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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki tie- ja maastoliikenteen onnettomuustutkinnasta, johon sisällytettäisiin liikenneturvallisuusmaksulaista johtuvien rahoitus- ja ohjausmallia koskevien muutosten lisäksi perustuslain edellyttämät lakitekniset muutokset.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

_____

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....2
YLEISPERUSTELUT....3
1 JOHDANTO....3
2 NYKYTILA....3
2.1 Liikenneturva....3
2.2 Tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinta....3
2.3 Nykytilan arviointi....4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET....5
3.1 Laki Liikenneturvasta....5
3.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta....5
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET....5
4.1 Taloudelliset vaikutukset....5
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan....6
4.3 Ympäristövaikutukset....6
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset....6
5 ASIAN VALMISTELU....6
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ....8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT....8
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT....8
1.1 Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta....8
1.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta....9
2 VOIMAANTULO....18
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS....19
LAKIEHDOTUKSET....21
Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta....21
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta....23
LIITE....29
RINNAKKAISTEKSTI....29
Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta....29

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

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

Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta antoi seuraavat lausumat:

1. Eduskunta edellyttää, että uudella liikenneturvallisuusmaksujärjestelmällä ja avustusten jakamisella mahdollisesti nykyistä laajemmalle hakijaryhmälle ei vaaranneta nykyisen vakiintuneen, arvostetun ja hyvin toimivan liikenneturvallisuustyön toimintaa ja jatkuvuutta.

2. Eduskunta edellyttää, että liikenneturvallisuusmaksuun liittyvien hakemusten käsittelyn ja avustusten myöntämisen järjestämisessä tulee huolehtia siitä, että mahdolliset esteellisyyskysymykset otetaan asianmukaisesti huomioon ja toiminta järjestetään kaikilta osin siten, ettei liikenteen turvallisuustyön riippumattomuudesta synny jatkossakaan mitään epäilyksiä.

2 Nykytila

2.1 Liikenneturva

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

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

2.2 Tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinta

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

Tutkintatoiminnan tarkoituksena on hankkia tietoja liikenneonnettomuuksista, niiden ominaisuuksista ja niihin johtavista syistä sekä tältä pohjalta tehdä parannusehdotuksia liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Tutkinnan pääkohteena ovat olleet kuolemaan johtaneet onnetto-

muudet, mutta lisäksi erityiskohteena on ollut liikenteen jokin osa-alue tai erityisongelma, kuten esimerkiksi raskaan liikenteen, koululaiskuljetusten, moottorikelkkojen tai kevyen liikenteen onnettomuudet.

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

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

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

2.3 Nykytilan arviointi

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

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

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

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

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

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

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

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Laki Liikenneturvasta

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

3.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

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

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

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

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

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

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

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

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

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

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

4.3 Ympäristövaikutukset

Lakiehdotuksilla ei arvioida olevan ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

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

5 Asian valmistelu

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

Luonnos hallituksen esitykseksi lähetettiin lausunnolle keskeisille ministeriöille, Liikenteen turvallisuusvirastolle, Liikennevirastolle, Liikennevakuutuskeskukselle, Liikenneturvalle ja sen hallituksen jäsentahoille sekä Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnan ja viimeksi toimineen Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan jäsentahoille. Lausuntoja saatiin yhteensä 17.

Liikenneturvasta annetun lain muuttamiseen liittyen on pidetty hyvänä sitä, että esitys ei rahoitus- ja ohjausmallia lukuun ottamatta vaikuta Liikenneturvan toiminnan järjestämiseen ja ylläpitämiseen. Liikenneturvan näkemyksenä on, että esityksen perusteluissa on otettu hyvin huomioon lausumat, jotka eduskunta antoi hyväksyessään liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain. Liikenneturva tukee ehdotettua Liikenneturvan hallituksen kokoonpanon muutosta.

Esitykseen laiksi tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta liittyen Liikennevakuutuskeskus toteaa esityksen mahdollistavan jatkossakin toiminnan ja siihen liittyvien tehtävien hoitamisen tehokkaasti ja taloudellisesti. Ehdotukseen Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunnan lakkauttamisesta ja sen korvaamista yhteistyöelimellä suhtauduttiin lausunnoissa vaihtelevasti. Toisaalta epäillään uuteen yhteistyöelimen toimintaan sitoutumista ja yhteistyöelimen vaikutusmahdollisuuksia ja toisaalta nähdään, että yhteistyö voidaan varmasti turvata myös uudella ehdotetulla tavalla. Tärkeänä pidettiin sitä, että myös jatkossa tienkäyttäjäryhmille mahdollistetaan osallistuminen onnettomuustutkinnasta käytävään keskusteluun ja kehittämiseen sekä riittävä tiedonsaanti. Liikennevakuutuskeskus toteaa uuden toimintamallin olevan hyväksyttävissä ja se pitää verkottumisesta huolehtimista tärkeänä jatkossakin. Sisäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö kannattavat neuvottelukunnan lakkauttamista; sosiaali- ja terveysministeriö erityisesti liikenneturvallisuusmaksuun liittyvien esteellisyysnäkökohtien vuoksi.

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan esityksessä tulisi arvioida Liikennevakuutuskeskuksen ja tutkijalautakuntien tehtäviä ja toimivaltaa liikenneonnettomuuksien tutkinnassa perustuslain 124 §:n kannalta. Oikeusministeriö huomauttaa, ettei myöskään voimassaolevan lain esitöissä ole otettu suoraan kantaa siihen, onko Liikennevakuutuskeskus sen hoitaessa tie- ja maastoliikenteen tutkintatehtäviä tai tutkijalautakunta julkista valtaa käyttävä vai julkista hallintotehtävää hoitava taho. Esityksen perusteluosaa on tältä osin täydennetty. Oikeusministeriö esitti myös eräitä säädösteknisiä huomioita, joita on tarvittavilta osin otettu huomioon.

Onnettomuustutkintakeskus (OTKES) tuo lausunnossaan esiin huolensa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan riippumattomuudesta ja uskottavuudesta. Kysymys liittyy erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston suunniteltuun rooliin toiminnan rahoituspäätöksen tekijänä ja keskeisenä tutkinnan kohteena. Avustukseen liittyviä menettelyjä ei kuitenkaan säännellä käsiteltävänä olevassa lakiehdotuksessa. OTKES:n esille nostamaa asiaa tarkastellaan samanaikaisesti valmisteilla olevan tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta annettavan valtioneuvoston asetuksen yhteydessä. OTKES kiinnittää huomiota myös onnettomuustutkintaan liittyvään julkisen vallan käyttöön, Liikennevakuutuskeskuksen rooliin tässä yhteydessä ja myös mahdolliseen epäkohtaan, joka aiheutuu siitä, että tutkijalautakuntien keskeisimmät henkilöt voisivat jatkossakin olla päätyössä tutkinnan kohteena olevassa organisaatiossa. OTKES:n näkemyksen mukaan tutkinta olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää riippumattomalla ja tarkoituksenmukaisesti ohjattavalla tavalla esimerkiksi oikeusministeriön yhteyteen ja sisällyttää tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinta turvallisuustutkintalakiin.

Esityksen päätavoitteena on kyseessä olevien lailla säädettyjen toimintojen jatkuminen liikenneturvallisuusmaksua koskevan lain tullessa voimaan 1.1.2017 siten, että rahoitus- ja ohjausmallin muutostarpeet on tarpeellisilta osin otettu huomioon. Esitettyjen tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämistä ja siihen liittyvien toimintojen yhdenmukaistamista sekä julkisten hallintotehtävien hoitamista ja julkisen vallan käyttöä koskevien näkemysten johdosta on kuitenkin asiallista käynnistää jatkokeskustelu ja -valmistelu.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota siihen, että oikeutta poliisin virka-apuun esitetään laajennettavaksi. Esityksen tarkoituksena ei kuitenkaan ole muuttaa virka-apuun liittyvää nykykäytäntöä eikä tarkoituksena ole, että virka-apua pyydettäisiin poliisilta nykyistä enemmän. Tarkoituksena on, että muutoksen myötä säännös vastaisi paremmin nykykäytäntöä. Samalla se asiallisesti vastaa turvallisuustutkintalain vastaavaa säännöstä. Sisäministeriön poliisiosasto pitää tärkeänä, että onnettomuustutkinnan rooli ja tarkoitus on esityksessä tuotu selvästi esille. Samalla kuitenkin korostetaan, että onnettomuustutkinnassa tulee tehdä aktiivista yhteistyötä poliisin suorittaman esitutkinnan kanssa huomioiden yhteistyön rajoitteet ja tarvittaessa osapuol-

ten tulee yhdessä hankkia esimerkiksi asiantuntijalausuntoja, jotta ne olisivat myös esitutkinnassa käytettävissä. Siltä osin kuin lausunnoissa on otettu kantaa lakiehdotukseen sisältyviin tutkintaa varten tarvittavien tietojen tiedonsaantioikeuksien lisäyksiin ja varautumiseen digitalisaation mukanaan tuomiin muutoksiin toimintaympäristössä, on ehdotuksia pidetty hyvinä ja niillä oletetaan voitavan parantaa liikenneturvallisuutta.

Lausunnoissa on tuotu esille myös eräitä tutkinnan velvoittavuuteen, tutkinnan sisältöön ja tutkintatiedon käyttöön liittyviä näkökohtia. Näihin liittyen lakiehdotuksessa ei ole esitetty muutoksia nykytilaan. Esimerkiksi esille nostetut onnettomuuksiin liittyvät työperäiset riskit on mahdollista arvioida lakiehdotuksen 2 §:n perusteella ja arviointi on mahdollista määritellä tarkemmin tutkintamenetelmässä. Niin ikään työperäisten riskien arviointi on mahdollista ottaa huomioon tutkijalautakuntien kokoonpanossa.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Lakiehdotukseen ei liity muita esityksiä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

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

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

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

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

Valtionavustukseen ja sen käytön valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001), jossa säädetään muun muassa valtionavustuksen myöntämisen perusteista, valtionavustuksen maksamisesta ja myöntämisestä sekä valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta.

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

8 §. Voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain 8 §:ssä säädetään yleishallinto-oikeudellisten periaatteiden soveltamisesta Liikenneturvan toiminnassa. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin. Edellä mainitun perusteella Liikenneturvasta annetun lain 8 § ehdotetaan kumottavaksi.

10 §. Voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain 10 §:ssä säädetään Liikenneturvan toiminnan valvonnasta. Liikenneturvan toiminnan valvonta tapahtuu jatkossa osana valtionavustusmenettelyä, minkä takia Liikenneturvasta annetun lain 10 § on perusteltua kumota.

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

Voimassa olevan Liikenneturvasta annetun lain 2 momentin mukaan Liikenneturvalla on kaksi tilintarkastajaa, joista toisen valitsee keskusjärjestön kokous ja toisen määrää liikenne- ja viestintäministeriö. Molemmille tilintarkastajille valitaan tai määrätään vastaavasti varamies. Koska valtionavustuslaki (688/2001) antaa valtionapuviranomaiselle oikeuden suorittaa valtionavustuksen maksamisessa ja käytön valvonnassa tarpeellisia valtionavustuksen saajan talouteen ja toimintaan kohdistuvia tarkastuksia, ei toisen tilintarkastajan ja varamiehen määrääminen viranomaisen taholta ole enää perusteltua. Tämän johdosta pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että keskusjärjestön kokous valitsisi molemmat tilintarkastajat varamiehineen.

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

1.2 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Poliisi- ja esitutkinnan suorittaminen kuuluu aina poliisille erityisesti tapauksissa, joissa liikenneonnettomuus johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Voimassa olevan lainsäädännön aikana on tullut esiin tilanteita, joissa tutkijalautakuntia on pyydetty luovuttamaan tutkinnassa kerättyjä tietoja esim. poliisi- tai syyttäjäviranomaiselle. Lisäyksellä selvennettäisiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan tarkoitusta, joka ei ole onnettomuuteen liittyvien vastuukysymysten selvittäminen tai aineiston hankkiminen esimerkiksi rikos- ja vahingonkorvausoikeudellisen tai vastaavan taloudellisen vastuun toteuttamista varten. Rajaus vastaa asiallisesti voimassa olevaa lakia tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Lakiehdotukseen ehdotetaan kuitenkin otettavaksi asiasta nimenomainen säännös, joka on vastaavanlainen kuin turvallisuustutkintalain (525/2011) 1 §:ssä. Tutkinnan aikana tehtävästä yhteistyöstä säädettäisiin lain 6 §:ssä.

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

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

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

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksissa 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 välittömät ja välilliset onnettomuuteen vaikuttaneet syyt. Tutkinnan tuloksia kirjattaessa voidaan joutua ottamaan kantaa teknisiin kysymyksiin, inhimilliseen käyttäytymiseen ja virhearvioihin, samoin kuin turvallisuuteen vaikuttaviin hallinnollisiin päätöksiin, julkisiin toimenpiteisiin tai niiden puutteisiin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5 §. *Tutkijalautakunta.* Pykälässä säädettäisiin tutkijalautakunnan kokoonpanosta ja tehtävistä. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa asetuksessa aiemmin tarkemmin määritellyt tehtävät siirrettäisiin lain tasolle ja kokoonpanoon voitaisiin tehdä muutoksia, mikäli se tutkittavan asian kannalta on tarkoituksenmukaista. Tutkijalautakunnan kokoonpanoa asetettaessa voitaisiin näin ollen ottaa huomioon paremmin kunkin tapahtuman laajuus ja sen ominaispiirteet. Kokoonpanossa olisi asian tutkinnan kannalta tarvittava ammattiedustus ja tutkijoiden lukumäärä voisi tapauksen laajuuden perusteella vaihdella. Asianmukainen tutkinta voidaan tietyissä tapauksissa suorittaa aiempaa joustavammalla kokoonpanolla. Joustavuudella tutkijalautakunnan kokoonpanossa varauduttaisiin myös autonomisten ajoneuvon markkinoille tuloon ja niiden tutkimiseen tarvittavan asiantuntemuksen huomioiminen tutkinnassa.

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yhteistyöstä esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän poliisin kanssa. Poliisi tutkii aina vakaviin loukkaantumisiin ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Tällöin on tarkoituksenmukaista, että tutkijalautakunta harkintansa mukaan suorittaisi tutkintaa yhteistyössä poliisin kanssa. Tässä laissa tarkoitettu tutkinta tapahtuisi kuitenkin erillään poliisin esitutkinnasta samoin kuin muusta eri valtuuksin tapahtuvasta tutkinnasta tai toiminnasta. Kuten lain 1 §:ssä todettaisiin, tutkinnan tuloksia ei voitaisi myöskään käyttää syyllisyyskysymyksen selvittelyyn tai esimerkiksi vakuutuskorvauspäätösten perusteena. Onnettomuustutkinnassa kerätään tietoja ainoastaan onnettomuuden syiden selvittämiseen. Säännös vastaa asiallisesti voimassa olevan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 7 §:ää.

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

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

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

Pykälän 2 momentti vastaa sellaisenaan nykyistä lakia. Pykälän 2 momentin mukaan tutkijalautakunta saisi tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, milloin se on tutkimusten vuoksi tarpeellista. Valtuuksien käyttö ei edellyttäisi asianomaisen suostumusta, vaan toimenpiteillä voitaisiin puuttua kansalaisten perusoikeuksiin asianomaisen tahdosta riippumatta. Pykälässä 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 9 §:n perusteella lautakunnalla olisi oikeus saada tietoonsa poliisin näin hankkimat tiedot. Säännös vastaa asiallisesti mitä voimassa olevan lain 9 § 2 momentissa on säädetty.

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

Pykälän 1 momentin 1) kohdan mukaan tutkijalautakunnalla olisi oikeus tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä saada tutkittavana olevan onnettomuuden syiden selvittämiseksi liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot, jotka ovat tarpeen terveydentilan vaikutuksen selvittämiseksi. Kysymykseen voisi tulla yhtä hyvin ajoneuvon kuljettaja kuin muukin ajoneuvossa mukana ollut onnettomuuden syntymisen aiheuttanut tai siihen myötävaikuttanut henkilö tai vaikkapa jalankulkija, jonka sairauskohtauksen vuoksi on-

nettomuus on voinut aiheutua. Sairaalan, terveyskeskuksen, muun hoitolaitoksen tai hoitavan lääkärin olisi tällöin annettava tutkijalautakunnalle sen pyytämät tiedot. Kysymykseen voivat tulla vain tutkinnan toimittamisen kannalta merkitykselliset ja tarpeelliset tiedot.

Tietojen keräämisen ja tallettamisen yhteydessä on erityisesti harkittava niiden olennaisuus, virheettömyys ja asianmukaisuus tutkinnan toimittamisessa. Tiedoilla voidaan selvittää terveydentilaan liittyvät seikat, joilla on saattanut olla vaikutusta kuljettajan ajokykyyn onnettomuuden tapahtuma-ajankohtana. Säännös olisi tärkeä myös terveydentilaan liittyvien seikkojen sulkemiseksi pois onnettomuuden syynä. Saadut tiedot olisivat salassapitovelvollisuuden alaisia lain 16 §:n perusteella. Kohta vastaisi voimassa olevan lain 10 § 1 momentin 1) kohtaa.

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

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

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

Edelleen momentin 4) kohdan mukaan tutkijalautakunta olisi oikeutettu saamaan viranomaisilta, laitoksilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta muita tarpeellisia tietoja sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta on säädetty. Tällaisia tietoja olisivat muun muassa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ylläpitämistä rekistereistä saatavat tiedot ajoneuvoista sekä tiedot ajoneuvoliikennerekisterissä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetuista liikennerikoksista. Tietojen perusteella voidaan saada selvitystä kuljettajan yleisestä ajokäyttäytymisestä ja sen johdosta liikenteelle mahdollisesti aiheutuvista riskeistä, joilla on voinut olla merkitystä tutkittavana olevan onnettomuuden syntymiseen. Lisäksi lautakunnalla olisi oikeus saada tien rakenteisiin, kuntoon ja tienhoitotoimenpiteisiin liittyviä tietoja tien pitäjältä. Myös rikoksia koskevat tiedot olisivat salassapitovelvollisuuden alaisia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedonsaantioikeudesta teleyrityksiltä. Säännös vastaisi asiallisesti turvallisuustutkintalain 21 §:ää. Päätelaitteella tarkoitetaan esimerkiksi matkapuhelinta. Tiedonsaantioikeus olisi rajattu koskemaan ainoastaan liittymän tai päätelaitteen tunnistamistietoja ja paikkatietoja, joilla voi olla ratkaisevaa merkitystä onnettomuuteen johtaneita syitä selvitettäessä. Merkityksellistä voi olla esimerkiksi selvittää, käyttikö kuljettaja onnettomuushetkellä matkapuhelinta tai muuta laitetta. Laitteen tunnistamistietoihin ei sisälly tietoja esimerkiksi viestinnän muista osapuolista tai puhelun sisällöstä.

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

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

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

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

Tekninen kehitys, nopeus ja tehokkuusnäkökulmat sekä asioiden runsaslukuisuus edellyttävät, että tiedot, jotka eri tahoilla on oikeus tehtäviensä toimeenpanoa varten lain perusteella saada, voivat liikkua mahdollisimman nopeasti ja joustavasti ilman asianomaisen suostumusta silloinkin, kun tiedot ovat salassa pidettäviä. Teknisen käyttöyhteyden avulla luovutettavan tiedon suojaukseen sovelletaan mitä julkisuuslain 13 §:n 2 momentissa sekä henkilötietolain 32 §:ssä säädetään. Säännös vastaa turvallisuustutkintalain 20 §:n 4 momentissa säädettyä.

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

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

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

Pykälän 2 momentissa kuitenkin annetaan mahdollisuus teknisluontoisten korjausten, kuten esimerkiksi kirjoitusvirheiden tai muiden selkeästi huomattavissa olevien virheiden korjaamiseen tai tietojen täydentämiseen. Korjauksesta tai täydentämisestä jää merkintä onnettomuustietorekisteriin. Uudella säännöksellä pyrittäisiin turvaamaan onnettomuustietorekisterin virheettömyys ja luotettavuus sekä hyvä käytettävyys.

12 §. *Tutkintaselostus*. Pykälän 1 momentin mukaan tutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus, joka sisältäisi selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja

onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset tarvittaviksi turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkintaselostus laadittaisiin onnettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa. Tutkintaselostuksen suositusten perusteella tutkijalautakunta ja Liikennevakuutuskeskus voisivat tehdä viranomaisille ja muille asianomaisille tahoille esityksiä liikenneturvallisuustoimenpiteiksi.

Tutkinta päättyisi tutkintaselostuksen antamiseen. Sen allekirjoittaisivat tutkintaan osallistuneet jäsenet sekä lautakunnan puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja. Täsmennyksenä voimassa olevan lain 11 §:ään, pykälän 1 momentissa todettaisiin nimenomaisesti, että tutkintaselostus on julkinen.

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

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

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

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

14 §. *Onnettomuustietorekisterin tiedot*. Pykälän 1 momentin mukaan 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.

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.

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

Onnettomuustietorekisteriin ja sen käsittelyyn sovelletaan henkilötietolakia (523/1999). Henkilötietolain käyttötarkoitussidonnaisuutta koskevan 7 §:n mukaan henkilötietoja saa käyttää tai muutoin käsitellä vain tavalla, joka ei ole yhteensopimaton 6 §:ssä tarkoitettujen käsittelyn tarkoitusten kanssa. Oikeuskäytännössä on katsottu, että henkilötietolain tietojen käyttötarkoitussidonnaisuudesta johtuen onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja ei voida käyttää esimerkiksi rikosprosessissa. Tiedon saajaa sitoisi tämän lain 16 §:ssä säädetty vaitiolovelvollisuus.

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 pykälän 3 momentissa esitetään, että tiedot olisivat käytettävissä kymmenen vuoden ajan tutkinnan valmistumisesta. Tämän johdosta henkilön tunnistetiedot poistettaisiin rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jolloin tutkintaselostus annettiin. Näin henkilötietolain säännöksiä sovellettaisiin tältä osin toissijaisesti.

15 §. *Hyvän hallinnon vaatimukset ja virkavastuu*. Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön tehtävien katsotaan olevan perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä ja julkisen vallan käyttöä. Hyvän hallinnon turvaamiseksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ehdotetussa laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoidettaessa on näiden nimettyjen tahojen noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa, saamen kielilaissa (1086/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tutkijalautakunnan jäseneen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia rikoslain (39/1889) säännöksiä. Momentissa viitattaisiin myös vahingonkorvauslakiin (412/1974).

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

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

Onnettomuustietorekisteritietojen luovuttamisesta säädetään erikseen 14 §:n 2 momentissa.

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Lakiehdotusta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta on arvioitava perustuslain 124 §:n näkökulmasta, koska siinä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskukselle ja tutkijalautakunnalle, sen jäsenille ja asiantuntijoille viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Perustuslain mukaan julkinen hallintotehtävä 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. Perustuslakivaliokunta on todennut tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen olevan oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (PeVL 11/2006 vp). Tällöin on otettava huomioon muun muassa hallintotehtävän luonne (PeVL 48/2010 vp). Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Lakiehdotuksen 3 §:ssä Liikennevakuutuskeskus huolehtii edelleen liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä ja suunnittelusta ja 13 §:n mukaan Liikennevakuutuskeskus pitää onnettomuustietorekisteriä, kuten nykyisinkin. Lakiluonnoksen 7 §:n mukaan tutkijalautakunnan jäsenillä ja asiantuntijoilla on oikeus päästä onnettomuuspaikalle ja toimittaa siellä tutkimuksia. Lakiehdotuksessa on lisäksi säännöksiä, joiden mukaan tutkijalautakunnalla on oikeus tarkastaa esineitä ja perehtyä viranomaisten asiakirjoihin sekä tietoihin, joilla on todennäköistä merkitystä tutkinnassa. Tutkijalautakunta saa tehdä myös tarkastettaville esineille kokeita, milloin se on tutkinnan vuoksi tarpeellista. Lakiehdotuksen 9 §:n mukaan tutkijalautakunnalla olisi tietojensaantioikeudet liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilasta, poliisi- ja esitutkinta-aineistosta sekä välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon tai muun laitteen toiminnasta.

Perustuslakivaliokunta on katsonut julkisen hallintotehtävän hoitamisen edellyttävän henkilöiden toimimista tehtävässään virkavastuulla ottamatta nimenomaisesti kantaa siihen, onko julkisen vallan käyttö virkavastuun edellytyksenä (PeVL 1/2008 vp, PeVL 33/2004 vp). Toisaalta valiokunta on katsonut säännösehdotuksen, jossa rikosoikeudellinen virkavastuu rajoittuu julkisen vallan käyttöön, vastaavan valiokunnan käytännössä asetettuja vaatimuksia (PeVL 59/2010 vp). Tutkijalautakunnan jäseneen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta heidän suorittaessaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Perustuslain (731/1999) mukaan annettaessa julkinen hallintotehtävä muulle kuin viranomaiselle tulee oikeusturva ja hyvän hallinnon vaatimukset taata. Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimuksien täyttymisestä perustuslain 124 §:n edellyttämällä tavalla huolehdittaisiin muun muassa säätämällä tutkijalautakuntaa koskevista kelpoisuusvaatimuksista ja tutkijalautakunnan toiminnan itsenäisyydestä, riippumattomuudesta ja puolueettomuudesta. Lakiehdotukseen sisällytettäisiin myös viittaukset tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöiden rikosoikeudelliseen virkavastuuseen (15 §) sekä vaitiolovelvollisuuteen (16 §).

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan (PeVL 18/2007 vp, PeVL 20/2006 vp ja PeVL 33/2004) julkisen hallintotehtävän hoitaminen edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja henkilöt toimivat virkavastuulla. Lakiehdotukseen sisällytettäisiin informatiiviset viittaukset hallinnon yleislakeihin, vaikka perustuslakivaliokunta on katsonut, että niihin ei ole enää välttämätöntä viitata laissa (PeVL 13/2010 vp, PeVL 46/2002 vp, s. 10, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 11/2006vp, s. 3). Kuitenkin perustuslakivaliokunta on katsonut, että hallinnon yleislakeihin voidaan viitata säännöksissä, kunhan pykälässä luetellaan kattavasti sovellettavat hallinnon yleislait (PeVL 37/2010 vp).

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

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) 8 § ja 10 §,

muutetaan 5 §:n 3 ja 4 momentti, 7 §:n 1 momentti ja 12 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 12 §:n 2 momentti laissa 1166/2015, sekä

lisätään lakiin uusi 13 a § seuraavasti:

5 §

Liikenneturvan toimielimet

— —

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

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

7 §

Toiminnan rahoitus

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

— —

12 §

Kirjanpito ja tilintarkastus

— —

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

13 a §

Varojen käyttö Liikenneturvan lakatessa

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

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

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

2 §

Tutkinnan sisältö

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

3 §

Tutkinnan organisaatio

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

2 luku

Liikennevakuutuskeskus ja tutkijalautakunnat

4 §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen on 3 §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi:

1) edistettävä ja koordinoitava toimintaan osallistuvien tahojen poikkihallinnollista yhteistyötä;

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

5 §

Tutkijalautakunta

Tutkijalautakunnan tehtävänä on suorittaa tässä laissa tarkoitettu onnettomuustutkinta. Tutkijalautakunnat toimivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti.
Tutkijalautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja tarpeellinen määrä jäseniä, joiden tulee edustaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan kannalta riittävää asiantuntemusta. Tutkijalautakunnassa tulee pääsääntöisesti olla edustettuna tehtävän edellyttämä poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon sekä käyttäytymistieteen tuntemus. Tutkijalautakunnan kokoonpanoa voidaan muuttaa, jos se on tutkinnan suorittamisen kannalta tarpeellista.
Tutkijalautakunta tutkii toimialueellaan tapahtuneet onnettomuudet. Tällaista onnettomuutta tutkiessaan lautakunnan jäsenellä on toimivaltuus koko maassa.
Tutkijalautakunta voi käyttää apunaan myös toisen lautakunnan jäsentä ajoneuvon tarkastamiseksi, osallisen kuulemiseksi tai muun toimenpiteen suorittamiseksi.
Tutkijalautakunta voi kutsua yhden tai useamman asiantuntijan suorittamaan määrätyn tutkintatehtävän tai antamaan määrätystä asiasta lausunnon.

3 luku

Tutkinta

6 §

Tutkinnan aloittaminen ja yhteistoiminta tutkinnassa

Alueellinen tutkijalautakunta tai Liikennevakuutuskeskus päättää tutkinnan aloittamisesta saatuaan tiedon 4 §:n 3 kohdassa tarkoitettuun tutkintasuunnitelmaan sisältyvästä liikenneonnettomuudesta.
Tutkinta suoritetaan yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin se on liikenneonnettomuuden tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.
Poliisin ja muun viranomaisen on luovutettava keräämänsä tutkinta-aineisto tutkijalautakunnan käyttöön tämän aloitettua toimintansa.
Liikennevakuutuskeskus voi sopia onnettomuustutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevasta yhteistyöstä viranomaisten ja valtion laitosten kanssa.

7 §

Tutkintaedellytysten turvaaminen ja virka-apu

Tutkijalautakunnan jäsenillä ja asiantuntijoilla on oikeus päästä onnettomuuspaikalle ja toimittaa siellä tutkimuksia.

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

8 §

Asiakirjat ja esineet

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

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

9 §

Oikeus saada tietoja

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

1) liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot;

2) tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä;

3) välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista; sekä

4) muut tutkinnan suorittamiseksi tarpeelliset tiedot.

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

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

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

Tutkijalautakunta saa hakea tässä pykälässä tarkoitettuja tietoja myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty.

10 §

Tietojen antaminen tutkinnasta

Tutkijalautakunnan on tutkinnan kestäessä pyydettäessä annettava vahinkoa kärsineelle, surmansa saaneiden lähisukulaisille ja niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saat-

tavat ulottua, tietoja tutkinnan kulusta sekä tilaisuus esittää käsityksensä tutkintaan mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

11 §

Tutkinnan päättyminen

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

Tutkinnan päättymisestä huolimatta Liikennevakuutuskeskus ja tutkijalautakunnat voivat tehdä teknisluontoisia korjauksia tai täydennyksiä 13 §:ssä tarkoitetun onnettomuustietorekisterin tietoihin myös tutkintaselostuksen antamisen jälkeen.

12 §

Tutkintaselostus

Tutkinnasta on laadittava julkinen tutkintaselostus. Tutkintaselostuksen on sisällettävä onnettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa selostus onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkijalautakunta ja Liikennevakuutuskeskus voivat tutkintaselostuksen suositusten perusteella tehdä esityksiä liikenneturvallisuustoimenpiteiksi.

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

4 luku

Onnettomuustietojen rekisteröinti

13 §

Liikenteen onnettomuustietorekisteri

Liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä varten Liikennevakuutuskeskus pitää onnettomuustietorekisteriä.

14 §

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut:

1) tiedot henkilön terveydentilasta;

2) tiedot ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetuista liikennerikoksista;

3) muut 9 §:n nojalla saadut tiedot; sekä

4) muutoin saadut onnettomuuteen liittyvät tiedot.

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

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

5 luku

Erinäiset säännökset

15 §

Hyvän hallinnon vaatimukset ja virkavastuu

Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön on tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), saamen kielilaissa (1086/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

Tutkijalautakunnan jäseneen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia rikoslain (39/1889) säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

16 §

Vaitiolovelvollisuus

Tutkinnassa ilmi tulleisiin tietoihin sovelletaan, mitä tietojen salassapidosta 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.

17 §

Todistamiskielto

Tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan, Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön sekä muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta sovelletaan, mitä oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:n 5 momentissa säädetään turvallisuustutkintalaissa tarkoitettuun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta.

18 §

Toiminnan rahoitus

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

Toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja.

19 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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

Helsingissä 10 päivänä marraskuuta 2016

Pääministerin sijainen, ulkoasiainministeri

Timo Soini

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Liite
Rinnakkaisteksti

1.

Laki

Liikenneturvasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) 10 §,
muutetaan 5 §:n 3 ja 4 momentti, 7 §:n 1 momentti ja 12 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 12 §:n 2 momentti laissa 1166/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
5 §	5 §
Liikenneturvan toimielimet	*Liikenneturvan toimielimet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Hallituksessa on puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat *liikenne- ja viestintäministeriötä*, opetusministeriötä, sisäasiainministeriötä ja sosiaali- ja terveysministeriötä. Keskusjärjestön kokous valitsee seitsemän jäsentä, joiden joukossa tulee olla eri tienkäyttäjäryhmiä edustettuina. Kullekin jäsenelle määrätään tai valitaan henkilökohtainen varajäsen. Puheenjohtaja ja muut jäsenet määrätään tai valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Kunakin kalenterivuonna kuitenkin puolet jäsenistä on erovuorossa. Hallitus valitsee keskuudestaan kaksi varapuheenjohtajaa.	Hallituksessa on puheenjohtaja ja yksitoista muuta jäsentä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja neljä jäsentä, jotka edustavat *opetus- ja kulttuuriministeriötä*, *sisäministeriötä* ja sosiaali- ja terveysministeriötä *sekä Liikennevirastoa*. Keskusjärjestön kokous valitsee seitsemän jäsentä, joiden joukossa tulee olla eri tienkäyttäjäryhmiä edustettuina. Kullekin jäsenelle määrätään tai valitaan henkilökohtainen varajäsen. Puheenjohtaja ja muut jäsenet määrätään tai valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Kunakin kalenterivuonna kuitenkin puolet jäsenistä on erovuorossa. Hallitus valitsee keskuudestaan kaksi varapuheenjohtajaa.
Jos ministeriötä edustava jäsen tai varajäsen hallituksessa eroaa tai *kuolee* kesken toimikauden, liikenne- ja viestintäministeriö määrää asianomaista ministeriötä kuultuaan hänen tilalleen uuden jäsenen tai varajäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.	Jos ministeriötä *tai Liikennevirastoa* edustava jäsen tai varajäsen hallituksessa *kesken toimikauden* eroaa tai *on pysyvästi esteellinen hoitamaan tehtävää*, *asianomainen taho* määrää hänen tilalleen uuden jäsenen tai varajäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
7 §	7 §
Toiminnan rahoitus	*Toiminnan rahoitus*
Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää liikennevakuutuslain (279/1959) 18 a §:n 1 momentin mukaisella liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitetulla maksulla kerättyjä varoja.	Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Liikenneturvalle myönnettävään valtionavustukseen ja sen käytön valvontaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).
8 §	8 §
Yleishallinto-oikeudellisten periaatteiden soveltaminen	*Yleishallinto-oikeudellisten periaatteiden soveltaminen*
Liikenneturvan julkisten hallintotehtävien hoitamisessa on soveltuvin osin noudatettava hallintomenettelylakia (598/1982), lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) ja kielilakia (148/1922). Liikenneturvan hallituksen jäsenet ja sen toimihenkilöt hoitavat Liikenneturvalle tämän lain mukaisesti annettuja julkisia hallintotehtäviä virkavastuulla. Valitus Liikenneturvan päätökseen, jolla on ratkaistu tiedon saantia asiakirjasta koskeva asia, tehdään hallintolainkäyttölain (586/1996) 12 §:ssä tarkoitetulle toimivaltaiselle hallinto-oikeudelle.	(Kumotaan)
10 §	10 §
Toiminnan valvonta	*Toiminnan valvonta*
Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa ja vahvistaa vuosittain varojen käyttösuunnitelman. Liikenneturvan tulee toimittaa ministeriölle valvontaa varten tarvittavat asiakirjat siten kuin valtioneuvoston asetuksella säädetään. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää luetteloa henkilöistä, joilla on oikeus Liikenneturvan nimen kirjoittamiseen ja antaa luettelosta tietoja ja otteita.	(Kumotaan)

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
12 §	12 §
Kirjanpito ja tilintarkastus	*Kirjanpito ja tilintarkastus*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Liikenneturvan hallinnon ja tilien tarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa, joiden tulee olla KHT- tai JHT-tilintarkastajia. Tilintarkastajista toisen valitsee keskusjärjestön kokous ja toisen määrää liikenne- ja viestintäministeriö. Kummallekin tilintarkastajalle valitaan *tai määrätään* myös varatilintarkastaja. Liikenneturvan tilintarkastukseen sovelletaan tilintarkastuslakia (1141/2015).	Liikenneturvan hallinnon ja tilien tarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa, joiden tulee olla KHT- tai JHT-tilintarkastajia. *Tilintarkastajat valitsee keskusjärjestön kokous.* Kummallekin tilintarkastajalle valitaan myös varatilintarkastaja. Liikenneturvan tilintarkastukseen sovelletaan tilintarkastuslakia (1141/2015).
	13 a §
	Varojen käyttö Liikenneturvan lakatessa
	Liikenneturvan lakatessa sen varat on käytettävä 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen toteuttamiseen siten kuin siitä erikseen säädetään ottaen huomioon mahdolliset lahjakirjoihin ja testamentteihin sisältyvät erityismääräykset.
	———
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	———