajana.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston edustukseen liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnan toimintaan liittyy samanlaisia esteellisyysnäkökohtia. Rahoituksen valmisteluun ja siitä päättämiseen osallistuvien tahojen edustus toimintasuunni-

LUONNOS

telman ja sen mukaisen rahoitushakemuksen valmistelussa voidaan nähdä olevan hyvinkin ongelmallista.

Lakiehdotuksen mukaan liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta olisi tarkoitus lakkauttaa lakisääteisenä toimijana. Tavoitteena on tehostaa työskentelytapoja ja hyödyntää verkostomaista yhteydenpitoa tutkintatoimen ja viranomaisten välillä.

Liikenneturvan hallituksen jäsenten määräytymistä on tarkoitus muuttaa siten, että liikenne- ja viestintäministeriön hallituksen jäsenyys siirtyisi ministeriöstä virastotasolle, joka nykyisin omalta osaltaan vastaa liikenneturvallisuuden toiminnallisesta toteutuksesta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Laki Liikenneturvasta

Liikenneturvasta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, lakiin tehdään 1.1.2017 voimaan tulevan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) edellyttämät Liikenneturvan rahoitus- ja ohjausmallia koskevat muutokset. Lisäksi otetaan huomioon perustuslaista aiheutuvat lakitekniset muutostarpeet. Esitys ei rahoitus- ja ohjausmallia lukuun ottamatta vaikuta Liikenneturvan toiminnan järjestämiseen ja ylläpitämiseen.

3.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettu laki uudistetaan siten, että liikenneturvallisuusmaksulaista johtuvien rahoitus- ja ohjausmallia koskevien muutosten lisäksi lain rakenteessa otetaan huomioon perustuslain edellyttämät lakitekniset muutokset. Samalla tarkoituksena on selkeyttää onnettomuustutkinnan roolia sekä helpottaa onnettomuuteen johtaneiden syiden selvittämistä. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tutkintaa koskevat säännökset siirretään tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnasta annetusta valtioneuvoston asetuksesta lakiin. Kokonaisuutena ehdotus tarkoittaa uuden tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkintaa koskevan lain säätämistä ja nykyisen tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain ja sen perusteella annettujen valtioneuvoston asetusten kumoamista.

Lakiesitykseen sisältyvillä tutkintaa varten tarvittavien tietojen tiedonsaantioikeuksien lisäyksillä varaudutaan digitalisaation mukanaan tuomiin muutoksiin toimintaympäristössä.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Liikenneturvasta annettuun lakiin tehtävillä rahoitus- ja ohjausmallia koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Esitys ei vaikuta muilta osin Liikenneturvan toiminnan järjestämiseen ja ylläpitämiseen.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan kannalta tutkinnan neuvottelukunnan toiminnan muuttaminen vapaamuotoisemmaksi yhteistyöelimeksi ja sen tehtävien siirtäminen Liikennevakuutuskeskukselle vähentäisi julkishallinnon taakkaa. Taloudellinen vaikutus olisi kuitenkin vähäinen, koska nykyjärjestelmä on varsin tehokas. Käytännössä neuvottelukunta on kokoontunut neljä kertaa vuodessa ja esitetyn jatkomallin mukaisesti jatkossakin valtaosa toimijoista osallistuisi yhteistyöelimen kokouksiin. Esitetyillä muutoksilla ei siten arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

LUONNOS

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Merkittävimmät viranomaistoimintaan kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat lähtökohtaisesti liikenneturvallisuusmaksusta annetusta laista (471/2016) ja valtionavustusmenettelyyn siirtymisestä. Tämän seurauksena sosiaali- ja terveysministeriön ja Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusmaksun määrittämiseen, kantoon sekä rahoituksen jakamiseen liittyviä tehtäviä siirtyy Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Näiden osalta Liikenteen turvallisuusviraston on arvioinut, että liikenneturvallisuusmaksun tilityksestä, hakemusten käsittelystä, valvonnasta ja maksatuksesta sekä mahdollisista takaisinperinnöistä aiheutuisi 1,2 lisähenkilötyövuotta. Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan uusi tehtävä pystytään kuitenkin hoitamaan vahvistettujen henkilötyövuosikehysten puitteissa. Liikenneturvallisuusmaksun siirrosta aiheutunee lisäksi lähinnä tietojärjestelmäkustannuksia, jotka pystytään hoitamaan nykyisten kehysten puitteissa.

Ehdotettujen lakimuutosten sekä liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain ja valtionavustusmenettelyyn siirtymisen kokonaisvaikutuksesta Liikenneturvan rahoitus- ja ohjausmalli selkeytyy. Vastuu ohjauksesta ja valvonnasta siirtyy liikenne- ja viestintäministeriöltä liikennehallinnon virastoille, Liikennevirastolle hallitusjäsenyyden kautta ja Liikenteen turvallisuusvirastolle osana valtionavustusmenettelyä.

Myös tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnan osalta rahoitus- ja ohjausmalli selkeytyy. Lisäksi siirtyminen kevyemmin hallinnoituun yhteistyöelimeen joustavoittaisi toimintaa ja vähentäisi hallinnollista taakkaa. Samalla sääntelyä pystyttäisiin keventämään.

4.3 Ympäristövaikutukset

Lakiehdotuksilla ei arvioida olevan ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Lakiehdotuksilla ei ole työllisyysvaikutuksia eikä niillä arvioida olevan aluekehitysvaikutuksia. Lakiehdotukset eivät myöskään vaikuta sukupuolten asemaan.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston sekä Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen kanssa.

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot....

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota...

6 Riippuvuus muista esityksistä

Lakiehdotukseen ei liity muita esityksiä.

LUONNOS

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

5 §. Liikenneturvan toimitelut. Pykälässä säädetään Liikenneturvan toimitelimitä. Pykälän 3 momentissa säädetään Liikenneturvan hallituksen asettamisesta ja sen kokoonpanosta. Pykälän 4 momentissa säädetään jäsenen tai varajäsenen vaihtamisesta kesken hallituskauden.

Voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain 5 §:n 3 momentin mukaan valtioneuvosto määrää Liikenneturvan hallitukseen liikenne- ja viestintäministeriötä edustavan jäsenen. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenne- ja viestintäministeriön sijaan hallitukseen määrättäisiin Liikenneviraston edustaja. Liikenneturvan rahoitusmallin muutoksen myötä liikenne- ja viestintäministeriön edustukseen hallituksessa liittyisi esteellisyysnäkökohtia, jotka aiheutuvat ministeriön roolista tieliikenteen turvallisuustoimintaan myönnettävän budjettirahoituksen valmistelijana ja suunniteltuna valtionapuviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston ohjaajana. Liikenneviraston edustuksen katsotaan samalla tukevan Liikenneturvan sekä Liikenneviraston ja sen nykyisin ohjaamien Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten välistä käytännön yhteistyötä ja alueellisen liikenneturvallisuustoiminnan suunnittelua ja toteutusta. Samalla opetus- ja kulttuuriministeriön ja sisäministeriön nimet ehdotetaan 5 §:n momentissa päivitettäväksi voimassa olevan valtioneuvostosta annetun lain mukaisiksi. Liikenneturvan hallituksen jäsenten määrää ei ehdoteta muutettavaksi.

Pykälän 4 momenttia ehdotetaan vastaavasti muutettavaksi ottaen huomioon 3 momentin muutos. Lisäksi 4 momenttiin tehdään tekninen muutos, joka koskee hallituksen jäsenen vaihtamista kesken hallituskauden.

7 §. Toiminnan rahoitus. Pykälässä säädetään Liikenneturvan toiminnan rahoituksesta. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että rahoitukseen voitaisiin käyttää valtiontalousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Muutosehdotus perustuu 1.1.2017 voimaan tulevaan lakiin liikenneturvallisuuskasusta (471/2016), jonka myötä maksu tuloutetaan vuoden 2017 alusta valtion talousarvioon, ja talousarvion yhteydessä osoitetaan määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Määräraha myönnetään valtionavustuksena.

Valtionavustukseen ja sen mukaisen toiminnan valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001), jossa säädetään muun muassa valtionavustuksen myöntämisen perusteista, valtionavustuksen maksamisesta ja myöntämisestä sekä valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta. Siten Liikenneturvan toiminnan valvonta tapahtuu jatkossa osana valtionavustusmenettelyä, minkä takia voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain toiminnan valvontaa koskeva 10 § on perusteltua kumota.

Pykälän 2 momentti säilyy sellaisenaan, mikä mahdollistaa Liikenneturvan toiminnan rahoittamisen myös muilla kuin valtion varoilla.

12 §. Kirjanpito ja tilintarkastus. Pykälässä säädetään Liikenneturvan kirjanpidosta ja tilintarkastuksesta. Pykälän 2 momentissa säädetään tilintarkastajien asettamisesta.

Voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain 2 momentin mukaan Liikenneturvalla on kaksi tilintarkastajaa, joista toisen valitsee keskusjärjestön kokous ja toisen määrää liikenne- ja viestintäministeriö. Molemmille tilintarkastajille valitaan tai määrätään vastaavasti varamies. Kos-

LUONNOS

ka valtionavustuslaki (688/2001) antaa valtionapuviranomaiselle oikeuden suorittaa valtionavustuksen maksamisessa ja käytön valvonnassa tarpeellisia valtionavustuksen saajan talouteen ja toimintaan kohdistuvia tarkastuksia, ei toisen tilintarkastajan ja varamiehen määrääminen viranomaisen taholta ole enää perusteltua. Tämän johdosta pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että keskusjärjestön kokous valitsisi molemmat tilintarkastajat varamiehiin.

13 a §. *Varojen käyttö Liikenneturvan lakatessa.* Pykälässä säädettäisiin Liikenneturvan varojen käytöstä sen toiminnan lakatessa. Kyse on lakiteknisestä, säätämisyjärjestykseen liittyvästä muutoksesta, jossa säännös siirretään Liikenneturvasta annetusta valtioneuvoston asetuksesta (973/2003) lakiin.

1.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälässä määriteltäisiin lain soveltamisala. Lakiehdotus koskisi liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaa tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien tutkintaa. Ehdotettava laki ei velvoittaisi tutkinnan suorittamiseen. Se, millä edellytyksillä onnettomuudet tutkittaisiin, määriteltäisiin tutkinnan päälinjojen ja tavoitteiden perusteella vuosittain tehtävillä tutkintasuunnitelmilla. Lakiehdotus koskisi sekä tiellä että tien ulkopuolella sattuneita tie- ja maastoliikenneonnettomuuksia. Liikenneonnettomuudella tarkoitetaan tässä laissa sellaista onnettomuutta, johon on ollut osallisena ainakin yksi liikkuva ajoneuvo, sähköavusteinen tai moottorilla varustettu polkupyörä, kevyt sähköajoneuvo, jalan-kulkua avustava tai korvaava liikkumisväline tai raitiovaunu.

Tieliikenteessä sallitaan nykyisin yhä laajempi kirjo erilaisia liikkumisvälineitä. Erityisesti sähköisten liikkumisvälineiden määrä liikenteessä on kasvanut huomattavasti viime vuosina. Näiden liikkumisvälineiden suosion ja lukumäärän kasvaessa on syytä kiinnittää huomiota myös mainitun kehityksen liikenneturvallisuusvaikutukseen.

Onnettomuustutkinta voitaisiin suorittaa onnettomuuden vakavuusasteesta riippumatta. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien lisäksi tutkitaan tämän lain mukaan myös esimerkiksi vakaviin loukkaantumisiin johtaneita liikenneonnettomuuksia, jos tutkinnan päälinjoissa ja tavoitteissa näin päätettäisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Poliisi- ja esitutkinnan suorittaminen kuuluu aina poliisille erityisesti tapauksissa, joissa liikenneonnettomuus johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Voimassa olevan lainsäädännön aikana on tullut esiin tilanteita, joissa tutkijalautakuntia on pyydetty luovuttamaan tutkinnassa kerättyjä tietoja esim. poliisi- tai syyttäjäviranomaiselle. Lisäyksellä selvennettäisiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan tarkoitusta, joka ei ole onnettomuuteen liittyvien vastuukysymysten selvittäminen tai aineiston hankkiminen esimerkiksi rikos- ja vahingonkorvausoikeudellisen tai vastaavan taloudellisen vastuun toteuttamista varten. Rajaus vastaa asiallisesti voimassa olevaa lakia tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Lakiehdotukseen ehdotetaan kuitenkin otettavaksi asiasta nimenomainen säännös, joka on vastaavanlainen kuin turvallisuustutkintalain (525/2011) 1 §:ssä. Tutkinnan aikana tehtävästä yhteistyöstä säädettäisiin lain 7 §:ssä.

Liikenneonnettomuus, joita kuolleiden, loukkaantuneiden, ympäristöön tai omaisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella on pidettävä suuronnettomuutena, olisi kuitenkin tutkittava turvallisuustutkintalain mukaisessa järjestyksessä. Tässä tapauksessa ei onnettomuuden tutkimista tämän lain mukaisessa järjestyksessä olisi enää pidettävä tarkoituksenmukaisena.

LUONNOS

Pykälän 2 momentin mukaan lakia ei sovellettaisi tutkintaan silloin, jos onnettomuus päätettäisiin tutkia turvallisuustutkintalain mukaisessa järjestyksessä. Tällöin tutkimustiedot olisivat kuitenkin myös liikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän käytettävissä. Esimerkiksi näiden tietojen mahdollisen käsittelyn varalta olisi ehdotettava lakia kuitenkin sovellettava muilta kuin itse tutkintaa koskevilta osin. Jos tutkinta olisi jo aloitettu tämän lain mukaisesti, se keskeyttäisiin onnettomuustutkintakeskuksen päätettyä onnettomuustutkinnan aloittamisesta. Tutkinnan sujuvan etenemisen varmistamiseksi Onnettomuustutkintakeskus ja Liikennevakuutuskeskus voisivat kuitenkin sopia tutkinnan lopettamisen siirtymisestä myöhempään ajankohtaan. Tämä voi olla tarkoituksenmukaista esimerkiksi tilanteessa, jossa yksittäisen tutkinnan vaihe on jäänyt kesken. Tutkinta ei kuitenkaan missään vaiheessa voi olla rinnakkaista Onnettomuustutkintakeskuksen suorittaman tutkinnan kanssa.

2 §. Tutkinnan sisältö. Tutkinnan sisältöön ei ehdoteta muutoksia voimassa olevaan lakiin verrattuna. Liikenneonnettomuuksien tutkinnan tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuustyön edellytyksiä. Tutkinnan tavoitteena on hankkia sellaista liikenneonnettomuuksia koskevaa tietoa, jonka avulla voidaan estää samankaltaisten onnettomuuksien syntyminen. Tutkinnan tarkoituksena on muun muassa onnettomuuteen johtaneiden tekijöiden selvittäminen. Tutkinta ei sisältäisi vastuu- ja syyllisyyskysymysten selvittämistä eikä aineiston hankkimista sitä varten.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksissa selvitetäisiin onnettomuuden kulku, syyt ja seuraukset sekä onnettomuuden sattua vallinneet olosuhteet. Tutkinnassa voitaisiin selvittää mahdollisimman kattavasti onnettomuuden taustatekijöitä. Onnettomuuden kulun selvittämällä kuvataan onnettomuuden vaiheet. Tutkinnassa pyritään selvittämään välittömät ja välilliset onnettomuuteen vaikuttaneet syyt. Tutkinnan tuloksia kirjattaessa voidaan joutua ottamaan kantaa teknisiin kysymyksiin, inhimilliseen käyttäytymiseen ja virhearvioihin, samoin kuin turvallisuuteen vaikuttaviin hallinnollisiin päätöksiin, julkisiin toimenpiteisiin tai niiden puutteisiin.

Tutkinnan perusteella voidaan tehdä tarvittavia esityksiä liikenneturvallisuustoimenpiteiksi. Tutkinnasta tehtävästä tutkintaselostuksesta säädettäisiin 13 §:ssä. Mainitussa pykälässä säädettäisiin myös esitysten tekemisestä.

3 §. Tutkinnan organisaatio. Pykälässä ehdotetaan, että Liikennevakuutuskeskus huolehtisi vastaisuudessa liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Pykälän sisältö vastaa tältä osin voimassa olevaa lakia. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä säädettäisiin tarkemmin lain 4 §:ssä.

Yleisvastuu tutkintatoiminnan järjestämisestä olisi Liikennevakuutuskeskuksella. Se huolehtisi liikenneonnettomuuksien tutkinnasta, onnettomuustutkinnan yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Liikennevakuutuskeskus vastaisi onnettomuustutkintaa koskevan toiminnan operatiivisesta johtamisesta ja toimisi yhteistyöryhmän sihteeristönä.

Laissa tarkoitettua tutkintaa varten olisi Liikennevakuutuskeskuksessa vakuutus- ja korvaus-toiminnasta riippumaton itsenäinen yksikkö. Yksikköä avustaisi nykyisen liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnan korvaava yhteistyöryhmä, joka toimisi onnettomuustutkintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelimenä.

4 §. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät. Pykälässä säädettäisiin tarkemmin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä. Asetuksessa nykyisin olevat Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät siirrettäisiin lain tasolle ja niitä selkeytettäisiin. Aiempi liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta ehdotetaan lakkautettavaksi.

LUONNOS

Pykälän 1) kohdassa mainitulla poikkihallinnollisella yhteistyöllä tarkoitetaan jatkossa yhteistyöryhmää, joka koostuisi pääosin samoista tahoista kuin voimassa olevan lain mukainen tutkinnan neuvottelukunta. Tämä yhteistyöryhmä avustaisi Liikennevakuutuskeskusta tutkijalautakunnan tutkintamenetelmien yleisten toimintaohjeiden sekä aloitteiden ja esitysten laatimisessa.

Poikkihallinnolliseen yhteistyöryhmään voisi kuulua jatkossa edustajia esimerkiksi sisäministeriöstä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöstä, oikeusministeriöstä, Onnettomuustutkintakeskuksesta, Liikennevirastosta ja Poliisihallituksesta. Yhteistyöryhmä voisi kutsua tarvittaessa kuultavakseen asiantuntijajäseniä, esimerkiksi edustajia Liikenteen turvallisuusvirastosta tai liikenne- ja viestintäministeriöstä. Vuoden 2019 alusta lähtien maakuntien lakisääteiseksi tehtäväksi on ehdotettu säädettäväksi mm. liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö sekä toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Näiden tehtävien avustamiseksi Liikennevakuutuskeskus voisi huolehtia myös verkottumisesta maakuntien liikenneturvallisuustyötä tekevien tahojen kanssa.

Pykälän 2) kohdan mukainen tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa koskeva toimintasuunnitelma laaditaan vuosittain ja siinä määritetään tutkijalautakuntien toiminnan sisältöä ja tutkinnan kohteita seuraavalle vuodelle. Toimintasuunnitelma sisältää esimerkiksi tutkijalautakuntien tiedon keräämistä, tietojen käyttöä ja raportointia sekä tutkijalautakuntien toiminnan kehitystyötä ja tutkijalautakunnan jäsenten koulutusta koskevat suunnitelmat.

Pykälän 3) kohdan työjärjestyksellä määritetään tarkemmin tutkintaan osallistuvien eri toimielinten ja henkilöiden tehtävät. Muulla ohjeistuksella tarkoitetaan esim. käytännön onnettomuustutkintaa avustavaa sekä tietojen käyttöön ja tietosuojaan liittyvää ohjeistusta. Tutkintasuunnitelmaan sisältyvät tutkittavat onnettomuudet eli tutkinnan kohteet. Tutkintasuunnitelma olisi tarkoitus tehdä vuosittain ja siinä määritettäisiin minkä tyyppisiä onnettomuuksia tutkitaan ja kuinka monta tietyn tyyppistä onnettomuutta arvioidaan tulevan tutkittavaksi tulevina vuosina. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi säädettäisiin tutkintaselostuksen laatimista koskevien ohjeiden laadinta ja tutkijalautakuntien tutkintasuunnitelmien valmistelu ja toimeenpano.

Pykälän 4) kohdassa ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi alueellisten tutkijalautakuntien asettaminen määräajaksi. Tällä hetkellä tämä on neuvottelukunnan tehtävä ja tutkijalautakunnat on asetettu viiden vuoden määräajaksi. Laissa esitetään tutkijalautakunnat jatkossa asetettavaksi määräajaksi, joka asetettaisiin työjärjestyksessä.

Valtioneuvoston asetuksessa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnassa tutkijalautakunnan työstä maksettavien palkkioiden ja korvausten yleisistä perusteista (808/2001) säädetään tutkijalautakunnan työstä maksettavista korvauksista. Tämä asetus ehdotetaan kumottavaksi. Jatkossa tutkijalautakunnan korvauksista ja palkkioista olisi tarkoitus ohjeistaa työjärjestyksessä.

Pykälän 5) – 7) kohdat vastaavat aiemmin asetuksessa säädetyt Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviä, joita nyt esitetään siirrettäväksi lain tasolle. Pykälän 6) kohdan mukaan Liikennevakuutuskeskuksen on huolehdittava tietopalvelusta. Liikennevakuutuskeskus vastaa mm. tietoa tarvitsevien, kuten tutkijoiden, toimittajien ja eri sidosryhmien tiedusteluihin, hoitaa tietokanta-ajaja ja laatii erilaisia selvityksiä

5 §. Tutkijalautakunta. Pykälässä säädettäisiin tutkijalautakunnan kokoonpanosta ja tehtävistä. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa asetuksessa aiemmin tarkemmin

LUONNOS

määritellyt tehtävät siirrettäisiin lain tasolle ja kokoonpanoon voitaisiin tehdä muutoksia, mikäli se tutkittavan asian kannalta on tarkoituksenmukaista. Tutkijalautakunnan kokoonpanoa asetettaessa voitaisiin näin ollen ottaa huomioon paremmin kunkin tapahtuman laajuus ja sen ominaispiirteet. Kokoonpanossa olisi asian tutkinnan kannalta tarvittava ammattiedustus ja tutkijoiden lukumäärä voisi tapauksen laajuuden perusteella vaihdella. Asianmukainen tutkinta voidaan tietyissä tapauksissa suorittaa aiempaa joustavammalla kokoonpanolla. Joustavuudella tutkijalautakunnan kokoonpanossa varauduttaisiin myös autonomisten ajoneuvon markkinoille tulon ja niiden tutkimiseen tarvittavan asiantuntemuksen huomioiminen tutkinnassa.

6 §. Esteellisyys. Pykälässä säädettäisiin tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan esteellisyydestä. Liikenneonnettomuuden tutkinnan luotettavuuden ja siihen kohdistuvan yleisen luottamuksen edellytyksenä on, ettei tutkintaan osallistuvalla ole luottamusta heikentäviä sidonnaisuuksia. Voimassa olevassa laissa pidettiin aiemmin tarpeellisena ottaa hallintomenettelylakiin nähden rajatummalla esteellisyyserusteella, sillä jääviyden katsottiin perustuvan käytännössä yleensä sukulaisuuteen, taloudelliseen intressiin tai osallisuuteen. Esteellisyyttä koskeva sääntely on sittemmin siirretty hallintomenettelylaista hallintolakiin (434/2003).

Tämän lain mukaista tutkintaa suoritettaessa on katsottu käytettävän julkista valtaa perustuslain 124 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Julkisen vallan käytön edellytyksenä on ollut, että tehtävien hoitoa ja siinä noudatettavaa menettelyä koskevat riittävän yksityiskohtaiset säännökset oikeusturvanäkökohtien huomioon ottamisesta ja julkisia tehtäviä hoitavien henkilöiden kuulumisesta rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Säännöksen mukaan julkisia hallintotehtäviä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

Ottaen huomioon edellä mainittu sekä hallitusohjelmaan kirjattu tavoite tarpeettoman sääntelyn purkamisesta, ei esteellisyydestä ole syytä säätää tässä laissa erillisesti. Hallintolain esteellisyyssääntely kattaa kumottavan lain esteellisyystilanteet ja mahdollistaa laajemman harkinnan tilanteissa, joissa esteellisyyden voidaan objektiivisesti arvioiden katsoa tulevan kyseenseen. Tästä syystä lakiin ehdotetaan otettavan pelkkä viittaussäännös hallintolain esteellisyyssääntelyyn.

7 §. Tutkinnan aloittaminen ja yhteistoiminta tutkinnassa. Tutkinnan aloittamisesta on säädelty asetuksessa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (740/2001). Asetus ehdotetaan kumottavaksi ja säännökset ehdotetaan siirrettäviksi lain tasolle.

Pykälän 1 momentin mukaan tutkinnan aloittamisesta päättäisi alueellinen tutkijalautakunta tai Liikennevakuutuskeskus saatuaan tiedon liikenneonnettomuudesta, joka saattaa sisältyä lain 4 §:n 3) kohdassa todettuun tutkintasuunnitelmaan. Tutkinta voitaisiin aloittaa myös muulta kuin poliisilta saadun ilmoituksen perusteella. Säännös vastaa asiallisesti voimassa olevan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun asetuksen (740/2001) 7 ja 9 §:ää.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yhteistyöstä esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevä poliisin kanssa. Poliisi tutkii aina vakaviin loukkaantumisiin ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Tällöin on tarkoituksenmukaista, että tutkijalautakunta harkintansa mukaan suorittaisi tutkintaa yhteistyössä poliisin kanssa. Tässä laissa tarkoitettu tutkinta tapahtuisi kuitenkin erillään poliisin esitutkinnasta samoin kuin muusta eri valtuuksin tapahtuvasta tutkinnasta tai toiminnasta. Kuten lain 1 §:ssä todettaisiin, tutkinnan tuloksia ei voitaisi myöskään käyttää syyllisyyskysymyksen selvittelyyn tai esimerkiksi vakuutuskorvauspäätösten perusteena. Onnettomuustutkinnassa kerätään tietoja ainoastaan onnettomuuden syiden selvittämiseen. Sään-

LUONNOS

nös vastaa asiallisesti voimassa olevan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 7 §:ää.

Pykälän 3 ja 4 momentit vastaavat voimassa olevan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun asetuksen 8 §:ää.

8 §. Tutkintaedellytysten turvaaminen ja virka-apu. Pykälässä säädettäisiin pääsystä onnettomuuspaikalle ja virka-avusta. Pykälä vastaa pääsääntöisesti voimassa olevan lain 8 §:ää. Oikeutta virka-apuun ei kuitenkaan rajattaisi vain onnettomuuspaikan eristämiseen, vaan pykälään esitetään otettavaksi viittaus poliisilain 9 luvun 1 §:n poliisin antamaan virka-apuun. Pykälän 2 momentti vastaisi asiallisesti mitä turvallisuustutkintalain 42 § 2 momentissa säädetään poliisin virka-avusta.

9 §. Asiakirjat ja esineet. Pykälän 1 momentti vastaa voimassa olevan lain 9 §:n 1 momenttia täydennettynä oikeudella saada asiakirjojen lisäksi perehtyä muihin tietoihin, joilla todennäköisesti on merkitystä tutkinnassa. Pykälän 1 momentin säännös oikeuttaisi tutkijalautakunnan tarkastamaan esineitä sekä perehtymään sellaisiin asiakirjoihin ja tietoihin, joilla olisi todennäköisesti merkitystä tutkinnassa. Tässä tarkoitettuja asiakirjoja olisivat esimerkiksi ajoneuvoa koskevat asiakirjat kuten rekisteriote tai ajopiirturin tallenne. Tutkijalautakunnan jäsenellä olisi oikeus saada myös tienpitoa tai ajoneuvon kohdistuneita toimenpiteitä koskevat asiakirjat ja muut tiedot. Tällaisia ajoneuvon kohdistuneita toimenpiteitä koskevia asiakirjoja voisivat olla esimerkiksi ajoneuvon huoltoon liittyvät autohuoltamon tai -korjaamon hallussa olevat asiakirjat. Säännökseen tehty lisäys muista tiedoista täsmentäisi tiedonsaantioikeutta muistakin kuin fyysisessä tallenteessa olevista tiedoista kuten esimerkiksi pilvipalveluihin siirretyistä tiedoista. Näillä lisäyksillä varauduttaisiin digitalisaation mukanaan tuomiin muutoksiin toimintaympäristössä.

Pykälän 2 momentti vastaa sellaisenaan nykyistä lakia. Pykälän 2 momentin mukaan tutkijalautakunta saisi tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, milloin se on tutkimusten vuoksi tarpeellista. Valtuuksien käyttö ei edellyttäisi asianomaisen suostumusta, vaan toimenpiteillä voitaisiin puuttua kansalaisten perusoikeuksiin asianomaisen tahdosta riippumatta. Pykälässä tarkoitettut esineet voisivat olla esimerkiksi ajoneuvon osia, joille esineen ominaisuuksien selvittämiseksi tehdään kokeita. Lautakunnalla olisi oikeus tarvittaessa toimittaa onnettomuuteen osallinen ajoneuvo tarkastettavaksi. Oikeus ottaa näytteitä koskisi ainoastaan esinenäytteitä, ei henkilötarkastukseen liittyviä näytteitä.

Laissa ei ehdoteta pakkotoimien käyttöä siinä tapauksessa, että asianomainen kieltäytyy luovuttamasta hallussaan olevaa esinettä tai asiakirjaa tutkijalautakunnalle, koska pakkokeinojen käytön ei katsota soveltuvan ehdotettuun tutkintajärjestelmään. Poliisilla on kuitenkin poliisilain 39 §:n 3 momentin perusteella vastaava esineiden tai asiakirjojen tarkastusoikeus ja pakkokeinolain perusteella oikeus pakkokeinojen käyttöön tarvittaessa, joten tutkinnan toimittamisen on turvattavissa. Ehdotetun lain 10 §:n perusteella lautakunnalla olisi oikeus saada tietoonsa poliisin näin hankkimat tiedot. Säännös vastaa asiallisesti mitä voimassa olevan lain 9 § 2 momentissa on säädetty.

10 §. Oikeus saada tietoja. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan tarkoituksen turvaamiseksi on välttämätöntä, että tutkintaa varten voidaan saada käyttöön tietoja mahdollisimman laajasti. Tarvittavat tiedot saattavat koskea paitsi julkisia myös salassa pidettäviä tietoja. Oikeudesta saada tietoja tutkinnan toimittamiseksi viranomaisilta, laitoksilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta salassapitosäännösten estämättä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

LUONNOS

Pykälän 1 momentin 1) kohdan mukaan tutkijalautakunnalla olisi oikeus tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä saada tutkittavana olevan onnettomuuden syiden selvittämiseksi liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot, jotka ovat tarpeen terveydentilan vaikutuksen selvittämiseksi. Kysymykseen voisi tulla yhtä hyvin ajoneuvon kuljettaja kuin muukin ajoneuvossa mukana ollut onnettomuuden syntymisen aiheuttanut tai siihen myötävaikuttanut henkilö tai vaikkapa jalankulkija, jonka sairauskohtauksen vuoksi onnettomuus on voinut aiheutua. Sairaalan, terveyskeskuksen, muun hoitolaitoksen tai hoitavan lääkärin olisi tällöin annettava tutkijalautakunnalle sen pyytämät tiedot. Kysymykseen voivat tulla vain tutkinnan toimittamisen kannalta merkitykselliset ja tarpeelliset tiedot.

Tietojen keräämisen ja tallettamisen yhteydessä on erityisesti harkittava niiden olennaisuus, virheettömyys ja asianmukaisuus tutkinnan toimittamisessa. Tiedoilla voidaan selvittää terveydentilaan liittyvät seikat, joilla on saattanut olla vaikutusta kuljettajan ajokykyyn onnettomuuden tapahtuma-ajankohtana. Säännös olisi tärkeä myös terveydentilaan liittyvien seikkojen sulkemiseksi pois onnettomuuden synnä. Saadut tiedot olisivat salassapitovelvollisuuden alaisia lain 17 §:n perusteella. Kohta vastaisi voimassa olevan lain 10 § 1 momentin 1) kohtaa.

Selvyyden vuoksi 2) kohdassa todettaisiin tutkijalautakuntien oikeus saada tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä. Poliisi- ja esitutkinnan aineiston käyttö voi olla tarpeen, jotta voidaan välttyä päällekkäiseltä työltä esimerkiksi onnettomuuspaikan tutkinnassa.

Kohdan 3) mukaan tutkijalautakunnalla olisi oikeus saada välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä sekä videokuvaa rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista. Säännös vastaa sisällöltään turvallisuustutkintalain 20 §:n 1 momentin 3) kohtaa. Tiedonsaantioikeus koskisi erilaisten laitteistojen tallentamia tietoja. Tallenninlaitteita koskevien erityispiirteiden vuoksi lakiin otettaisiin nimenomainen säännös asiasta.

Liikennevälineissä on enenevässä määrin laitteita teknisten tietojen ja puhe- ja viestiliikenteen tallentamiseksi nimenomaan onnettomuuden ja vaaratilanteiden varalta. Teknisen tiedon lisääntyminen liittyy erityisesti autonomisten ajoneuvojen kehittymiseen. Laitteiden omistusoikeus voi olla liikennöintiyrityksellä tai esimerkiksi ajoneuvon tai laitteen valmistajalla. Oikeus saada tietoja koskisi myös muualle kuin varsinaiseen onnettomuuden tai vaaratilanteen kohteena olleeseen kulkuvälineeseen sijoitettuja tallentimia kuten kypärään kiinnitettäviä videotallentimia. Lisäksi oikeus koskisi esimerkiksi hätäkeskustallenteita.

Edelleen momentin 4) kohdan mukaan tutkijalautakunta olisi oikeutettu saamaan viranomaisilta, laitoksilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta muita tarpeellisia tietoja sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta on säädetty. Tällaisia tietoja olisivat muun muassa tieliikenteen tietojärjestelmästä annetun lain 6 §:ssä tarkoitettujen ajokorttirekisterin kuljettajaa koskevat tiedot liikenneerikosten seuraamuksista. Tietojen perusteella voidaan saada selvitystä kuljettajan yleisestä ajokäyttäytymisestä ja sen johdosta liikenteelle mahdollisesti aiheutuvista riskeistä, joilla on voinut olla merkitystä tutkittavana olevan onnettomuuden syntymiseen. Lisäksi lautakunnalla olisi oikeus saada tien rakenteisiin, kuntoon ja tienhoitotoimenpiteisiin liittyviä tietoja tien pitäjältä. Myös rikoksia koskevat tiedot olisivat salassapitovelvollisuuden alaisia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedonsaantioikeudesta teleyrityksiltä. Säännös vastaisi asiallisesti turvallisuustutkintalain 21 §:ää. Päätelaitteella tarkoitetaan esimerkiksi matkapuhelinta. Tiedonsaantioikeus olisi rajattu koskemaan ainoastaan liittymän tai päätelaitteen tunnistamistietoja ja paikkatietoja, joilla voi olla ratkaisevaa merkitystä onnettomuuteen johtaneita

LUONNOS

syitä selvittäessä. Merkityksellistä voi olla esimerkiksi selvittää, käyttikö kuljettaja onnettomuushetkellä matkapuhelinta tai muuta laitetta. Laitteen tunnistamistietoihin ei sisälly tietoja esimerkiksi viestinnän muista osapuolista tai puhelun sisällöstä.

Tiedonsaantioikeus teleyrityksiltä voisi pykälän mukaan koskea vain sellaista liittymää tai päätelaitetta, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen onnettomuuspaikalla. Tämä tarkoittaisi oikeutta saada esimerkiksi tiedot onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisen kulkuneuvon kuljettajan, ohjaajan tai sen matkustajan matkapuhelinliittymästä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että oikeus 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin tietoihin olisi vain, jos tiedot ovat välttämättömiä tutkittavan onnettomuuden kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi. Rajauksella turvattaisiin henkilön yksityisyyden suojaa sekä luottamuksellisen viestin suojaa.

Pykälän 4 momentin mukaan tutkijalautakunnalla olisi oikeus saada 1 momentin 1) kohdassa tarkoitettut tiedot myös yksityiseltä terveyden- ja sairaanhoitoa harjoittavalta yhteisöltä tai toimintayksiköltä tai terveydenhuollon ammattihenkilöltä. Tiedonsaantioikeus yksityiseltä toimijalta koskisi myös 1 momentin 3) kohdassa tarkoitettuja tallentimia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tutkijalautakuntien oikeudesta hakea pykälässä tarkoitettuja tietoja teknisen käyttöyhteyden avulla myös ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapidosta on säädetty. Tällä ei laajennettaisi tiedonsaantioikeutta, sillä kyse on tiedoista, joihin tutkijalautakunnilla on muutoinkin oikeus lain perusteella tehtäviensä toimeenpanoa varten.

Tekninen kehitys, nopeus ja tehokkuusnäkökulmat sekä asioiden runsaslukuisuus edellyttävät, että tiedot, jotka eri tahoilla on oikeus tehtäviensä toimeenpanoa varten lain perusteella saada, voivat liikkua mahdollisimman nopeasti ja joustavasti ilman asianomaisen suostumusta silloinkin, kun tiedot ovat salassa pidettäviä. Teknisen käyttöyhteyden avulla luovutettavan tiedon suojaukseen sovelletaan mitä julkisuuslain 13 §:n 2 momentissa sekä henkilötietolain 32 §:ssä säädetään. Säännös vastaa turvallisuustutkintalain 20 §:n 5 momentissa säädettyä.

Tietojen luovuttajalle aiheutuvien kustannusten kattamisesta ei annettaisi erityistä säännöstä. Yleisen käytännön mukaisesti tietojen luovuttajalla olisi kuitenkin oikeus periä kuluistaan korvaus tietopyynnön tehneeltä tutkijalautakunnalta tai Liikennevakuutuskeskukselta.

11 §. Tietojen antaminen tutkinnasta. Aiemmin asetuksessa säädetty ehdotetaan siirrettäväksi lain tasolle. Pykälään ehdotetaan täsmennettäväksi tietojen luovutuksen tapahtuvan pyydettyessä. Käytännössä tutkijalautakuntien jäsenet antavat tietoja tutkinnan kuluessa esimerkiksi vahingon kärsineelle haastatteluja suorittaessaan. Tietoja voidaan antaa myös sähköisesti tai muutoin tarkoituksenmukaisessa muodossa.

12 §. Tutkinnan päättyminen. Tämän lain mukainen tutkinta keskeytetään lain 1 §:n mukaan, jos Onnettomuustutkintakeskus on päättänyt turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tällöin tämän lain mukainen tutkinta päättyy. Tutkinta päättyy pääsääntöisesti kuitenkin silloin, tutkintaselostus annetaan. Kun tutkinta on päätetty, tutkintaan tai sen johtopäätöksiin ei voitaisi puuttua.

Pykälän 2 momentissa kuitenkin annetaan mahdollisuus teknisluontoisten korjausten, kuten esimerkiksi kirjoitusvirheiden tai muiden selkeästi huomattavissa olevien virheiden korjaamiseen tai tietojen täydentämiseen. Korjauksesta tai täydentämisestä jää merkintä onnettomuus-

LUONNOS

tietorekisteriin. Uudella säännöksellä pyritäisiin turvaamaan onnettomuustietorekisterin virheettömyys ja luotettavuus sekä hyvä käytettävyys.

13 §. Tutkintaselostus. Pykälän 1 momentin mukaan tutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus, joka sisältäisi selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset tarvittaviksi turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkintaselostus laadittaisiin onnettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa. Tutkijalautakunnan suositusten perusteella voitaisiin tehdä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettut esitykset. Tutkinta päättyisi tutkintaselostuksen antamiseen. Sen allekirjoittaisivat tutkintaan osallistuneet jäsenet sekä lautakunnan puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja. Täsmennyksenä voimassa olevan lain 11 §:ään, pykälän 1 momentissa todettaisiin nimenomaisesti, että tutkintaselostus on julkinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin suositusten jatkotoimenpiteistä. Säännös liittyy ehdotetun lain 2 §:n 2 momenttiin, jossa säädetään tutkinnan tulosten perusteella tehtävistä esityksistä. Toimivalta aloitteiden ja esitysten tekemiseen olisi tutkijalautakunnilla ja Liikennevakuutuskeskuksella.

Tutkintaselostukset ja niihin liittyvät asiakirjat säilytettäisiin. Niiden arkistoinnista huolehtisi Liikennevakuutuskeskus. Liikennevakuutuskeskus olisi arkistolain (831/1994) 1 §:n 1 momentin 6) kohdassa tarkoitettu arkistonmuodostaja tutkintatoiminnan yhteydessä muodostuvan arkistokokonaisuuden johdosta. Arkistolakia sovellettaisiin Liikennevakuutuskeskuksen arkistotoimeen vain siltä osin kuin on kysymys viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain soveltamisen piiriin kuuluvista, julkista tehtävää hoidettaessa kertyvistä asiakirjoista.

Asiakirjojen siirtoon viranomaisen arkistoon sovelletaan mitä henkilötietolain (523/1999) 35 §:ssä ja arkistointilain (831/1994) 8 §:ssä säädetään. Arkistointilain 8 §:n mukaan arkistonmuodostajan on määrättävä, miten sen arkistotoimen suunnittelu, vastuu ja käytännön hoito järjestetään. Edelleen arkistonmuodostajan on määrättävä tehtävien hoidon tuloksena kertyvien asiakirjojen säilytysajat ja -tavat sekä ylläpidettävä niistä arkistonmuodostussuunnitelmaa. Asiakirjojen säilytysaikoja määrättäessä on otettava huomioon, mitä niistä on erikseen säädetty tai määrätty.

Arkistolaitos määrää, mitkä asiakirjat tai asiakirjoihin sisältyvät tiedot säilytetään pysyvästi. Tarkemmin asiakirjojen säilytysajat määritellään arkistonmuodostussuunnitelmassa.

14 §. Liikenteen onnettomuustietorekisteri. Pykälässä säädettäisiin, että Liikennevakuutuskeskus pitää liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä varten onnettomuustietorekisteriä.

15 §. Onnettomuustietorekisterin tiedot. Pykälän 1 momentin mukaan onnettomuustietorekisteriin saataisiin tallentaa tutkinnan yhteydessä hankitut onnettomuuteen osallisen henkilön tunnistetiedot, henkilön terveydentilaa ja liikenneerikoksia koskevat tiedot sekä muita onnettomuuden tutkinnan yhteydessä saatuja tietoja, kuten tietoja onnettomuudesta, osallisista, ajoneuvoista, tiestä, ympäristöstä ja olosuhteista sekä onnettomuuden kulusta. Kaikkiaan näitä muuttujia on yli 300 laskentatavasta riippuen. Liikenneerikoksia ja ajoneuvotietoja koskevat tiedot saataisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ylläpitämistä rekistereistä.

Henkilötietojen tallentaminen on tarpeen henkilön yksilöimiseksi ja rekistereiden yhteiskäyttöä varten, esimerkiksi henkilöön liittyvien tietojen saamiseksi pitemmältä aikaväliltä onnettomuusalttiuden selvittämiseksi. Ajokorttirekisterissä ajo-oikeuden haltijan tunnistetietona

LUONNOS

käytetään henkilötunnusta. Onnettomuuteen osallisen ajo-oikeuteen liittyvien tietojen käyttöön saaminen edellyttää näin henkilötunnuksen tallettamista.

Pykälän 2 momentin mukaan onnettomuustietorekisterin tietoja käytettäisiin liikenneturvalliisuustutkimukseen ja muihin liikenneturvallisuutta edistävien tehtävien hoitoon. Lain soveltamisalaa koskevassa 1 §:ssä todetaan, ettei tutkintaa tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Täsmennyksenä onnettomuustutkintarekisteriä koskevassa pykälässä todettaisiin nimenomaisesti, ettei onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja voitaisi käyttää muilla valtuuksilla suoritettavassa tutkinnassa.

Onnettomuustietorekisteriin ja sen käsittelyyn sovelletaan henkilötietolakia (523/1999). Henkilötietolain käyttötarkoitussidonnaisuutta koskevan 7 §:n mukaan henkilötietoja saa käyttää tai muutoin käsitellä vain tavalla, joka ei ole yhteensopimaton 6 §:ssä tarkoitettujen käsittelyn tarkoitusten kanssa. Oikeuskäytännössä on katsottu, että henkilötietolain tietojen käyttötarkoitussidonnaisuudesta johtuen onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja ei voida käyttää esimerkiksi rikosprosessissa. Tiedon saajaa sitoisi tämän lain 17 §:ssä säädetty vaitiolovelvollisuus.

Näitä henkilötietolaissa tarkoitettuja henkilön tunnistetietoja ehdotetaan säilytettävän rekisterissä niin kauan kuin se olisi tarpeen onnettomuuksien tutkimisen kannalta. Aikaa tietojen koaamiseen kuluu yleensä noin vuoden verran ja sen lisäksi noin puoli vuotta siihen kun tietoja päästään hyödyntämään, mistä syystä tietojen säilytysajan tulisi olla riittävän pitkä. Koska tunnistetietojen käyttö on ehdoton edellytys tietojen hyväksikäytössä, niiden säilytysajan tulisi olla riittävän pitkä niiden hyödyntämisen myöhäisestä alkamisajankohdasta johtuen. Tutkimuksen edellytysten varmistamiseksi pykälän 3 momentissa esitetään, että tiedot olisivat käytettävissä kymmenen vuoden ajan tutkinnan valmistumisesta. Tämän johdosta henkilön tunnistetiedot poistettaisiin rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jolloin tutkintaselostus annettiin. Näin henkilötietolain säännöksiä sovellettaisiin tältä osin toissijaisesti.

16 §. Virkavastuu. Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä sovellettaisiin rikos oikeudellista virkavastuuta koskevia rikoslain (39/1889) säännöksiä.

17 §. Vaitiolovelvollisuus. Tutkijalautakunnan jäsenellä taikka muulla tutkintaan tai tutkintatietojen käsittelyyn osallistuvalla olisi salassapitovelvollisuus asian käsittelyn yhteydessä tietoon tulleista seikoista, jotka viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain nojalla on pidettävä salassa. Julkisuuslain (621/1999) 23 §:n mukaan viranomaisen palveluksessa oleva samoin kuin luottamustehtävää hoitava ei saa paljastaa asiakirjan salassa pidettävää sisältöä tai tietoa, joka asiakirjaan merkittynä olisi salassa pidettävä, eikä muutakaan viranomaisessa toimiessaan tietoonsa saamaa seikkaa, josta lailla on säädetty vaitiolovelvollisuus. Vaitiolovelvollisuuden piiriin kuuluvaa tietoa ei saa paljastaa senkään jälkeen, kun toiminta viranomaisessa tai tehtävän hoitaminen viranomaisen lukuun on päättynyt. Julkisuuslain 4 §:n mukaan mitä viranomaisesta säädetään, koskee myös lain tai asetuksen taikka lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtävää hoitavia yhteisöjä, laitoksia, säätiöitä ja yksityisiä henkilöitä niiden käyttäessä julkista valtaa.

Salassa pidettäviä asioita ovat esimerkiksi yksittäistä henkilöä koskevat terveystiedot, rikosrekisteritiedot ja ajo-oikeuden menettämiseen liittyvät tiedot. Säännökseen sisältyy myös viittaus rangaistussäännöksiin vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta.

Onnettomuustietorekisteritietojen luovuttamisesta säädetään erikseen 15 §:n 2 momentissa.

LUONNOS

18 §. Todistamiskiello. Pykälässä säädettäisiin tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan, Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön sekä muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta siten kuin oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:n 5 momentissa säädetään.

Oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:ssä säädetään virkamiehen ja eräiden muiden henkilöiden todistamiskiellosta. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin ehdotetaan otettavaksi oma säännös tämän lain mukaisessa tutkinnassa saatuihin tietoihin liittyvästä todistamiskiellosta. Säännöksen mukaan todistamiskiellon osalta sovellettaisiin, mitä oikeudenkäymiskaaren 12 §:n 5 momentissa säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen, tutkintaryhmän jäsenen tai muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta.

Säännöksen mukaan tutkijalautakunnan jäsen ja asiantuntija, Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilö sekä muu turvallisuustutkintaan osallistuva ei saisi todistaa siitä, mitä hän on tehtävässään saanut tietää onnettomuudesta. Tuomioistuin voi kuitenkin velvoittaa edellä tarkoitettua henkilön todistamaan, jos erittäin tärkeät syyt ottaen huomioon asian laatu, todisteen merkitys asian ratkaisemisen kannalta ja seuraukset sen esittämisestä sekä muut olosuhteet sitä vaativat.

Todistamiskielloa olisi noudatettava senkin jälkeen, kun todistaja ei ole enää siinä asemassa, jossa hän on saanut tiedon todistettavasta seikasta. Säännöksessä tarkoitettua henkilön vaihtolovelvollisuus ei siten muuttuisi esimerkiksi tutkinnan päättymisen johdosta. Ehdotettu säännös vastaa asiallisesti turvallisuustutkintalain (525/2011) 40 §:ää.

19 §. Toiminnan rahoitus. Liikenneonnettomuuksien tutkinnasta aiheutuvien kustannusten kattamisen osalta pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että tutkinnan rahoitukseen voitaisiin käyttää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Muutosehdotus nykyiseen verrattuna perustuu 1.1.2017 voimaan tulevaan lakiin liikenneturvallisuusmaksusta (471/2016), jonka myötä liikenneturvallisuusmaksu tuloutetaan vuoden 2017 alusta valtion talousarvioon, ja talousarvion yhteydessä osoitetaan määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Määräraha myönnetään valtionavustuksena.

Valtionavustukseen ja sen mukaisen toiminnan valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001), jossa säädetään muun muassa valtionavustuksen myöntämisen perusteista, valtionavustuksen maksamisesta ja myöntämisestä sekä valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta. Siten tutkintatoiminnan valvonta tapahtuu jatkossa osana valtionavustusmenettelyä.

Pykälän 2 momentti ehdotetaan säilytettäväksi voimassa olevan lain mukaisena, mikä mahdollistaisi toiminnan rahoittamisen myös muilla kuin valtion varoilla.

20 §. Voimaantulo. Lain ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Lailla kumottaisiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 19 päivänä tammikuuta 2001 annettu laki (24/2001) sekä sen nojalla tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 23 päivänä elokuuta 2001 annettu valtioneuvoston asetus (740/2001) ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnassa tutkijalautakunnan työstä maksettavien palkkioiden ja korvausten yleisistä perusteista 27 syyskuuta 2001 annettu valtioneuvoston asetus (808/2001).

LUONNOS

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Ehdotetut lait eivät sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia tai julkisen vallan siirtämistä yksityiselle. Siten on perusteltua katsoa, että esitykseen sisältyvät lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa säätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) 5 §:n 3 ja 4 momentti, 7 § 1 momentti ja 12 §:n 2 momentti,
kumotaan 10 § ja
lisätään 13a § seuraavasti:

5 §

Liikenneturvan toimielimet

Hallituksessa on puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat opetus- ja kulttuuriministeriötä, sisäministeriötä ja sosiaali- ja terveysministeriötä sekä Liikennevirastoa. Keskusjärjestön kokous valitsee seitsemän jäsentä, joiden joukossa tulee olla eri tienkäyttäjryhmiä edustettuina. Kullekin jäsenelle määrätään tai valitaan henkilökohtainen varajäsen. Puheenjohtaja ja muut jäsenet määrätään tai valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Kunakin kalenterivuonna kuitenkin puolet jäsenistä on erovuorossa. Hallitus valitsee keskuudestaan kaksi varapuheenjohtajaa.

Jos ministeriötä tai Liikennevirastoa edustava jäsen tai varajäsen hallituksessa eroaa tai on pysyvästi esteellinen hoitamaan tehtävää kesken toimikauden, asianomainen taho määrää hänen tilalleen uuden jäsenen tai varajäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

7 §

Toiminnan rahoitus

Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Liikenneturvalle myönnettävään valtionavustukseen ja sen mukaisen toiminnan valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).

12 §

Kirjanpito ja tilintarkastus

Liikenneturvan hallinnon ja tilien tarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa, joiden tulee olla KHT- tai JHT-tilintarkastajia. Tilintarkastajat valitsee keskusjärjestön kokous. Kummallekin tilintarkastajalle valitaan myös varatilintarkastaja. Liikenneturvan tilintarkastukseen sovelletaan tilintarkastuslakia (1141/2015).(18.9.2015/1166)

LUONNOS

13 a §

Varojen käyttö Liikenneturvan lakatessa

Liikenneturvan lakatessa sen varat on käytettävä Liikenneturvasta annetun lain 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen toteuttamiseen siten kuin siitä erikseen säädetään ottaen huomioon mahdolliset lahjakirjoihin ja testamentteihin sisältyvät erityismääräykset.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaan. Tutkintaa ei kuitenkaan tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

Tätä lakia ei sovelleta tutkintaan, jos Onnettomuustutkintakeskus on päättänyt turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tämän lain mukaisesti käynnistetty tutkinta on tällöin keskeytettävä heti, ellei Onnettomuustutkintakeskuksen kanssa sovitusta ajankohdasta. Jos tässä laissa tarkoitettu liikenneonnettomuus tutkitaan turvallisuustutkintalain mukaisesti, tutkinnan tiedot ovat myös tämän lain mukaisen tutkintajärjestelmän käytettävissä.

2 §

Tutkinnan sisältö

Tutkinnassa selvitetään liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa.

Tutkinnan perusteella voidaan tarvittaessa tehdä esityksiä liikenneturvallisuustoimenpiteiksi.

3 §

Tutkinnan organisaatio

Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta.

LUONNOS

2 luku

Liikennevakuutuskeskus ja tutkijalautakunnat

4 §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen on 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi:

- 1) edistettävä ja koordinoitava toimintaan osallistuvien tahojen poikkihallinnollista yhteistyötä;
- 2) laadittava tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa koskeva toimintasuunnitelma;
- 3) laadittava liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan yksityiskohtaista järjestämistä ja siihen osallistuvien henkilöiden tehtäviä koskeva työjärjestys ja muu ohjeistus sekä valmisteltava ja toimeenpantava tutkintasuunnitelmat tutkijalautakuntien toimintaa varten;
- 4) asetettava määräajaksi tarpeellinen määrä alueellisia tutkijalautakuntia, määrättävä niiden toimialueet, nimitettävä lautakunnan jäsenet ja puheenjohtaja sekä vahvistettava tutkintalautakuntien palkkiot ja korvaukset kalenterivuositain;
- 5) huolehdittava liikenneonnettomuuksien tutkinnan talouden ja varojen hoidosta;
- 6) huolehdittava tietopalvelusta; sekä
- 7) huolehdittava muista liikenneonnettomuuksien tutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevista tehtävistä.

5 §

Tutkijalautakunta

Tutkijalautakunnan tehtävänä on suorittaa tässä laissa tarkoitettu onnettomuustutkinta. Tutkijalautakunnat toimivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti.

Tutkijalautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja tarpeellinen määrä jäseniä, joiden tulee edustaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan kannalta riittävää asiantuntemusta. Tutkijalautakunnassa tulee pääsääntöisesti olla edustettuna tehtävän edellyttämä poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon sekä käyttäytymistieteen tuntemus. Tutkijalautakunnan kokoonpanoa voidaan muuttaa, jos se on tutkinnan suorittamisen kannalta tarpeellista.

Tutkijalautakunta tutkii toimialueellaan tapahtuneet onnettomuudet. Tällaista onnettomuutta tutkiessaan lautakunnan jäsenellä on toimivaltuus koko maassa.

Tutkijalautakunta voi käyttää apunaan myös toisen lautakunnan jäsentä ajoneuvon tarkastamiseksi, osallisen kuulemiseksi tai muun toimenpiteen suorittamiseksi.

Tutkijalautakunta voi kutsua yhden tai useamman asiantuntijan suorittamaan määrätyn tutkintatehtävän tai antamaan määrätystä asiasta lausunnon.

6 §

Esteellisyys

Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan esteellisyyteen sovelletaan hallintolakia (434/2003).

LUONNOS

3 luku

Tutkinta

7 §

Tutkinnan aloittaminen ja yhteistoiminta tutkinnassa

Alueellinen tutkijalautakunta tai Liikennevakuutuskeskus päättää tutkinnan aloittamisesta saatuaan tiedon 4 §:n 3) kohdassa todettuun tutkintasuunnitelmaan sisältyvästä liikenneonnettomuudesta.

Tutkinta suoritetaan yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin se on liikenneonnettomuuden tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.

Poliisin ja muun viranomaisen on luovutettava keräämänsä tutkinta-aineisto tutkijalautakunnan käyttöön tämän aloitettua toimintansa.

Liikennevakuutuskeskus voi sopia onnettomuustutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevasta yhteistyöstä viranomaisten ja valtion laitosten kanssa.

8 §

Tutkintaedellytysten turvaaminen ja virka-apu

Tutkijalautakunnan jäsenillä ja muilla 5 §:ssä tarkoitetuilla tutkintaan osallistuvilla on oikeus päästä onnettomuuspaikalle ja toimittaa siellä tutkimuksia.

Tutkijalautakunnalla on oikeus saada pyynnöstä poliisilta virka-apua onnettomuustutkinnassa ja sen turvaamisessa siten kuin säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

9 §

Asiakirjat ja esineet

Tutkijalautakunnalla on oikeus tarkastaa esineitä sekä perehtyä sellaisiin viranomaisen asiakirjoihin sekä tiehen ja ajoneuvoihin liittyviin muihin asiakirjoihin tai tietoihin, joilla on todennäköisesti merkitystä tutkinnassa.

Tutkijalautakunta saa tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, milloin se on tutkimusten vuoksi tarpeellista.

10 §

Oikeus saada tietoja

Tutkijalautakunnalla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada viranomaisilta, laitoksilta tai muilta julkista tehtävää hoitavilta:

- 1) liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot;
- 2) tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä;
- 3) välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista; sekä
- 4) muut tutkinnan toimittamiseksi tarpeelliset tiedot.

LUONNOS

Tutkijalautakunnalla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoyhteiskuntakaarissa (917/2014) tarkoitetulta teleyritykseltä sellaisen liittymän tai pääte-laitteen tunnistamistiedot ja paikkatiedot, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen tutkinnan kohteena olevalla onnettomuuspaikalla, sekä tiedot liittymän tilaajasta, käyttäjästä ja asen-nusosoitteesta siten kuin tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 323 §:ssä säädetään.

Oikeus saada 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot on vain, jos tiedot ovat välttämättömiä tut-kittavan onnettomuuden kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi.

Tutkijalautakunnalla on oikeus saada 1 momentin 1) kohdassa tarkoitetut tiedot myös yksi-tyiseltä terveyden- ja sairaanhoitoa harjoittavalta yhteisöltä tai toimintayksiköltä tai tervey-denhuollon ammattihenkilöltä sekä 3) kohdassa tarkoitetut tiedot myös yksityiseltä toimijalta.

Tutkijalautakunta saa hakea tässä pykälässä tarkoitettuja tietoja myös teknisen käyttöyhtey-den avulla tai muutoin sähköisesti ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassa-pitovelvollisuus on säädetty.

11 §

Tietojen antaminen tutkinnasta

Tutkijalautakunnan on tutkinnan kestäessä pyydettyessä annettava vahinkoa kärsineelle, surmansa saaneiden lähisukulaisille ja niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saat-tavat ulottua, tietoja tutkinnan kulusta sekä tilaisuus esittää käsityksensä tutkintaan mahdolli-esti vaikuttavista seikoista.

12 §

Tutkinnan päätyminen

Tutkinta päättyy, jos tutkinta on keskeytetty tai kun tutkintaselostus annetaan. Tutkinnan päättyminen ei estä uutta tutkintaa asiassa.

Siitä huolimatta mitä 1 momentissa säädetään, Liikennevakuutuskeskus ja tutkijalautakunnat voivat tehdä teknisluontoisia korjauksia tai täydennyksiä onnettomuustietorekisterin tietoihin myös tutkintaselostuksen antamisen jälkeen.

13 §

Tutkintaselostus

Tutkinnasta on laadittava julkinen tutkintaselostus. Tutkintaselostuksen on sisällettävä on-nettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa selostus onnettomuuden kulusta, on-nettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi.

Tutkijalautakunnat voivat tehdä viranomaisille aloitteita suositusten mukaisiksi turvallisuus-toimenpiteiksi. Myös Liikennevakuutuskeskus voi päättää asiaa koskevien esitysten tekemi-sestä.

Liikennevakuutuskeskus arkistoi tutkintaselostukset ja niihin liittyvät asiakirjat. Julkista teh-tävää hoidettaessa kertyneiden asiakirjojen säilytykseen sovelletaan mitä arkistolaissa (831/1994) säädetään.

LUONNOS

4 luku

Onnettomuustietojen rekisteröinti

14 §

Liikenteen onnettomuustietorekisteri

Liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä varten Liikennevakuutuskeskus pitää onnettomuustietorekisteriä.

15 §

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi ne onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut tiedot, jotka koskevat:

- 1) henkilön terveydentilaa;
- 2) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuja liikenne rikoksia;
- 3) muita 10 §:n nojalla saatuja tietoja; sekä
- 4) muutoin saatuja onnettomuuteen liittyviä tietoja.

Onnettomuustietorekisteristä saadaan sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta erikseen säädetään, luovuttaa tietoja käytettäväksi tieteellisessä ja tilastollisessa tutkimuksessa sekä viranomaisille käytettäväksi liikenneturvallisuustyössä. Onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja ei voida käyttää muilla valtuuksilla suoritettavassa tutkinnassa.

Henkilön rekisteritiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päätymisestä, jonka aikana tutkintaselostus on annettu.

5 luku

Erinäiset säännökset

16 §

Virkavastuu

Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia rikoslain (39/1889) säännöksiä.

17 §

Vaitiolovelvollisuus

Tutkinnassa ilmi tulleisiin tietoihin sovelletaan mitä tietojen salassapidosta erikseen säädetään.

Rangaistus salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain (39/1889) 38 luvun 1 tai 2 §:n nojalla, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

LUONNOS

18 §

Todistamiskielto

Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan, Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön sekä muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta sovelletaan oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:n 5 momentin säännöksiä.

19 §

Toiminnan rahoitus

Liikenneonnettomuuksien tutkinnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen voidaan käyttää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Toimintaan myönnettävään valtionavustukseen ja toiminnan valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).

Toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja.

20 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 19 päivänä tammi-kuuta 2001 annettu laki (24/2001) sekä sen nojalla tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 23 päivänä elokuuta 2001 annettu valtioneuvoston asetus (740/2001) ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnassa tutkijalautakunnan työstä maksettavien palkkioiden ja korvausten yleisistä perusteista 27 syyskuuta 2001 annettu valtioneuvoston asetus (808/2001).

Helsingissä päivänä kuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

LUONNOS

*Liite
Rinnakkaisteksti*

1.

Laki

Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) 5 §:n 3 ja 4 momentti, 7 § 1 momentti ja 12 §:n 2 momentti,
kumotaan 10 § ja
lisätään 13a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Liikenneturvan toimielimet

Liikenneturvan toimielimet

Hallituksessa on puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat *liikenne- ja viestintäministeriötä*, opetusministeriötä, sisäasiainministeriötä ja sosiaali- ja terveysministeriötä. Keskusjärjestön kokous valitsee seitsemän jäsentä, joiden joukossa tulee olla eri tienkäyttäjryhmiä edustettuina. Kullekin jäsenelle määrätään tai valitaan henkilökohtainen varajäsen. Puheenjohtaja ja muut jäsenet määrätään tai valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Kunakin kalenterivuonna kuitenkin puolet jäsenistä on ero- vuorossa. Hallitus valitsee keskuudestaan kaksi varapuheenjohtajaa.

Jos ministeriötä edustava jäsen tai varajäsen hallituksessa eroaa tai *kuolee* kesken toimikauden, liikenne- ja viestintäministeriö määrää asianomaista ministeriötä kuultuaan hänen tilalleen uuden jäsenen tai varajäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

Hallituksessa on puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat *opetus- ja kulttuuriministeriötä*, *sisäministeriötä* ja sosiaali- ja terveysministeriötä *sekä Liikennevirastoa*. Keskusjärjestön kokous valitsee seitsemän jäsentä, joiden joukossa tulee olla eri tienkäyttäjryhmiä edustettuina. Kullekin jäsenelle määrätään tai valitaan henkilökohtainen varajäsen. Puheenjohtaja ja muut jäsenet määrätään tai valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Kunakin kalenterivuonna kuitenkin puolet jäsenistä on ero- vuorossa. Hallitus valitsee keskuudestaan kaksi varapuheenjohtajaa.

Jos ministeriötä *tai Liikennevirastoa* edustava jäsen tai varajäsen hallituksessa eroaa tai *on pysyvästi esteellinen hoitamaan tehtävää* kesken toimikauden, *asianomainen taho* määrää hänen tilalleen uuden jäsenen tai varajäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

LUONNOS

7 §

Toiminnan rahoitus

Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää liikennevakuutuslain (279/1959) 18 a §:n 1 momentin mukaisella liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettulla maksulla kerättyjä varoja.

12 §

Kirjanpito ja tilintarkastus

Liikenneturvan hallinnon ja tilien tarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa, joiden tulee olla KHT- tai JHT-tilintarkastajia. Tilintarkastajista toisen valitsee keskusjärjestön kokous ja toisen määrää liikenne- ja viestintäministeriö. Kummallekin tilintarkastajalle valitaan *tai määrätään* myös varatilintarkastaja. Liikenneturvan tilintarkastukseen sovelletaan tilintarkastuslakia (1141/2015).

7 §

Toiminnan rahoitus

Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää *valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Liikenneturvalle myönnettävään valtionavustukseen ja sen mukaisen toiminnan valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).*

12 §

Kirjanpito ja tilintarkastus

Liikenneturvan hallinnon ja tilien tarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa, joiden tulee olla KHT- tai JHT-tilintarkastajia. *Tilintarkastajat valitsee keskusjärjestön kokous.* Kummallekin tilintarkastajalle valitaan myös varatilintarkastaja. Liikenneturvan tilintarkastukseen sovelletaan tilintarkastuslakia (1141/2015).

13 a §

Varojen käyttö Liikenneturvan lakatessa

Liikenneturvan lakatessa sen varat on käytettävä Liikenneturvasta annetun lain 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen toteuttamiseen siten kuin siitä erikseen säädetään ottaen huomioon mahdolliset lahjakirjoihin ja testamentteihin sisältyvät erityismääräykset.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*