

## RP 240/2016 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om Trafikskyddet och till lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås ändringar i lagen om Trafikskyddet. De ändringar i fråga om finansierings- och styrmodellen för Trafikskyddet som följer av lagen om trafiksäkerhetsavgift, som träder i kraft den 1 januari 2017, tas in i lagen. Dessutom beaktas de lagtekniska behov av ändringar som följer av grundlagen. Med undantag för finansierings- och styrmodellen inverkar propositionen inte på organiseringen och upprätthållandet av Trafikskyddets verksamhet.

Dessutom föreslås det att det stiftas en ny lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng. Den skiljer sig från den gamla lagen när det gäller finansierings- och styrmodellen som följer av lagen om trafiksäkerhetsavgift och i fråga om vissa lagtekniska behov som följer av grundlagen.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2017.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE .....	3
2.1 Trafikskyddet .....	3
2.2 Undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	3
2.3 Bedömning av nuläget .....	4
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	5
3.1 Lagen om Trafikskyddet .....	5
3.2 Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng .....	5
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	5
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	5
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	6
4.3 Konsekvenser för miljön.....	6
4.4 Samhälleliga konsekvenser .....	6
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	6
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	8
DETALJMOTIVERING .....	8
1 LAGFÖRSLAG .....	8
1.1 Lagen om ändring av lagen om Trafikskyddet .....	8
1.2 Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng .....	9
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	19
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	19
LAGFÖRSLAG .....	21
Lag om ändring av lagen om Trafikskyddet.....	21
Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng.....	23
BILAGA .....	29
PARALLELTEXT .....	29
Lag om ändring av lagen om Trafikskyddet.....	29

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016) träder i kraft den 1 januari 2017. I och med lagen kommer den nuvarande finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet att omfattas av budgetekonomin och ändras till statsunderstöd, på vilket statsunderstödslagen (688/2001) tillämpas. Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om grunderna för beviljande av statsunderstöd. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska bli statsbidragsmyndighet. Den förändrade finansieringsmodellen inverkar på de lagstadgade finansierings- och styrmodellerna för Trafikskyddet och för undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.

Riksdagen har i samband med antagandet av lagen om trafiksäkerhetsavgift godkänt följande uttalanden:

1. Riksdagen förutsätter att det nya systemet för trafiksäkerhetsavgifter och utdelningen av understöd till en eventuellt större grupp sökande inte äventyrar verksamheten och kontinuiteten för det nuvarande, etablerade, högt uppskattade och välfungerande trafiksäkerhetsarbetet.
2. Riksdagen förutsätter att handläggningen av ansökningarna och beviljandet av understöd i anslutning till trafiksäkerhetsavgiften ordnas med hänsyn till att eventuella jävsfrågor beaktas vederbörligen och att verksamheten i allt väsentligt är sådan att det inte heller i fortsättningen uppstår några som helst misstankar i fråga om opartiskheten i trafiksäkerhetsarbetet.

### 2 Nuläge

#### 2.1 Trafikskyddet

Trafikskyddet är en offentligrättslig förening som främjar trafiksäkerheten genom att påverka människors trafikbeteende och trafikskulturen. Sedan början av 2004 regleras Trafikskyddets verksamhet i lag (278/2003). Enligt lagen styr och övervakar kommunikationsministeriet Trafikskyddets verksamhet. Förutom styrnings- och övervakningsuppgiften har kommunikationsministeriet också en av statsrådet förordnad företrädare i Trafikskyddets styrelse.

Trafikskyddets uppgift är att påverka medborgarnas värderingar, attityder och trafikbeteende samt att lyfta fram trafiksäkerhetsfrågor och arbeta för att säkerhet ska värdesättas högre i samhället. Trafikskyddet är en riksomfattande centralorganisation för trafiksäkerhetsarbetet. Organisationen har 58 medlemssammanslutningar. Dess verksamhet sträcker sig över hela landet via 12 regionala verksamhetsställen.

#### 2.2 Undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng

En lag om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, vilken utförs för att förbättra trafiksäkerheten, stiftades 2001 (24/2001). Enligt lagen styrs undersökningsverksamheten av en av kommunikationsministeriet tillsatt delegation för undersökning av trafikolyckor. Delegationens mandattid är tre år. Undersökning av trafikolyckor utförs av undersökningskommissioner. Trafikförsäkringscentralen svarar för organiseringen, upprätthållandet och förvaltningen i fråga om undersökning av trafikolyckor. Delegationen finns i samband med Trafikförsäkringscentralen.

Undersökningsverksamheten syftar till att skaffa information om trafikolyckor, deras egenskaper och orsakerna till dem samt att på basis av detta lägga fram förslag för att förbättra trafiksäkerheten. Undersökningarna har huvudsakligen gällt olyckor med dödlig utgång, men

dessutom har något delområde eller ett speciellt problem inom trafiken stått som specialobjekt, t.ex. olyckor i anslutning till tung trafik, elevtransporter, snöskotrar eller lätt trafik.

Trafikförsäkringscentralen svarar för upprätthållandet av och ekonomin i fråga om undersökning av trafikolyckor. Undersökningskommissionerna utför undersökning av olyckor i enlighet med en av kommunikationsministeriet fastställd handlingsplan och principer som delegationen bestämt samt enligt anvisningar från Trafikförsäkringscentralen.

Företrädna i delegationen för undersökning av trafikolyckor är kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, justitieministeriet, undervisningsministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och Trafikförsäkringscentralen. Delegationen fattar beslut om huvudlinjerna och målen för undersökningen och ger in ett förslag till verksamhetsplan gällande undersökning av trafikolyckor för det följande året till kommunikationsministeriet. Den övervakar hur verksamhetsplanen utfaller och godkänner en arbetsordning, där det på detaljplanet anges hur undersökningen av trafikolyckor ska organiseras och vilka uppgifter de deltagande personerna har.

Undersökning av olyckor utförs av undersökningskommissioner. Delegationen tillsätter undersökningskommissionerna för fem år i sänder. Företrädna i undersökningskommissionen är experter inom polisväsendet, medicin, fordonsteknik, vägunderhåll och beteendevetenskap samt efter behov andra specialskunniga. På olika håll i Finland finns det 20 undersökningskommissioner, med sammanlagt omkring 300 medlemmar. Kommissionernas gränser följer i huvuddrag de nuvarande landskapsgränserna. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt för att undersökningens oavhängighet och opartiskhet ska säkerställas.

### 2.3 Bedömning av nuläget

Trafikskyddets verksamhet och sådan undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng som Trafikförsäkringscentralen organiserar finansieras helt eller så gott som helt med intäkter från den trafikförsäkringsavgift som tas ut hos försäkringsbolagen.

I och med att lagen om trafikförsäkringsavgift träder i kraft den 1 januari 2017 kommer finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet att omfattas av budgetekonomin och ändras till statsunderstöd. Denna ändring i finansieringsmodellen innebär att sammaställandet av de planeringshandlingar som gäller verksamheten i fråga och fastställandet av dem samt styrningen och övervakningen av verksamheten blir en del av statsandelsförfarandet. Ändringar i bestämmelserna måste därför göras i de föreslagna lagarna. I lagförslagen föreslås också ändringar i den nuvarande styrmodellen.

Enligt lagförslaget kommer kommunikationsministeriets roll som den som styr och övervakar Trafikskyddets verksamhet och undersökning av olyckor som inträffat på väg eller i terräng att upphöra. Sammanställandet och fastställandet av planeringshandlingarna för verksamheten i fråga samt styrningen och övervakningen av verksamheten blir en del av statsunderstödsförfarandet och således en uppgift för Trafiksäkerhetsverket, som är tilltänkt statsbidragsmyndighet. På kommunikationsministeriets representation i Trafikskyddets styrelse kan man också anlägga jävssynpunkter, vilka kommer sig av att ministeriet har rollen som den som bereder den budgetfinansiering som beviljas för säkerhetsverksamhet inom vägtrafiken och den som styr Trafiksäkerhetsverket.

Likadana jävssynpunkter kan anläggas på kommunikationsministeriets och Trafiksäkerhetsverkets representation när det gäller verksamheten i delegationen för undersökning av trafikolyckor. Det kan ses som mycket problematiskt att de aktörer som deltar i beredningen av

finansieringen och beslutet om den är representerade vid beredningen av verksamhetsplanen och ansökan om finansiering i enlighet med den.

Enligt lagförslaget är det meningen att delegationen för undersökning av trafikolyckor ska dras in som lagstadgad aktör. Målet är att effektivisera arbetsmetoderna och utnyttja nätverksorienterade kontakter mellan undersökningsverksamheten och myndigheterna.

Avsikten är att ändra sättet på vilket medlemmarna i Trafikskyddets styrelse bestäms, dvs. kommunikationsministeriets medlemskap i styrelsen överförs från ministeriet till ämbetsverk, som för närvarande svarar för det operativa genomförandet av trafiksäkerheten.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Lagen om Trafikskyddet**

Det föreslås att lagen om Trafikskyddet ändras. I lagen görs de ändringar i finansierings- och styrmodellen för Trafikskyddet som följer av lagen om trafiksäkerhetsavgift. Den lagen träder i kraft den 1 januari 2017. Dessutom beaktas de lagtekniska behov av ändringar som följer av grundlagen. Med undantag för finansierings- och styrmodellen inverkar propositionen inte på organiseringen och upprätthållandet av Trafikskyddets verksamhet.

#### **3.2 Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng**

Lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng ersätts med en ny lag så att det i lagens struktur utöver de ändringar i fråga om finansierings- och styrmodellen som följer av lagen om trafiksäkerhetsavgift beaktas de lagtekniska behov som följer av grundlagen. Syftet är samtidigt att skapa klarhet i den roll undersökningen av olyckor har samt göra det lättare att utreda orsakerna till olyckor. De bestämmelser som gäller Trafikförsäkringscentralens uppgifter och undersökningar flyttas över från statsrådets förordning om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng till lagen. Som helhet innebär förslaget att det stiftas en ny lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng och att den nuvarande lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng och de statsrådsförordningar som utfärdats med stöd av den upphävs.

Lagförslaget innehåller utökade rättigheter att få uppgifter som behövs för undersökningen. Genom dem bereder man sig för de ändringar i omvärlden som digitaliseringen för med sig.

### **4 Propositionens konsekvenser**

#### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

De ändringar i finansierings- och styrmodellen som görs i lagen om Trafikskyddet antas inte få betydande ekonomiska konsekvenser. Propositionen inverkar inte i andra avseenden på organiseringen och upprätthållandet av Trafikskyddets verksamhet.

Med tanke på undersökningen av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng innebär omständigheten att verksamheten i delegationen för undersökning av olyckor omvandlas till ett samarbetsorgan i en friare form och att delegationens uppgifter överförs till Trafikförsäkringscentralen att den offentliga förvaltningens börda minskar. Konsekvenserna ekonomiskt sett blir dock små, eftersom det nuvarande systemet är synnerligen effektivt. I praktiken har delegationen sammanträtt fyra gånger per år och enligt den föreslagna modellen kommer en stor del av aktörerna även i framtiden att delta i samarbetsorganets möten. De föreslagna ändringarna antas således inte ha betydande ekonomiska konsekvenser.

#### **4.2 Konsekvenser för myndigheterna**

De mest betydande konsekvenserna för myndigheterna beror i princip på lagen om trafikförsäkringsavgift och övergången till statsunderstödsförfarande. Till följd av detta flyttas de uppgifter vid social- och hälsovårdsministeriet och Trafikförsäkringscentralen som gäller bestämmande och uppbörd av trafikförsäkringsavgift samt fördelning av finansiering till Trafiksäkerhetsverket.

När det gäller dem är Trafiksäkerhetsverkets bedömning att redovisningen av trafiksäkerhetsavgiften, behandlingen av ansökningarna, tillsynen och utbetalningen samt eventuella återkrav kommer att leda till att det behövs 1,2 årsverken till. Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömning kan den nya uppgiften dock skötas inom den fastställda ramen för antalet årsverken. Överföringen av trafiksäkerhetsavgiften torde dessutom närmast försäkra informationssystemkostnader, vilka kan skötas inom de nuvarande ramarna.

Till följd av de föreslagna lagändringarna, lagen om trafiksäkerhetsavgift och övergången till statsunderstödsförfarande blir finansierings- och styrmodellen för Trafikskyddet klarare. Ansvaret för styrningen och övervakningen flyttas från kommunikationsministeriet till ämbetsverken inom trafikförvaltningen, till Trafikverket via medlemskap i styrelsen och till Trafiksäkerhetsverket som en del av statsunderstödsförfarandet.

Också när det gäller undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng blir finansierings- och styrmodellen klarare. En övergång till ett samarbetsorgan med lättare administration kommer att göra verksamheten smidigare och minska den administrativa bördan. Samtidigt är det möjligt att luckra upp regleringen.

#### **4.3 Konsekvenser för miljön**

Lagförslagen antas inte ha konsekvenser för miljön.

#### **4.4 Samhälleliga konsekvenser**

Lagförslagen har inga konsekvenser för sysselsättningen och antas inte ha konsekvenser för den regionala utvecklingen. Lagförslagen har inte heller konsekvenser för jämställdheten.

### **5 Beredningen av propositionen**

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket samt Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralen.

Utkastet till regeringsproposition sändes på remiss till centrala ministerier, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och till dem som är medlemmar i dess styrelse samt till Delegationen för undersökning av trafikolyckor och till medlemmarna i den senast verksamma Trafiksäkerhetsdelegationen. Sammanlagt 17 remissvar lämnades in.

När det gäller ändringen av lagen om Trafikskyddet har det ansetts bra att propositionen, med undantag för finansierings- och styrmodellen, inte inverkar på organiseringen och upprätthållandet av Trafikskyddets verksamhet. Trafikskyddets åsikt är att de uttalanden som riksdagen godkände i samband med antagandet av lagen om trafiksäkerhetsavgift har beaktats väl i motiveringen. Trafikskyddet understöder förslaget om att ändra sammansättningen på Trafikskyddets styrelse.

När det gäller förslaget till lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng konstaterar Trafikförsäkringscentralen att propositionen möjliggör en effektiv och ekonomisk skötsel av verksamheten och de anslutande uppgifterna även i framtiden. Förslaget om att dra in Delegationen för undersökning av trafikolyckor och ersätta den med ett samarbetsorgan delade åsikterna. Å ena sidan förhöll man sig skeptiskt till i vilken mån samarbetsorganets verksamhet kommer att engagera aktörerna och till dess påverkningsmöjligheter och å andra sidan ansåg man att samarbetet säkert kan tryggas också på det nya, föreslagna sättet. Det ansågs viktigt att olika grupper av vägtrafikanter också i fortsättningen ges möjlighet att delta i den diskussion som förs om undersökning av olyckor och utvecklingen av den samt att de får tillräckligt med information. Trafikförsäkringscentralen konstaterar att den nya verksamhetsmodellen kan godkännas och anser det viktigt att sörja för nätsverksbyggande också i framtiden. Inrikesministeriet, undervisnings- och kulturministeriet samt social- och hälsovårdsministeriet understöder förslaget om att delegationen ska dras in; social- och hälsovårdsministeriet i synnerhet på grund av jävsaspekterna i samband med trafikförsäkringsavgiften.

Enligt justitieministeriets åsikt bör man i propositionen bedöma Trafikförsäkringscentralens och undersökningskommissionernas uppgifter och befogenheter vid undersökning av trafikolyckor med utgångspunkt i 124 § i grundlagen. Justitieministeriet påpekar att det inte heller i förarbetena till den gällande lagen direkt har tagits ställning till huruvida Trafikförsäkringscentralen, när den sköter uppgifter som gäller undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng, eller undersökningskommissionerna utgör en aktör som utövar offentlig makt eller en aktör som sköter en offentlig förvaltningsuppgift. Motiveringsdelen i propositionen har kompletterats till denna del. Justitieministeriet föreslog också vissa författningstekniska anmärkningar, som i behövlig utsträckning har beaktats.

Olycksutredningscentralen (OTKES) för i sitt remissvar fram sin oro för oavhängigheten och trovärdigheten i samband med undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng. Frågan hänger särskilt samman med Trafiksäkerhetsverkets tilltänkta roll som den som fattar beslut om finansieringen av verksamheten och som ett centralt föremål för undersökning. De förfaranden som gäller understöd regleras dock inte i det föreliggande lagförslaget. Den av Olycksutredningscentralen aktualiserade frågan kommer att granskas i samband med den statsrådsförordning om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet inom vägtrafiken som är under beredning samtidigt. Olycksutredningscentralen fäster också uppmärksamhet vid utövningen av offentlig makt i samband med undersökning av olyckor, Trafikförsäkringscentralens roll i det sammanhanget och även det eventuella missförhållande som följer av att de mest centrala personerna i undersökningskommissionerna även i framtiden skulle kunna ha sitt huvudsakliga arbete i en organisation som är föremål för undersökning. Enligt centralens åsikt skulle det vara ändamålsenligast att ordna undersökningar på ett oavhängigt sätt och med en ändamålsenlig styrning t.ex. i samband med justitieministeriet och ta in undersökningar av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och andra händelser.

Propositionens huvudsakliga syfte är att de funktioner som anges i lagarna i fråga ska kunna fortsätta när lagen om trafiksäkerhetsavgift träder i kraft den 1 januari 2017 så att de behov av ändringar som gäller finansierings- och styrmodellen har beaktats i behövlig utsträckning. På grund av de framförda åsikterna om organiseringen av undersökningar av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng och förenhetligandet av de anslutande funktionerna samt skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter och utövning av offentlig makt är det dock skäl att inleda en fortsatt diskussion och fortsatt beredning.

Polisstyrelsen fäster uppmärksamhet vid förslaget om att utvidga rätten till handräckning av polisen. Propositionen syftar dock inte till att ändra nuvarande praxis i fråga om handräckning

och avsikten är inte heller att handräckning av polisen ska begäras i större utsträckning än nu. Avsikten är att bestämmelsen i och med ändringen bättre ska motsvara nuvarande praxis. Samtidigt överensstämmer den i sak med motsvarande bestämmelse i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och andra händelser. Polisavdelningen vid inrikesministeriet anser det viktigt att det i propositionen klart förs fram vilken roll och vilket syfte undersökning av olyckor har. Det framhävs dock samtidigt att undersökning av olyckor bör ske i aktivt samarbete med polisens förundersökning med beaktande av de begränsningar som gäller för samarbetet och att parterna vid behov tillsammans bör inhämta exempelvis sakkunnigutlåtanden, för att de ska kunna användas också vid förundersökningen. Förslagen om att utöka rättigheterna till uppgifter som behövs vid undersökningar och förbättra beredskapen inför de ändringar i verksamhetsmiljön som digitaliseringen för med sig har, till den del remissinstanserna har tagit ställning till dem, ansetts goda och antagits vara ett sätt att förbättra trafiksäkerheten.

I remissvaren förs det också fram vissa synpunkter i fråga om skyldigheten att göra undersökningar, deras innehåll och användningen av undersökningsdata. När det gäller dem föreslås det inga ändringar jämfört med nuläget. Exempelvis de arbetsrelaterade risker i samband med olyckor som lyfts fram kan bedömas på basis av 2 § i lagförslaget och bedömningen kan anges närmare i undersökningsmetoden. Bedömningen av arbetsrelaterade risker kan också beaktas i undersökningskommissionernas sammansättning.

## 6 Samband med andra propositioner

Lagförslaget har inte samband med andra propositioner.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lagen om ändring av lagen om Trafikskyddet

**5 §. Trafikskyddets organ.** Paragrafen innehåller bestämmelser om Trafikskyddets organ. I 3 mom. föreskrivs det om tillsättande av Trafikskyddets styrelse och om styrelsens sammansättning. I 4 mom. föreskrivs det om byte av en medlem eller en suppleant under styrelsens mandatperiod.

Enligt lagens gällande 5 § 3 mom. förordnar statsrådet en företrädare för kommunikationsministeriet som medlem i Trafikskyddets styrelse. Det föreslås att lagen ändras så att det i stället för en företrädare för kommunikationsministeriet förordnas en företrädare för Trafikverket i styrelsen. I och med att finansieringsmodellen för Trafikskyddet ändras kan man anlägga jävsynpunkter på kommunikationsministeriets representation i styrelsen. Dessa beror på ministeriets roll som beredare av den budgetfinansiering som beviljas för säkerhetsverksamhet inom vägtrafiken och som den som styr Trafiksäkerhetsverket, som är tilltänkt statsbidragsmyndighet. Att Trafikverket är representerat anses samtidigt stödja det praktiska samarbetet mellan Trafikskyddet samt Trafikverket och Närings-, trafik- och miljöcentralerna, som för närvarande styrs av verket, och planeringen och genomförandet av den regionala trafiksäkerhetsverksamheten. Samtidigt föreslås det i 5 § 3 mom. att undervisnings- och kulturministeriets namn uppdateras på svenska och finska och inrikesministeriets namn uppdateras på finska i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om statsrådet. Det föreslås ingen ändring i antalet medlemmar i Trafikskyddets styrelse.

Paragrafens 4 mom. föreslås på motsvarande sätt bli ändrad med beaktande av ändringen i 3 mom. I 4 mom. görs det dessutom en teknisk ändring som gäller byte av en styrelsemedlem under mandatperioden.

**7 §. Finansiering av verksamheten.** I paragrafen föreskrivs det om finansiering av Trafikskyddets verksamhet. I 1 mom. föreslås det att man för finansieringen ska kunna använda anslag som anvisats för ändamålet i statsbudgeten. Den föreslagna ändringen baserar sig på lagen om trafiksäkerhetsavgift, som träder i kraft den 1 januari 2017. I och med den intäktsförs avgiften från ingången av 2017 i statsbudgeten, och i samband med budgeten anvisas anslag för främjande av vägtrafiksäkerheten. Anslaget beviljas som statsunderstöd.

På statsunderstöd och på övervakning av användningen av statsunderstöd tillämpas statsunderstödslagen (688/2001), där det bl.a. föreskrivs om grunderna för beviljande av statsunderstöd, utbetalning och beviljande av statsunderstöd samt användning av och övervakning av statsunderstöd.

Paragrafens 2 mom. kvarstår oförändrat, vilket gör det möjligt att finansiera Trafikskyddets verksamhet också med andra medel än statsmedel.

**8 §.** I 8 § i den gällande lagen om Trafikskyddet föreskrivs det om tillämpning av allmänna förvaltningsrättsliga principer i Trafikskyddets verksamhet. Enligt grundlagsutskottets utlåtanedpraxis kräver 124 § i grundlagen inte längre att det i lag hänvisas till allmänna förvaltningslagar. Av den anledningen föreslås det att 8 § i lagen om Trafikskyddet ska upphävas.

**10 §.** I 10 § i den gällande lagen om Trafikskyddet föreskrivs det om övervakning av verksamheten. Övervakningen av Trafikskyddets verksamhet kommer i framtiden att ske som en del av statsunderstödsförfarandet. Det är därför motiverat att upphäva lagens 10 §.

**12 §.** Bokföring och revision. I paragrafen föreskrivs det om Trafikskyddets bokföring och revision. I 2 mom. föreskrivs det om val av revisorer.

Enligt lagens gällande 2 mom. ska Trafikskyddet ha två revisorer, av vilka en väljs av centralorganisationens möte och en förordnas av kommunikationsministeriet. För båda revisorerna väljs eller förordnas också en revisorssuppleant. Eftersom statsunderstödslagen ger statsunderstödsmyndigheten rätt att i samband med utbetalningen av statsunderstöd och övervakningen av dess användning utföra nödvändiga granskningar som gäller statsunderstödstagarens ekonomi och verksamhet, är det inte längre motiverat att den ena revisorn och revisorssuppleanten förordnas av en myndighet. Det föreslås därför att paragrafens 2 mom. ändras så att centralorganisationens möte utser bägge revisorerna och deras suppleanter.

**13 a §.** Användningen av tillgångar om Trafikskyddet upphör med sin verksamhet. Paragrafen innehåller bestämmelser om användningen av Trafikskyddets tillgångar om verksamheten upphör. Det är fråga om en lagteknisk ändring som har samband med lagstiftningsordningen. Bestämmelsen har tidigare funnits i statsrådets förordning om Trafikskyddet (973/2003) och tas nu in i lagen.

## **1.2 Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng**

**1 §. Tillämpningsområde.** I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Lagförslaget gäller undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng. Undersökningen görs i syfte att öka trafiksäkerheten. Med detta avses allmän undersökningsverksamhet som planeras och organiseras på lång sikt. Den föreslagna lagen förpliktigar inte till att utföra undersökning. Frågan om under vilka förutsättningar olyckor ska undersökas bestäms genom undersöknings-

## RP 240/2016 rd

planer som uppgörs årligen utifrån huvudlinjerna och målen för undersökningen. Lagförslaget gäller både trafikolyckor som inträffat på väg och trafikolyckor som inträffat i terräng. Med trafikolyckor avses i denna lag sådana olyckor som har involverat åtminstone ett rörligt fordon, en eldriven eller motoriserad cykel, ett lätt elfordon, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller en spårvagn.

I vägtrafiken tillåts för närvarande en allt större mängd olika slags förflyttningshjälpmedel. Inte minst antalet elektroniska förflyttningshjälpmedel har vuxit avsevärt i trafiken under de senaste åren. I och med att dessa förflyttningshjälpmedel blir populärare och ökar i antal är det skäl att fästa uppmärksamhet också vid vilka effekter denna utveckling har på trafiksäkerheten.

Undersökning av olyckor ska kunna genomföras oberoende av hur allvarlig olyckan är. Utöver trafikolyckor med dödlig utgång undersöks enligt lagen också t.ex. trafikolyckor som lett till allvarliga skador, om det bestäms så om huvudlinjerna och målen för undersökningen.

I 1 mom. föreskrivs det att undersökningar inte görs för att klarlägga rättsligt ansvar. Polis- och förundersökning är alltid en sak för polisen i synnerhet i de fall då en trafikolycka har dödlig utgång eller leder till allvarliga skador. Medan den gällande lagstiftningen varit i kraft har det uppkommit situationer då undersökningskommissionerna blivit ombedda att lämna ut uppgifter som insamlats vid undersökningen t.ex. till polis- eller åklagarmyndigheterna. Genom detta tillägg klargörs syftet med undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng, vilket inte är att reda ut ansvarsfrågor i samband med olyckan eller skaffa fram material t.ex. för att realisera ett straffrättsligt eller skadeståndsrättsligt eller ett motsvarande ekonomiskt ansvar. Denna avgränsning motsvarar i sak den gällande lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Det föreslås dock att det i lagförslaget tas in en uttrycklig bestämmelse om saken. En motsvarande bestämmelse finns i 1 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). En bestämmelse om samarbete under undersökningens gång tas in i 6 §.

En trafikolycka som på basis av antalet döda, skadade, miljöskador eller egendomsskador eller olyckans karaktär bör betraktas som en storolycka ska dock utredas i den ordning som anges i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. I sådana fall anses det inte längre ändamålsenligt att undersöka olyckan i den ordning som anges i den föreslagna lagen.

Enligt 2 mom. ska lagen inte tillämpas om det fattats beslut om att en olycka ska utredas i den ordning som anges i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Uppgifterna från den utredningen står dock till förfogande även för det undersökningsystem som gäller trafikolyckor. Om t.ex. dessa uppgifter eventuellt ska behandlas, ska den föreslagna lagen dock tillämpas till andra delar än själva undersökningen. Om en undersökning redan har inletts enligt denna lag ska den avbrytas när Olycksutredningscentralen fattat beslut om att utreda olyckan. För att säkerställa att undersökningen avancerar smidigt kan Olycksutredningscentralen och Trafikförsäkringscentralen dock komma överens om att flytta avslutandet av undersökningen till en senare tidpunkt. Detta kan vara ändamålsenligt t.ex. när ett skede i en enskild undersökning blivit på hälft. En undersökning kan dock inte i något skede ske parallellt med en utredning som Olycksutredningscentralen utför.

**2 §. Undersökningens innehåll.** Det föreslås inga ändringar i undersökningens innehåll jämfört med den gällande lagen. Undersökningen av trafikolyckor syftar till att förbättra förutsättningarna för trafiksäkerhetsarbetet. Målet är att skaffa sådan information om trafikolyckor som kan bidra till att förebygga liknande olyckor. Det gäller bl.a. att utreda de faktorer som föranlett olyckan. Undersökningen innefattar inte utredning av ansvars- och skuldfrågor eller anskaffning av material för sådana utredningar.

Vid trafikolyckor på väg och i terräng ska olyckans förlopp, orsaker och följder samt de omständigheter som rådde när olyckan inträffade utredas. Vid undersökningen kan de bakomliggande faktorerna utredas så heltäckande som möjligt. Genom utredning av olyckans förlopp beskrivs de olika skedena i olyckan. Avsikten är att klarlägga de direkta och indirekta orsakerna. När undersökningsresultaten upptecknas kan det eventuellt bli aktuellt att ta ställning till såväl tekniska frågor, mänskligt beteende och felbedömningar som administrativa beslut som påverkar säkerheten, offentliga åtgärder och brister i dem.

**3 §. Undersökningsverksamhetens organisation.** I paragrafen föreslås det att Trafikförsäkringscentralen även i framtiden ska svara för upprätthållandet av undersökningsverksamheten och den allmänna organiseringen av och planeringen av den samt för utbildningen i fråga om undersökning av trafikolyckor. Paragrafens innehåll överensstämmer i detta avseende med den gällande lagen. Närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter tas in i 4 §.

Trafikförsäkringscentralen ska bära det allmänna ansvaret för organiseringen av undersökningsverksamheten. Den ska sköta undersökningen av trafikolyckor, den allmänna organiseringen och planeringen av samt utbildningen i fråga om undersökning av olyckor. Trafikförsäkringscentralen svarar för den operativa ledningen av verksamheten vid undersökning av olyckor och är samarbetsgruppens sekretariat.

För undersökning som avses i lagen finns det vid Trafikförsäkringscentralen en självständig enhet som är oavhängig av försäkrings- och ersättningsverksamhet. Enheten ska bistå den samarbetsgrupp som ersätter den nuvarande delegationen för undersökning av trafikolyckor. Samarbetsgruppen blir samarbetsorgan för de aktörer som deltar i undersökningen av olyckor.

**4 §. Trafikförsäkringscentralens uppgifter.** Paragrafen innehåller närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter. Bestämmelserna om Trafikförsäkringscentralens uppgifter flyttas över från förordningen till lagen och förtydligas. Det föreslås att den tidigare delegationen för undersökning av trafikolyckor dras in.

Med förvaltningsövergripande samarbete, som nämns i 1 punkten, avses i fortsättningen en samarbetsgrupp, som i huvuddrag ska bestå av samma aktörer som delegationen för undersökning av trafikolyckor enligt den gällande lagen. Denna samarbetsgrupp ska bistå Trafikförsäkringscentralen vid utarbetande av undersökningsmetoder och allmänna förhållningsregler för undersökningskommissionens verksamhet samt vid utarbetande av initiativ och framställningar.

Den förvaltningsövergripande samarbetsgruppen kan ha företrädare t.ex. för inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, justitieministeriet, Olycksutredningscentralen, Trafikverket och Polisstyrelsen. Samarbetsgruppen kan vid behov kalla in expertmedlemmar, t.ex. företrädare för Trafiksäkerhetsverket eller kommunikationsministeriet. Det har förslagits bl.a. följande lagstadgade uppgifter för landskapen från början av 2019: trafiksäkerhet, väg- och trafikförhållanden, regional väghållning, samarbete inom markanvändning samt produktion av uppgifter om omvärlden för den riksomfattande trafiksystemplaneringen. Utöver att bistå vid skötseln av dessa uppgifter kan Trafikförsäkringscentralen också sköta nätverksbyggandet med de aktörer som utför trafiksäkerhetsarbete i landskapen.

Den verksamhetsplan för undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng som anges i 2 punkten utarbetas årligen. I den anges vad undersökningskommissionernas verksamhet kommer att innehålla och vad som kommer att undersökas det följande året. Verksamhetsplanen innehåller t.ex. planer för insamling av information i undersökningskommissionerna, användning av uppgifterna och rapportering samt planer för utvecklingsarbete avse-

ende undersökningskommissionernas verksamhet och utbildning för undersökningskommissionens medlemmar.

Genom den arbetsordning som anges i 3 punkten bestäms närmare vilka uppgifter de olika organ och personer som deltar i undersökningen har. Med andra anvisningar avses t.ex. anvisningar för undersökning av olyckor i praktiken samt anvisningar som gäller användningen av uppgifter och sekretess. I undersökningsplanen anges vilka olyckor som ska undersökas. Avsikten är att en undersökningsplan utarbetas årligen och att det där anges vilka slags olyckor som undersöks och hur många olyckor av en viss typ som väntas bli undersökta under det kommande året. Dessutom ska Trafikförsäkringscentralen sammanställa anvisningar för utarbetande av undersökningsrapporter och bereda och verkställa undersökningskommissionernas undersökningsplaner.

I 4 punkten föreslås det att Trafikförsäkringscentralen ska tillsätta regionala undersökningskommissioner för viss tid. För närvarande är detta delegationens uppgift och undersökningskommissionerna har tillsatts för fem år. I lagen föreslås det att undersökningskommissionerna i fortsättningen ska tillsättas för en viss tid, som anges i arbetsordningen.

Bestämmelser om ersättningar för undersökningskommissionernas arbete finns i statsrådets förordning om allmänna grunder för arvoden och ersättningar för arbete i undersökningskommissioner vid undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (808/2001). Denna förordning föreslås bli upphävd. Avsikten är att anvisningar om undersökningskommissionernas arvoden och ersättningar i framtiden ska ingå i arbetsordningen,

Punkterna 5–7 motsvarar de uppgifter som tidigare ålagts Trafikförsäkringscentralen i förordningen. Det föreslås nu att de tas in i lagen. Enligt 6 punkten ska Trafikförsäkringscentralen sköta informationstjänsten. Trafikförsäkringscentralen svarar bl.a. på förfrågningar från sådana som behöver information, såsom forskare, journalister och olika intressentgrupper, sköter databaskörningar och sammanställer olika slags utredningar och kan t.ex. väcka initiativ och lägga fram förslag till trafiksäkerhetsåtgärder.

**5 §. Undersökningskommissioner.** I paragrafen föreskrivs det om en undersökningskommissionens sammansättning och uppgifter. De uppgifter som tidigare angivits närmare i förordningen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng tas in i lagen. Ändringar i sammansättningen kan göras om det är ändamålsenligt för att undersökningen ska kunna genomföras. När undersökningskommissionens sammansättning bestäms kan man således bättre beakta hur omfattande respektive händelse är och vilka särdrag den har. Kommissionen ska ha en för undersökningen av fallet tillräcklig representation från olika yrkesgrupper och antalet utredare kan variera beroende på hur omfattande fallet är. Den undersökning som behövs kan i vissa fall utföras i en smidigare sammansättning än tidigare. Genom en smidig sammansättning i undersökningskommissionen bereder man sig också på att vid undersökningar kunna anlita sådan sakkunskap som behövs när autonoma fordon kommer ut på marknaden och blir föremål för undersökning.

**6 §. Inledande av undersökning och samarbete vid undersökning.** Bestämmelser om inledande av undersökning finns i statsrådets förordning om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (740/2001). Det föreslås att förordningen upphävs och att bestämmelserna tas in i lagen.

Enligt 1 mom. ska den regionala undersökningskommissionen eller Trafikförsäkringscentralen fatta beslut om inledande av undersökning efter att ha fått kännedom om en trafikolycka som kan ingå i en undersökningsplan som avses i 4 § 3 punkten. En undersökning kan inledas också på basis av en anmälan som kommit från någon annan än polisen. Bestämmelsen mots-

varar i sak 7 och 9 § i den gällande statsrådsförordningen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.

I 3 mom. föreskrivs det om samarbete med den polis som gör förundersökning eller utreder dödsorsak i samma ärende. Polisen undersöker alltid olyckor som lett till allvarliga skador eller haft dödlig utgång. Det är då ändamålsenligt att undersökningskommissionen enligt prövning utför undersökningen i samarbete med polisen. En undersökning enligt denna lag sker dock fristående från polisens förundersökning liksom också från andra undersökningar eller annan verksamhet som sker med stöd av andra befogenheter. Som det konstateras i 1 § får resultaten av en undersökning inte heller användas för utredning av skuldfrågan eller t.ex. som grund för beslut om försäkringsersättning. Vid undersökning av olyckor insamlas uppgifter endast för att reda ut orsakerna till olyckan. Bestämmelsen motsvarar i sak 7 § i den gällande lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.

Paragrafens 3 och 4 mom. motsvarar 8 § i den gällande statsrådsförordningen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.

**7 §. Säkrande av undersökningsförutsättningar samt handräckning.** I paragrafen föreskrivs det om tillträde till olycksplatsen och handräckning. Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 § i den gällande lagen. Rätten till handräckning ska dock inte begränsas endast till avspärning av olycksplatsen, utan det föreslås att det i paragrafen tas in en hänvisning till handräckning av polisen enligt 9 kap. 1 § i polislagen. Paragrafens 2 mom. motsvarar i sak vad som föreskrivs om handräckning av polisen i 42 § 2 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**8 §. Handlingar och föremål.** Paragrafens 1 mom. motsvarar 9 § 1 mom. i den gällande lagen, kompletterad med rätten att förutom handlingar ta del av andra uppgifter som sannolikt har betydelse för undersökningen. Bestämmelsen i 1 mom. berättigar undersökningskommissionen att granska föremål samt ta del av handlingar och uppgifter som sannolikt har betydelse för undersökningen. Handlingar som avses här är t.ex. handlingar som gäller fordonet, såsom registerutdrag eller färdskrivardokument. Kommissionsmedlemmarna har också rätt att få handlingar och andra uppgifter som gäller väghållning eller åtgärder som gällt fordonet, t.ex. sådana dokument om servicen av fordonet som finns hos bilverkstaden. Tillägget om andra uppgifter preciserar rätten till information också när det gäller uppgifter som inte finns i en fysisk upptagning utan t.ex. flyttats över till molntjänster. Dessa tillägg är ett sätt att förbereda sig på de ändringar som digitaliseringen för med sig i verksamhetsmiljön.

Paragrafens 2 mom. motsvarar som sådant den gällande lagen. Enligt 2 mom. ska undersökningskommissionen få utföra försök med de föremål som granskas och lösgöra delar av dem samt ta prover när det behövs för undersökningen. Utövandet av befogenheterna förutsätter inte samtycke av den som saken gäller, utan genom åtgärderna kan intrång göras i medborgarnas grundläggande fri- och rättigheter oberoende av viljan hos den som saken gäller. Sådana föremål som avses i paragrafen är t.ex. fordonsdelar med vilka det utförs försök för att utreda föremålets egenskaper. Kommissionen har rätt att vid behov låta ett fordon som varit inblandat i en olycka genomgå kontroll. Rätten att ta prov gäller uteslutande prov på föremål, inte prov som hänför sig till personkontroll.

I lagen föreslås det inte några tvångsåtgärder i händelse av att de som saken gäller vägrar att överlåta ett föremål eller en handling som de förfogar över till undersökningskommissionen, eftersom tvångsåtgärder inte anses lämpa sig för det föreslagna undersökningssystemet. Med stöd av 39 § 3 mom. i polislagen har polisen dock motsvarande rätt att besikta föremål eller handlingar och med stöd av tvångsmedelslagen rätt att tillgripa tvångsåtgärder vid behov. Utförandet av undersökning kan alltså säkras. Med stöd av den föreslagna 9 § har kommissionen

rätt att få kännedom om de uppgifter som polisen inhämtat på detta sätt. Bestämmelsen motsvarar i sak vad som föreskrivs i 9 § 2 mom. i den gällande lagen.

**9 §. Rätt att få uppgifter.** För att syftet med undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng ska kunna uppnås är det nödvändigt att så mycket uppgifter som möjligt finns tillgängliga vid undersökningen. Uppgifter som behövs kan förutom offentliga uppgifter också vara sekretessbelagda uppgifter. I 1 mom. föreskrivs det om rätt att oberoende av bestämmelserna om sekretess för genomförande av undersökningen få uppgifter av myndigheter, inrättningar och andra som sköter en offentlig uppgift.

Enligt 1 mom. 1 punkten har en undersökningskommission oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att få sådana uppgifter om hälsotillståndet hos dem som varit inblandade i en trafikolycka som behövs för att utreda hälsotillståndets inverkan. Här kan det bli fråga om både den förare som orsakat olyckan och andra personer i fordonet som orsakat eller bidragit till olyckan eller rentav en fotgängare som fått ett sjukdomsanfall som kan ha föranlett olyckan. Sjukhuset, hälsovårdscentralen, någon annan hälsovårdsinrättning eller den vårdande läkaren ska då lämna undersökningskommissionen de uppgifter den begär. Det kan bara bli fråga om sådana uppgifter som är av betydelse eller behövs för undersökningen.

När uppgifter samlas in och registreras gäller det att särskilt överväga frågan om huruvida de är viktiga, korrekta och ändamålsenliga för undersökningen. Genom uppgifterna kan sådana omständigheter gällande hälsotillståndet utredas som kan ha påverkat förarens körförmåga när olyckan inträffade. Bestämmelsen är viktig också för att omständigheter som hänför sig till hälsan ska kunna uteslutas som orsaker till olyckan. De uppgifter som erhålls är sekretessbelagda enligt 16 §. Punkten motsvarar 10 § 1 mom. 1 punkten i den gällande lagen.

För klarhetens skull konstateras det i 2 punkten att undersökningskommissionerna har rätt att få behövliga uppgifter ur sådant polisundersöknings- och förundersökningsmaterial och om sådan utredning av dödsorsak som gäller saken. Polisundersöknings- och förundersökningsmaterial kan behövas för att undvika dubbelt arbete t.ex. vid undersökningen av olycksplatsen.

Enligt 3 punkten har undersökningskommissionen rätt att få nödvändiga uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordons, anläggningars och signalsystems- och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommunikation samt videobild samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan. Bestämmelsen motsvarar till innehållet 20 § 1 mom. 3 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Rätten till information gäller uppgifter som registrerats på olika slags anordningar. På grund av registreringsenheternas särdrag tas det in en uttrycklig bestämmelse om saken i lagen.

I trafikfordon finns det i växande grad anordningar för registrering av tekniska uppgifter och av tele- och datakommunikation uttryckligen med tanke på olyckor och olyckstillbud. Att den tekniska informationen ökar hör särskilt samman med utvecklingen av autonoma fordon. Äganderätten till anordningen kan innehas av ett trafikföretag eller t.ex. tillverkaren av fordonet eller anordningen. Rätten att få uppgifter gäller också registreringsenheter som placerats på något annat ställe än det fordon som varit inblandat i olyckan eller olyckstillbudet, såsom videoanordningar som fästs vid en hjälm. Rätten gäller också t.ex. nödcentralers upptagningar.

Enligt 4 punkten har undersökningskommissionen oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att av myndigheter, inrättningar eller andra som sköter offentliga uppdrag få uppgifter som behövs för undersökningen. Sådana uppgifter är bl.a. uppgifter om fordon ur Trafiksäkerhetsverkets register samt uppgifter om trafikbrott som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). På basis av uppgifterna kan man få en utredning om förarens allmänna körbete-

ende och sådana eventuella risker det medför för trafiken som kan ha varit av betydelse för den olycka som undersöks. Dessutom ska undersökningskommissionen ha rätt att av väghållaren få uppgifter som gäller vägens konstruktion, skick och åtgärder för skötseln av den. Även uppgifterna om brott omfattas av sekretess.

I 2 mom. föreskrivs det om rätten att få uppgifter av teleföretag. Bestämmelsen motsvarar i sak 21 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Med terminalutrustning avses t.ex. mobiltelefon. Rätten att få uppgifter gäller endast sådana identifierings- och lokaliseringuppgifter om en anslutning eller terminalutrustning som kan vara av avgörande betydelse vid utredning av orsakerna till olyckan. Det kan vara betydelsefullt att utreda om föraren använde mobiltelefon eller någon annan anordning när olyckan inträffade. Identifieringsuppgifter om en anslutning innehåller inte uppgifter t.ex. om de andra parterna i kommunikationen eller om samtalets innehåll.

Rätten att få uppgifter av teleföretag kan enligt paragrafen endast gälla en sådan anslutning eller terminalutrustning som med fog kan antas ha funnits på olycksplatsen. Detta innebär rätt att få uppgifter t.ex. om en mobilanslutning hos den som körde, styrde eller var passagerare i det fordon som varit inblandat i en olycka eller ett olyckstillbud.

Rätt att få uppgifter som avses i 1 och 2 mom. föreligger enligt 3 mom. endast om uppgifterna är nödvändiga för att utreda händelseförloppet eller orsaken till eller följderna av den olycka som undersöks. Genom denna begränsning tryggas skyddet för privatlivet samt skyddet för ett förtroligt meddelande.

Enligt 4 mom. ska undersökningskommissionen ha rätt att få uppgifter som avses i 1 mom. 1 punkten även av privata samfund eller verksamhetsenheter som bedriver hälso- och sjukvård eller av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Rätten att få uppgifter av enskilda aktörer gäller också de registreringsenheter som avses i 1 mom. 3 punkten.

I 5 mom. föreskrivs det om undersökningskommissionens rätt att söka de uppgifter som avses i denna paragraf även genom teknisk anslutning utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skydda. I och med detta utvidgas inte rätten till uppgifter, eftersom det är fråga om uppgifter som undersökningskommission även annars med stöd av lagen har rätt till för att genomföra sina uppdrag.

Den tekniska utvecklingen, snabbhet och effektivitetssynpunkter samt det faktum att ärendena är många förutsätter att de uppgifter som olika aktörer på basis av lagen har rätt att få för att genomföra sina uppdrag kan lämnas ut så snabbt och smidigt som möjligt utan samtycke av den som saken gäller, även när uppgifterna är sekretessbelagda. På skydd av uppgifter som lämnas ut genom teknisk anslutning tillämpas vad som föreskrivs i 13 § 2 mom. i offentlighetslagen och i 32 § i personuppgiftslagen. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i 20 § 4 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

Det föreslås inte någon särskild bestämmelse om täckandet av de utgifter som åsamkas uppgiftslämnaren. I enlighet med allmän praxis har dock uppgiftslämnaren rätt att kräva ersättning för sina utgifter hos den undersökningskommission som begärt uppgifterna eller hos Trafikförsäkringscentralen.

**10 §. Utlämnande av uppgifter om undersökningen.** Det föreslås att de bestämmelser som tidigare funnits i förordning tas in i lagen. Paragrafen föreslås bli preciserad så att utlämnande av uppgifter sker på begäran. I praktiken lämnar medlemmarna i undersökningskommissionen ut uppgifter under undersökningens gång t.ex. till den skadelidande i samband med intervjuer. Uppgifter kan också lämnas ut i elektronisk form eller i en på annat sätt ändamålsenlig form.

**11 §. Avslutande av undersökning.** Enligt 1 § ska en undersökning enligt denna lag avbrytas, om Olycksutredningscentralen har fattat beslut om att en utredning ska inledas enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Då avslutas en undersökning enligt denna lag. Undersökningen avslutas i regel dock när undersökningsrapporten avges. När undersökningen har avslutats är det inte möjligt att ingripa i undersökningen eller i de slutledningar som gjorts utifrån den.

I 2 mom. ges det dock möjlighet att göra rättelser av teknisk natur, t.ex. rättelse av skrivfel eller andra fel som klart kan observeras eller komplettering av uppgifter. En rättelse eller komplettering antecknas i olycksdataregistret. Med den nya bestämmelsen eftersträvas ett felfritt, tillförlitligt och lättillgängligt olycksdataregister.

**12 §. Undersökningsrapport.** Enligt 1 mom. ska det uppgöras en undersökningsrapport över en undersökning. I rapporten redogörs för olyckans förlopp, de faktorer som ledde till olyckan och följderna av olyckan samt undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder. Undersökningsrapporten ska uppgöras i lämplig omfattning i förhållande till olyckans allvarlighetsgrad. Utgående från rekommendationerna i undersökningsrapporten kan undersökningskommissionen och Trafikförsäkringscentralen göra framställningar till myndigheter och andra berörda instanser om trafiksäkerhetsåtgärder.

Undersökningen avslutas med en undersökningsrapport. Rapporten undertecknas av de medlemmar som deltagit i undersökningen samt av kommissionens ordförande eller vice ordförande. Som en precisering till 11 § i den gällande lagen ska det i 1 mom. uttryckligen sägas att undersökningsrapporten är offentlig.

Undersökningsrapporterna och handlingarna ska förvaras. Arkiveringen sköts av Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen ska vara en i 1 § 1 mom. 6 punkten arkivlagen (831/1994) avsedd arkivbildare för det arkivbestånd som uppkommer vid utövande av undersökningsverksamhet. Arkivlagen ska tillämpas på Trafikförsäkringscentralens arkivfunktion endast till den del som det vid utförande av offentligt uppdrag uppkommer handlingar på vilka lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet ska tillämpas.

På överföring av handlingar till en myndighets arkiv tillämpas vad som föreskrivs i 35 § i personuppgiftslagen (523/1999) och i 8 § i arkivlagen. Enligt 8 § i arkivlagen ska arkivbildaren bestämma hur planeringen av, ansvaret för och den praktiska skötseln av arkivfunktionen ordnas. Arkivbildaren ska också bestämma förvaringstiderna och förvaringssätten för handlingar som inkommer och uppstår till följd av skötseln av uppgifterna och ha en arkivbildningsplan över dem. När förvaringstiderna för handlingarna bestäms ska det beaktas vad som särskilt föreskrivs och bestäms om dem.

Arkivverket bestämmer vilka handlingar och uppgifter i handlingar som ska förvaras varaktigt. Förvaringstiderna för handlingarna anges närmare i arkivbildningsplanen.

**13 §. Trafikolycksdataregister.** Enligt paragrafen ska Trafikförsäkringscentralen för trafiksäkerhetsforskning och andra uppgifter som främjar trafiksäkerheten föra ett olycksdataregister.

**14 §. Uppgifter i olycksdataregistret.** Enligt 1 mom. får det i olycksdataregistret införas identifikationsuppgifter om de personer som varit inblandade i olyckan samt uppgifter om hälsotillstånd och trafikbrott samt andra uppgifter som erhållits i samband med undersökningen, t.ex. uppgifter om olyckan, de personer som varit inblandade i den, fordonen, vägen, omgivningen och omständigheterna samt olyckans förlopp. Totalt finns det mer än 300 variabler beroende på beräknings sättet.

Det är nödvändigt att registrera personuppgifter för identifikation av personer och samkörning av register, t.ex. för att få uppgifter om en person för en längre tidsperiod i syfte att utreda olycksbenägenheten. I körkortsregistret används personbeteckningen som identifikationsuppgift för den som innehar körkort. För erhållande av uppgifter om körkortshavaren för dem som varit inblandade i en olycka förutsätts alltså att personbeteckningen registreras.

Enligt 2 mom. ska uppgifterna i olycksdataregistret användas för trafiksäkerhetsforskning och andra uppdrag som främjar trafiksäkerheten. I 1 §, som gäller lagens tillämpningsområde, konstateras det att undersökningar inte görs för att klarlägga rättsligt ansvar. Som en precisering i paragrafen om olycksdataregistret sägs det uttryckligen att uppgifter som insamlats vid undersökning av olyckor inte ska kunna användas vid undersökning som utförs med stöd av andra befogenheter.

På olycksdataregistret och behandlingen av det tillämpas personuppgiftslagen. Enligt personuppgiftslagens 7 §, som gäller ändamålsbundenhet, får personuppgifter användas eller i övrigt behandlas endast på ett sätt som inte strider mot de ändamål med behandlingen som avses i 6 §. På grund av uppgifters ändamålsbundenhet enligt personuppgiftslagen har det i rättspraxis ansetts att uppgifter som insamlats vid undersökning av olyckor inte kan användas t.ex. i en straffprocess. Den som tar emot informationen är således bunden av tystnadsplikt enligt 16 § i denna lag.

Det föreslås att dessa i personuppgiftslagen avsedda identifikationsuppgifter förvaras i registret så länge de behövs för undersökningen av olyckan. I allmänhet tar det ungefär ett år att samla in uppgifterna och dessutom ungefär ett halvt år tills uppgifterna kan tillgodogöras. Därför bör förvaringstiden vara tillräckligt lång. Eftersom identifikationsuppgifterna är en ovillkorlig förutsättning för tillgodogörandet av uppgifterna bör de förvaras tillräckligt länge eftersom de börjar tillgodogöras i ett sent skede. För säkerställande av undersökningsförutsättningarna föreslås det i 3 mom. att uppgifterna ska stå till förfogande i tio år efter det att undersökningen blivit klar. En persons identifikationsuppgifter ska därför utplånas ur registret tio år efter utgången av det år då undersökningsrapporten lämnades. Till denna del tillämpas således bestämmelserna i personuppgiftslagen sekundärt.

**15 §. Krav på god förvaltning och tjänsteansvar.** De uppgifter som sköts av medlemmar och experter i undersökningskommissionen samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen anses vara sådana offentliga förvaltningsuppgifter och sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen. För att trygga god förvaltning föreskrivs det i 1 mom. att dessa aktörer när de utför offentliga förvaltningsuppgifter som avses i den föreslagna lagen ska iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), samiska språklagen (1086/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar i strafflagen (39/1889) tillämpas på medlemmar och experter i undersökningskommissionerna samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen när de sköter uppgifter enligt denna lag. I momentet hänvisas det också till skadeståndslagen (412/1974).

**16 §. Tystnadsplikt.** Undersökningskommissionernas medlemmar eller andra som deltar i undersökningarna eller behandlingen av undersökningsresultat ska hemlighålla sådana omständigheter som framkommit i samband med behandlingen av ärendet och som är sekretessbelagda med stöd av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Enligt 23 § i offentlighetslagen (621/1999) får den som är anställd hos en myndighet eller innehar ett förtroendeuppdrag inte röja en handlings sekretessbelagda innehåll eller en uppgift som vore sekretessbelagd om den ingick i en handling, och inte heller någon annan omständighet som han har

fått kännedom om i samband med sin verksamhet hos myndigheten och för vilken tystnadsplikt föreskrivs genom lag. En uppgift för vilken tystnadsplikt gäller får inte heller röjas efter det att verksamheten hos myndigheten har upphört eller det uppdrag som utförts för myndighetens räkning har avslutats. Enligt 4 § i offentlighetslagen gäller vad som sägs om en myndighet även sammanslutningar, inrättningar, stiftelser och enskilda personer som utövar offentlig makt och som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller en förordning utför ett offentligt uppdrag.

Sekretessbelagda är t.ex. uppgifter om enskilda personers hälsotillstånd, straffregisteruppgifter och uppgifter i anslutning till förlorad körkortighet. Bestämmelsen innehåller också en hänvisning till straffbestämmelser om sekretessbrott.

Om utlämnande av uppgifter ur olycksdataregistret föreskrivs separat i 14 § 2 mom.

**17 §. Vittnesförbud.** I paragrafen föreskrivs det om skyldighet för medlemmar och experter i undersökningskommissionerna, anställda vid Trafikförsäkringscentralen eller någon annan som deltar i en säkerhetsutredning att vägra vittna enligt vad som föreskrivs i 17 kap. 12 § 5 mom. i rättegångsbalken.

I 17 kap. 12 § i rättegångsbalken finns det bestämmelser om vittnesförbud för tjänstemän och vissa andra personer. I lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng föreslås det en egen bestämmelse om vittnesförbud i samband med uppgifter som erhållits vid undersökning enligt denna lag. Enligt bestämmelsen tillämpas i fråga om vittnesförbud vad som i 17 kap. 12 § 5 mom. i rättegångsbalken föreskrivs om skyldighet att vägra vittna när det gäller en tjänsteman vid Olycksutredningscentralen, en medlem av en utredningskommission eller någon annan person som deltar i en säkerhetsutredning.

Enligt bestämmelsen får medlemmar och experter i undersökningskommissionerna, anställda vid Trafikförsäkringscentralen eller någon annan som deltar i en säkerhetsutredning inte vittna om vad han eller hon i sitt uppdrag har fått veta om en olycka. Domstolen får dock ålägga en person som avses ovan att vittna, om skäl som är synnerligen viktiga med beaktande av ärendets natur, bevisningens betydelse för avgörandet av målet och följderna av att bevisningen läggs fram samt övriga omständigheter kräver det.

Vittnesförbudet ska iakttas även efter det att vittnet inte längre innehar den ställning där han eller hon har fått vetskap om den omständighet som vittnandet avser. Tystnadsplikten för den person som avses i bestämmelsen ändras således inte t.ex. på grund av att undersökningen upphör. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar i sak 40 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**18 §. Finansiering av verksamheten.** För att täcka de kostnader som föranleds av undersökningen av trafikolyckor föreslås det i 1 mom. att man för finansieringen av undersökningen ska kunna använda anslag som anvisats för detta ändamål i statsbudgeten. Den föreslagna ändringen jämfört med nuläget baserar sig på lagen om trafiksäkerhetsavgift, som träder i kraft den 1 januari 2017. I och med den intäktsförs trafiksäkerhetsavgiften från ingången av 2017 i statsbudgeten, och i samband med budgeten anvisas anslag för främjande av vägtrafiksäkerheten. Anslaget beviljas som statsunderstöd.

På statsunderstöd och på övervakning av användningen av statsunderstöd tillämpas statsunderstödslagen (688/2001), där det bl.a. föreskrivs om grunderna för beviljande av statsunderstöd, utbetalning och beviljande av statsunderstöd samt användning av och övervakning av statsunderstöd. Övervakningen av undersökningsverksamhet sker således i framtiden som en del av statsunderstödsförfarandet.

Det föreslås att 2 mom. kvarstår i samma form som i den gällande lagen, vilket gör det möjligt att finansiera verksamheten också med andra medel än statsmedel.

**19 §. Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Genom lagen upphävs lagen av den 19 januari 2001 om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) samt statsrådets förordning av den 23 augusti 2001 om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (740/2001) och statsrådets förordning av den 27 september 2001 om allmänna grunder för arvoden och ersättningar för arbete i undersökningskommissioner vid undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (808/2001), vilka utfärdats med stöd av den.

## **2 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

## **3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Lagförslaget om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng ska bedömas utifrån 124 § i grundlagen, eftersom det i lagen föreslås sådana uppgifter för Trafikförsäkringscentralen och undersökningskommissionerna samt för undersökningskommissionernas medlemmar och experter som ankommer på en myndighet. Enligt grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Grundlagsutskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning och att det från fall till fall ska bedömas om den uppfylls (GrUU 11/2006 rd). I detta sammanhang måste man bland annat beakta vilken typ av förvaltningsuppgift det handlar om (GrUU 48/2010 rd). Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Enligt 3 § i lagförslaget svarar Trafikförsäkringscentralen fortfarande för upprätthållandet av undersökningsverksamheten och den allmänna organiseringen och planeringen av den och enligt 13 § ska Trafikförsäkringscentralen föra ett olycksdataregister, såsom för närvarande. Enligt 7 § i lagförslaget har medlemmarna i en undersökningskommission och experter rätt att få tillträde till olycksplatsen och att utföra undersökningar där. I lagförslaget finns det också bestämmelser enligt vilka undersökningskommissionen har rätt att granska föremål och ta del av myndighetshandlingar samt uppgifter som sannolikt har betydelse för undersökningen. Undersökningskommissionen får också utföra försök med de föremål som granskas, när det behövs för undersökningen. Enligt 9 § i lagförslaget har en undersökningskommission rätt att få uppgifter om hälsotillståndet hos dem som varit inblandade i en trafikolycka, uppgifter ur polisundersöknings- och förundersökningsmaterial samt nödvändiga uppgifter om i olyckan inblandade fordons eller andra anläggningars verksamhet.

Grundlagsutskottet har ansett att ett offentligt förvaltningsuppdrag är villkorat med att de som har hand om det handlar under tjänsteansvar utan att uttryckligen ta ställning till om utövande av offentlig makt är en förutsättning för tjänsteansvar (GrUU 1/2008 rd och GrUU 33/2004 rd). Utskottet har dock ansett att ett lagförslag där det straffrättsliga tjänsteansvaret begränsas till utövande av offentlig makt motsvarar kraven enligt grundlagsutskottets praxis (GrUU 59/2010 rd). På medlemmar och experter i undersökningskommissionerna samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen tillämpas straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i den föreslagna lagen.

Enligt grundlagen ska rättssäkerheten och kraven på god förvaltning garanteras när offentliga förvaltningsuppgifter överförs på andra än myndigheter. Att rättssäkerheten tillgodoses och kraven på god förvaltning uppfylls på det sätt som anges i 124 § i grundlagen säkerställs bland annat genom bestämmelser om behörighetskrav för undersökningskommissionerna och om

## RP 240/2016 rd

självständighet, oavhängighet och opartiskhet i undersökningskommissionernas verksamhet. Lagförslaget innehåller också hänvisningar till straffrättsligt tjänsteansvar (15 §) samt tystnadsplikt (16 §) för medlemmar och experter i undersökningskommissionerna samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis (GrUU 18/2007 rd, GrUU 20/2006 rd och GrUU 33/2004 rd) kräver skötseln av en offentlig förvaltningsuppdrag att allmänna förvaltningslagar tillämpas på behandlingen av ärendet och att personalen handlar under tjänsteansvar. I lagförslaget tas det in informativa hänvisningar till de allmänna förvaltningslagarna, trots att grundlagsutskottet har ansett att det inte längre är nödvändigt att i lag hänvisa till dem (GrUU 13/2010 rd, GrUU 46/2002 rd s. 9, GrUU 33/2004 rd s. 7/II och GrUU 11/2006 rd s. 3). Grundlagsutskottet har dock ansett att man kan hänvisa till de allmänna förvaltningslagarna så länge paragrafens förteckning över vilka allmänna förvaltningslagar som ska tillämpas är heltäckande (GrUU 37/2010 rd).

De föreslagna lagarna innehåller inga sådana begränsningar av de grundläggande friheterna och rättigheterna som är problematiska med tanke på grundlagen eller överföring av offentlig makt på en privat aktör. Därmed är det motiverat att anse att lagförslagen i propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

## Lag

### om ändring av lagen om Trafikskyddet

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om Trafikskyddet (278/2003) 8 och 10 §,  
*ändras* 5 § 3 och 4 mom., 7 § 1 mom. och 12 § 2 mom., av dem 12 § 2 mom. sådant det lyder  
i lag 1166/2015, samt  
*fogas* till lagen en ny 13 a § som följer

5 §

*Trafikskyddets organ*

---

Styrelsen består av en ordförande och elva andra medlemmar. Statsrådet förordnar ordföranden och fyra medlemmar, vilka företräder undervisnings- och kulturministeriet, inrikesministeriet och social- och hälsovårdsministeriet samt Trafikverket. Centralorganisationens möte väljer sju medlemmar bland vilka olika vägtrafikantgrupper ska vara representerade. För varje medlem förordnas eller väljs en personlig suppleant. Ordföranden och de övriga medlemmarna förordnas eller väljs för två kalenderår i sänder. Varje kalenderår är dock hälften av medlemmarna i tur att avgå. Styrelsen väljer inom sig två vice ordförande.

Om en sådan medlem eller suppleant i styrelsen som företräder ett ministerium eller Trafikverket avgår eller permanent är förhindrad att sköta sitt uppdrag under mandatperioden, förordnar myndigheten i fråga en ny medlem eller suppleant i hans eller hennes ställe för den återstående mandatperioden.

7 §

*Finansiering av verksamheten*

För finansieringen av Trafikskyddets verksamhet kan anslag som anvisats för det ändamålet i statsbudgeten användas. På statsunderstöd som beviljas Trafikskyddet och på övervakning av den verksamhet som understöds tillämpas statsunderstödslagen (688/2001).

12 §

*Bokföring och revision*

---

För granskning av Trafikskyddets förvaltning och räkenskaper ska Trafikskyddet ha två revisorer, som ska vara CGR- eller OFGR-revisorer. Revisorerna väljs av centralorganisationens möte. För båda revisorerna väljs också en revisorssuppleant. På revisionen av Trafikskyddet tillämpas revisionslagen (1141/2015).

**RP 240/2016 rd**

13 a §

*Användningen av tillgångar om Trafikskyddet upphör med sin verksamhet*

Om Trafikskyddet upphör med sin verksamhet ska dess tillgångar användas för det syfte som anges i 1 § på det sätt som särskilt föreskrivs med beaktande av eventuella specialbestämmelser i gåvobrev och testamenten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

## Lag

### om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

1 §

##### *Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på sådan undersökning av trafikolyckor på väg eller i terräng som utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Syftet med undersökning enligt denna lag är inte att klarlägga rättsligt ansvar.

Denna lag tillämpas inte om Olycksutredningscentralen har fattat beslut om att en utredning ska inledas enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). En undersökning som har inletts i enlighet med denna lag ska då avbrytas omedelbart, om inte överenskommelse om en annan tidpunkt träffas med Olycksutredningscentralen. Om en trafikolycka som avses i denna lag utreds i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, står uppgifterna från utredningen till förfogande även för undersökningssystemet enligt denna lag.

2 §

##### *Undersökningens innehåll*

Vid undersökningen av en trafikolycka ska trafikolyckans förlopp, riskfaktorer och följder samt omständigheterna kring trafikolyckan utredas i syfte att klarlägga dess orsaker och för att förebygga att olyckor inträffar av samma orsaker i framtiden.

3 §

##### *Undersökningsverksamhetens organisation*

Trafikförsäkringscentralen svarar för upprätthållandet av undersökningsverksamheten och den allmänna organiseringen av och planeringen av den samt för utbildningen i fråga om undersökningsverksamheten av trafikolyckor.

2 kap.

#### Trafikförsäkringscentralen och undersökningskommissioner

4 §

##### *Trafikförsäkringscentralens uppgifter*

För skötseln av de uppgifter som avses i 3 § ska Trafikförsäkringscentralen

## RP 240/2016 rd

- 1) främja och samordna det förvaltningsövergripande samarbetet mellan de aktörer som deltar i verksamheten.
- 2) utarbeta en handlingsplan för undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng,
- 3) utarbeta en arbetsordning och andra anvisningar om hur undersökningen av trafikolyckor ska organiseras i detalj och vilka uppgifter de personer som deltar i verksamheten har samt bereda och verkställa undersökningsplaner för undersökningskommissionernas verksamhet,
- 4) för viss tid tillsätta ett behövt antal regionala undersökningskommissioner, ange deras verksamhetsområden, utse kommissionens medlemmar och ordförande samt fastställa undersökningskommissionernas arvoden och ersättningar kalenderårsvis,
- 5) sköta ekonomin och medelsförvaltningen för undersökningen av trafikolyckor,
- 6) sköta informationstjänsten, samt
- 7) sköta andra uppgifter som gäller undersökningen av trafikolyckor och användningen av undersökningsresultaten.

### 5 §

#### *Undersökningskommissioner*

Undersökningskommissionerna ska utföra sådan undersökning av olyckor som avses i denna lag. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt, oavhängigt och opartiskt.

I en undersökningskommission finns en ordförande, en vice ordförande och ett behövt antal medlemmar, som ska företräda tillräcklig sakkännedom med tanke på undersökningen av trafikolyckor. I undersökningskommissionen ska i regel sådan kännedom om polisväsendet, medicin, fordonsteknik, vägunderhåll och beteendevetenskap som uppgiften kräver vara företrädd. Undersökningskommissionens sammansättning kan ändras, om det behövs för att undersökningen ska kunna genomföras.

Undersökningskommissionen undersöker olyckor som inträffat inom dess verksamhetsområde. När en medlem i undersökningskommissionen undersöker en sådan olycka har han eller hon befogenheter i hela landet.

Undersökningskommissionen kan även anlita medlemmar i andra undersökningskommissioner för att granska fordon, för att höra den som har del i saken eller för att vidta andra åtgärder.

Undersökningskommissionen kan kalla en eller flera experter att utföra en viss undersökningsuppgift eller att avge utlåtande om en viss fråga.

### 3 kap.

#### **Undersökning**

### 6 §

#### *Inledande av undersökning och samarbete vid undersökning*

Den regionala undersökningskommissionen eller Trafikförsäkringscentralen fattar beslut om inledande av undersökning efter att ha fått kännedom om en trafikolycka som ingår i en undersökningsplan som avses i 4 § 3 punkten.

I den omfattning som det är ändamålsenligt för undersökningen av en trafikolycka utförs undersökningen i samarbete med den polis som gör förundersökning eller utreder dödsorsak i samma ärende.

Polisen och andra myndigheter ska ställa det undersökningsmaterial de har samlat till undersökningskommissionens förfogande när denna har inlett sin verksamhet.

## RP 240/2016 rd

Trafikförsäkringscentralen kan avtala om samarbete inom olycksundersökningen och användningen av resultaten med myndigheter och statliga inrättningar.

### 7 §

#### *Säkran­de av undersök­nings­för­utsät­tingar samt hand­räck­ning*

Medlemmarna i en undersökningskommission och experter som enligt 5 § deltar i en undersökning har rätt att få tillträde till olycksplatsen och att utföra undersökningar där.

Undersökningskommissionen har på begäran rätt att få handräckning av polisen vid undersökning av olyckor och vid tryggnad av undersökningen enligt vad som föreskrivs i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

### 8 §

#### *Handlingar och föremål*

En undersökningskommission har rätt att granska föremål, att ta del av myndighetshandlingar och att ta del av andra handlingar eller uppgifter som har anknytning till vägen och fordonen och som sannolikt har betydelse för undersökningen.

Undersökningskommissionen får utföra försök med de föremål som granskas och lösgöra delar av dem samt ta prover när det behövs för undersökningen.

### 9 §

#### *Rätt att få uppgifter*

En undersökningskommission har oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att av myndigheter, inrättningar eller andra som sköter offentliga uppdrag få

- 1) uppgifter om hälsotillståndet hos dem som varit inblandade i en trafikolycka,
- 2) behövliga uppgifter ur sådant polisundersöknings- och förundersökningsmaterial och om sådan utredning av dödsorsak som gäller saken,
- 3) nödvändiga uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordon, anläggningars och signalsystems och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommunikation samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan,
- 4) andra uppgifter som behövs för undersökningen.

En undersökningskommission har oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att av teleföretag som avses i informationssamhällsbalken (917/2014) få identifierings- och lokaliseringsuppgifter om en sådan anslutning eller terminalutrustning som med fog kan antas ha funnits på den olycksplats undersökningen gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som föreskrivs i 323 § i informationssamhällsbalken.

Rätt att få uppgifter som avses i 1 och 2 mom. föreligger endast om uppgifterna är nödvändiga för att utreda händelseförloppet eller orsaken till eller följderna av den olycka som undersöks.

En undersökningskommission har rätt att få uppgifter som avses i 1 mom. 1 punkten även av privata samfund eller verksamhetsenheter som bedriver hälso- och sjukvård eller av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården samt har rätt att få de uppgifter som avses i 1 mom. 3 punkten även av enskilda aktörer.

En undersökningskommission har rätt att söka de uppgifter som avses i denna paragraf även genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skydda.

## RP 240/2016 rd

### 10 §

#### *Utlämnande av uppgifter om undersökningen*

En undersökningskommission ska medan undersökningen pågår på begäran ge skadelidande, nära släktingar till omkomna och dem som olyckans verkningar i övrigt kan omfatta uppgifter om hur undersökningen framskrider och tillfälle att framföra sin uppfattning om sådana omständigheter som eventuellt inverkar på undersökningen.

### 11 §

#### *Avslutande av undersökning*

En undersökning avslutas om den avbryts eller när undersökningsrapporten avges. Avslutandet av undersökningen hindrar inte att en ny undersökning utförs.

Också efter att en undersökning har avslutats och undersökningsrapporten avgetts kan Trafikförsäkringscentralen och undersökningskommissionerna göra rättelser av teknisk natur eller kompletteringar i uppgifterna i det i 13 § avsedda olycksdataregistret.

### 12 §

#### *Undersökningsrapport*

Över en undersökning ska det avfattas en offentlig undersökningsrapport. I rapporten ska det i lämplig omfattning i förhållande till olyckans allvarlighetsgrad redogöras för olyckans förlopp, de faktorer som ledde till olyckan och följderna av olyckan. Rapporten ska innehålla undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder. Undersökningskommissionen och Trafikförsäkringscentralen kan på basis av rekommendationerna i undersökningsrapporten göra framställningar om trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikförsäkringscentralen arkiverar undersökningsrapporterna och de handlingar som anknyter till dem. På förvaring av handlingar som uppkommit vid skötseln av ett offentligt uppdrag tillämpas arkivlagen (831/1994).

### 4 kap.

## **Registrering av uppgifter om olyckor**

### 13 §

#### *Trafikolycksdataregister*

För trafiksäkerhetsforskning och andra uppgifter som främjar trafiksäkerheten ska Trafikförsäkringscentralen föra ett olycksdataregister.

### 14 §

#### *Uppgifter i olycksdataregistret*

I olycksdataregistret införs förutom personernas identifikationsuppgifter även för utredningen av olyckan behövliga uppgifter enligt följande:

- 1) uppgifter om hälsotillstånd,
- 2) uppgifter om trafikbrott som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003),
- 3) andra uppgifter som erhållits med stöd av 9 §, samt

4) sådana uppgifter med anknytning till olyckan som erhållits på annat sätt.

Oberoende av vad som föreskrivs om sekretess får det ur olycksdataregistret lämnas ut uppgifter för att användas i vetenskaplig och statistisk forskning samt till myndigheter för att användas i trafiksäkerhetsarbetet. Uppgifter som insamlats vid undersökning av olyckor får inte användas vid undersökningar som utförs med stöd av andra befogenheter.

En persons registeruppgifter avförs ur registret tio år efter utgången av det år då undersökningsrapporten lämnades.

5 kap.

**Särskilda bestämmelser**

15 §

*Krav på god förvaltning och tjänsteansvar*

När medlemmar och experter i undersökningskommissionen samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen sköter uppgifter som avses i denna lag ska de iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), samiska språklagen (1086/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och personuppgiftslagen (523/1999).

När medlemmar och experter i undersökningskommissionerna samt anställda vid Trafikförsäkringscentralen sköter uppgifter enligt denna lag tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar i strafflagen (39/1889) på dem. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

16 §

*Tystnadsplikt*

På uppgifter som framkommit vid undersökning tillämpas vad som föreskrivs om sekretess. Straff för sekretessbrott döms ut med stöd av 38 kap. 1 eller 2 § i strafflagen, om inte gärningen är straffbar enligt 40 kap. 5 § i strafflagen eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

17 §

*Vittnesförbud*

I fråga om skyldigheten för medlemmar och experter i undersökningskommissionerna, anställda vid Trafikförsäkringscentralen och andra som deltar i en säkerhetsutredning att vägra vittna tillämpas vad som i 17 kap. 12 § 5 mom. i rättegångsbalken föreskrivs om skyldigheten att vägra vittna för dem som deltar i säkerhetsutredning som avses i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

18 §

*Finansiering av verksamheten*

För att täcka de kostnader som föranleds av undersökningen av trafikolyckor kan anslag som anvisats för detta ändamål i statsbudgeten användas. På statsunderstöd som beviljas för verksamheten och på övervakning av användningen av statsunderstöd tillämpas statsunderstödslagen (688/2001).

**RP 240/2016 rd**

Verksamheten kan också finansieras med andra medel som anvisats för ändamålet.

19 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) samt statsrådets förordning om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (740/2001) och statsrådets förordning om allmänna grunder för arvoden och ersättningar för arbete i undersökningskommissioner vid undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (808/2001), vilka utfärdats med stöd av den.

---

Helsingfors 10 den november 2016

**Statsministerns ställföreträdare, utrikesminister**

**Timo Soini**

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

## Lag

### om ändring av lagen om Trafikskyddet

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om Trafikskyddet (278/2003) 8 och 10 §,  
*ändras* 5 § 3 och 4 mom., 7 § 1 mom. och 12§ 2 mom., av dem 12 § 2 mom. sådant det lyder  
i lag 1166/2015, samt  
*fogas* till lagen en ny 13 a § som följer

*Gällande lag*

5 §

*Trafikskyddets organ*

*Föreslagen lydelse*

5 §

*Trafikskyddets organ*

---

Styrelsen består av en ordförande och elva andra medlemmar. Statsrådet förordnar ordföranden och fyra medlemmar, vilka företräder *kommunikationsministeriet*, *undervisningsministeriet*, *inrikesministeriet* och *social- och hälsovårdsministeriet*. Centralorganisationens möte väljer sju medlemmar bland vilka olika vägtrafikantgrupper skall vara representerade. För varje medlem förordnas eller väljs en personlig suppleant. Ordföranden och de övriga medlemmarna förordnas eller väljs för två kalenderår i sänder. Varje kalenderår är dock hälften av medlemmarna i tur att avgå. Styrelsen väljer inom sig två vice ordförande.

Om en medlem eller suppleant i styrelsen som företräder ett ministerium avgår eller *avlider* under mandatperioden, förordnar kommunikationsministeriet efter att ha hört vederbörande ministerium en ny medlem eller suppleant i hans eller hennes ställe för den återstående mandatperioden.

---

Styrelsen består av en ordförande och elva andra medlemmar. Statsrådet förordnar ordföranden och fyra medlemmar, vilka företräder *undervisnings- och kulturministeriet*, *inrikesministeriet* och *social- och hälsovårdsministeriet* samt *Trafikverket*. Centralorganisationens möte väljer sju medlemmar bland vilka olika vägtrafikantgrupper ska vara representerade. För varje medlem förordnas eller väljs en personlig suppleant. Ordföranden och de övriga medlemmarna förordnas eller väljs för två kalenderår i sänder. Varje kalenderår är dock hälften av medlemmarna i tur att avgå. Styrelsen väljer inom sig två vice ordförande.

Om en sådan medlem eller suppleant i styrelsen som företräder ett ministerium *eller Trafikverket* avgår eller *permanent är förhindrad att sköta sitt uppdrag under mandatperioden*, förordnar *myndigheten i fråga* en ny medlem eller suppleant i hans eller hennes ställe för den återstående mandatperioden.

RP 240/2016 rd

Gällande lag

Föreslagen lydelse

7 §

7 §

*Finansiering av verksamheten*

*Finansiering av verksamheten*

För finansieringen av Trafikskyddets verksamhet kan användas intäkter av den avgift för främjande av trafiksäkerheten som nämns i 18 a § 1 mom. trafikförsäkringslagen (279/1959).

För finansieringen av Trafikskyddets verksamhet kan anslag som anvisats för det ändamålet i statsbudgeten användas. På statsunderstöd som beviljas Trafikskyddet och på övervakning av den verksamhet som understöds tillämpas statsunderstödslagen (688/2001).

8 §

8 §

*Tillämpning av allmänna förvaltningsrättsliga principer*

*Tillämpning av allmänna förvaltningsrättsliga principer*

Vid skötseln av Trafikskyddets offentliga förvaltningsuppgifter skall i tillämpliga delar iakttas lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och språklagen (148/1922).

(upphävs)

Medlemmarna i Trafikskyddets styrelse och de anställda vid Trafikskyddet sköter under tjänsteansvar de offentliga förvaltningsuppgifter som enligt denna lag ankommer på Trafikskyddet.

Besvär över beslut av Trafikskyddet genom vilket ett ärende som gäller rätt att få uppgifter ur en handling har avgjorts får anföras hos den förvaltningsdomstol som är behörig enligt 12 § förvaltningsprocesslagen (586/1996).

10 §

10 §

*Övervakning av verksamheten*

*Övervakning av verksamheten*

Kommunikationsministeriet styr och övervakar Trafikskyddets verksamhet och fastställer årligen en dispositionsplan för Trafikskyddets medel. Trafikskyddet skall för tillsynen tillställa ministeriet behövliga handlingar på det sätt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

(upphävs)

Kommunikationsministeriet för en förteckning över de personer som har rätt att teckna Trafikskyddets namn samt ger uppgifter och utdrag ur förteckningen.

RP 240/2016 rd

Gällande lag

Föreslagen lydelse

12 §

*Bokföring och revision*

-----  
För granskning av Trafikskyddets förvaltning och räkenskaper ska Trafikskyddet ha två revisorer, som ska vara CGR- eller OFGR-revisorer. Av revisorerna väljs en av centralorganisationens möte och en förordnas av kommunikationsministeriet. För båda revisorerna väljs *eller förordnas* också en revisorssuppleant. På revisionen av Trafikskyddet tillämpas revisionslagen (1141/2015).

12 §

*Bokföring och revision*

-----  
För granskning av Trafikskyddets förvaltning och räkenskaper ska Trafikskyddet ha två revisorer, som ska vara CGR- eller OFGR-revisorer. *Revisorerna väljs av centralorganisationens möte.* För båda revisorerna väljs också en revisorssuppleant. På revisionen av Trafikskyddet tillämpas revisionslagen (1141/2015).

13 a §

*Användningen av tillgångar om Trafikskyddet upphör med sin verksamhet*

Om Trafikskyddet upphör med sin verksamhet ska dess tillgångar användas för det syfte som anges i 1 § på det sätt som särskilt föreskrivs med beaktande av eventuella specialbestämmelser i gåvobrev och testamenten.

-----  
*Denna lag träder i kraft den 20 .*  
-----