Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Laki koskisi liikenneonnettomuuksien tutkintaa silloin, kun onnettomuuden tutkiminen olisi liikenneonnettomuuksien tutkintaa koskevien periaatteiden ja tavoitteiden mukaista eikä onnettomuutta tutkittaisi onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisesti. Lakiin sisältyisivät keskeiset tutkintaa ja sen järjestämistä sekä hallintoa, rahoitusta ja tutkintavaltuuksia koskevat säännökset. Ehdotukset perustuvat suurelta osin nykyiselle vapaaehtoiselle tutkintaorganisaatiomallille.

Onnettomuustutkinnan suorittaisivat nykyiseen tapaan tutkijalautakunnat. Toimintaa ohjaisi siinä mukana olevien tahojen yhteistyöelimenä toimiva liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta. Se päättäisi myös onnettomuustutkinnan päälinjoista ja tavoitteista. Yleisvastuu tutkintatoiminnan ylläpidosta, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta olisi Liikennevakuutuskeskuksella. Toimintaa rahoitettaisiin liikennevakuutuksen yhteydessä perittävällä liikenneturvallisuusmaksulla, jonka ohjaamisesta tähän tarkoitukseen päättäisi sosiaali- ja terveysministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaisi liikenneonnettomuuksien tutkintatoimintaa koskevan toimintasuunnitelman ja asettaisi neuvottelukunnan.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

209292S

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ 1

YLEISPERUSTELUT 4
1. Johdanto 4
2. Onnettomuustutkinnan nykytila 4
2.1. Liikennevakuutuskeskuksen järjestämä tieliikenneonnettomuuksien tutkinta 4
Yleistä 4
Tutkinnan tavoite 5
Tutkintaa koskeva sääntely 5
Toiminnan organisointi ja hallinto 5
Toiminnan rahoitus ja kustannukset 6
Tietojen hankinta ja käyttö 7
Tutkimustoiminnan kehittäminen 8
Tulosten käyttö 9
2.2. Poliisin suorittama tieliikenneonnettomuuksia koskeva tutkinta 9
2.3. Muu onnettomuustutkinta 10
Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukainen tutkinta 10
Työtapaturmien tutkinta 11
Onnettomuudet puolustusvoimissa 12
Palo tai muu onnettomuus 12
2.4. Tieliikenneonnettomuuksien tutkinta muissa maissa 12
2.5. Nykytilan arviointi ja muutostarpeet 13
Yleistä 13
Tieliikenteen ja muu onnettomuustutkinta 14
Organisointi ja hallinnon vaatimukset 16
3. Esityksen tavoitteen ja keskeiset ehdotukset 17
3.1. Esityksen tavoitteet 17
3.2. Esityksen keskeinen sisältö 18
Organisaatio 18
Valtuudet 18
Suhde muuhun tutkintaan 19
Tietojen käyttö liikenneturvallisuustyöhön 19
4. Esityksen vaikutukset 19
4.1. Taloudelliset vaikutukset 19
4.2. Vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöön 21
4.3. Vaikutukset kansalaisiin ja liikenneturvallisuustyöhön 21
5. Asian valmistelu 21
5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto 21
5.2. Lausunnot 22

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT 22
1. Lakiehdotuksen perustelut 22

1 luku. Yleiset säännökset 22
2 luku. Liikenneonnettomuustutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat 24
2. Tarkemmat säännökset 29
3. Voimaantulo 29

LAKIEHDOTUKSET 30
tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 30
tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 34
liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävän asetuksen 2 §:n muuttamisesta . 37

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Henkilövahinkoihin johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui Liikenneturvan ja Tilastokeskuksen julkaiseman "Tieliikenneonnettomuudet 1998"-julkaisun mukaan vuonna 1998 maassamme 6 902, joista kuolemaan johtaneita oli 367. Onnettomuuksissa kuolleita oli 400 ja loukkaantuneita 9 097. Onnettomuuksiin liittyy usein mittavia inhimillisiä kärsimyksiä sekä taloudellisia seurauksia. Tieliikenneonnettomuuksien tutkimisella voidaan edesauttaa uusien tieliikenneonnettomuuksien ehkäisemistä hyödyntämällä tutkinnasta saatuja tuloksia liikenneturvallisuustyössä. Tieliikenteen onnettomuustutkintaa on maassamme suoritettu eri tahojen vapaaehtoisuuteen ja keskinäiseen sopimukseen perustuvan tutkintajärjestelmän pohjalta.

Eduskunta edellytti vastauksessaan hallituksen esitykseen laeiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta sekä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain 15 §:n muuttamisesta (EV 96/1995 vp, HE 107/1995 vp), että hallitus ryhtyisi toimenpiteisiin vesiliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämiseksi onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä sekä selvittäisi eri tahojen vapaaehtoisuuteen perustuvan nykyisen tieliikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän osalta säädöspohjan tarpeellisuuden. Lakiesityksen eduskuntakäsittelyssä myös hallintovaliokunta katsoi antamassaan mietinnössä (HaVM 5/1995 vp) asian selvittämisen tarpeelliseksi. Hallituksen esityksen perustelujen mukaan tieliikenneonnettomuuksia, suuronnettomuuksia lukuun ottamatta, ei kuitenkaan niiden suuren määrän takia ole tarkoituksenmukaista sisällyttää onnettomuuksien tutkintaa koskevan lain piiriin.

Hallintovaliokunta oli jo aikaisemmin käsitellessään hallituksen esitystä ilmailulaiksi ja suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta (HE 294/1994 vp) esittänyt liikennevaliokunnalle antamassaan lausunnossa n:o 11/1994 lausumaa, jossa valiokunta edellyttää hallituksen pikaisesti ryhtyvän toimenpiteisiin myös maa- ja vesiliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämiseksi mahdollisimman laajalti onnettomuuksien tutkinnasta annettavan lain mukaisessa järjestyksessä. Liikennevaliokunta otti tämän lausuman mietintöönsä (LiVM 22/1994 vp) täsmentäen kannanottoa niin, että tieliikennelaissa (267/1981) määritelty autoilu ja kevytliikenne sekä veneliikennelaissa (151/1969) määritelty veneily eivät sisälly hallintovaliokunnan tarkoittamaan maa- ja vesiliikenteeseen.

2. Onnettomuustutkinnan nykytila

2.1. Liikennevakuutuskeskuksen järjestämä tieliikenneonnettomuuksien tutkinta

Yleistä

Liikennevakuutuskeskus (LVK) aloitti vuonna 1968 yhteistyössä eri viranomaisten kanssa tieliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatoiminnan. Nykyisin tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet.

Tieliikenneonnettomuuksien johdosta poliisi toimittaa esitutkinnan, jonka tarkoituksena on ensisijaisesti selvittää mahdollinen liikennerikokseen syyllistyminen. Milloin kyseessä on suuronnettomuus tai sen vaaratilanne, onnettomuus tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisessa järjestyksessä. Tieliikenneonnettomuudet ovat olleet seurauksiltaan rajoitettuja, mistä syystä tiellä tapahtuneita liikenneonnettomuuksia ei ole yleensä ollut tarvetta tutkia mainitun lain mukaisesti. Tällainen tutkinta on suoritettu ensimmäisen kerran ajoneuvon aiheuttamassa yleisen tien ulkopuolella sattuneessa onnettomuustapauksessa. Jyväskylän suurajoissa vuonna 1996 niin sanotulla erikoiskokeella ralliauton kuljettaja menetti auton hallinnan, mistä seurasi auton suistumi-

nen yleisön joukkoon. Onnettomuus tapahtui suljetulla tieosuudella, eikä se siten ollut varsinainen tieliikenneonnettomuus. Onnettomuudessa menehtyi yksi henkilö ja 32 katsojaa sai eriasteisia vammoja, näistä yhdeksällä vammat olivat vakavia. Sen jälkeen tutkituissa tapauksissa on ollut kysymys linja-autoa kuljetettaessa tapahtuneesta onnettomuudesta tai tällaisen uhasta ajoneuvon teknisessä järjestelmässä ilmenneiden ongelmien vuoksi.

Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain, poliisilain (493/1995) sekä palo- ja pelastustoimesta annetun asetuksen (1089/1975) säännösten lisäksi ei muita onnettomuuksien tutkintaa koskevia erityissäännöksiä ole lainsäädännössämme. Tieliikenneonnettomuuksien tutkinnasta ei ole erityisiä säännöksiä olemassa. Liikennevakuutuskeskukseen, jossa tutkijalautakuntatoimintaa hoidetaan, sovelletaan keskusjärjestöä koskevia säännöksiä. Onnettomuustutkinta on osa Liikennevakuutuskeskuksen tehtävissä säädettyä liikenneturvallisuuden kehittämistyötä.

Liikennevakuutuskeskukseen sovelletaan yleisiä, esimerkiksi tietosuojaa koskevia, säännöksiä.

Tutkinnan tavoite

Tutkintatoiminnan tarkoituksena on hankkia tietoja liikenneonnettomuuksista, niiden ominaisuuksista ja niihin johtavista syistä sekä tältä pohjalta tehdä parannusehdotuksia liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Tutkinnan pääkohteena ovat olleet kuolemaan johtaneet onnettomuudet, mutta lisäksi erityiskohteena on ollut liikenteen jokin osa-alue tai erityisongelma, kuten esimerkiksi raskaan liikenteen, poliisiajoneuvojen, koululaiskuljetusten, taksien tai kevyen liikenteen onnettomuudet tai ilmatyynyjen laukeamiseen liittyvät onnettomuudet. Tutkinnassa on saatu tietoa onnettomuuksista ja niihin johtaneista tekijöistä. Tietoja on hyödynnetty esimerkiksi liikenneturvallisuutta koskevassa tiedottamisessa ja lainsäädännön kehittämisessä, liikenneympäristön parantamistoimenpiteissä sekä katsastustoiminnassa. Tutkijalautakuntien tutkinta-aineiston pohjalta on liikenneonnettomuuksista tehty lisäksi projektiluonteisia erityistutkimuksia ja jatkotutkimuksia. Toiminnassa saaduilla tiedoilla on ollut merkitystä muun muassa liikenneturvallisuusviranomaisten päätöksenteossa.

Tutkintaa koskeva sääntely

Liikennevakuutusta koskevaan lainsäädäntöön ei sisälly nimenomaista mainintaa tieliikenteen onnettomuustutkinnasta. Liikennevakuutuslaissa (279/1959) ja liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävässä asetuksessa (1627/1993) on kuitenkin eräitä liikenneturvallisuuden edistämistä koskevia säännöksiä. Asetuksen mukaan Liikennevakuutuskeskuksen on osallistuttava liikenneturvallisuuden kehittämistä koskevaan työhön maassamme. Käytännössä tämä on tapahtunut kokoamalla liikenneonnettomuustietoja liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista ja ylläpitämällä tutkijalautakuntatoimintaa ja niitä koskevia tiedostoja.

Liikennevakuutuslain 18 a §:n 1 momentin mukaan sosiaali- ja terveysministeriö voi määrätä kohtuullisen maksun sellaisen toiminnan tukemiseen, jolla harkitaan olevan yleistä merkitystä liikenneturvallisuuden edistämiselle. Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön on tilitettävä ministeriön määräämä maksu Liikennevakuutuskeskukselle, jonka on edelleen suoritettava maksu ministeriön määräämällä tavalla liikenneturvallisuuden edistämiseen.

Toiminnan organisointi ja hallinto

a) Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuslain 17 §:n mukaan jokaisen vakuutusyhtiön, jolla on oikeus liikennevakuutustoiminnan harjoittamiseen Suomessa, on kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen. Tarkemmat Liikennevakuutuskeskusta koskevat säännökset ovat keskuksen säännöt sisältävässä asetuksessa.

Liikennevakuutuskeskuksen päätehtävänä on liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävän asetuksen mukaan hoitaa liikennevakuutusta ja vakuutuskorvauksia koskevia kysymyksiä. Lisäksi keskukselle kuuluu liikenneturvallisuutta koskevia tehtäviä, kuten lausuntojen antaminen ja liikenneturvallisuuden kehittämistä koskevaan työhön osallistumi-

nen.

Asetuksen mukaan Liikennevakuutuskeskuksen toimielimet ovat yleiskokous, hallitus ja toimitusjohtaja sekä liikennevahinkolautakunta. Liikenneturvallisuutta koskevien kysymysten hoitaminen kuuluu asetuksen 13 §:n 1 momentin ja 15 §:n 1 momentin säännösten perusteella hallituksen ja toimitusjohtajan tehtäviin. Käytännössä toiminta hoidetaan Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusosastolla toimitusjohtajan ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) johdolla. Toimikunnan muodostavat liikennevakuutusta harjoittavien yhtiöiden edustajat.

VALT:lla on tutkijalautakunta-asioissa yhteistyöeliminä neuvottelukunta ja tieteellinen ryhmä. Neuvottelukuntaan kuuluu tutkijalautakuntatoiminnassa mukana olevien eri viranomaisten, järjestöjen ja muiden yhteisöjen edustajia sekä edustaja liikenne- ja viestintäministeriöstä, Onnettomuustutkintakeskuksesta ja Liikenneturvasta. Tieteellinen ryhmä koostuu liikenneturvallisuustutkimuksen asiantuntijoista.

VALT:n neuvottelukunnassa käsitellään eri tahojen tutkimusta ja tietoja koskevia tarpeita. Tutkimuksista sovitaan neuvottelukunnassa yhteisesti ja tieteellisen ryhmän suositus määrittää yleensä tutkimusmenetelmän. Muodollisesti päätökset tehdään Liikennevakuutuskeskuksen organisaatiossa yhteistyötahojen kanssa sovitun mukaisesti. VALT:n tieteelliselle ryhmälle kuuluu tutkimusmenetelmien valmistelu ja kehittäminen. Näin toiminnassa otetaan huomioon myös tieteellisen tutkimuksen vaatimukset.

Liikennevakuutuskeskuksen valvonta kuuluu liikennevakuutuslain 17 §:n 2 momentin mukaan Vakuutusvalvontavirastolle. Valvonnassa noudatetaan soveltuvin osin, mitä vakuutusyhtiölaissa (1062/1979) säädetään vakuutusyhtiöiden valvonnasta. Liikennevakuutuslain 18 a §:n mukaan Vakuutusvalvontavirasto voi antaa määräyksiä liikenneturvallisuuden edistämiseksi tarvittavien vahinkotietojen keräämisestä ja tilastoinnista. Ennen Vakuutusvalvontaviraston perustamista oikeus määräysten antamiseen oli sosiaali- ja terveysministeriöllä, joka kuitenkin edelleen tekee toiminnan rahoitusta koskevan päätöksen.

b) Tutkijalautakunnat

Käytännön tutkintatoiminta perustuu alueittain toimivien tutkijalautakuntien työhön. Nykyisin pääasiassa maakuntapohjalla toimivia ryhmiä on 21. Tutkijalautakuntien jäsenet, noin 200, nimitetään toistaiseksi. Jäsenet nimittää VALT. Näiden asiantuntijajäsenten valinta perustuu tutkijalautakuntien jäsenhakutoimintaan omalla toimialueellaan sekä jäsenten asiantuntemukseen. Jäsenyys edellyttää asianomaisen suostumusta ja lupaa työnantajaorganisaatiolta osallistua tutkintatoimintaan. Lautakuntaan kuuluu tavallisesti poliisi-, ajoneuvotekninen, tietekninen ja lääkärijäsen. Lisäksi voidaan käyttää raideliikenteen asiantuntijoita ja psykologeja sekä tarvittaessa myös muita asiantuntijoita. Poliisijäsen toimii yleensä lautakunnan puheenjohtajana.

Toiminnan rahoitus ja kustannukset

Toiminnan rahoitus perustuu liikennevakuutuslain 18 a §:ssä tarkoitettuun maksuun, jonka sosiaali- ja terveysministeriö määrää liikenneturvallisuuden edistämiseksi tarkoitetun toiminnan tukemiseen. Liikennevakuutustoimintaa harjoittavat vakuutusyhtiöt tilittävät vakuutusmaksutulojensa suhteessa maksun Liikennevakuutuskeskukselle, joka ohjaa sen edelleen ministeriön määräämällä tavalla.

Sosiaali- ja terveysministeriön liikenneturvallisuusmaksua koskevan määräyksen (Dnro 7/41/99; 29.12.1999) mukaan liikennevakuutusta harjoittavien yhtiöiden on suoritettava vuonna 2000 Liikenneturvan toimintaa varten 25 800 000 markkaa ja Liikennevakuutuskeskukselle
4 965 000 markkaa. Vuonna 1999 vastaavat määrät olivat 2 514 000 ja 4 840 000 markkaa.

Liikennevakuutusyhtiöt sisällyttävät liikenneturvallisuusmaksun asiakkaiden liikennevakuutusmaksuihin. Liikenneturvallisuusmaksun osuus liikennevakuutusmaksuista on nykyisin runsas prosentti.

Onnettomuustutkinnasta aiheutuvat kustannukset muodostuvat suurelta osin tutkijalautakuntatyöstä. Kustakin onnettomuustut-

kinnasta suoritetaan lautakunnan jäsenille tutkimuspalkkio. Vuonna 2000 palkkion suuruus on 480 markkaa. Lisäksi korvataan matka-, tutkimus-, valokuvaus- ja muut tutkinnasta johtuvat tavanomaiset kulut. Kustannuksista kolmannes on VALT:n henkilöstö- ja muita hallintokustannuksia.

Vuonna 1999 VALT:n kustannukset jakautuivat seuraavasti: mk

Tutkijalautakuntien toimintakustannukset:	
- palkkiot, ennakkopidätettävät	966 000
- päivärahat ja matkakustannukset	315 000
- valokuvaus, ulkopuoliset työt	77 000
- varusteet ja tarvikkeet	44 000
- tiedotus, koulutus ym	178 000
Tutkijalautakuntien toimintakustannukset yhteensä	1 580 000
Tiedostojen kokoaminen, ylläpito, tutkimus ja raportointi	501 000
Kansainvälinen yhteistyö	149 000
Henkilöstökustannukset	1 891 000
Toimistokulut	650 000
Muut kustannukset	213 000
Kustannukset yhteensä	4 984 000

Kustannuksista on arvioitu kuluvan tutkijalautakuntatyöhön ja tulosten tuottamiseen noin 4,3 miljoonaa markkaa eli 86 %. Loput kuluu muun muassa liikenneturvallisuusongelmien tutkimuksissa käytettävän vakuutusyhtiöiden korvaamia onnettomuuksia koskevan tilastoraportin tuottamiseen.

Liikennevakuutuskeskukselle tutkintatoiminnasta aiheutuvat menot katetaan keskukselle suoritettavalla liikenneturvallisuusmaksun osuudella.

Lautakuntiin kuuluvat yhteistoimintaorganisaatioiden edustajat osallistuvat tutkintatoimintaan joko vapaa-aikanaan tai työajalla. Viimeksi mainitussa tapauksessa osallistuminen toimintaan on tapahtunut työnantajan suostumuksella ja kustannuksella. Liikennevakuutuskeskuksen arvion mukaan työnantajan vuotuiset kustannukset tutkintatoimintaan käytetyn työajan johdosta ovat noin miljoona markkaa. Henkilöstöresurssien käytöstä virka- tai työaikana johtuvia laskennallisia kustannuksia ei korvata lautakuntien jäsenten työnantajille.

Tietojen hankinta ja käyttö

Tutkijalautakunta kerää tiedot pääasiassa onnettomuuspaikalla. Paikalliselta poliisitutkijalta saadaan yleensä onnettomuustapahtuman alkutiedot, jotka ovat esi- tai poliisitutkinnassa hankittuja tietoja. Tutkijalautakunnan jäsenet tekevät tapahtumapaikalla tutkimussuunnitelman mukaisen standardisoidun perustutkimuksen kirjaten saadut tiedot tutkimuslomakkeelle. Puheenjohtajana toimiva poliisijäsen haastattelee onnettomuuteen osallisia kuljettajia ja matkustajia. Autotekninen jäsen tutkii ajoneuvot ja vauriot ja liikennetekninen jäsen tien ja ympäristön ominaisuudet ja syntyneet jäljet. Mainitut jäsenet tekevät näiden tietojen pohjalta alustavan rekonstruktion onnettomuuspaikalla. Liikennetekninen jäsen laatii onnettomuuspaikasta piirroksen ja selvityksen tapahtumien kulusta sekä niiden ajoituksesta.

Poliisi pyytää onnettomuuteen osallisilta tai siinä kuolleen omaiselta suostumuksen kuolinsyytä, vammautumista tai terveydentilaa koskevien tietojen hankintaan sekä niiden käyttöön onnettomuuden syiden selvittämisessä ja liikenneturvallisuustyössä. Poliisijäsen ilmoittaa osallisten ja vakavasti vammautuneiden tiedot lääkärijäsenelle, joka hankkii näiden terveydentilaa, vammautumista ja muita vastaavia seikkoja koskevia oleellisia tietoja analyysiä varten. Lääkärijäsen ei yleensä käy onnettomuuspaikalla.

Muut tutkijalautakunnan jäsenet suorittavat tutkimuksia onnettomuuden edellyttämän tarpeen mukaan haastattelemalla omaisia, tutkituttamalla ajoneuvoja, mittaamalla tien ominaisuuksia, tehden laskelmia ja keräämällä muuta tarvittavaa tietoa. Poliisitutkintapöytäkirjan ja kuolleita koskevien oikeuslääketieteellisten ruumiinavauspöytäkirjojen valmistuttua poliisijäsen tilaa ne tutkijalautakunnan käyttöön.

Saatuaan tarvittavat tiedot tutkijalautakunta pitää onnettomuutta koskevan loppukokouksen, jossa tiedot analysoidaan, sovitetaan yhteen ja onnettomuus rekonstruoidaan. Onnettomuudesta laaditaan loppulausunto, jossa selostetaan tapahtumien kulku, määritellään keskeiset tapahtumat ja riskitekijät, vauriot, vammat ja niiden aiheuttajat sekä turvalaitteiden vaikutus. Lisäksi tehdään ehdotuksia

onnettomuuksien estämiseksi. Jäsenet allekirjoittavat lopuksi loppulausunnon.

Tutkijalautakunnan sihteerinä toimiva jäsen kokoaa asiakirjat kansioon, joka lähetetään loppulausunnon kanssa Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusosastolle. Osastolla laaditaan loppuraporteista lähes 300 muuttujaa käsittävät numeeriset onnettomuustiedostot, jotka sisältävät onnettomuustapahtumaa, kuljettajaa, ajoneuvoa, tietä ja henkilöitä koskevia tietoja. Yhdenmukaisten tiedostojen kokoamisen tekevät mahdolliseksi yhdenmukainen tutkimusohjelma ja standardisoidut tutkimuslomakkeet, joista tiedot kootaan.

Liikenneturvallisuusosastolla hoidetaan tietojen käytöstä liikenneturvallisuustyöhön liittyvät tehtävät. Näitä on esimerkiksi tulosten raportointi. Lisäksi osastolla kootaan vakuutusyhtiöiltä saadut tilastotiedot, jotka perustuvat liikennevakuutuksista korvattujen liikennevahinkojen vahinkoilmoitustietoihin. Näin laadittuja onnettomuustiedostoja käytetään liikenneturvallisuusongelmien analysointiin. Analysoinnissa tutkijat täydentävät tietoja alkuperäisestä aineistosta ja täydentävät tietokantoja myös muualta saatavilla tiedoilla.

Vuoden 1999 loppuun mennessä tutkijalautakunnat ovat tutkineet 13 717 onnettomuutta, joissa on kuollut 11 106 ihmistä. Tieteellisiä ja tilastollisia tutkimuksia on tehty VALT:n toimesta 148 ja ulkopuolisten yliopistojen ja tutkimuslaitosten toimesta 170, joukossa kymmeniä akateemisia loppututkielmia ja yhdeksän tohtorin väitöskirjaa. Tutkijalautakunnan raporteissa tehdään vuosittain yli tuhat yksittäistä parannusehdotusta. VALT on kehittänyt ja tehnyt näistä 165 laajempaa erillistä esitystä ja käyttänyt niiden tietoja sadoissa lausunnoissaan. Tietoja käytetään myös tiedotusvälineiden ja muiden onnettomuustietoja tarvitsevien palvelemiseksi lähes päivittäin.

Hankittujen tietojen käytössä ja luovutuksessa noudatetaan tietosuojaa koskevia periaatteita. Liikennevakuutuskeskuksessa säilytettävinä olevia tietoja luovutetaan vain liikenneturvallisuustyöhön. Tietoja luovutettaessa ei ilmaista yksittäistä onnettomuutta tai niissä mukana olleita henkilöitä yksilöiviä tietoja. Toiminnassa on otettu huomioon henkilötietolain (523/1999) ja sen edeltäjän henkilörekisterilain (471/1987), vakuutusyhtiölain ja muut tietosuoja- ja salassapitosäännökset siten, ettei onnettomuuksiin osallisten henkilöiden tai heidän oikeudenomistajiensa yksityisyyttä, etuja ja oikeuksia loukata. Lausuntojen jäljennöksiä on pyydettäessä annettu syyttäjille, asianosaisille ja vakuutusyhtiöille.

Tutkimustoiminnan kehittäminen

Tutkijalautakuntien toimintaa on kehitetty mukana olevien organisaatioiden tarpeiden ja muun muassa tutkijoiden näkemysten mukaisesti. Tutkimusmenetelmää kehitettiin 1970-luvun alkupuolella tutkijalautakuntien ja keskusorganisaatioiden muodostamissa työryhmissä. Tuolloin perustettiin myös tutkijalautakuntien neuvottelukunta. Vuosikymmenen lopulla kytkettiin yliopistojen tutkijat mukaan toimintaan perustamalla tieteellinen ryhmä. Heidän johdollaan ja muun muassa Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) toimesta menetelmää on muutettu laajemmin noin viiden vuoden välein säilyttäen kuitenkin vertailukelpoisuus aikaisempiin tietoihin mahdollisimman pitkälle.

Nykyinen tutkimusmenetelmä on kehitetty professori Sauli Häkkisen ja professori Valde Mikkosen johtamien työryhmien kokeilujen, eurooppalaisista ja amerikkalaisista menetelmistä saatujen kokemusten sekä tutkijalautakuntien keräämien tietojen pohjalta. Menetelmä sisältää laajan tosiasiatietoja sisältävän osan ja onnettomuuksien syitä kuvaavan riskitekijäosan sekä parannusehdotukset. Koko menetelmä on standardisoitu siten, että tiedot saadaan kaikista onnettomuuksista samassa muodossa, mikä mahdollistaa tietojen tilastollisen käytön. Neuvottelukunnalla, tieteellisellä ryhmällä ja ulkopuolisilla tutkijoilla sekä neuvottelukuntien kokeiluilla ja kokemuksilla on ollut merkittävä osa menetelmän kehittämisessä.

Tämän tutkimusmenetelmän mukainen tutkimus toteutetaan yleensä melko nopeasti onnettomuuspaikalla, koska tutkimus on massatutkimusluonteista. Yksittäisten maantieliikenneonnettomuuksien tutkimuksien perusteella voidaan parannustoimenpiteisiin ryhtyä muun muassa vahinkopaikalla, mutta

varsinainen laaja käyttö alkaa vasta aineiston valmistumisen jälkeen. Liikennevakuutuskeskus valmistaa raportin vuoden aikana suoritetuista tutkimuksista. Sen jälkeen tilastoaineisto on viranomaisten ja tutkijoiden käytettävissä.

Tulosten käyttö

Ajanmukaisella ja yksityiskohtaisella onnettomuustiedolla on keskeinen merkitys liikenneturvallisuustyössä.

Tutkijalautakuntien tutkimia onnettomuuksia koskevia tietoja hyödynnetään liikenneturvallisuuden edistämiseen paikallisesti ja valtakunnallisesti sekä yksittäisten tapausten että kokonaistietojen pohjalta. Valtakunnallisesti tietoja käytetään pääasiassa tilastotietojen pohjalta. Onnettomuustiedoista laaditaan tietokanta, joka on maksutta tutkijoiden ja viranomaisten käytettävissä. Tietoja luovutettaessa on otettu huomioon tietosuojasäännökset.

Paikallisesti voidaan tuloksia hyödyntää esimerkiksi tienpidossa ja poliisin liikennevalvonnan kohdentamisessa. Katsastustoiminnassa voidaan onnettomuustietojen avulla kiinnittää huomio ajoneuvoissa esiintyviin vikoihin ja puutteisiin. Lisäksi tietoja on käytetty autokouluopetuksessa, riskikuljettajan ohjaus- ja puhuttelujärjestelmän luomisessa sekä toimintaan osallistuvien tahojen koulutuksessa. Tietojen avulla voidaan seurata ajankohtaisia turvallisuustilanteen muutoksia ja toimenpiteiden vaikutuksia sekä pitää yllä tienkäyttäjien kiinnostusta ja tietoutta liikenneturvallisuusasioissa. Aineisto voi mahdollistaa myös tiedonsaannin asiassa, joka ei ole ollut erityisen tutkimuksen kohteena.

Liikennevakuutuskeskus on vuosittain julkaissut näiden tietojen pohjalta erilaisia raportteja, muun muassa vuosiraportteja ja rattijuopumusraportteja. Erityisraporteissa on kiinnitetty huomiota tieliikenneonnettomuuksiin johtaneisiin tekijöihin kuten rattijuopumukseen, uusien kuljettajien riskeihin, raskaiden ajoneuvojen jarruihin, renkaisiin, talvinopeusrajoituksiin, turvavöiden käyttöön, ilmatyynyjen vaikutuksiin, tienvarsien esteisiin ja liukkaan kelin kohtaamisonnettomuuksiin. Liikennevakuutuskeskus on käyttänyt onnettomuustutkinnassa saatuja tietoja kansainvälisessä liikenneturvallisuustyössä muun muassa osallistumalla Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston (ETSC) toimintaan. Lisäksi keskusjärjestö on osallistunut kansainvälisiin tutkimusprojekteihin ja eräiden maiden tieliikenteen onnettomuustutkinnan järjestämistä koskeviin yhteistyöhankkeisiin.

Onnettomuustutkinta perustuu tapahtuneiden onnettomuuksien tutkintaan, mikä korostaa sen merkitystä poliittisessa päätöksenteossa. Tapahtuneisiin onnettomuuksiin perustuvat tutkimukset ja niistä saadut johtopäätökset ovat myös usein käytännössä saaneet enemmän julkisuutta kuin perinteisen tutkimustoiminnan tulokset. Niillä on siten ollut myös merkittävä vaikutus ihmisten liikenneturvallisuusasenteisiin, mikä on helpottanut uusien liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyväksymistä ja käyttöönottoa.

2.2. Poliisin suorittama tieliikenneonnettomuuksia koskeva tutkinta

Liikenneonnettomuuksien virallinen selvittäminen on osa poliisin liikennerikkomusten johdosta suorittamaa esitutkintaa, josta on säädetty esitutkintalaissa (449/1987). Poliisi toimittaa erityisesti henkilövahinkoihin johtavissa ja muissa vakavammissa liikenneonnettomuuksissa esitutkinnan rikosoikeudellisen syyllisyyden selvittämiseksi. Tutkinnan tulokset palvelevat välillisesti myös liikenneturvallisuutta.

Poliisilla on lisäksi yleinen velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin liikenneonnettomuuden vuoksi. Velvollisuus koskee myös onnettomuuden tutkimista. Tämä perustuu poliisilain 1 §:ään, jonka mukaan poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Poliisin on suoritettava myös muut sille erikseen säädetyt tehtävät ja annettava jokaiselle tehtäväpiiriinsä kuuluvaa apua.

Kuolemansyyn selvittämisestä annetun lain (459/1973) 1 §:n mukaan kuolemasta on viipymättä ilmoitettava lääkärille tai poliisille. Lain 7 §:n mukaan kuolemansyyn selvittämi-

seksi on poliisin suoritettava tutkinta muun muassa silloin kun kuoleman on aiheuttanut tapaturma. Tutkinnassa on tällöin käytettävä lääkärin apua.

Poliisin toimittamasta onnettomuustutkinnasta on säännöksiä myös muun muassa tapaturmavakuutuslaissa (608/1948) ja työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annetussa laissa (131/1973). Näissä tapauksissa poliisi toimittaa tutkimuksen joko yksin tai yhdessä muun viranomaisen kanssa.

2.3. Muu onnettomuustutkinta

Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukainen tutkinta

Yleistä

Suuronnettomuuksien tutkinnasta annettu laki (373/1985) tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1986. Lain piiriin kuului tuolloin suuronnettomuuksien tai niiden vaaratilanteiden tutkinta.

Lakia muutettiin uuden ilmailulain (281/1995) säätämisen yhteydessä siirtämällä ilmailulaitokselle kuulunut ilmailuonnettomuuksien tutkinta ensiksi mainitun lain alaisuuteen. Uudistukseen liittyneet lait tulivat voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1996. Tässä yhteydessä suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain nimike muuttui laiksi onnettomuuksien tutkinnasta. Oikeusministeriön yhteyteen perustettiin uusi viranomainen, Onnettomuustutkintakeskus. Lisäksi muutettiin laki suuronnettomuuksien tutkinnasta annettua lakia, valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annettua lakia (21/1995), joiden muutosten mukaan raideliikenneonnettomuuksien tutkinta siirrettiin Onnettomuustutkintakeskukselle.

Vuoden 1997 maaliskuun alusta lukien onnettomuuksien tutkinnasta annettua lakia muutettiin edelleen siten, että myös vesiliikenneonnettomuudet tutkitaan mainitun lain mukaisessa järjestyksessä. Asetuksella rajattiin kuitenkin veneilyssä tapahtuneet onnettomuudet ulkopuolelle lukuun ottamatta tapauksia, joissa tutkiminen on erityisistä syistä perusteltua turvallisuuden lisäämiseksi tai uusien onnettomuuksien estämiseksi. Syynä rajaukselle hallituksen esityksen mukaan oli veneilyn piirissä tapahtuneiden onnettomuuksien suuri lukumäärä (HE 147/1996 v).

Onnettomuustutkinnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä tutkitaan kaikki suuronnettomuudet ja niiden vaaratilanteet onnettomuuden laadusta riippumatta, ilmailuonnettomuudet, raideliikenneonnettomuudet ja vesiliikenneonnettomuudet.

Suuronnettomuudella tarkoitetaan onnettomuutta, jota kuolleiden tai loukkaantuneiden taikka ympäristöön tai omaisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella on pidettävä erityisen vakavana. Tutkittavaksi voi tulla myös tapahtuma, jossa suuronnettomuuden vaara on ollut ilmeinen.

Asetuksella on tarkemmin säädetty, missä tapauksissa ilmailuonnettomuudet, raideliikenneonnettomuudet ja vesiliikenneonnettomuudet tutkitaan. Ilmavoimat tutkii ilmailuonnettomuuksista yksinomaan sotilasilmailuonnettomuudet suuronnettomuuksia ja niiden vaaratilanteita lukuun ottamatta.

Vain suuronnettomuudeksi tai sen vaaratilanteeksi luokitellut tieliikenteen onnettomuudet tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti. Myöskään vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin liittyvien onnettomuuksien tutkinnasta ei ole erityisiä säännöksiä. Nämä onnettomuudet voidaan tutkia mainitun lain mukaisessa järjestyksessä silloin, kun vahinko on laaja tai vahingonvaara merkittävä.

Tutkinnan suorittaminen

Tutkinnan tarkoituksena on yleisen järjestyksen ja turvallisuuden lisääminen sekä onnettomuuksien ehkäiseminen. Siinä ei käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta.

Tutkinnassa selvitetään onnettomuuden kulku, syyt ja seuraukset sekä pelastustoimet. Erityisesti selvitetään se, onko onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina tai kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa tai käytössä otettu huomioon turvallisuusvaatimukset sekä onko valvonta- ja tarkastustoiminta järjestetty ja hoidettu asianmukaisesti. Tarvittaessa selvitetään myös mahdolliset puutteet turval-

lisuutta koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.

Tutkinta suoritetaan yhteistoiminnassa samassa asiassa rikos- tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa sellaisessa laajuudessa kuin se onnettomuuden tutkinnan kannalta on tarkoituksenmukaista.

Onnettomuuksien tutkintaa varten oikeusministeriön yhteyteen perustetun Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on muun muassa pitää yllä valmiutta tutkinnan nopeaan käynnistämiseen. Tätä varten sillä on ympärivuorokautinen päivystys. Hätäilmoituksia vastaanottavilla viranomaisilla ja laitoksilla, aluehälytyskeskuksilla, meripelastuskeskuksella ja muilla vastaavilla on velvollisuus ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle onnettomuuksista. Onnettomuustutkintakeskus tekee päätöksen tutkinnan aloittamisesta ja tarvittaessa käynnistää tutkinnan.

Kutakin onnettomuustutkintaa varten asetetaan tarvittaessa lautakunta. Suuronnettomuuden tutkii valtioneuvoston asettama tutkintalautakunta. Onnettomuustutkintakeskus asettaa lautakunnan suuronnettomuuden vaaratilanteen ja muun onnettomuuden tutkintaan. Tutkintalautakunnat toimivat Onnettomuustutkintakeskuksen yhteydessä ja lautakunnan jäsenet toimivat virkavastuulla. Vähäisemmät onnettomuudet ja vaaratilanteet tutkii yksi tai useampi Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies tai asiantuntija virkamiestutkintana.

Tutkinnasta laaditaan aina tutkintaselostus. Siihen on otettava suositukset sellaisista toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi tai vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi. Tutkintaselostus on julkinen.

Tutkinta päättyy, kun tutkintaselostus on annettu. Tutkinnan päättyminen ei estä uutta tutkintaa asiassa.

Työtapaturmien tutkinta

Tapaturmavakuutukseen liittyvä tutkinta

Keskeiset säännökset työtapaturmien tutkimisesta sisältyvät tapaturmavakuutuslakiin sekä työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annettuun lakiin.

Tapaturmavakuutuslain 39 §:n 2 momentin mukaan työnantajan on tehtävä tapaturmasta ilmoitus poliisille, jos työtapaturman seurauksena on ollut kuolema tai vaikeanlaatuinen vamma. Poliisin tulee viipymättä toimittaa tapahtumapaikalla tutkinta sekä lähettää tutkintapöytäkirjasta oikeaksi todistettu jäljennös lunastuksetta vakuutuslaitokselle. Vakuutusoikeudella, tapaturmalautakunnalla ja vakuutuslaitoksella on oikeus vaatia poliisitutkinnan toimeenpanemista muunkin kuin 2 momentissa mainitun tapaturman johdosta.

Lisäksi on käytössä Tapaturmavakuutuslaitosten liiton ja keskeisten työmarkkinajärjestöjen väliseen sopimukseen perustuva vapaaehtoinen työtapaturmien onnettomuustutkintajärjestely. Tutkintatoiminta alkoi vuonna 1971, jolloin eräät työmarkkinajärjestöt ja Tapaturmavakuutuslaitosten liitto tekivät sopimuksen katastrofiluonteisten työtapaturmien tutkinnasta. Sopimus uusittiin vuonna 1986, jolloin tutkinta laajennettiin koskemaan kaikkia työpaikkakuolemia. Tutkinnan kohteena ovat työpaikalla tai vastaavissa olosuhteissa sattuneet kuolemaan johtaneet tapaukset, joihin sovelletaan lakisääteistä tapaturmavakuutusta. Näihin eivät kuitenkaan kuulu tie- eikä muussa liikenteessä sattuneet kuolemantapaukset. Tutkinnalla tähdätään työtapaturmien torjuntaan selvittämällä kuolemantapaukseen johtaneet tapahtumat, niissä vaikuttaneet tapaturmatekijät ja vastaavien tapaturmien torjuntatoimenpiteet. Nykyään tutkintatoiminnalla pyritään erityisesti vaikuttamaan työpaikkojen organisaatioiden kehittämiseen liittyviin kysymyksiin.

Onnettomuustutkintaa valvoo ja johtaa Tapaturmavakuutuslaitosten liiton hallitus, jossa ovat edustettuina työmarkkinoiden keskusjärjestöt ja tapaturmavakuutusyhtiöt. Käytännön tutkintaa johtaa hallituksen asettama tutkimusjohtokunta, jossa ovat edustettuina vakuutusyhtiöiden, työmarkkinajärjestöjen ja Työturvallisuuskeskuksen nimeämät jäsenet. Tutkinnan suorittaa toimialakohtainen tutkintaryhmä. Vakuutusyhtiöillä on mahdollisuus olla mukana tutkintaryhmässä. Tarvittaessa käytetään tutkimuslaitosten asiantuntemusta. Kustannukset hoitaa Tapaturmavakuutuslaitosten liitto. Varsinaiset tarkemmat tutki-

mukset ja selvitykset hoidetaan viranomaistoimintana poliisin tai muiden viranomaisten toimesta. Viranomaisten selvityksissä saamat tiedot hankitaan tarvittaessa tutkintaryhmälle.

Poliisin ja työsuojeluviranomaisten kanssa on sovittu menettelystä, jonka mukaan työtapaturman sattuessa asiasta tehdään ilmoitus Tapaturmavakuutuslaitosten liiton toimistoon. Tietoja sattuneista onnettomuuksista saadaan myös työpaikkojen, työmarkkinajärjestöjen ja vakuutusyhtiöiden sekä joukkotiedotusvälineiden välityksellä.

Tavoitteena tutkinnassa on, että tutkintaryhmä yleensä käy tapahtumapaikalla. Tämä ei kuitenkaan aina ole tarpeellista. Tutkinnan periaatteena on, että viranomaiset hoitavat ensitutkinnan ja tutkintaryhmä tulee mukaan tutkintaan vasta myöhemmässä vaiheessa.

Tutkinnasta tehdään raportti. Raporteissa on esitetty torjuntaehdotuksia kyseisen toimialan, laitteen, työn organisoinnin, johtamisen tai työmenetelmän suhteen. Raportit jaetaan pääasiassa Työturvallisuuskeskuksen rekisterien pohjalta kyseiselle toimialalle tai työpaikalle, jossa vastaava onnettomuus on mahdollinen. Raportit ovat niiden anonyymiyden vuoksi vapaasti kaikkien halukkaiden käytettävissä. Vuosina 1985-1997 on tutkinnan piiriin kuuluneita työpaikkakuolemia ollut yhteensä 470. Vuoteen 1997 mennessä raportteja on painettu ja jaettu lähes 400 000 kappaletta.

Työsuojeluviranomaisten harjoittama tutkinta

Työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annetun lain 1 §:n mukaan työsuojeluviranomaisella on oikeus työsuojelua koskevien tarkastusten toimittamiseen työpaikoilla ja muissa valvonnan toteuttamiseksi tarpeellisissa kohteissa sekä lisäksi oikeus tarvittaessa käyttää asiantuntijoita työsuojelua koskevien tutkimusten suorittamiseen tarkastuskohteissa. Säännöksen perusteella työsuojeluviranomainen voi suorittaa tutkimuksen myös työtapaturmista ja selvittää samalla, onko työsuojelua koskevia säännöksiä ja määräyksiä noudatettu. Laissa tarkoitetun tarkastuksen tai tutkimuksen suorittamista varten poliisin on tarvittaessa annettava virka-apua.

Työnantaja on velvollinen ilmoittamaan työsuojeluviranomaiselle kaikki vakavat työtapaturmat. Tapaturman syyn selvittämiseksi tarkoitetussa tutkinnassa työsuojeluviranomaiset ottavat kantaa myös syyllisyyskysymyksiin.

Onnettomuudet puolustusvoimissa

Puolustusvoimissa sattuneiden onnettomuuksien tutkinnassa noudatetaan pääesikunnan antamia pysyväismääräyksiä, jollei erityismääräyksiä ole. Pääesikunnan komentopäällikkö asettaa tutkijalautakunnan selvittämään sellaisia vakavia onnettomuuksia, joissa on kuollut tai vakavasti loukkaantunut yksi tai useampi ihminen taikka joista aiheutuu huomattavia taloudellisia menetyksiä. Muista tutkintatoimenpiteistä päättää joukko-osaston komentaja. Liikennevakuutuskeskuksen tutkijalautakunnat ovat tutkineet kuolemaan johtaneet puolustusvoimien tieliikenneonnettomuudet.

Palo tai muu onnettomuus

Palo- ja pelastustoimesta annetun asetuksen 31 §:n 3 momentin mukaan voidaan sisäasiainministeriön määräyksestä palon tai muun onnettomuuden syyn selvittämiseksi suorittaa erityinen tutkimus. Säännöstä on tarkoitettu sovellettavaksi lähinnä silloin, kun kyseessä on vakava henkilö- tai omaisuusvahinkoihin johtanut onnettomuus. Pelastustoimen yhteydessä sattuneita tieliikenneonnettomuuksia on tutkittu tutkijalautakunnan toimesta.

2.4. Tieliikenneonnettomuuksien tutkinta muissa maissa

Ruotsi. Ruotsissa on Trafiksäkerhetsverket vuosina 1991-1993 ja Vägverket vuodesta 1993 lähtien suorittanut tieliikenteen onnettomuustutkintaa koskevia kokeiluja. Vuonna 1995 Vägverket teki päätöksen tutkintatoiminnan käynnistämisestä ja jo vuonna 1997 tieliikenteen onnettomuustutkintaa suoritet-

tiin koko maassa. Tavoitteena on tutkia kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Sitä ennen autoteollisuus oli jo 1960-luvulla aloittanut omia tuotteitaan koskevien onnettomuuksien tutkimisen, joka jatkuu edelleen. Myös vakuutusala suoritti 1970-luvulla onnettomuuksien tutkimusmenetelmää koskevaa kehittämistyötä ja kokeilua.

Nykyisessä Vägverketin tutkinnassa paneudutaan erityisesti ajoneuvon törmäysvaiheeseen ja tässä yhteydessä kuolemaan johtaneen vamman syiden selvittämiseen. Tutkinnassa kiinnitetään huomiota myös onnettomuuden riski- ja estämistekijöihin. Onnettomuuksien tutkinnassa kerätään yhdenmukainen suppeahko onnettomuustiedosto. Yksittäiset tutkintalautakunnat voivat tarvittaessa suorittaa onnettomuudesta tarkempia tutkimuksia.

Tutkintalautakunnat koostuvat Vägverketin tie- ja autoinsinööreistä. Eräissä lautakunnissa on myös psykologijäseniä. Tällä hetkellä harkitaan myös lääkärijäsenten ottamista mukaan. Poliisi ei osallistu onnettomuustutkintaan. Käytännössä lautakunta käy onnettomuutta koskevia keskusteluja paikallisen poliisin kanssa.

Norja. Norjassa ei harjoiteta säännöllisesti tieliikenneonnettomuuksien tutkintaa. Onnettomuustutkintaa koskevia suppeita kokeiluja on 1980-luvulta lähtien suoritettu kolme kertaa. Tutkintaan ovat osallistunet poliisi, tie- ja autoinsinöörit ja lääkäri. Tutkintamenettelyissä on soveltaen noudatettu Suomessa Liikennevakuutuskeskuksen käyttämää menetelmää.

Tanska. Tanskassa onnettomuustutkinnasta on saatu kokemuksia jo 1960-luvulta toteuttamalla niin sanottu Fynundersökelse. Vuonna 1996 Tanskan liikenneministeriö asetti ryhmän, jonka tehtävänä oli suorittaa onnettomuusanalyysiä. Ryhmän sihteeristö, joka toimii liikenneturvallisuustutkimuksen neuvostossa (Rådet for Trafiksikkerhedsforskning), kerää mahdollisimman kattavasti oleellista tietoa onnettomuuksien syistä. Tutkintatoimintaan osallistuvat liikenneturvallisuustutkimuksen, liikennepoliisin, tie- ja ympäristöviranomaisten, autokatsastuksen ja terveydenhoitoviranomaisten edustajat.

Onnettomuuden sattuessa osa ryhmän jäsenistä menee yleensä onnettomuuspaikalle ja tutkii ajoneuvot sekä tien ympäristön. Myöhemmin psykologi haastattelee onnettomuuteen osallisia. Lisäksi ryhmä kerää tietoja muun muassa poliisin, autokatsastuksen, pelastusviranomaisten ja sairaaloiden rekistereistä. Ryhmä laatii vuosittain 2-3 tutkittuja onnettomuusryhmiä koskevaa raporttia sekä liikenneministeriölle toimitettavan vuosikertomuksen.

Ryhmä päättää itsenäisesti, mitkä onnettomuudet tutkitaan liikenneonnettomuustilastojen ja riskitekijöiden perusteella. Tiedot kerätään systemaattisesti siten, että niiden perusteella voidaan tehdä onnettomuusanalyysejä. Ryhmä tekee liikenneturvallisuutta parantavia ehdotuksia. Tutkinnassa ei oteta kantaa syyllisyyteen. Ryhmän onnettomuustutkinta suoritetaan erillään poliisin ja vakuutusyhtiöiden harjoittamasta tutkinnasta.

Muut maat. Onnettomuustutkintaa on suoritettu myös eräissä muissa maissa, kuten Saksassa, Ranskassa, Isossa Britanniassa ja Yhdysvalloissa. Saksassa onnettomuustutkimuksia ovat tehneet pääasiassa eri yliopistot muun muassa autoteollisuuden rahoituksella. Ranskassa on tehty muutamia ajallisesti tai paikallisesti rajattuja liikenneonnettomuuksia koskevia tutkimuksia.

Isossa-Britanniassa on suoritettu onnettomuuksia koskevia kertatutkimuksia. Lisäksi eräät yliopistot ja liikenneministeriön nimeämät alueryhmät ovat harjoittaneet paikallista onnettomuustutkintaa.

Yhdysvalloissa eräät yliopistot ja tutkimuslaitokset tutkivat nykyisin liikenneonnettomuuksia 36 alueella. Myös autotehtaat harjoittavat onnettomuustutkintaa. Liittovaltion liikenneturvallisuusvirasto (NHTSA) koordinoi ja kustansi 1970-luvulla alkanutta ja myöhemmin loppunutta ryhmätyötutkimusta.

2.5. Nykytilan arviointi ja muutostarpeet

Yleistä

Tieliikenteen onnettomuustutkinnalla luodaan tietopohjaa liikenneturvallisuustyölle.

Tavoitteena on, että tehtävä hoidetaan ammattitaitoisesti, tehokkaasti ja taloudellisesti.

Nykyinen tieliikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmä on saatujen kokemusten perusteella toiminut hyvin sekä tutkintamenetelmien että tietojen käytön osalta. Onnettomuustutkintatietojen käytöllä on vakiintunut asema liikenneturvallisuustyössä, tutkimusmenetelmiä on kehitetty yhteistyössä tutkijoiden kanssa ja ne ovat yleisesti hyväksyttyjä. Lisäksi järjestelmän ylläpidosta aiheutuneet kokonaiskustannukset ovat pysyneet kohtuullisina.

Toiminta on vakiintunutta pitkäaikaisen kehitystyön seurauksena. Tieliikenteen turvallisuuden kehittymisen myötä tarvitaan aikaisempaa tarkempaa tietoa ja tietoa, joka liittyy uusiin kysymyksiin, kuten tietoa kuljettajien ohjaus- ja valvontajärjestelmistä sekä ajoneuvojen uusien varusteiden vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Ajanmukaisia tutkimustietoja voidaan hyödyntää myös kansainvälisessä yhteistyössä liikenneturvallisuuden kehittämiseksi, esimerkiksi ajoneuvojen tekniikkaa koskevien säännösten harmonisoinnissa Euroopan unionin piirissä.

Liikenneonnettomuustutkinnalla on merkittävä asema liikenneturvallisuustyössä. Tutkimusten avulla on voitu tuoda esiin liikenneturvallisuudessa esiintyviä puutteita ja tehdä parannusehdotuksia. Tutkimusta koskevat tiedot ovat olleet viranomaisten ja tutkijoiden käytettävissä.

Tieliikenteen ja muu onnettomuustutkinta

Yleistä

Tieliikenteen onnettomuustutkinta on massatutkimusta, jossa kenttätutkimus ja analysointi tehdään standardisoidun ohjelman ja onnettomuuden rekonstruoinnin mukaan. Tutkinnan perusteella saadaan rekisteriin yhtenäiset tiedot kaikista tutkituista vakavista liikenneonnettomuuksista. Tieliikenneonnettomuuksien tutkintaa koskevan lainsäädännön tarpeellisuudesta on keskusteltu kahdesti eduskunnassa käsiteltäessä onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin liittyviä hallituksen esityksiä. Tieliikenteen onnettomuuksien tutkintaa ei kuitenkaan ole pidetty perusteltuna tutkia mainitun lain mukaisessa järjestyksessä suurista onnettomuusmääristä ja seurauksiltaan suhteellisen vähäisistä onnettomuuksista johtuen. Vain suuronnettomuuden tai sen vaaratilanteen ollessa kyseessä noudatetaan mainitun lain mukaista tutkintamenettelyä.

Säännökset

Tieliikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmä on toiminut yhteistyöosapuolten keskinäisen sopimuksen mukaan niissä rajoissa, jotka yleinen lainsäädäntö on asettanut esimerkiksi tietosuojalle. Tutkintatoimintaan osallistuminen on ollut eri viranomais- ja muiden tahojen vapaasti harkittavissa. Jäsenten osallistuminen on perustunut omaan suostumukseen. Vapaaehtoisuus on viime vuosien aikana saanut painoarvoa lisää muun muassa viranomaisorganisaatioiden yksityistämiskehityksen myötä. Esimerkiksi katsastustoimintaa harjoittavia yrityksiä ei voida velvoittaa osallistumaan onnettomuustutkintaan.

Tieliikenteen onnettomuustutkinnasta ei lainsäädännössämme ole erityissäännöksiä. Liikennevakuutuslaissa ja liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävässä asetuksessa on maininnat liikenneturvallisuustyöstä ja mahdollisuudesta periä sen tekemistä varten liikenneturvallisuusmaksua.

Tutkintatoiminnan resurssit ja niiden turvaaminen

Onnettomuustutkinnan kustannuksista pääosa katetaan liikennevakuutusten yhteydessä liikenneturvallisuuden edistämistarkoitukseen kerättävällä maksulla. Tutkijalautakuntien jäsenten osallistuminen toimintaan on perustunut vapaaehtoisuuteen ja aktiiviseen kiinnostukseen alasta. Tämän johdosta kustannukset on kyetty pitämään alhaisina. Jäsenille on maksettu yleensä kertapalkkio ja korvattu syntyneet kustannukset. Lisäksi mukana olevat organisaatiot ovat osallistuneet välillisesti kustannuksiin sallimalla työntekijöittensä tarvittaessa osallistua työaikana tutkijalautakuntien työhön. Työelämässä yleisesti kiristyvä työtahti, tutkinnan ajoittuminen usein viikonloppuihin, iltaan ja yöhön

sekä tutkintatyön luonne saattavat tulevaisuudessa vähentää jäsenten halukkuutta. Osallistuvien tahojen henkilöstöresurssien niukkuus ja hallinnon yksityistäminen voivat tulevaisuudessa lisäksi vaikuttaa onnettomuustutkintaan osallistujien tai näiden taustaorganisaatioiden halukkuuteen osallistua toimintaan. Tutkintatoiminnan turvaava lainsäädäntö voisi estää tai hidastaa tämänkaltaista kehitystä.

Tutkinnan valtuudet

Poliisin pääsy onnettomuuspaikalle ja valtuudet onnettomuustutkinnan suorittamiseen siellä perustuvat poliisin laissa säädettyyn toimivaltuuteen. Onnettomuustutkinta perustuu käytännössä Liikennevakuutuskeskuksen ohjeeseen. Onnettomuuteen osallisten omaisuuden tutkiminen, heidän kuulemisensa tai muu tutkiminen perustuu onnettomuuteen osallisten tai näiden asianomistajien suostumukseen tai poliisitutkintaan. Tutkijalautakunnilla ei ole esiintynyt toistaiseksi erityisiä ongelmia tutkinnan suorittamisessa. Onnettomuuteen osallisilta on saatu tarvittavat suostumukset, joskin esimerkiksi esineiden tutkiminen on voinut perustua suulliseen lupaan. Tutkinnan toimintaedellytysten turvaamiseksi ja sujuvuuden varmistamiseksi tulevaisuudessa olisi perusteltua, että lailla säädettäisiin tutkinnan teknistä suorittamista koskevista tarpeellisista valtuuksista sekä oikeudesta saada tietoja onnettomuuteen osallisilta.

Tieliikenneonnettomuuksiin johtaneiden kaikkien tekijöiden selvittämiseksi tutkintaan osallistuvilla olisi lisäksi oltava muita tarpeellisia tietoja käytettävissään. Tieliikenneonnettomuuksien tutkinnan yhteydessä tutkijalautakunnat saavat käyttöönsä tapauskohtaisia tietoja, joihin voi sisältyä henkilön yksityisyyttä koskevia luottamuksellisia tietoja. Hankittuja tietoja käytetään lisäksi massatutkimuksissa, joissa yksittäisen henkilön identifiointia koskevat tiedot on poistettu. Liikenneonnettomuuksien massatietojen käsittelyssä ei ole esiintynyt tietosuojaa koskevia ongelmia. Sitä vastoin ongelmia voi ilmetä yksittäisiin onnettomuustapauksiin liittyvien tietojen saannin ja käytön osalta.

Nykyjärjestelmä on osoittautunut onnettomuuteen osallisilta saatavien tietojen saannin osalta suhteellisen toimivaksi. Tästä huolimatta puuttuva sääntely on käytännössä voinut aiheuttaa epätietoisuutta siitä, mitä tutkijalautakunnan jäsen asemansa puolesta on oikeutettu tekemään tai mitä tietoja hänellä on oikeus saada. Eräissä tilanteissa valtuudet ovat perustuneet viranomaisen, käytännössä poliisin, oikeuteen suorittaa tarkastuksia ja muuta tutkintaa. Tutkijalautakunnan jäsenyyteen liittyvien oikeuksien ja jäsenen mahdolliseen virkamiesasemaan liittyvien valtuuksien välinen ristiriitatilanne voi käytännössä synnyttää vaikeita oikeudellisia kysymyksiä esimerkiksi salassa pidettävien tietojen osalta niiden luovuttamisesta lautakunnan muiden jäsenten käyttöön.

Tutkijalautakunta tarvitsisi riittävät valtuudet, jotta tutkinnan perusedellytykset, kuten oikeus tutkia onnettomuuspaikka, olisivat turvatut. Lautakunnan käytössä olisi oltava kaikki tieto, jolla on merkitystä onnettomuuteen johtaneiden tekijöiden selvittämiseksi. Tällöin olisi tarpeellista, että tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä tutkijalautakunnalla olisi käytettävissään tarvittavat tiedot esimerkiksi kuljettajan terveydentilasta ja ajokorttiseuraamuksista. Asiakirjojen julkisuutta koskevien säännösten perusteella näistä valtuuksista olisi oltava säännökset laissa.

Poliisin osallistuminen tutkintaan

Tutkijalautakuntien jäsenten oikeus saada tietoa onnettomuuteen osallisilta on perustunut joko asianomaisten suostumukseen tai poliisin tutkintavaltuuksiensa perusteella suorittamaan tutkintaan. Poliisin osallistumisesta liikenneonnettomuuksien syytutkintaan liikenneturvallisuuden edistämiseksi ei ole toistaiseksi ollut säännöksiä laissa tai asetuksessa. Osallistumismahdollisuuksien selkeyttämiseksi tällaisen säännöksen kirjaaminen lakiin tai asetukseen olisi tarpeellinen.

Onnettomuustutkinnan hallinto

Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö kuuluu valtion tehtäviin. Koordinointivastuu liikenneturvallisuustyöstä ja -tutkimuksesta on liikenne- ja viestintäministeriöllä.

Viranomaisten liikenneturvallisuustyö on perinteisesti rahoitettu valtion vuotuisten talousarvioiden kautta. Osa liikenneturvallisuustyöstä rahoitetaan kuitenkin viranomaisen määräyksestä kannettavilla lakiin perustuvilla maksuilla palveluja käyttäviltä asiakkailta (katsastustoimi, kuljettajantutkintotoiminta) taikka liikennevakuutuksen ottajilta vakuutusmaksun yhteydessä perittävällä liikenneturvallisuusmaksulla (Liikenneturva, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat). Myös tähän liikenneturvallisuustyöhön, liikenneonnettomuuksien tutkintaan, liittyy julkinen intressi, koska sen rahoitus perustuu viranomaisen päätökseen.

Tieliikenneonnettomuuksien tutkintaorganisaatio toimii Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä. Liikennevakuutuskeskuksella on toimintaa koskeva muodollinen päätösvalta. Mukana olevat sidosryhmät ovat voineet vaikuttaa osallistumalla tutkintatoimintaa ohjaavien ja tukevien Liikennevakuutuskeskuksen elinten toimintaan (neuvottelukunta ja tieteellinen ryhmä). Viranomaisista ovat toimielimissä edustettuina sosiaali- ja terveysministeriö, sisäasiainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Tielaitos ja Onnettomuustutkintakeskus. Muodollisen päätösvallan puuttumisesta huolimatta toimielimet ovat käytännössä vaikuttaneet tutkinnan sisältöön, kehittämiseen ja tutkimustoimintaan.

Liikennevakuutuskeskuksen organisaatiota koskevia säännöksiä on liikennevakuutuslaissa ja Liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävässä asetuksessa. Nämä säännökset koskevat myös keskusjärjestön suorittamaa liikenneonnettomuuksien tutkintaa. Säännösten mukaan Liikennevakuutuskeskuksen päätehtäviin kuuluu toimia liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden keskusjärjestönä ja huolehtia tehtävistä, jotka sille on asetettu liikennevakuutusta koskevassa lainsäädännössä. Uudelle Vakuutusvalvontavirastolle on siirretty aiemmin sosiaali- ja terveysministeriölle kuuluneita vakuutusvalvontaa ja vakuutustarkastusta koskevia tehtäviä. Myös Liikennevakuutuskeskus kuuluu sen valvottaviin. Liikenneturvallisuusasioiden käsittely ja siihen liittyvä ohjaus-, valvonta- ja kehittämistyö ei ole kuulunut sosiaali- ja terveysministeriön ensisijaisiin tehtäviin.

Liikennevakuutuskeskus on osallistunut aktiivisesti liikenneturvallisuustyöhön sekä tutkijalautakuntajärjestelmän pohjalta että muissa yhteyksissä. Liikenneonnettomuuksien tutkinnan ja siihen liittyvän tutkimustyön onnistuminen edellyttävät, että ne voidaan suorittaa riippumattomasti ja puolueettomasti. Tämän varmistaminen myös jatkossa, eri osapuolten yhteistoiminnasta huolehtivan toimielimen aseman vahvistaminen sekä julkisen vallan käyttöä, rahoitusta ja liikenneturvallisuutta koskevien näkökohtien huomioon ottaminen edellyttäisivät ohjaus- ja valvontakysymyksen uudelleen järjestämistä ja julkisen sektorin vaikutusmahdollisuuksien selkeyttämistä. Tämä merkitsisi päätöksentekomenettelyn uusimista.

Tutkijalautakuntajärjestelmä on toiminut pitkään nykyisen hallinnollisen rakenteen pohjalta. Järjestelmän käytännön toimivuus ja vakiintuneisuus puoltaisivat edelleen ratkaisua, jossa nykytoiminta voisi jatkua mahdollisimman vähäisin toiminnallisin ja organisatorisin muutoksin. Toiminnan jatkuminen edelleen Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä olisi tällöin luonnollinen ratkaisu, joka takaisi onnettomuustutkinnan häiriöttömän jatkumisen mahdollisista hallinnollisista muutoksista huolimatta.

Organisointi ja hallinnon vaatimukset

Nykyiseltä tieliikenteen onnettomuustutkintajärjestelmältä ovat puuttuneet toimintaa sääntelevät erityissäännökset. Tämä on merkinnyt sitä, että tutkinnassa toimitaan esimerkiksi onnettomuuteen osallistuneiden kuulemista, esineiden tutkimista ja luottamuksellisten tietojen hankintaa koskevilta osin onnettomuuteen osallisilta saadun suostumuksen perusteella. Lisäksi osallisilta on pyydetty kirjallinen suostumus tietojen saantiin ja käyttöön tutkimustarkoituksessa. Suostumus on voinut koskea myös arkaluontoisiksi luokiteltavia tietoja. Tutkijalautakunnat ovat voineet saada tietoja myös poliisin joko esitutkinnassa tai poliisitutkinnassa hankkimista tutkintatiedoista. Viimeksi mainittuihin tietoihin on voinut sisältyä salassa pidettäviä yksittäisen kuljettajan rikoksia tai epäiltyä rikosta koskevia tietoja.

Perustuslakiin ei ole sisältynyt välillistä

julkista hallintoa koskevia säännöksiä. Käytännössä julkista valtaa ja julkisia hallintotehtäviä on annettu viranomaissektorin ulkopuolelle, esimerkiksi valtion liikelaitoksille, julkisoikeudellisille yhdistyksille ja yksityisoikeudellisille yhteisöille. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään lähtenyt siitä, että julkista valtaa Suomessa voivat käyttää vain Suomen viranomaiset ja viranomaisten nimissä vain laillisesti virkoihin nimitetyt virkamiehet. Julkisia tehtäviä ja julkista valtaa on kuitenkin katsottu voitavan antaa rajoitetusti ja valiokunnan lausuntokäytännössä asetettujen ehtojen täyttyessä myös muillekin kuin virkamiehille. Lähtökohtana on ollut, että mitä voimakkaampaa julkisoikeudellista valtaa käytetään, sitä enemmän vastuuta ja valvontaa tarvitaan. 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.

Perustuslain 124 §:ään sisältyy uusi välillistä hallintoa koskeva säännös, jonka 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. Säännös perustuu Perustuslaki 2000-komitean (komiteanmietintö 1997:13) ehdotukseen ja korostaa perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista. Mainitun 124 §:n mukaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Pykälän perusteluissa todetaan, että julkisen hallintotehtävän antamisesta viranomaiskoneiston ulkopuolelle voidaan säätää tai päättää vain ehdotetussa säännöksessä tarkoitettujen edellytysten vallitessa. Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi tulisi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Lisäksi hallintotehtävän luonne olisi otettava huomioon.

Merkittävänä julkisen vallan käyttönä olisi uuden pykälän perustelujen mukaan pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. Tällaisia valtuuksia ei ehdotetun säännöksen mukaan saisi antaa muille kuin viranomaisille. Pykälä vastaa sisällöltään olennaisilta osiltaan perustuslakivaliokunnan tähän mennessä noudattamaa käytäntöä.

3. Esityksen tavoitteen ja keskeiset ehdotukset

3.1. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on järjestää vapaaehtoisuuteen perustuva liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminta toiminnan yhteiskunnallisen merkityksen ja siihen liittyvän julkisen tehtävän ja sen sisältämän julkisen vallan käytön vuoksi lakisääteisesti ja turvata toiminnan edellytykset myös tulevaisuudessa. Säännöksillä vakiinnutettaisiin onnettomuustutkinnan asema ja turvattaisiin tutkintaedellytykset sekä toiminnan voimavarat ja rahoitus. Liikenneonnettomuuksia tutkimalla voidaan tuottaa tietoa valtakunnallisten ja paikallisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden pohjaksi.

Tehtävä soveltuu tarkoituksenmukaisimmin järjestettäväksi nykyiseen tapaan varsinaisen hallinnon ulkopuolelle, koska siihen liittyvä julkisen vallan käyttö ei luonteeltaan ole esteenä tehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Tutkintatoiminnan aseman järjestämisellä esityksen mukaisesti kytkettäisiin se kuitenkin entistä kiinteämmin valtakunnalliseen liikenneturvallisuustyöhön ja parannettaisiin näin sekä valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön tavoitteiden ja tarpeiden huomioon ottamista tutkintatoiminnassa että tutkinnan tulosten huomioon ottamista päätöksenteossa.

Toimintaan liittyvän julkisen vallan käytön, viranomaispäätöksiin perustuvan toiminnan rahoituksen sekä perustuslain mukaisen yksityisten kansalaisten oikeusturvan, tietosuojan sekä muiden hyvän hallinnon vaatimusten takaamiseksi annettaisiin säännökset

toiminnan ohjauksesta ja valvonnasta, tutkintaan ja siihen liittyvään toimintaan osallistuvien esteellisyydestä ja virkavastuusta sekä tutkinnassa kerättävien tietojen käsittelystä ja rekisteröinnistä. Muutoin sovellettaisiin asianomaisia yleishallinnollisia lakeja, kuten henkilötietolakia, hallintomenettelylakia (598/1982), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja arkistolakia (831/1994). Esityksen tavoitteena on myös varmistaa tutkinnan riippumattomuus ja puolueettomuus sekä toiminnan ja siihen liittyvien tehtävien hoitaminen tehokkaasti ja taloudellisesti myös tulevaisuudessa.

3.2. Esityksen keskeinen sisältö

Yleistä

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta säädettäisiin laki, johon sisällytettäisiin keskeiset tutkintatoimintaa ja sen järjestämistä, hallintoa, rahoitusta sekä tutkintavaltuuksia koskevat säännökset. Organisaatiota ja sen ohjausta sekä valvontaa koskevat tarkemmat säännökset annettaisiin asetuksella. Ehdotettu laki vastaisi keskeisiltä osin onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain säännöksiä, mikä yhdenmukaistaisi eri järjestelmiin kuuluvaa onnettomuuksien tutkintaa. Siinä otettaisiin kuitenkin huomioon myös tieliikenteen onnettomuustutkinnan erityistarpeet

Organisaatio

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan organisaatio ehdotetaan pysytettäväksi pääosiltaan nykyisenlaisena. Varsinaisen tutkintatyön suorittaisivat tutkijalautakunnat, joiden kokoonpano säilyisi ennallaan. Tutkintaan osallistuvien tahojen muodostama yhteistoimintaelin, liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, olisi viranomaisen asettama ja se käyttäisi toiminnan ylintä ohjausvaltaa päättämällä tutkinnan päälinjoista ja tavoitteista. Se asettaisi myös tutkintatoiminnasta vastaavat määräaikaiset tutkijalautakunnat. Neuvottelukunnassa olisivat edustettuina liikenteen ja liikenneturvallisuusasioiden kanssa tekemisissä olevat viranomaiset ja muut tahot. Toimintaan osallistuminen korostaisi näiden tahojen vastuuta liikenneturvallisuuden ylläpitämisessä ja velvoittaisi niitä oman toimintansa laadun tarkkailuun ja kehittämiseen tutkinnan tulosten mukaisesti. Operatiivisen toiminnan hoitaminen ja johtaminen kuuluisivat onnettomuustutkintaa nykyisin käytännössä hallinnoivalle Liikennevakuutuskeskukselle. Sekä neuvottelukunta että tutkijalautakunnat toimisivat organisatorisesti Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

Sosiaali- ja terveysministeriö vastaisi edelleen toiminnan rahoitukseen liittyvistä päätöksistä. Toiminnan kustannukset katettaisiin nykyiseen tapaan ensisijaisesti liikennevakuutusta harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä perittävillä maksuilla, jotka kerättäisiin liikennevakuutusten yhteydessä. Toimintaan osallistuvat tahot osallistuisivat toiminnan kustannuksiin muun muassa sallimalla työajan käytön tähän tarkoitukseen. Rahankäytön valvonnasta vastaisi Vakuutustarkastusvirasto, jolle Liikennevakuutuskeskuksen valvonta kuuluu. Toiminnan liikenneturvallisuustyön luonteen korostamiseksi sitä varten vahvistettaisiin toimintasuunnitelma. Suunnitelman vahvistaisi liikenne- ja viestintäministeriö tutkinnan muodostaessa osan valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä. Liikenne- ja viestintäministeriö asettaisi myös neuvottelukunnan.

Valtuudet

Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännökset tutkintavaltuuksista kuten oikeudesta päästä onnettomuuspaikalle, toimittaa siellä tutkimuksia, tehdä tarkastettaville esineille kokeita, ottaa esineistä näytteitä ja saada tutkinnan toimittamisen kannalta tarpeellisia tietoja salassapitosäännösten estämättä. Tavoitteena on tutkintaedellytysten parantaminen nykytilaan verrattuna. Käytännössä tieliikenneonnettomuuksien tutkinta jatkuisi tähänastisessa muodossaan. Säännöksillä poistettaisiin epäselvyydet, jotka nykyisin liittyvät tieliikenneonnettomuuksien tutkintaan liittyviin oikeuksiin. Toiminnan järjestämisellä lakisääteisesti varmistettaisiin lisäksi tutkinnan toimittaminen ja että siinä saatavien tietojen käyttäminen tapahtuu hyvän hallinnon periaatteita noudattaen ja yksilön oikeusturvaa ja yksityisyyden suojaa louk-

kaamatta.

Tutkijalautakunnilla olisi ehdotuksen mukaan valtuus saada ne onnettomuuteen osallisen terveydentilaan ja onnettomuuteen liittyvät muut tiedot, jotka olisivat tarpeen tutkinnan toimittamiseksi ja onnettomuuden syiden selvittämiseksi. Tietojen saanti olisi mahdollista salassapitosäännösten estämättä.

Valtuudet merkitsisivät julkisen vallan käyttöä tieliikenteen onnettomuustutkinnassa. Tästä syystä onnettomuustutkintaa koskeva vastuu ja edellä mainittu julkisen vallan ohjaus ja valvonta edellyttävät laintasoista sääntelyä. Tutkijalautakuntien jäsenet toimisivat virkavastuulla onnettomuustutkintaa suorittaessaan. Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisia tehtäviä hoitaessaan heidät katsottaisiin rikoslain 2 luvun (39/1889) 12 §:n mukaisiksi virkamiehiksi. Virkavastuun ohella lakiin ehdotetaan otettavaksi säännökset tutkijalautakuntien jäsenten esteellisyydestä ja vaitiolovelvollisuudesta.

Suhde muuhun tutkintaan

Poliisin tehtäviin kuuluu poliisi- tai esitutkinnan suorittaminen ainakin tapauksessa, jolloin liikenneonnettomuus johtaa kuolemaan tai vakaviin loukkaantumisiin. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien ja poliisin yhteistyöstä. Tutkinta tapahtuisi pääasiassa yhteistyössä samassa asiassa esitutkintaa suorittavan poliisin kanssa, mutta kuitenkin siitä erillään. Tällä olisi vaikutusta myös onnettomuustutkinnalla kerättävien tietojen käyttöön. Henkilötietolain tietojen käyttötarkoitussidonnaisuudesta johtuen onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja ei voitaisi käyttää muilla valtuuksilla suoritettavassa tutkinnassa. Säännökset mahdollistaisivat tutkijalautakuntien ja poliisin nykyistä selkeämmän yhteistyön ja tietojen sekä resurssien tehokkaamman käytön onnettomuustutkinnassa.

Jos liikenneonnettomuus tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti suuronnettomuutena tai sen vaaratilanteena, ei sen tutkimista liikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän mukaisesti ole pidettävä enää tarkoituksenmukaisena. Tällaisessa tapauksessa olisi tutkintatietojen kuitenkin oltava myös liikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän käytettävissä

Tietojen käyttö liikenneturvallisuustyöhön

Tutkinnasta saatujen tietojen hyödyntäminen tutkimustyössä on merkittävä osa nykyisen tieliikenneonnettomuuksien tutkinnan muodostamaa kokonaisuutta.

Ehdotuksella selkeytettäisiin tietojen käyttöä liikenneturvallisuustyössä. Voimassa oleva lainsäädäntö ei aseta esteitä tietojen käytölle muun muassa viranomaiselle säädetyn tehtävän hoitamista, tieteellistä tutkimusta tai tilastointitarkoituksia varten. Tietojen luovuttamisen edellytyksistä säädetään henkilötietolaissa. Tietoja käytettäisiin edelleen liikenneturvallisuustiedottamisessa, liikenneturvallisuustoimenpiteiden perustana sekä liikenneturvallisuustutkimukseen ja tilastointiin.

Tavoitteena on, että onnettomuustutkintaselostuksia hyödyntävää ja liikenneturvallisuutta edistävää tutkimustyötä harjoitetaan nykyisten menetelmien pohjalta ottaen huomioon muun muassa valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja painopistealueet. Lakiin ehdotetaan sisällytettäviksi rekisterin pitämistä ja tietojen tallettamista koskevat säännökset. Siltä osin kuin erityissäännökset tietosuojasta puuttuvat, noudatettaisiin henkilötietolain säännöksiä. Viranomaisten henkilörekistereistä hankittujen tietojen julkisuuden ja salassapitovelvollisuuden osalta noudatettaisiin vastaavasti toissijaisesti viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia. Asetukseen sisältyisivät tarkemmat säännökset tutkijalautakunnan tutkintaselostuksesta. Julkisuuslainsäädäntö koskisi julkista tehtävää hoitavia julkista valtaa käytettäessä, mikä toisi myös onnettomuustutkinnan lain soveltamisen piiriin. Näin lain säännökset koskisivat myös tutkintaselostusta ja tutkinnan yhteydessä syntyviä muita selvityksiä.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Toiminnan laajuus sopeutettaisiin käytettävissä oleviin voimavaroihin. Tutkintatoimin-

nan laajuus, henkilöstön palkkaus ja tutkijalautakuntien palkkioiden suuruus määräytyisivät tutkinnan päälinjoja ja tavoitteita koskevien päätösten sekä käytettävissä olevan rahoituksen perusteella. Esityksen tarkoituksena on tutkinnan kokonaiskustannusten tason pysyttäminen nykyisellä tasolla. Tutkintatoiminta pysyisi edelleen palkkioperusteisena. Jäsenille ja muille tutkintaan osallistuville voitaisiin maksaa palkkio ja korvata heille tutkintaan osallistumisesta aiheutuneet kustannukset, joskaan velvoitetta palkkioiden maksamiseen ei lainsäädännön perusteella olisi. Vähäistä kustannusten lisäystä arvioidaan aiheutuvan vahingoittuneiden esineiden tai niiden osien korvaamisesta sekä neuvottelukunnan organisaatiota koskevista muutosehdotuksista.

Toiminta rahoitettaisiin liikennevakuutusmaksuihin sisältyvällä liikenneturvallisuusmaksulla sosiaali- ja terveysministeriön päätöksen mukaisesti, mutta toimintaan osallistuvat tahot voisivat edelleen rahoittaa sitä myös epäsuorasti hyväksyessään työajan käytön tähän tarkoitukseen. Tämän menettelyn jatkamista puoltaa se, että tutkintaan osallistuminen palvelee niiden omaa toimintaa. Tutkintaan osallistuvat tahot voivat hyödyntää tutkinnan tuloksia omassa toiminnassaan. Epäsuoran rahoituksen osuuden alenemiseen on kuitenkin varauduttava sen johdosta, että tutkintaan osallistuvilla aloilla tapahtuvista organisatorisista, alan yksityistämiseen tai toiminnan suuntaamiseen liittyvistä muutoksista johtuen halukkuus tai mahdollisuudet tutkintaan osallistumiseen laskevat. Näin on jo nyt käytännössä tapahtunut katsastustoiminnan kohdalla alan yksityistämisestä johtuen. Työnantajapuoli on pitänyt kohtuuttomana tutkinnan rahoittamista työajan käytöllä. Toinen mahdollisesti tulevaisuudessa lisäkustannuksia aiheuttava asia on vapaa-aikana tapahtuvasta tutkinnasta maksettavat palkkiot ja niiden taso. Näissä tapauksissa olisi ratkaisu ongelmiin pyrittävä ensisijaisesti löytämään sopeuttamalla tutkintatoiminnan laajuus käytettävissä oleviin voimavaroihin.

Tieliikenteen onnettomuustutkinnasta aiheutuneet kustannukset Liikennevakuutuskeskukselle olivat 4 984 000 markkaa vuonna 1999. Tämän lisäksi aiheutui epäsuoria kustannuksia toimintaan osallistuvien asiantuntijoiden työnantajille tutkintatoimintaan käytetyn virka- ja työajan menetyksinä. Näitä arviolta yhteensä yhden miljoonan markan laskennallisia kustannuksia ei ole korvattu lautakuntien jäsenten työnantajille. Ajoneuvohallintokeskus on tosin vuonna 1999 katsastustoiminnan vastuuviranomaisena tukenut katsastusmiesten osallistumista tutkintatoimintaan käyttämällä tutkimukseen varattuja varoja tähän tarkoitukseen. Ajoneuvohallintokeskukselle on säädetty velvollisuus edistää liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tieliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtäävää tutkimustoimintaa. Tässä tarkoituksessa se osallistui työantajan kustannuksiin 130 000 markalla saadakseen katsastusten suuntaamiseen tar tietoa autoteknisistä kysymyksistä toiminnan siirryttyä kauemmas vastuuviranomaisesta. Tällä summalla korvattiin työnantajille henkilöstökuluja omakustannusarvoperiaatteella. Kiinteä korvaus kokoukseen käytetystä ajasta oli 345 markkaa ja vastaavasti 575 markkaa onnettomuuspaikalla tapahtuneeseen tutkimukseen käytetystä ajasta. Vastaavaan menettelyyn on varauduttu vuonna 2000.

Liikennevakuutuskeskuksen kokonaiskustannuksista on arvioitu kuluneen tutkijalautakuntatyöhön ja tulosten tuottamiseen vuonna 1999 noin 4,3 miljoonaa markkaa eli 86 %. Tähän sisältyvät tutkijalautakunnan jäsenille maksettavat palkkiot, joiden osuus edellä mainituista kokonaiskustannuksista on noin 0,9 miljoonaa markkaa. Katsastustoiminnan harjoittajien kustannukset työajan käytöstä tutkintatarkoituksiin olisivat 130 000 markkaa vuoden 1999 periaatteiden mukaisesti arvioituna. Mikäli myös muiden kuin omakustannusarvoon perustuvien kulujen korvaamista edellytetään, nousee summa suuremmaksi. Niiden määrä olisi arviolta noin 50 000 markkaa vuositasolla. Kustannusten korvaamiseen voitaisiin osallistua vuoden 1999 tapaan, sikäli kuin se käytettävissä olevien resurssien puitteissa olisi mahdollista. Ellei tämänkaltaista muuta rahoitusta olisi käytettävissä, jouduttaisiin liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettavaa tutkintaa sopeuttamaan tätä noin 150 000 - 200 000 markan vuotuista lisäkustannusta vastaavasti.

4.2. Vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöön

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestäminen lakisääteisesti pysyttäisi toiminnan pääosiltaan ennallaan. Erityisesti tämä koskee tutkijalautakuntien toimintaa. Tutkintatoimintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelimenä toimisi nykyisestä poiketen viranomaisen asettama neuvottelukunta, jolla olisi myös muodollista päätös- ja ohjausvaltaa tutkintatoimintaan liittyvissä kysymyksissä. Neuvottelukunnassa olisivat edustettuina ainakin ne toiminnan kannalta keskeiset viranomaistahot, jotka ovat mukana nykyisessä neuvottelukunnassa. Myös Liikennevakuutuskeskus osallistuisi edustajansa kautta onnettomuustutkintaa koskevaan päätöksentekoon neuvottelukunnassa. Lisäksi se hallinnoisi toimintaa ja johtaisi kenttätoimintaa nykykäytännön mukaisesti. Tutkijalautakunnat ja neuvottelukunnat toimisivat organisatorisesti Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

Toiminnan rahoitukseen ja rahankäytön valvontaan liittyvät tehtävät säilyisivät sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalla. Rahoitukseen liittyvistä päätöksistä vastaisi edelleen vakuutusasioita käsittelevä sosiaali- ja terveysministeriö. Valvonnasta vastaisi Liikennevakuutuskeskusta valvova Vakuutusvalvontavirasto. Tutkinnan sisältämän liikenneturvallisuustyön kytkemiseksi kiinteämmin valtakunnalliseen liikenneturvallisuustyöhön tutkintatoimintaa koskevan toimintasuunnitelman vahvistaminen kuuluisi liikenneturvallisuustehtävistä ja niiden koordinoinnista valtionhallinnossa vastaavalle liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikenne- ja viestintäministeriö asettaisi myös neuvottelukunnan.

Ehdotetuista viranomaistehtävistä ei aiheutuisi lisäresurssien tarvetta. Neuvottelukunnan tehtäväkuva edellyttäisi nykyiseen verraten vähäistä henkilöstöresurssin lisätarvetta. Neuvottelukunnassa käsiteltävät asiat valmisteltaisiin pääosin Liikennevakuutuskeskuksessa. Liikennevakuutuskeskuksessa onnettomuustutkintaan liittyvissä tehtävissä olevien toimihenkilöiden työsuhde jatkuisi muuttumattomana. Käytännössä tutkintatoiminnasta vastaisi siellä tutkintatoiminnasta vastaavaksi johtajaksi nimettävä toimihenkilö. Tarkemmat säännökset johtajan tehtävistä annettaisiin asetuksella. Tehtävä ei edellyttäisi uutta virkaa.

4.3. Vaikutukset kansalaisiin ja liikenneturvallisuustyöhön

Toiminnan järjestäminen lakisääteisesti määrittelisi toiminnan luonteen ja selkeyttäisi siinä noudatettavaa menettelyä. Tämä parantaisi olennaisesti kansalaisten oikeusturvaa nykyiseen verrattuna. Kansalaisten suojattuihin etuihin puuttuminen asettaa ankarat vaatimukset toiminnalle ja siinä mukana oleville. Toimintaan liittyvää valtuuksien käyttöä ja siitä seuraavia velvollisuuksia sekä onnettomuustietojen käyttöä ja tietojen saantia koskevat nimenomaiset säännökset sekä niitä täydentävät yleishallinto-oikeudelliset säännökset asettaisivat toiminnan rajat, takaisivat toiminnan määrämuotoisuuden ja hyvän hallinnon periaatteiden noudattamisen kansalaisten perustuslaillisten oikeuksien huomioon ottamiseksi. Sovellettavaksi tuleva lainsäädäntö asettaa myös vaatimukset tarpeellisille suojatoimille hyvän tietojen käsittelytavan kehittämiseksi ja sen varmistamiseksi, että arkaluonteisia ja salassa pidettäviä henkilötietoja käsittelevät ovat tietoisia tähän liittyvistä velvoitteista ja vaatimuksista.

Liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan järjestämisellä lakisääteisesti vakiinnutettaisiin sen asema. Samalla vakiinnutettaisiin myös toiminnan saavuttama asema liikenneturvallisuustyössä ja edistettäisiin tutkintatulosten hyväksikäyttöä siinä. Asianmukaisista tutkintavaltuuksista säätämällä parannettaisiin tutkintaedellytyksiä ja edistettäisiin onnettomuuksien syiden selvittämistä. Tätä kautta saavutettava tietopohja loisi paremmat edellytykset päätöksenteon pohjaksi, mikä parantaisi osaltaan liikenneturvallisuutta.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto

Eduskunnan lausumat ja muut kannanotot

Edellä mainitussa eduskunnan vastauksessa

hallituksen esitykseen laeiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta sekä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain 15 §:n muuttamisesta edellytettiin hallituksen muun muassa selvittävän eri tahojen vapaaehtoisuuteen perustuvan nykyisen tieliikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän osalta säädöspohjan tarpeellisuuden. Myös eduskunnan hallintovaliokunnan mietinnössä pidettiin asian selvittämistä tarpeellisena. Edellä mainitussa hallintovaliokunnan lausunnossa n:o 11/1994 liikennevaliokunnalle hallituksen esitystä ilmailulaiksi ja suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta käsiteltäessä esitettiin lausumaa, jossa valiokunta edellyttää hallituksen pikaisesti ryhtyvän toimenpiteisiin myös maa- ja vesiliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämiseksi mahdollisimman laajalti onnettomuuksien tutkinnasta annettavan lain mukaisessa järjestyksessä.

Valmisteluelimet

Liikenneministeriö asetti 30 päivänä marraskuuta 1996 työryhmän selvittämään liikennevahinkojen tutkijalautakuntatoiminnan nykytilaa, tutkijalautakuntatoiminnan tarvetta, tavoitteita ja tehtäviä, toiminnan yhteydessä kerättävien tietojen säilyttämiseen ja käyttämiseen liittyviä kysymyksiä sekä laatimaan ehdotukset toiminnan järjestämisestä vastaisuudessa hallituksen esityksen muodossa. Työryhmän määräaika päättyi 31 päivänä maaliskuuta 1998.

Työryhmän ehdotukset sisältyvät mietintöön "Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan säädökset" (liikenneministeriön julkaisuja 29/98). Mietintöön sisältyy eriävä mielipide, jossa vastustettiin erityisesti hallinnointia ja valvontaa koskevia ehdotuksia tutkimukseen, tutkijalautakuntien jäsenten riippumattomuuteen ja Liikennevakuutuskeskuksen sisäisiin asioihin puuttumisena.

5.2. Lausunnot

Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunto keskeisiltä liikenneturvallisuustyössä mukana olevilta viranomaisilta, järjestöiltä ja yhteisöiltä. Näistä 17 antoi lausuntonsa. Lausunnoissa korostettiin yksimielisesti toiminnan tärkeyttä ja puollettiin lain säätämistä edellyttäen, ettei nykyistä toimivaa järjestelmää vaaranneta. Eräissä lausunnoissa vastustusta herättivät hallinnointia, virkavastuuta ja valvontaa koskevat ehdotukset, joiden katsottiin vaarantavan tutkimuksen puolueettomuuden. Lisäksi lausunnoissa kiinnitettiin huomiota toiminnan kustannuksiin ja kustannuspohjan tarkkaan selvittämiseen, eri organisaatioiden ja toimielinten ohjaus- ja valvontasuhteiden selkeyttämiseen sekä tietosuojaa koskevien ehdotusten täsmentämiseen. Valtiovarainministeriön lausunnossa kannatettiin säädöspohjan luomista julkisen vallan käytön vuoksi. Lausunnossa katsottiin tehtävää voitavan pitää niin sanottuna julkisena tehtävänä ja siten niin sanottuna välillisenä julkisena hallintona. Onnettomuustutkintakeskuksen lausunnossa pidettiin ehdotettua tutkintajärjestelmien välistä työnjakoa perusteltuna. Onnettomuustutkintakeskus ei myöskään katsonut ehdotusten vaarantavan tutkinnan riippumattomuutta. Sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa painotettiin, että kustannusten olennainen kohoaminen edellyttää rahoituspohjan uudelleen järjestämistä.

Hallituksen esitys perustuu työryhmän ehdotuksiin ja se on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Siinä on pyritty ottamaan huomioon lausunnoissa esitetyt huomautukset ja näkökohdat.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 luku. **Yleiset säännökset**

1 §. *Lain soveltamisala.* Laki koskisi liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaa tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien tutkintaa. Laki ei velvoittaisi tutkinnan suorittamiseen. Se, millä edellytyksillä onnettomuudet tutkittaisiin, määri-

teltäisiin tutkinnan päälinjoista ja tavoitteista vuosittain tehtävillä neuvottelukunnan päätöksillä. Laki koskisi sekä tiellä että tien ulkopuolella sattuneita tie- ja maastoliikenneonnettomuuksia. Liikenneonnettomuudella tarkoitetaan tässä laissa sellaista onnettomuutta, johon on ollut osallisena ainakin yksi liikkuva ajoneuvo tai raitiovaunu.

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

Asetuksella säädettäisiin tutkinnan käynnistämiseksi tehtävästä ilmoituksesta onnettomuuden tapahduttua. Ilmoitusvelvollisuus koskisi sellaista liikenneonnettomuutta, joka saattaisi tulla tutkittavaksi tässä laissa tarkoitetussa järjestyksessä. Ilmoitusvelvollisuus olisi poliisilla. Jotta poliisilla olisi tieto kaikista tutkinnan piiriin tulevista onnettomuustapauksista, edellyttäisi se terveydenhuoltohenkilöstöltä ilmoitusta kaikista sellaisista myöhemmistä kuolemantapauksista, jotka voidaan katsoa vielä liikenneonnettomuudesta aiheutuneiksi. Yleisesti noudatetun käytännön mukaisesti kuoleman katsotaan aiheutuneen liikenneonnettomuuden seurauksena, jos se tapahtunut 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta.

Liikenneonnettomuus, joita kuolleiden, loukkaantuneiden, ympäristöön tai omaisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella on pidettävä suuronnettomuutena, olisi kuitenkin tutkittava onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä. Tässä tapauksessa ei onnettomuuden tutkimista tämän lain mukaisessa järjestyksessä olisi enää pidettävä tarkoituksenmukaisena. Lakia ei 2 momentin mukaan sovellettaisi tutkintaan silloin, jos onnettomuus päätettäisiin tutkia onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä. Tällöin tutkimustiedot olisivat kuitenkin myös liikenneonnettomuuksien tutkintajärjestelmän käytettävissä. Esimerkiksi näiden tietojen mahdollisen käsittelyn varalta olisi ehdotettua lakia kuitenkin sovellettava muilta kuin itse tutkintaa koskevilta osin. Jos tutkinta olisi jo aloitettu tämän lain mukaisesti, se keskeytettäisiin onnettomuustutkintakeskuksen päätettyä onnettomuustutkinnan aloittamisesta.

2 §. *Tutkinnan sisältö.* 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 selvitettäisiin onnettomuuden kulku, syyt ja seuraukset sekä onnettomuuden sattuessa vallinneet olosuhteet. Tutkinnassa voitaisiin selvittää mahdollisimman kattavasti onnettomuuden taustatekijöitä. Onnettomuuden kulun selvittämisellä kuvataan onnettomuuden vaiheet. Tutkinnassa pyritään selvittämään sekä välittömät ja välilliset onnettomuuteen vaikuttaneet syyt. Tutkinnan tuloksia kirjattaessa voidaan joutua ottamaan kantaa niin teknisiin kysymyksiin, inhimilliseen käyttäytymiseen ja virhearvioihin kuin myös turvallisuuteen vaikuttaviin hallinnollisiin päätöksiin, julkisiin toimenpiteisiin ja niiden puutteisiin.

Tutkinnan perusteella tehtäisiin tarvittavat esitykset liikenneturvallisuustoimenpiteiksi. Tutkinnasta tehtävästä tutkintaselostuksesta säädettäisiin 11 §:ssä. Mainitussa pykälässä säädettäisiin myös esitysten tekemisestä.

3 §. *Tutkinnan organisaatio.* Ehdotettu pykälä sisältäisi tutkintaorganisaation kuvauksen.

Laissa tarkoitettua tutkintaa varten olisi viranomaisen asettama liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, joka korvaisi nykyisen tutkijalautakuntajärjestelmän neuvottelukunnan onnettomuustutkintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelimenä. Varsinaisesta onnettomuustutkinnasta vastaisivat alueelliset tutkijalautakunnat. Neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimisivat organisatorisesti Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä. Tarvittavien lautakuntien lukumäärä arvioitaisiin

sen perusteella, että tutkinnan käynnistäminen eri puolilla maata olisi riittävän nopeaa. Lautakuntien lukumäärästä päättäisi neuvottelukunta.

Yleisvastuu tutkintatoiminnan järjestämisestä olisi Liikennevakuutuskeskuksella. Se huolehtisi liikenneonnettomuuksien tutkinnasta, onnettomuustutkinnan yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Liikennevakuutuskeskus vastaisi onnettomuustutkintaa koskevan toiminnan operatiivisesta johtamisesta ja toimisi neuvottelukunnan sihteeristönä. Tässä laissa tarkoitetut keskusjärjestön onnettomuustutkintaan liittyvät tehtävät sisältyisivät tarkemmin asetukseen. Asetukseen sisältyisivät säännökset liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtajasta, joka vastaisi onnettomuustutkintaan liittyvistä tehtävistä Liikennevakuutuskeskuksessa.

Tässä laissa tarkoitettua liikenneonnettomuuksien tutkinnan organisointia, henkilöstön tehtäviä sekä asioiden käsittelemistä ja ratkaisemista koskevat tarkemmat määräykset sisältyisivät työjärjestykseen. Työjärjestys koskisi myös Liikennevakuutuskeskuksessa onnettomuustutkintaan liittyviä tehtäviä hoitavaa henkilöstöä. Koko liikenneonnettomuuksien tutkintaorganisaation kattava työjärjestys on tarpeen tutkintatoiminnassa tai siihen liittyen tietosuojan alaisten asioiden käsittelyyn osallistuvien henkilöiden, näiden tehtävien ja vastuusuhteiden nimeämiseksi ja järjestämiseksi.

Liikennevakuutuskeskus olisi liikenneturvallisuusasioissa yhteistyössä eri viranomaisten, liikennetutkimusta harjoittavien tutkimuslaitosten ja eri asiantuntijoiden kanssa. Sillä voisi edelleen olla apunaan nykyisen kaltainen tieteellinen ryhmä tutkinnassa noudatettavan tutkimusmenetelmän kehittämisessä ja muiden tieteellisen tutkimuksen vaatimusten huomioon ottamisessa toiminnassa. Liikennevakuutuskeskus osallistuisi myös liikenneonnettomuuksien tutkintaa koskevaan kansainväliseen yhteistyöhön entiseen tapaan. Onnettomuustutkintaa koskevat valtuudet sillä olisi kuitenkin vain Suomessa tapahtuvien onnettomuuksien tutkimiseen.

2 luku. Liikenneonnettomuustutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat

4 §. *Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta.* Neuvottelukunnan tehtävänä olisi ohjata tutkintatoimintaa ja käyttää päätösvaltaa tutkintatoimintaan liittyvissä asioissa. Neuvottelukunnan asetuksessa säädettäviin tehtäviin kuuluisi päättää muun muassa tutkinnan päälinjoista ja tavoitteista, tutkijalautakuntien toimialueista, tehdä esitys vuosittaiseksi toimintasuunnitelmaksi sekä valvoa toimintasuunnitelman toteutumista. Neuvottelukunnassa tulisi olla edustettuna ainakin 1 momentissa mainitut tahot, jotka ovat mukana myös nykyisessä tutkijalautakuntajärjestelmän neuvottelukunnassa. Neuvottelukunnassa voisi olla myös muita jäseniä.

Neuvottelukunta asetettaisiin määräajaksi, kolmeksi vuodeksi. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittäisi jäsenet kolmeksi vuodeksi kerrallaan ja määräisi yhden jäsenistä puheenjohtajaksi ja yhden varapuheenjohtajaksi. Jäsenten nimittämisessä noudatettaisiin vakiintunutta tapaa. Nimitykset tapahtuisivat nimettyjen tahojen tekemien ehdotusten pohjalta. Kullakin jäsenellä olisi myös henkilökohtainen varajäsen, jonka nimeäminen tapahtuisi samaan tapaan.

Ehdotetun pykälän 3 momenttiin sisältyisi neuvottelukunnan koollekutsumista ja päätösvaltaisuutta koskeva säännös.

5 §. *Tutkijalautakunta.* Tutkinnan riippumattomuuden ja puolueettomuuden korostamiseksi 1 momenttiin otettaisiin asiaa koskeva maininta. Tutkijalautakunnat olisivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisiä. Tämä koskisi niitä suhteessa neuvottelukuntaan, Liikennevakuutuskeskukseen ja muihinkin tahoihin. Asetuksella annettaisiin tarkemmat tutkintaa ja sen suorittamista koskevat säännökset.

Tutkijalautakunnat olisivat määräaikaisia. Neuvottelukunta asettaisi tutkijalautakunnat Liikennevakuutuskeskuksen ehdotuksen pohjalta ja määräisi samalla niiden toimialueet. Tutkijalautakunnilla olisi valtuus alueellaan tapahtuneiden onnettomuuksien tutkimiseen. Tällaista onnettomuutta tutkiessaan jäsenillä olisi toimivalta tutkinnan suorittamiseen ko-

ko maassa.

Nimittäessään lautakuntien jäsenet neuvottelukunta määräisi samalla myös puheenjohtajan. Varapuheenjohtajan valinnasta säädettäisiin asetuksella. Lautakunta valitsisi varapuheenjohtajan keskuudestaan. Jäsenten nimittäminen tapahtuisi taustayhteisöjen ehdotuksesta. Liikennevakuutuskeskus valmistelisi tutkijalautakuntien asettamista ja kokoonpanoa koskevat ehdotukset sekä kouluttaisi asiantuntijoita uusiksi jäseniksi rekrytoitaviksi.

Lautakunnat koottaisiin liikenteen ja liikenneonnettomuuksiin liittyvien eri alojen asiantuntijoista. Ainakin poliisin sekä tienpidon, ajoneuvotekniikan ja lääketieteen asiantuntemuksen olisi oltava edustettuina tutkijalautakunnassa. Myös käyttäytymistieteellisen asiantuntemuksen mukanaolo olisi suotavaa. Kullekin alueelle asetettavaan tutkijalautakuntaan olisi tutkintavalmiuden ylläpitämiseksi nimitettävä riittävä määrä jäseniä, jotka olisivat tähän toimintaan käytettävissä. Näiden jäsenten joukosta kootaan kutakin onnettomuutta tutkiva ryhmä. Tällaisen yksittäistä onnettomuutta tutkivan ryhmän kokoonpano ja tarvittava asiantuntemus määräytyisi tapauskohtaisesti. Käytännön tutkinnassa jäsenet työskentelevät tilanteen mukaan yhdessä tai erikseen. Tarvittaessa tutkintaan osallistuisivat myös juna- tai raitiotieliikennettä edustavat asiantuntijat.

Tutkijalautakuntien asettamisesta, kokoonpanosta sekä täydentämisestä tilapäisillä jäsenillä tutkinnan kiireellisyyden vuoksi säädettäisiin asetuksella.

6 §. *Esteellisyys*. Pykälä sisältää säännökset tutkintaan osallistuvien esteellisyydestä. Liikenneonnettomuuden tutkinnan luotettavuuden ja siihen kohdistuvan yleisen luottamuksen edellytyksenä on, ettei tutkintaan osallistuvalla ole luottamusta heikentäviä sidonnaisuuksia. Hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentissa esteellisyysperusteet on jaettu osallisuusjääviin, intressijääviin, sukulaisuusjääviin, yhteisön tai säätiön hallintoon kuulumisesta aiheutuvaan jääviin sekä yleislausekkeen mukaiseen jääviin. Lähisukulaisuudesta johtuva esteellisyys on rajattu hallintomenettelylain 10 §:n 2 momentin esteellisyyssäännösten mukaan kiinteisiin ja läheisiin sukulaisuus- ja lankoussuhteisiin. Näihin rinnastetaan puolisukulaisuus ja lapseksiottamisesta annetun lain (153/1985) 12 §:n 1 momentin perusteella myös ottolapsisuhde. Liikenneonnettomuuden tutkinnassa lautakunnan jäsenen mahdollinen jääviys perustuu käytännössä yleensä sukulaisuuteen, taloudelliseen intressiin tai osallisuuteen. Tästä syystä esteellisyyttä koskevaan säännökseen ehdotetaan otettavaksi esteellisyysperusteet, jotka ovat rajatummat kuin hallintomenettelylaissa. Ehdotetun pykälän säännökset vastaavat onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 7 §:n esteellisyyssäännöksiä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa on säännös tutkijalautakunnan jäsenen kärsimän vahingon tai lähisukulaisuuden aiheuttamasta esteellisyydestä. Vahingolla tarkoitetaan tässä henkilövahinkoja ja esinevahinkoja. Viimeksi mainitut koskevat yleensä ajoneuvoon kohdistuneita vahinkoja, mutta kyse voi olla myös ajoneuvossa olleeseen esineeseen tai ajoneuvon törmäämisestä ulkopuoliseen esineeseen johtuvista vahingoista. Pykälän 2 momentissa on määritelty lähisukulaisuus.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädetään esteellisyydestä, joka aiheutuu tutkijalautakunnan jäsenelle tai hänen lähisukulaiselleen onnettomuudesta tai siitä aiheutuneesta vahingosta johtuvasta vastuusta. Kyseessä voi olla vahingonkorvausvastuu tai rikosoikeudellinen vastuu.

Esteellisyys voi syntyä myös silloin, kun erityistä hyötyä tai vahinkoa on odotettavissa tutkinnan johdosta onnettomuuteen osallisen ajoneuvon valmistajalle tai myyjälle tai auton katsastaneelle katsastusmiehelle siitä syystä, että ajoneuvossa on sitä ostettaessa ollut tai siihen suoritetussa ajoneuvokatsastuksessa jäänyt huomaamatta sellainen vika, jolla on vaikutusta onnettomuuden syntyyn. Esimerkiksi, jos lautakunnan jäsen tai hänen lähisukulaisensa on edellä mainitussa tilanteessa suorittanut ajoneuvon katsastuksen, olisi jäsen pykälän 1 momentin 3 kohdassa ehdotetun säännöksen mukaan esteellinen. Lautakunnan jäsenen tai hänen lähisukulaisensa taloudellinen suhde yritystoimintaa harjoittavaan yhtiöön, esimerkiksi merkittävän osakeomistuksen johdosta, voi myös aiheuttaa esteellisyyden.

Liikenneonnettomuuden tutkintaan osallistuva olisi pykälän 1 momentin 4 kohdan

yleislausekkeen mukaan esteellinen, jos luottamus hänen puolueettomuuteensa tutkinnassa muusta erityisestä syystä vaarantuu. Säännös vastaa hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentin 6 kohdan säännöstä. Esimerkiksi jäsenen työsuhde työnantajaan, jolle onnettomuuden johdosta on aiheutunut tai on odotettavissa 1 momentin 1-3 kohdassa mainittuja seurauksia, voi aiheuttaa esteellisyyden.

Esteellisyyden vaikutuksesta asian käsittelyyn on soveltuvin osin voimassa, mitä hallintomenettelylain 11 §:ssä säädetään. Esteellinen ei saa käsitellä asiaa tai olla läsnä asiaa käsiteltäessä muuta kuin säännöksessä mainituin poikkeuksin.

3 luku. **Tutkinta**

7 §. *Yhteistoiminta.* 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. Tutkinnan tuloksia ei voitaisi myöskään käyttää syyllisyyskysymyksen selvittelyyn tai vakuutuskorvauspäätösten perusteena. Onnettomuustutkinnassa kerätään tietoja ainoastaan onnettomuuden syiden selvittämiseen. Poliisi noudattaisi kuitenkin tutkintatyössä samoja muotomääräyksiä kuin esitutkinnassa, koska kysymyksessä on katsottava olevan poliisilain 37 §:ssä tarkoitettu tutkinta, johon poliisi osallistuu.

8 §. *Tutkintaedellytysten turvaaminen.* Säännöksen mukaan tutkijalautakunnan jäsenillä ja muilla tutkintaan osallistuvilla olisi oikeus päästä onnettomuuspaikalle sekä toimittaa siellä tutkimuksia. Oikeus koskisi myös yksityistä aluetta. Tutkijalautakunnan jäsenillä olisi oikeus olla paikalla myös silloin, kun poliisi on eristänyt onnettomuusalueen. Tarvittaessa tutkijalautakunnalla olisi oikeus pyytää poliisilta virka-apua onnettomuuspaikan eristämiseksi.

9 §. *Asiakirjat ja esineet.* Pykälän 1 momentin säännös oikeuttaisi tutkijalautakunnan tarkastamaan esineitä sekä perehtymään sellaisiin asiakirjoihin, 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 ajoneuvoon kohdistuneita toimenpiteitä koskevat asiakirjat. Tällaisia ajoneuvoon kohdistuneita toimenpiteitä koskevia asiakirjoja voisivat olla esimerkiksi ajoneuvon huoltoon liittyvät autohuoltamon tai -korjaamon hallussa olevat asiakirjat. Jos tällaisten asiakirjojen tietoihin sisältyisi henkilötietoja, tulisivat 6 §:n säännökset jäsenen esteellisyydestä sovellettaviksi.

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 tarkoitetut 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.

10 §. *Oikeus saada tietoja.* 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 toimittamissa. 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 syynä. Saadut tiedot olisivat salassapitovelvollisuuden alaisia lain 15 §:n perusteella.

Lisäksi tutkijalautakunta olisi pykälän mukaan 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 tarkoitetut ajokorttirekisterin kuljettajaa koskevat tiedot liikennerikosten 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.

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

11 §. *Tutkintaselostus*. Tutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus, joka sisältäisi selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset tarvittaviksi turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkijalautakunnan suositusten perusteella voitaisiin tehdä 2 §:n 2 momentissa tarkoitetut esitykset. Tutkinta päättyisi tutkintaselostuksen antamiseen. Sen allekirjoittaisivat tutkintaan osallistuneet jäsenet sekä lautakunnan puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja. Asetukseen sisältyisivät tarkemmat tutkintaselostusta koskevat säännökset.

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 neuvottelukunnalla.

Tutkintaselostukset ja niihin liittyvät asiakirjat säilytettäisiin. Niiden arkistoinnista huolehtisi Liikennevakuutuskeskus. Liikennevakuutuskeskus olisi arkistolain 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.

4 luku. **Onnettomuustietojen rekisteröinti**

12 §. *Liikenteen onnettomuustietorekisteri* Tutkintatiedoista pidettäisiin onnettomuustietorekisteriä liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä varten. Rekisterin pitäjä olisi Liikennevakuutuskeskus. Rekisterinpito sisältäisi tietojen keräämisen, käytön ja luovutuksen sekä niihin liittyvät tehtävät.

13 §. *Onnettomuustietorekisterin tiedot*. Onnettomuustietorekisteriin saataisiin tallentaa tutkinnan yhteydessä hankitut onnettomuuteen osallisen henkilön tunnistetiedot, henkilön terveydentilaa ja liikennerikoksia 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.

Liikennerikoksia koskevat tiedot saataisiin Ajoneuvohallintokeskuksen pitämästä ajokorttirekisteristä.

Tietoja käytettäisiin liikenneturvallisuustutkimukseen ja muihin liikenneturvallisuutta edistävien tehtävien hoitoon. Henkilötietojen tallentaminen on tarpeen henkilön yksilöimiseksi ja rekistereiden yhteiskäyttöä varten, esimerkiksi henkilöön liittyvien tietojen saamiseksi pitemmältä aikaväliltä onnettomuusalttiuden selvittämiseksi. Ajokorttirekisterissä ajo-oikeuden haltijan tunnistetietona käytetään henkilötunnusta. Onnettomuuteen osallisen ajo-oikeuteen liittyvien tietojen käyttöön saaminen edellyttää näin henkilötunnuksen tallettamista.

Näitä henkilötietolaissa tarkoitettuja henkilön tunnistetietoja ehdotetaan säilytettävän rekisterissä niin kauan kuin se olisi tarpeen onnettomuuksien tutkimisen kannalta. Aikaa tietojen kokoamiseen 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 ehdotetaan, 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.

Onnettomuustietorekisterin tietokanta olisi tutkijoiden ja liikenneturvallisuustyötä tekevien viranomaisten käytettävissä. Tietojen salassapitoon sovellettaisiin ehdotetun 15 §:n säännöksiä. Tiedot olisivat tunnistetietoja lukuun ottamatta käytettävissä liikenneturvallisuustyössä. Tietojen luovuttamisessa ulkopuolisille, esimerkiksi tutkimuksessa käytettäväksi, noudatettaisiin henkilötietolain säännöksiä.

5 luku. **Erinäiset säännökset**

14 §. *Virkavastuu.* Lain 8-10 §:ssä säädettyjen valtuuksien johdosta ehdotetaan säädettäväksi, että neuvottelukunnan ja tutkijalautakuntien jäsenet toimisivat virkavastuulla, koska tutkinnan toimittamiseen liittyy julkista vallan käyttöä. Virkavastuu koskisi myös Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöitä heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä.

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

16 §. *Toiminnan rahoitus sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen.* Tarkoituksena on, että toiminnan rahoitus säilyisi nykyisellään. Toimintaa rahoitettaisiin edelleenkin liikennevakuutuslain 18 a § 1 momentissa tarkoitetusta liikenneturvallisuusmaksusta. Päätösvalta varojen käytöstä kuuluu käytännössä sosiaali- ja terveysministeriölle. Pykälän 2 momentin mukaisesti rahoitukseen voitaisiin käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja. Toiminnan rahoitukseen ovat perinteisesti osallistuneet myös tutkijalautakuntatoiminnassa mukana olevat tahot hyväksyessään tutkijalautakuntatyöskentelyn työaikana. Myös jatkossa voitaisiin toimintaa rahoittaa tähän tapaan. Muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja voisivat olla esimerkiksi lahjoitusvarat. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaisi liikenneonnettomuuksien tutkintaa koskevan toimintasuunnitelman. Toimintasuunnitelman vahvistaminen tapahtuisi neuvottelukunnan esityksestä.

17 §. *Korvaukset.* Pykälässä säädettäisiin esineille tai niiden osille kokeissa tai irrottamisen yhteydessä aiheutuneesta vahingosta suoritettavasta korvauksesta. Ehdotuksen mukaisesti tulisi tässä tapauksessa suorittaa täysi korvaus tutkintatoimintaan varatuista varoista.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälässä olevan valtuutussäännöksen nojalla voitaisiin

asetuksella antaa tarkempia säännöksiä lain täytäntöönpanosta.

2. Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset lain täytäntöönpanosta annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Esityksen liitteenä on luonnos asetukseksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.

Liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävää asetusta muutettaisiin lisäämällä asetuksen 2 §:ään Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi huolehtia tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Samalla lisättäisiin 2 §:n 10 kohtaan nimenomainen maininta kohdassa tarkoitettujen varojen käyttämisestä liikenneonnettomuuksien tutkintatoimintaan. Varoja käytettäisiin edelleenkin myös muuhun Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuuden kehittämistyöhön.

3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

1.

Lakiehdotukset

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.

Tätä lakia ei sovelleta tutkintaan, jos onnettomuustutkintakeskus on päättänyt onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tämän lain mukaisesti käynnistetty tutkinta on tällöin keskeytettävä. Jos tässä laissa tarkoitettu liikenneonnettomuus tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 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 tehdään tarvittavat esitykset liikenneturvallisuustoimenpiteiksi.

3 §

Tutkinnan organisaatio

Tässä laissa tarkoitettua tutkintaa varten on liikenne- ja viestintäministeriön asettama liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta sekä tarvittava määrä tutkijalautakuntia.

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

Neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimivat Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

2 luku

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat

4 §

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta on toimintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelin, joka ohjaa tutkintatoimintaa. Neuvottelukunnan tehtävistä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Neuvottelukunnassa on oltava edustettuna ainakin liikenne- ja viestintäministeriön, sisä-

asiainministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön, Tielaitoksen, Ajoneuvohallintokeskuksen ja Liikennevakuutuskeskuksen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa neuvottelukunnan kolmeksi vuodeksi kerrallaan ja nimittää sen jäsenet ja näiden henkilökohtaiset varajäsenet toimintaan osallistuvien tahojen ehdotuksesta. Jäsenistä määrätään yksi puheenjohtajaksi ja yksi varapuheenjohtajaksi.

Puheenjohtaja kutsuu neuvottelukunnan koolle. Neuvottelukunta on päätösvaltainen, kun kokouksen puheenjohtajan lisäksi vähintään puolet muista jäsenistä on saapuvilla.

5 §

Tutkijalautakunta

Tässä laissa tarkoitetun onnettomuustutkinnan suorittavat tutkijalautakunnat. Tutkijalautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja riittävä määrä jäseniä, joiden tulee edustaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan kannalta riittävää asiantuntemusta. Tutkijalautakunnat ovat tutkintaa suorittaessaan itsenäisiä tutkinnan riippumattomuuden ja puolueettomuuden turvaamiseksi.

Neuvottelukunta asettaa tutkijalautakunnat viideksi vuodeksi kerrallaan ja määrää niiden toimialueet. Samalla neuvottelukunta nimittää lautakunnan jäsenet ja määrää yhden heistä puheenjohtajaksi.

Tutkijalautakunnan tilapäisestä täydentämisestä sekä asiantuntijan käytöstä tutkinnassa samoin kuin tutkijalautakunnan kokoonpanosta ja tutkinnan suorittamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

6 §

Esteellisyys

Tutkijalautakunnan jäsen tai muu tutkintaan osallistuva on esteellinen:

1) jos hän tai hänen lähisukulaisensa on kärsinyt vahinkoa tutkittavana olevassa liikenneonnettomuudessa tai hänen lähisukulaisensa on saanut siinä surmansa;

2) jos hän tai hänen lähisukulaisensa voi joutua liikenneonnettomuudesta tai siitä aiheutuneesta vahingosta vastuuseen;

3) jos tutkinnasta tai sen tuloksista on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa hänelle tai hänen lähisukulaiselleen; tai

4) jos luottamus hänen puolueettomuuteensa tutkinnassa muusta erityisestä syystä vaarantuu.

Lähisukulaisella tarkoitetaan hallintomenettelylain (598/1982) 10 §:n 2 momentissa mainittuja henkilöitä. Esteellisyyden vaikutuksista on soveltuvin osin voimassa, mitä sanotun lain 11 §:ssä säädetään.

3 luku

Tutkinta

7 §

Yhteistoiminta

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

8 §

Tutkintaedellytysten turvaaminen

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

Tutkijalautakunnalla on oikeus saada poliisilta virka-apua onnettomuuspaikan eristämiseksi.

9 §

Asiakirjat ja esineet

Tutkijalautakunnalla on oikeus tarkastaa esineitä sekä perehtyä sellaisiin asiakirjoihin, 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:

1) liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot, joilla voi olla olennaista vaikutusta onnettomuuden syiden selvittämisessä; ja

2) viranomaisilta, laitoksilta tai muilta julkista tehtävää hoitavilta tutkinnan toimittamiseksi tarpeelliset tiedot.

11 §

Tutkintaselostus.

Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus. Tutkintaselostus sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi.

Tutkijalautakunnat voivat tehdä viranomaisille aloitteita suositusten mukaisiksi turvallisuustoimenpiteiksi. Myös neuvottelukunta voi päättää asiaa koskevien esitysten tekemisestä.

Liikennevakuutuskeskus arkistoi tutkintaselostukset ja niihin liittyvät asiakirjat.

4 luku

Onnettomuustietojen rekisteröinti

12 §

Liikenteen onnettomuustietorekisteri

Liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä varten Liikennevakuutuskeskus pitää onnettomuustietorekisteriä.

13 §

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi henkilön terveydentilaa ja liikennerikoksia koskevia sekä muita onnettomuuden tutkinnan yhteydessä saatuja tietoja.

Henkilön tunnistetiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana tutkintaselostus on annettu.

5 luku

Erinäiset säännökset

14 §

Virkavastuu

Tutkijalautakunnan ja neuvottelukunnan jäsentä sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöä heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä pidetään rikoslain (39/1889) 2 luvun 12 §:n mukaisina virkamiehenä.

15 §

Vaitiolovelvollisuus

Tutkinnassa ilmi tulleisiin tietoihin sovelletaan mitä tietojen salassapidosta erikseen säädetään.

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

16 §

Toiminnan rahoitus sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen

Liikenneonnettomuuksien tutkinnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen voidaan käyttää liikennevakuutuslain (279/1959) 18 a §:n 1 momentin mukaisella liikenneturvalli-

suuden edistämiseen tarkoitetulla maksulla kerättyjä varoja.

Toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa liikenneonnettomuustutkintaa koskevan toimintasuunnitelman.

17 §

Korvaukset

Edellä 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä aiheutuneesta vahingosta suoritetaan 16 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista varoista täysi korvaus.

18 §

Tarkemmat säännökset

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

19 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöön panemiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 6 päivänä lokakuuta 2000

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Olli-Pekka Heinonen*

LIITTEET

1. Luonnos valtioneuvoston asetukseksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

Valtioneuvoston asetus

tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä, säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta päivänä kuuta 200 annetun lain (/) nojalla:

1 luku

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan hallinto

1 §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen tulee tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (/) 3 §:n 2 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi:

1) pitää luetteloa tutkijalautakunnista sekä niiden jäsenistä ja asiantuntijoista;

2) antaa tutkinnan suorittamista ja tutkintaselostuksen laatimista koskevia ohjeita;

3) huolehtia liikenneonnettomuuksien tutkinnan talouden ja varojen hoidosta;

4) huolehtia tietopalvelusta;

5) valmistella ja toimeenpanna tutkintasuunnitelmat tutkijalautakuntien toimintaa varten; sekä

6) huolehtia muista liikenneonnettomuuksien tutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevista tehtävistä.

2 §

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja

Liikenneonnettomuuksien tutkintaan liittyvistä tehtävistä Liikennevakuutuskeskuksessa vastaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja.

Johtajan tehtävänä on esitellä liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnassa käsiteltävät asiat ja johtaa liikenneonnettomuuksien tutkintaa koskevaa toimintaa työjärjestyksen mukaisesti.

3 §

Neuvottelukunnan tehtävät

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnan tehtävänä on:

1) päättää liikenneonnettomuuksien tutkinnan päälinjoista ja tavoitteista;

2) tehdä liikenne- ja viestintäministeriölle esitys seuraavan vuoden liikenneonnettomuustutkintaa koskevaksi toimintasuunnitelmaksi;

3) valvoa toimintasuunnitelman toteutumista;

4) hyväksyä työjärjestys, joka koskee liikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämistä sekä tutkintatoimintaan ja sen yhteydessä kerättävien tietojen käsittelyyn osallistuvia henkilöitä ja näiden toimivaltaa ja tehtäviä sekä asioiden käsittelyä;

5) vahvistaa tutkijalautakunnan jäsenelle ja asiantuntijalle maksettava palkkio ja korvaus;

6) tehdä aloitteita ja esityksiä sekä antaa lausuntoja; ja

7) hyväksyä tutkintasuunnitelmat tutkijalautakuntatoimintaa varten.

2 luku

Tutkijalautakunnat

4 §

Tutkijalautakunnan toimivaltuus

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.

5 §

Tutkijalautakunnan kokoonpano.

Tutkijalautakunnassa tulee olla edustettuna ainakin tehtävän edellyttämä poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon sekä käyttäytymistieteen tuntemus.

Tutkijalautakunta valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

6 §

Tutkijalautakunnan jäsenen nimittäminen tilapäisesti

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja voi tilapäisesti nimittää tutkijalautakunnan jäseneksi henkilön, jos liikenneonnettomuuden tutkinta edellyttää lautakunnan kokoonpanon välitöntä täydentämistä. Jäsenyys vahvistetaan tällöin neuvottelukunnan seuraavassa kokouksessa.

3 luku

Yhteistoiminta liikenneonnettomuuksien tutkinnassa

7 §

Ilmoitusvelvollisuus

Kun poliisi on saanut tiedon liikenneonnettomuudesta, joka saattaa tulla tutkittavaksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti, sen on viipymättä ilmoitettava tapahtumasta tapahtuma-alueen tutkijalautakunnalle tai Liikennevakuutuskeskukselle.

8 §

Muu yhteistyö tutkinnassa

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.

4 luku

Liikenneonnettomuuden tutkinta

9 §

Tutkinnan aloittaminen.

Alueellinen tutkijalautakunta tai Liikennevakuutuskeskus päättää tutkinnan aloittamisesta.

10 §

Tutkijalautakunnan käyttämät asiantuntijat

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

11 §

Tietojen antaminen tutkinnasta.

Tutkijalautakunnan on mahdollisuuksien mukaan tutkinnan kestäessä annettava vahinkoa kärsineelle, surmansa saaneiden lähisukulaisille ja niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saattavat ulottua, tietoja tutkinnan kulusta sekä tilaisuus esittää käsityksensä tutkintaan mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

12 §

Tutkinnan päättyminen

Tutkinta päättyy, kun tutkintaselostus annetaan. Tutkinnan päättyminen ei estä uutta tutkintaa asiassa.

13 §

Tutkintaselostuksen allekirjoittaminen ja eriävät mielipiteet.

Tutkintaselostuksen allekirjoittavat tutkijalautakunnan puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja sekä lautakunnan muut tutkintaan osallistuneet jäsenet.

Tutkintaselostukseen on sisällytettävä mahdolliset eriävät mielipiteet.

5 luku

Voimaantulo

15 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä asetuksen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

2. Luonnos valtioneuvoston asetukseksi liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävän asetuksen 2 §:n muuttamisesta

Valtioneuvoston asetus

liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävän asetuksen 2 §:n muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä,

muutetaan liikennevakuutuskeskuksen säännöt sisältävän 30 päivänä joulukuuta 1993 annetun asetuksen (1627/1993) 2 §:n 1 momentin 11 ja 12 kohta, sellaisina kuin ne ovat asetuksessa 455/1995, sekä

lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa asetuksessa 455/1995 ja asetuksessa 1311/1999, uusi 13 kohta, seuraavasti:

2 §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävänä on

— — — — — — — — — — — — — — — —

11) avustaa jäsenyhtiöitä liikennevakuutusta koskevissa tai siihen liittyvissä asioissa, järjestää liikennevakuutusta koskevia koulutus- ja valistustilaisuuksia sekä muutoinkin osallistua liikennevakuutuksen ja liikenneturvallisuuden kehittämistä koskevaan työhön maassamme;

12) kerätä jäsenyhtiöiltä liikennevakuutuslain 18 a §:ssä tarkoitettu liikenneturvallisuusmaksu ja suorittaa se sosiaali- ja terveysministeriön määräämään tarkoitukseen; ministeriön määräämä osa tästä maksusta on käytettävä liikenneonnettomuuksien tutkintatoimintaan sekä muuhun liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuuden kehittämistyöhön; sekä

13) huolehtia tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintatehtävistä siten kuin siitä erikseen säädetään.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20 .