

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Lagen gäller undersökning av trafikolyckor i sådana fall då undersökningen av en olycka är förenlig med principerna och målen för undersökning av trafikolyckor och olyckan inte undersöks enligt lagen om undersökning av olyckor. I lagen föreslås ingå centrala bestämmelser om undersökning och organisering av undersökning samt om förvaltning, finansiering och undersökningsbefogenheter. Förslagen baserar sig till stor del på den nuvarande organisationsmodellen med frivillig undersökning.

I likhet med nuläget skall olyckorna undersökas av undersökningskommissioner. Ledningsmakten skall utövas av delegationen för undersökning av trafikolyckor, som är

samarbetsorgan för de instanser som deltar i verksamheten. Delegationen skall också besluta om huvudlinjerna och målen för undersökning av olyckor. Trafikförsäkringscentralen skall bära det allmänna ansvaret för upprätthållandet av undersökningsverksamheten, den allmänna organiseringen, planeringen och utbildningen. Verksamheten skall finansieras med den trafiksäkerhetsavgift som uppbärs i samband med trafikförsäkringen. Social- och hälsovårdsministeriet beslutar om styrningen av avgiften för detta ändamål. Kommunikationsministeriet skall fastställa verksamhetsplanen för undersökning av trafikolyckor och tillsätta delegationen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Inledning.....	3
2. Nuläge.....	3
2.1. Den undersökning av vägtrafikolyckor som anordnas av Trafikförsäkringscentralen.....	3
2.2. Polisens undersökning av vägtrafikolyckor.....	9
2.3. Övrig undersökning av olyckor.....	10
2.4. Undersökning av vägtrafikolyckor i andra länder.....	13
2.5. Bedömning av nuläget och behov av ändringar.....	14
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	19
3.1. Propositionens mål.....	19
3.2. Propositionens viktigaste innehåll.....	19
4. Propositionens verkningar.....	22
4.1. Ekonomiska verkningar.....	22
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal.....	23
4.3. Verkningar för medborgarna och trafiksäkerhetsarbetet.....	24
5. Beredningen av propositionen.....	24
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	24
5.2. Utlåtanden.....	25
DETALJMOTIVERING.....	25
1. Lagförslag.....	25
1 kap. Allmänna bestämmelser.....	25
2 kap. Delegationen för undersökning av trafikolyckor och undersökningskommissionerna.....	27
3 kap. Undersökning.....	29
4 kap. Registrering av uppgifter om olyckor.....	31
5 kap. Särskilda bestämmelser.....	32
2. Närmare bestämmelser.....	32
3. Ikraftträdande.....	32
om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	33
BILAGA.....	38
om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	38
om ändring av 2 § förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen.....	41

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Enligt Trafikskyddets och Statistikcentralens publikation med information om trafikolyckor år 1998, "Tieliikenneonnettomuudet 1998", inträffade det år 1998 i vårt land 6 902 vägtrafikolyckor som medförde personskador. Av dessa olyckor hade 367 dödlig utgång. Antalet döda uppgick till 400 och antalet skadade till 9 097. Olyckorna är ofta förenade med omfattande mänskligt lidande och ekonomiska verkningar. Genom undersökning av vägtrafikolyckor kan nya vägtrafikolyckor förebyggas genom att undersökningsresultaten används inom trafiksäkerhetsarbetet. I vårt land har olyckor i vägtrafik undersökts enligt ett undersökningssystem som baserar sig på olika instansers frivilliga deltagande och inbördes avtal.

Riksdagen förutsatte i sitt svar på regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om undersökning av storolyckor samt av 15 § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (RSv 96/1995 rd , RP 107/1995 rd) att regeringen vidtar åtgärder för att undersökningen av sjötrafikolyckor skall organiseras enligt lagen om undersökning av olyckor samt utreder behovet av att genom författning reglera det nuvarande systemet för undersökning av vägtrafikolyckor, som baserar sig på frivilligt samarbete mellan olika instanser. I samband med riksdagsbehandlingen av propositionen ansåg även förvaltningsutskottet i sitt betänkande (FvUB 5/1995 rd) att frågan bör utredas. Enligt motiveringen i propositionen är det dock på grund av det stora antalet vägtrafikolyckor inte ändamålsenligt att dessa, med undantag av storolyckor, omfattas av lagen om undersökning av olyckor.

Förvaltningsutskottet hade redan tidigare i samband med behandlingen av regeringens proposition med förslag till luftfartslag och till lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor (RP 294/1994 rd) i sitt utlåtande nr 11/1994 till trafikutskottet framfört att utskottet förutsätter att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att även undersökningen av lands- och sjötrafikolyckor i så stor omfattning som möjligt skall organiseras i den ordning som anges i lagen om undersökning av olyckor. Trafikutskottet tog in uttalandet i sitt betänkande (TrUB 22/1994 rd) och preciserade ställningstagandet så att den lands- och sjötrafik som förvaltningsutskottet avser inte omfattar biltrafik och lätt trafik enligt vägtrafiklagen (267/1981) eller småbåtstrafik enligt lagen om båttrafik (151/1969).

2. Nuläge

2.1. Den undersökning av vägtrafikolyckor som anordnas av Trafikförsäkringscentralen

Allmänt

Trafikförsäkringscentralen (TFC) inledde 1968 tillsammans med olika myndigheter verksamhet med kommissioner för undersökning av vägtrafikolyckor. I dag undersöker undersökningskommissionerna alla vägtrafikolyckor som har haft dödlig utgång.

Polisen utför förundersökning av vägtrafikolyckor. Förundersökningen syftar i första hand till att utreda eventuell skuld till trafikbrott. När det är fråga om en storolycka eller olyckstillbud med risk för en storolycka undersöks olyckan i enlighet med lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Vägtrafikolyckorna har haft begränsade konsekven-

ser, och därför har det i allmänhet inte funnits behov av att undersöka trafikolyckor på väg i enlighet med nämnda lag. En dylik undersökning utfördes första gången i samband med en olyckshändelse som utanför allmän väg förorsakades av ett fordon. I ett specialprov i tävlingen "Jyväskyläns suurajot" 1996 förlorade en av rallybilsförarna kontrollen över sin bil, vilket ledde till att bilen körde av vägen och störtade in bland publiken. Olyckan inträffade på ett avstängt vägavsnitt, och därför var den inte någon egentlig vägtrafikolycka. I olyckan omkom en person och 32 åskådare fick skador av olika grad. Nio personer fick allvarliga skador. De fall som därefter utretts har gällt en olycka vid busskörning och ett olyckstillbud med risk för en sådan olycka på grund av problem i fordonets tekniska system.

I vår lagstiftning finns inte några andra specialbestämmelser om undersökning av olyckor än bestämmelserna i lagen om undersökning av olyckor, polislagen (493/1995) samt förordningen om brand- och räddningsväsendet (1089/1975). Det finns inga särskilda bestämmelser om undersökning av vägtrafikolyckor. På Trafikförsäkringscentralen, där verksamheten med undersökningskommissionerna sköts, tillämpas de bestämmelser som gäller centralorganisationen. Undersökning av olyckor utgör ett led i den utveckling av trafiksäkerheten som föreskrivits som en uppgift för Trafikförsäkringscentralen.

På Trafikförsäkringscentralen tillämpas allmänna bestämmelser, t.ex. bestämmelserna om datasekretess.

Undersökningens syfte

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, polisfordon, elevtransport, taxibilar, lätt trafik eller luftkuddars expandering. Vid undersökningarna har erhållits uppgifter om olyckorna och de faktorer som förorsakat dem. Uppgifterna har använts t.ex. vid information om trafiksäkerheten och utveckling av lagstiftningen, vid åtgärder för att förbättra trafikmiljön samt inom besiktningsverksamheten. Utgående från undersökningskommissionernas undersökningsmaterial har dessutom utförts projektliknande specialundersökningar och fortsatta undersökningar av trafikolyckor. De uppgifter som erhållits inom verksamheten har varit av betydelse för bl.a. trafiksäkerhetsmyndigheternas beslutsfattande.

Reglering av undersökningsverksamheten

I lagstiftningen om trafikförsäkring finns inte något uttryckligt omnämnande av undersökning av olyckor i vägtrafik. I trafikförsäkringslagen (279/1959) och i förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen (1627/1993) finns dock vissa bestämmelser om främjande av trafiksäkerheten. Enligt förordningen skall Trafikförsäkringscentralen delta i arbetet för utveckling av trafiksäkerheten i vårt land. I praktiken har detta skett genom insamling av uppgifter om trafikolyckor som ersatts av trafikförsäkringen och genom upprätthållande av undersökningskommissionernas verksamhet och dataregister om dem.

I 18 a § 1 mom. trafikförsäkringslagen sägs att social- och hälsovårdsministeriet kan fastställa en skälig avgift som skall användas för att stöda verksamhet som prövas vara av allmän betydelse för främjandet av trafiksäkerheten. Varje försäkringsbolag som i Finland bedriver trafikförsäkringsrörelse skall redovisa avgiften till trafikförsäkrings-

centralen, som enligt ministeriets föreskrifter skall använda intäkterna av avgiften för att främja trafiksäkerheten.

Organisation och förvaltning

Trafikförsäkringscentralen

Enligt 17 § trafikförsäkringslagen skall alla de försäkringsbolag som har rätt att bedriva försäkringsrörelse i Finland höra till Trafikförsäkringscentralen. Närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralen finns i förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen.

Enligt förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen är det Trafikförsäkringscentralens huvudsakliga uppgift att sköta frågor som gäller trafikförsäkring och försäkringsersättningar. Dessutom skall den sköta uppgifter som gäller trafiksäkerhet, t.ex. ge utlåtanden och delta i arbetet för utvecklande av trafiksäkerheten.

I förordningen sägs att Trafiksäkerhetscentralens organ är allmänna mötet, styrelsen och verkställande direktören samt trafikskadenämnden. Enligt 13 § 1 mom. och 15 § 1 mom. ankommer det på styrelsen och verkställande direktören att sköta frågor som gäller trafiksäkerhet. I praktiken sköts verksamheten av trafikförsäkringsavdelningen vid Trafikförsäkringscentralen under ledning av verkställande direktören och Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté (VALT). Kommittén består av företrädare för bolag som bedriver trafikförsäkring.

En delegation och en vetenskaplig grupp är samarbetsorgan för VALT i ärenden som gäller undersökningskommissionerna. Delegationen består av företrädare för olika myndigheter, organisationer och andra sammanlutningar som deltar i undersökningskommissionernas verksamhet samt företrädare för kommunikationsministeriet, Centralen för undersökning av olyckor och Tra-

fikskyddet. Den vetenskapliga gruppen består av sakkunniga inom trafiksäkerhetsforskning.

I VALT:s delegation behandlas behoven i fråga om olika instansers forskning och uppgifter. Delegationen kommer gemensamt överens om undersökningarna och i allmänhet bestäms metoden enligt den vetenskapliga gruppens rekommendation. Formellt fattas besluten inom Trafikförsäkringscentralens organisation enligt avtal med samarbetsinstanserna. Den vetenskapliga gruppen vid VALT skall bereda och utveckla undersökningsmetoder. På så sätt beaktas även kraven på vetenskaplig forskning.

Enligt 17 § 2 mom. trafikförsäkringslagen ankommer tillsynen över Trafikförsäkringscentralen på Försäkringsinspektionen. Vid tillsynen iakttas i tillämpliga delar vad som i lagen om försäkringsbolag (1062/1979) bestäms om tillsynen över försäkringsbolag. I 18 a § trafikförsäkringslagen sägs att Försäkringsinspektionen kan meddela föreskrifter om insamlingen och statistikföringen av sådana uppgifter om skador som kan främja trafiksäkerheten. Innan Försäkringsinspektionen inrättades hade social- och hälsovårdsministeriet rätt att meddela föreskrifter. Social- och hälsovårdsministeriet fattar dock fortfarande beslut om finansiering av verksamheten.

Undersökningskommissioner

Den praktiska undersökningsverksamheten baserar sig på undersökningskommissionerna som arbetar områdesvis. För närvarande finns det 21 grupper som huvudsakligen arbetar på landskapsbasis. Undersökningskommissionernas medlemmar, ca 200, utses tills vidare. Medlemmarna utses av VALT. Valet av sakkunnigmedlemmar baserar sig på undersökningskommissionernas medlemsökning inom det egna verksamhetsområdet samt på medlemmarnas sakkunnighet. Med-

lemskapet förutsätter samtycke av personen i fråga och arbetsgivarorganisationens tillstånd att delta i undersökningsverksamheten. En kommission består vanligen av en polismedlem, en fordonsteknisk medlem, en vägtekknisk medlem och en läkarmedlem. Dessutom kan sakkunniga inom spårtrafik anlitas och psykologer samt vid behov även andra sakkunniga. Polismedlemmen är vanligen ordförande.

Finansiering och kostnader

Finansieringen av verksamheten baserar sig på den i 18 a § trafikförsärlingslagen avsedda avgift som social- och hälsovårdsministeriet fastställer för att stöda verksamhet som är av betydelse för främjandet av trafiksäkerheten. De försärlingsbolag som bedriver trafikförsärlingsrörelse redovisar avgiften till Trafikförsärlingscentralen i proportion till sina intäkter av försärlings. Trafikförsärlingscentralen styr dem vidare enligt ministeriets föreskrifter.

Enligt social- och hälsovårdsministeriets föreskrift om trafiksärlingsavgift (dnr 7/41/99, 29.12.1999) skall de bolag som bedriver trafikförsärlingsrörelse betala 25 800 000 mk år 2000 för Trafikskyddets verksamhet och 4 965 000 mk till Trafikförsärlingscentralen. År 1999 uppgick motsvarande belopp till 25 140 000 och 4 840 000 mk.

Trafikförsärlingsbolagen inlemmar trafiksärlingsavgiften i kundernas trafikförsärlingspremier. För närvarande uppgår trafiksärlingsavgiftens andel till något över 1 % av trafikförsärlingspremierna.

Kostnaderna för undersökning av olyckor uppkommer till stor del av undersökningskommissionernas verksamhet. För varje undersökning av olyckor betalas ett undersökningsarvode till medlemmarna. År 2000 är arvodet 480 mk. Dessutom ersätts rese-, undersöknings- och fotograferingskostnader

samt andra sedvanliga kostnader till följd av undersökningen. Av kostnaderna består en tredjedel av personalkostnader och andra förvaltningskostnader för VALT.

År 1999 fördelades kostnaderna för VALT som följer:

	mk
Undersökningskommissionernas driftskostnader	
- arvoden, underkastade förskottsinnehållning	966 000
- dagtraktamenten och resekostnader	315 000
- fotografering, arbete av utomstående	77 000
- utrustning och tillbehör	44 000
- information, utbildning m.m.	178 000
Undersökningskommissionernas driftskostnader totalt	1 580 000
Sammanställning av dataregister, upprätthållande, forskning och rapportering	501 000
Internationellt samarbete	149 000
Personalkostnader	1 891 000
Kontorsomkostnader	650 000
Övriga kostnader	213 000
Kostnader totalt	4 984 000

Det har beräknats att ca 4,3 milj. mk, 89 %, av kostnaderna föranleds av undersökningskommissionernas arbete och produktion av resultat. Resten uppkommer av uppgörandet av den statistiska rapporten om olyckor som ersatts av försärlingsbolagen och som används bl.a. inom forskning kring trafiksärlingsproblemen.

De utgifter som undersökningsverksamheten åsamkar Trafikförsärlingscentralen täcks med den andel av trafiksärlingsavgiften som betalas till centralen.

De företrädare för samarbetsorganisationerna som hör till kommissionerna deltar i undersökningsverksamheten på sin fritid eller på arbetstid. I det senare fallet deltar de med

arbetsgivarens samtycke och på arbetsgivarens bekostnad. Enligt Trafikförsäkringscentralens beräkning uppgår de årliga kostnader för arbetsgivaren som föränleds av att arbetstiden har använts för undersökningsverksamhet till ca 1 milj. mk. Kommissionsmedlemmarnas arbetsgivare ersätts inte för de kalkylerade kostnader som föränleds av att personalresurser används under tjänste- eller arbetstid.

Anskaffning och användning av uppgifter

En undersökningskommission samlar uppgifter huvudsakligen på olycksplatsen. Av den lokala undersökande polisen fås i allmänhet primärdata om olyckshändelsen. Dessa primärdata består av uppgifter som inhämtats vid för- eller polisundersökningen. På olycksplatsen utför undersökningskommissionens medlemmar en standardiserad grundläggande undersökning enligt undersökningsplanen och antecknar uppgifterna på en undersökningsblankett. Den polismedlem som är ordförande intervjuar de förare och passagerare som haft del i olyckan. Den biltekniska medlemmen undersöker fordonen och skadorna och den trafiktekniska medlemmen undersöker vägegenskaperna och egenskaperna i omgivningen samt de spår som uppkommit. På basis av dessa uppgifter gör de nämnda medlemmarna en preliminär rekonstruktion på olycksplatsen. Den trafiktekniska medlemmen ritar en skiss över olycksplatsen och gör en utredning över händelseförloppet samt tidsbestämningen.

Av dem som haft del i olyckan eller anhöriga till de omkomna begär polisen samtycke till att uppgifter om dödsorsak, skada eller hälsotillstånd inhämtas samt används för att utreda orsakerna till olyckan och inom trafiksäkerhetsarbetet. Polismedlemmen lämnar läkarmedlemmen uppgifter om dem som haft del i olyckan och dem som fått allvarliga skador. Läkarmedlemmen inhämtar väsentli-

ga uppgifter om deras hälsotillstånd, skada o.dyl. för analys. Läkarmedlemmen besöker i allmänhet inte olycksplatsen.

De övriga medlemmarna i undersökningskommissionen utför undersökningar enligt vad som behövs för olyckan genom att intervjua anhöriga, genom att låta fordonen genomgå undersökningar, genom att mäta vägegenskaperna, genom kalkyler och insamling av andra behövliga uppgifter. När protokollet över polisundersökningen och protokollet över rättsmedicinsk obduktion av de omkomna färdigställts beställer polismedlemmen dem till undersökningskommissionen.

Efter att ha fått de uppgifter som behövs håller undersökningskommissionen ett avslutande möte där uppgifterna analyseras och samordnas samt olyckan rekonstrueras. Över olyckan utformas ett slutligt utlåtande, där händelseförloppet redogörs och de viktigaste händelserna och riskfaktorerna, skadorna, personskadorna och orsakerna till dem samt verkningarna av skyddsanordningar definieras. Dessutom framläggs förslag som gäller förebyggande av olyckor. Till sist undertecknar medlemmarna det slutliga utlåtandet.

Undersökningskommissionens sekreterare samlar handlingarna i en folder som tillsammans med det slutliga utlåtandet sänds till trafiksäkerhetsavdelningen vid Trafikförsäkringscentralen. Utgående från slutrapporterna sammanställer avdelningen numeriska dataregister över olyckorna. Dessa register innehåller närmare 300 variabler. I dataregistren finns uppgifter om olyckshändelsen, föraren, fordonet, vägen och personerna. Enhetliga dataregister möjliggörs av ett enhetligt undersökningsprogram och standardiserade blanketter, från vilka uppgifterna samlas in.

Trafiksäkerhetsavdelningen sköter uppdrag i anslutning till användningen av uppgifterna för trafiksäkerhetsarbetet. Sådana uppdrag är t.ex. att rapportera resultaten. Vid avdel-

ningen samlas dessutom sådana statistiska uppgifter som erhålls från försäkringsbolagen och som baserar sig på skadeanmälningsuppgifter om trafikskador som ersatts med trafikförsäkringar. De dataregister över olyckor som sammanställts på detta sätt används för att analysera trafiksäkerhetsproblem. Vid analysen kompletterar forskarna uppgifterna med uppgifter ur det ursprungliga materialet och databaserna kompletteras även med uppgifter som fås på annat håll.

Vid utgången av 1999 hade undersökningskommissionerna undersökt 13 717 olyckor, där 11 106 personer hade omkommit. VALT hade verkställt 148 vetenskapliga och statistiska undersökningar och universitetet och forskningsinstitutet 170. Bland dessa fanns ett tiotal akademiska slutexamina och nio doktorsavhandlingar. I undersökningskommissionernas rapporter framläggs årligen över 1 000 enskilda förslag till förbättringar. Av dessa har VALT utvecklat och gjort 165 mera omfattande separata framställningar och använt uppgifter ur dem i hundratals utlåtanden. Uppgifterna används också nästan dagligen för service till massmedierna och andra som behöver uppgifter om olyckorna.

Vid användning och utlämnande av inhämtade uppgifter iaktas principerna om integritetsskydd. Uppgifter som förvaras vid Trafikförsäkringscentralen utlämnas endast för trafiksäkerhetsarbete. När uppgifter lämnas ut röjs inte uppgifter som specificerar enskilda olyckor eller de personer som haft del i dem. Vid verksamheten har personuppgiftslagen (523/1999) och dess föregångare personregisterlagen (471/1987), lagen om försäkringsbolag och övriga integritets- och sekretessbestämmelser iakttagits så att den personliga integriteten, intressena och rättigheterna för de personer som haft del i olyckan eller för deras rättsinnehavare inte kränks. Kopior av utlåtanden har på begäran getts till åklaga-

re, dem som har del i saken och försäkringsbolag.

Utveckling av undersökningsverksamheten

Undersökningskommissionernas verksamhet har utvecklats enligt de deltagande organisationernas behov och bl.a. åsikterna hos dem som utför undersökningar. Undersökningsmetoden utvecklades under förra hälften av 1970-talet i arbetsgrupper som bildades av undersökningskommissionerna och centralorganisationerna. Då inrättades även delegationen för undersökningskommissioner. I slutet av decenniet knöts forskare vid universitetet till verksamheten genom att en vetenskaplig grupp bildades. Under ledning av dem och bl.a. genom Statens tekniska forskningscentral (VTT) har metoden genomgått mera omfattande förändringar med ca fem års intervaller, dock så att jämförbarheten med tidigare uppgifter bibehållits i så hög grad som möjligt.

Den nuvarande metoden har utvecklats utgående från försök som utförts av arbetsgrupper under ledning av professor Sauli Häkkinen och professor Valde Mikkonen, erfarenheter av europeiska och amerikanska metoder samt de uppgifter som samlats in av undersökningskommissionerna. Metoden består av en omfattande faktadel och en riskfaktordel med beskrivningar av orsakerna till olyckorna samt förslag till förbättringar. Metoden har i sin helhet standardiserats så att uppgifterna erhålls i samma form i fråga om alla olyckor, vilket gör det möjligt att använda uppgifterna statistiskt. Delegationen, den vetenskapliga gruppen och forskare utifrån samt delegationens försök och erfarenheter har spelat en betydande roll när metoden har utvecklats.

Undersökning i enlighet med metoden genomförs i allmänhet ganska snabbt på olycksplatsen, eftersom den har karaktären av en massundersökning. Utgående från un-

dersökningar av enskilda olyckor i vägtrafik kan åtgärder för förbättring vidtas bl.a. på olycksplatsen, men den egentliga, omfattande användningen vidtar först efter det att materialet har färdigställts. Trafikförsäkringscentralen sammanställer en rapport inom ett år efter det att undersökningarna har utförts. Därefter står det statistiska materialet till förfogande för myndigheter och forskare.

Användning av resultaten

Aktuella och detaljerade uppgifter om olyckor är av central betydelse för trafiksäkerhetsarbetet.

Uppgifterna om olyckor som undersökts av undersökningskommissionerna tillgodogörs för att främja trafiksäkerheten lokalt och på riksnivå på basis av både enskilda fall och övergripande uppgifter. På riksnivå används uppgifterna huvudsakligen utgående från statistiska uppgifter. Av uppgifterna om olyckor upprättas en databas som avgiftsfritt står till förfogande för forskare och myndigheter. När uppgifter lämnats ut har bestämmelserna om integritetsskydd beaktats.

Lokalt kan resultaten användas t.ex. inom väghållning och när det bestäms på vad polisens trafikövervakning skall inriktas. Inom besiktningsverksamheten kan uppgifterna om olyckor vara till hjälp för att uppmärksamma fel och brister i fordonen. Uppgifterna har dessutom använts inom bilskolundervisningen, vid upprättandet av ett system för handledning av och samtal med riskförare samt vid utbildning för de instanser som deltar i verksamheten. Med hjälp av uppgifterna kan aktuella förändringar i säkerhetssituationen och verkningarna av åtgärderna följas samt väganvändarnas intresse för och kunskaper om trafiksäkerhetsfrågor upprätthållas. Materialet kan också göra det möjligt att få information om sådant som inte stått som föremål för någon särskild undersökning.

Trafikförsäkringscentralen har årligen pub-

licerat olika rapporter utgående från dessa uppgifter, bl.a. årsrapporter och rattfylleri-rapporter. I specialrapporterna har uppmärksamhet fästs vid speciella faktorer som förorsakat olyckor i vägtrafik, t.ex. rattfylleri, riskerna för nya chaufförer, bromsar i tunga fordon, bildäck, fartbegränsningar vintertid, användningen av bilbälten, verkningarna av luftkuddar, hinder längs vägarna och frontalkrockar vid halt väglag. Trafikförsäkringscentralen har använt uppgifterna från undersökning av olyckor inom det internationella trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. genom att delta i verksamheten vid Europeiska trafiksäkerhetsrådet (ETSC). Dessutom har centralorganisationen deltagit i internationella forskningsprojekt och i samarbetsprojekt kring organiseringen av undersökningen av olyckor i vägtrafik i vissa länder.

Undersökningen av olyckor baserar sig på undersökning av inträffade olyckor, vilket framhäver dess betydelse inom det politiska beslutsfattandet. Undersökningar som baserar sig på inträffade olyckor och slutsatserna därav har även ofta i praktiken fått större publicitet än resultaten av traditionell forskningsverksamhet. De har därmed även utövat ett betydande inflytande på människornas attityder till trafiksäkerhet, vilket har gjort det lättare att acceptera och vidta nya trafiksäkerhetsåtgärder.

2.2. Polisens undersökning av vägtrafikolyckor

Den officiella utredningen av trafikolyckor utgör ett led i den förundersökning som polisen utför med anledning av trafikförseelser och om vilken bestäms i förundersökningslagen (449/1987). I synnerhet vid trafikolyckor som medfört personskador och vid andra allvarligare trafikolyckor utför polisen förundersökning i syfte att klarlägga den straffrättsliga skulden. Resultaten av undersökningen är även indirekt till nytta för trafiksä-

kerheten.

Polisen har dessutom allmän skyldighet att vidta åtgärder på grund av trafikolyckor. Skyldigheten innefattar även undersökning av olyckor. Detta grundar sig på 1 § polislagen, där det sägs att polisens uppgift är att trygga rätts- och samhällsordningen, upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga brott, reda ut brott och sörja för att brott blir föremål för åtalsprövning. Polisen skall även utföra andra uppgifter som enligt särskilda bestämmelser åligger polisen samt inom ramen för sina uppgifter lämna var och en den hjälp han behöver.

Enligt 1 § lagen om utredande av dödsorsak (459/1973) skall dödsfall ofördröjligen anmälas hos en läkare eller polisen. Enligt 7 § i nämnda lag skall polisen verkställa undersökning för utredande av dödsorsaken bl.a. då döden förorsakats av olycksfall. Vid undersökningen skall då läkarens bistånd anlitas.

Bestämmelser om polisens undersökning av olyckor finns bl.a. i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948) och lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om sökande av ändring i arbetarskyddsärenden (131/1973). I dessa fall verkställer polisen undersökningen ensam eller tillsammans med en annan myndighet.

2.3. Övrig undersökning av olyckor

Undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor

Allmänt

Lagen om undersökning av storolyckor (373/1985) trädde i kraft den 1 januari 1986. Lagen omfattade undersökning av storolyckor eller olyckstillbud med risk för en storolycka.

Lagen ändrades i samband med att den nya luftfartslagen (281/1995) stiftades. Den undersökning av luftfartsolyckor som hade ankommit på luftfartsverket överfördes till att lyda under den sistnämnda lagen. De lagar som hänförde sig till reformen trädde i kraft den 1 mars 1996. I detta sammanhang ändrades namnet på lagen om undersökning av storolyckor till lagen om undersökning av olyckor. I anslutning till justitieministeriet inrättades en ny myndighet, Centralen för undersökning av olyckor. Dessutom ändrades lagen om undersökning av storolyckor och lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995). Enligt ändringarna överfördes uppgifter att sköta undersökningarna av spårtrafikolyckor på centralen för undersökning av olyckor.

Vid ingången av mars 1997 ändrades lagen om undersökning av olyckor ytterligare så att även sjötrafikolyckor undersöks i den ordning som föreskrivs i lagen. Genom förordning utslöts dock olyckor som inträffar i småbåtstrafiken, med undantag av de fall där undersökningen av särskilda skäl är motiverad i syfte att öka säkerheten eller förebygga nya olyckor. Enligt regeringens proposition (RP 147/1996 rd) berodde begränsningen på det stora antalet olyckor som inträffar i småbåtstrafiken.

I den ordning som anges i lagen om undersökning av olyckor undersöks alla storolyckor och olyckstillbud med risk för en storolycka oavsett olyckans art, olyckor vid luftfart och spårtrafik samt olyckor i sjötrafik.

Med storolycka avses en olycka som bör anses vara särskilt allvarlig på grund av antalet döda eller skadade eller skadorna på miljö eller egendom. Undersökning kan verkställas även med anledning av olyckstillbud där risken för en storolycka varit uppenbar.

Genom förordning bestäms närmare om i vilka fall olyckor i luftfart, spårtrafik och sjötrafik undersöks. Av luftfartsolyckorna undersöker luftstridskrafterna endast olyckor

vid militär luftfart, med undantag av storolyckor och olyckstillbud med risk för en storolycka.

Endast sådana olyckor i vägtrafik som klassificerats som storolyckor eller olyckstillbud med risk för en storolycka undersöks i enlighet med lagen om undersökning av olyckor. Det finns inte heller några särskilda bestämmelser om undersökning av olyckor vid transport av farliga ämnen på väg. Dessa olyckor kan undersökas enligt den ordning som föreskrivs i nämnda lag, om skadan är omfattande eller risken för skada är betydande.

Utförande av undersökning

Undersökningen syftar till att öka den allmänna ordningen och säkerheten samt förebygga olyckor. Vid undersökningen behandlas inte eventuellt ansvar eller skadeståndsskyldighet.

Vid undersökning skall olyckans förlopp, orsaker och följder samt räddningsåtgärderna utredas. Särskilt skall utredas om säkerhetskraven beaktats tillräckligt samt om övervakningen och inspektionen ordnats och skötts på behörigt sätt vid planeringen, tillverkningen, byggandet eller användningen av de anläggningar och konstruktioner som förorsakat olyckan eller olyckstillbudet eller som drabbats därav. Vid behov skall också eventuella brister i säkerhetsbestämmelserna utredas.

I den omfattning det är ändamålsenligt med tanke på undersökningen av olyckan utförs undersökningen i samråd med den polis som utreder brotts- eller dödsorsak i samma ärende.

Centralen för undersökning av olyckor, som för undersökning av olyckor inrättats vid justitieministeriet, skall bl.a. upprätthålla beredskap att snabbt inleda undersökning. Därför har den jour dygnet runt. De myndigheter och inrättningar som tar emot larmmedde-

landen samt kretsalarmeringscentralerna, sjöräddningscentralerna o.dyl. är skyldiga att anmäla olyckor till Centralen för undersökning av olyckor, som fattar beslut om inledande av undersökning och vid behov inleder undersökningen.

För varje olycksutredning tillsätts vid behov en undersökningskommission. Storolyckor utreds av undersökningskommissioner som tillsätts av statsrådet. Centralen för undersökning av olyckor tillsätter undersökningskommissioner för olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka och för undersökning av andra olyckor. Undersökningskommissionerna arbetar i anslutning till Centralen för undersökning av olyckor och medlemmarna i undersökningskommissionerna handlar under tjänsteansvar. Mindre olyckor och olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka undersöks som tjänsteutredning av en eller flera tjänstemän eller sakkunniga vid Centralen för undersökning av olyckor.

Över undersökningen skall alltid uppgöras en undersökningsrapport. I rapporten skall ingå rekommendationer till sådana åtgärder som är påkallade för att säkerheten skall kunna ökas, olyckor förebyggas, skador avvärjas och minskas samt räddningstjänsten effektivteras. Undersökningsrapporten är offentlig.

Undersökningen avslutas när undersökningsrapporten har getts. En avslutad undersökning utgör inget hinder för en ny utredning i samma ärende.

Undersökning av olycksfall i arbete

Undersökning i anslutning till olycksfallsförsäkring

De centrala bestämmelserna om undersökning av olycksfall i arbete finns i lagen om olycksfallsförsäkring och i lagen om tillsy-

nen över arbetarskyddet och om sökande av ändring i arbetarskyddsärenden.

I 39 § 2 mom. lagen om olycksfallsförsäkring sägs att om olycksfall i arbete har lett till döden eller svårare skada, skall arbetsgivaren göra anmälan om olycksfallet hos polismyndigheten, vilken det åligger att ofördröjligen anställa undersökning i saken på olycksplatsen, samt till försäkringsanstalt utan lösen insända till riktigheten styrkt avskrift av undersökningsprotokollet. Försäkringsdomstolen, olycksfallsnämnden och försäkringsanstalt har rätt att påyrka polisundersökning även med anledning av andra än i 2 mom. nämnda olycksfall.

Dessutom används ett frivilligt arrangemang för undersökning av olycksfall i arbete vilket baserar sig på ett avtal mellan förbund och de viktigaste arbetsmarknadsorganisationerna. Undersökningsverksamheten inleddes 1971 då vissa arbetsmarknadsorganisationer och Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund ingick ett avtal om undersökning av katastrofliknande olycksfall i arbete. Avtalet revideras 1986, då undersökningen utvidgades till att gälla alla dödsfall på arbetsplatserna. Undersökningen gäller sådana fall med dödlig utgång på arbetsplatserna eller under motsvarande omständigheter som omfattas av lagstadgad olycksfallsförsäkring. Hit hör dock inte dödsfall i vägtrafik eller annan trafik. Undersökningen syftar till att förebygga olycksfall i arbete genom att utreda de händelser som föranlett dödsfallet, de olycksfaktorer som inverkat och åtgärder för att förebygga motsvarande olycksfall. I dag syftar undersökningsverksamheten särskilt till att påverka frågor som hänför sig till utvecklingen av arbetsplatsorganisationerna.

Undersökningen av olyckor övervakas och leds av styrelsen för Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund. I styrelsen finns företrädare för centralorganisationerna på arbetsmarknaden och olycksfallsförsäkringsbolagen. Det praktiska undersökningsarbetet

leds av en av styrelsen tillsatt undersökningsdirektion bestående av medlemmar som utsetts av försäkringsbolagen, arbetsmarknadsorganisationerna och Arbetarskyddscentralen. Undersökningarna utförs av en branschspecifik undersökningsgrupp. Försäkringsbolagen har möjlighet att delta i gruppen. Vid behov anlitas forskningsinstituts sakkunskap. Kostnaderna sköts av Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund. De egentliga närmare undersökningarna och utredningarna utförs som myndighetsuppdrag av polisen eller andra myndigheter. Uppgifter som erhållits vid myndigheternas utredningar inhämtas vid behov för undersökningsgruppen.

Med polisen och arbetarskyddsmyndigheterna har överenskommit om ett förfarande enligt vilket olycksfall i arbete anmäls till byrån vid Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund. Uppgifter om olyckor fås även via arbetsplatserna, arbetsmarknadsorganisationerna och försäkringsbolagen samt massmedierna.

Ambitionen är att undersökningsgruppen i allmänhet skall besöka olycksplatsen. Detta är dock inte alltid nödvändigt. Principen är att myndigheterna sköter förundersökningen och undersökningsgruppen kommer med i undersökningen först i ett senare skede.

Över undersökningen uppgörs en rapport. I rapporterna har framförts förslag om förebyggande i fråga om den aktuella branschen, anordningen, organiseringen av arbetet, ledningen och arbetsmetoden. Rapporterna distribueras huvudsakligen enligt registren vid Arbetarskyddscentralen till den aktuella branschen eller till en arbetsplats där en motsvarande olycka kan tänkas inträffa. Rapporterna är anonyma och är därför fritt tillgängliga för alla intresserade. Åren 1985 - 1997 omfattades sammanlagt 470 dödsfall på arbetsplatsen av undersökningsverksamheten. Före utgången av 1997 trycktes och distribuerades närmare 400 000 rapporter.

Undersökning som utförs av arbetarskyddsmyndigheterna

I 1 § lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om sökande av ändring i arbetarskyddsärenden sägs att en arbetarskyddsmyndighet har rätt att förrätta inspektioner som gäller arbetarskyddet på arbetsställen och andra för övervakningen nödvändiga objekt och rätt att vid behov anlita sakkunniga för undersökningar av arbetarskyddet på de ställen som är föremål för inspektion. Med stöd av bestämmelsen kan arbetarskyddsmyndigheten också undersöka olycksfall i arbete och samtidigt utreda om arbetarskyddsbestämmelserna har iakttagits. Vid behov skall polisen ge handräckning för den inspektion eller undersökning som avses i lagen.

Arbetsgivaren är skyldig att hos arbetarskyddsmyndigheten göra anmälan om alla allvarliga olycksfall i arbete. Vid undersökning som syftar till att utreda orsaken till olycksfallet tar arbetarskyddsmyndigheterna ställning även till skuldfrågor.

Olyckor inom försvarsmakten

Vid undersökning av olyckor inom försvarsmakten iakttas huvudstabens stående bestämmelser, om det inte finns några specialbestämmelser. Kommandochefen för huvudstaben tillsätter en undersökningskommission för att utreda sådana allvarliga olycksfall där en eller flera människor har omkommit eller blivit allvarligt skadade eller som medför betydande ekonomiska förluster. Kommendören för truppförbandet beslutar om övriga undersökningsåtgärder. Trafikförsäkringscentralens undersökningskommissioner har undersökt vägtrafikolyckor med dödlig utgång inom försvarsmakten.

Bränder eller andra olycksfall

I 31 § 3 mom. förordningen om brand- och räddningsväsendet sägs att på förordnande av ministeriet för inrikesärendena kan särskild undersökning för att klarlägga orsakerna till brand eller annan olycka utföras. Avsikten är att bestämmelsen skall tillämpas närmast när det är fråga om olyckor som medfört allvarliga person- eller egendoms-skador. Undersökning av vägtrafikolyckor i samband med räddningsväsendet har verkställts av undersökningskommissioner.

2.4. Undersökning av vägtrafikolyckor i andra länder

Sverige. Försök som gäller undersökning av olyckor i vägtrafik har genomförts av Trafiksäkerhetsverket åren 1991 - 1993 och av Vägverket sedan 1993. År 1995 fattade Vägverket beslut om att inleda undersökningsverksamhet och redan år 1997 utfördes undersökningar av olyckor i vägtrafik i hela landet. Målet är att undersöka alla vägtrafikolyckor med dödlig utgång. Dessförinnan hade bilindustrin redan på 1960-talet börjat undersöka olyckor som gällde dess egna produkter. Verksamheten pågår fortfarande. Även försäkringsbranschen utförde på 1970-talet utvecklingsarbete och försök som gällde metoden för undersökning av olyckor.

Inom Vägverkets utredningar satsar man i dag speciellt på det skede när fordon kolliderar och på utredning av orsakerna till skador med dödlig utgång i detta sammanhang. Uppmärksamhet fästs också vid riskfaktorer och förebyggande faktorer. Inom undersökningen av olyckor samlas ett enhetligt, något kortfattat dataregister över olyckor. Enskilda undersökningskommissioner kan vid behov utföra närmare undersökningar.

Undersökningskommissionerna består av Vägverkets väg- och bilingenjörer. I vissa kommissioner finns även psykolog-

medlemmar. För närvarande överväger man att ta med även läkarmedlemmar. Polisen deltar inte i undersökningen av olyckor. I praktiken diskuterar kommissionerna olyckan med den lokala polisen.

Norge. I Norge utförs inte några regelbundna undersökningar av vägtrafikolyckor. Begränsade försök gällande undersökning av olyckor har utförts tre gånger sedan 1980-talet. Polisen, väg- och bilingenjörer samt läkare har deltagit i undersökningarna. Vid förfarandena har den metod som Trafikförsäkringscentralen använder i Finland tillämpats.

Danmark. I Danmark har erfarenheter av undersökning av olyckor erhållits allt sedan 1960-talet genom s.k. Fynundersökelse. År 1996 tillsatte trafikministeriet en grupp med uppdrag att analysera olyckor. Gruppens sekretariat, som finns vid rådet för trafiksäkerhetsforskning (Rådet for Trafiksikkerhedsforskning), samlar så övergripande som möjligt in uppgifter om orsakerna till olyckorna. I undersökningsverksamheten deltar företrädare för trafiksäkerhetsforskningen, trafikpolisen, väg- och miljömyndigheterna, bilbesiktningen och hälsovårdsmyndigheterna.

När en olycka inträffat besöker vanligen en del av gruppmedlemmarna olycksplatsen och undersöker fordonen och vägomgivningen. De som haft del i olyckan intervjuas senare av en psykolog. Dessutom samlar gruppen in uppgifter av bl.a. polisen, bilbesiktningen, räddningsmyndigheterna och sjukhusregistren. Gruppen gör årligen upp 2 - 3 rapporter om grupper av olyckor som undersökts samt en årsberättelse som tillställs trafikministeriet.

Utgående från statistiken över trafikolyckor och riskfaktorerna beslutar gruppen självständigt vilka olyckor som skall undersökas. Uppgifterna insamlas systematiskt så att de kan ligga till grund för analyser av olyckorna. Gruppen lägger fram förslag för att för-

bättra trafiksäkerheten. Undersökningen tar inte ställning till skuldfrågor. Gruppens undersökning är fristående i förhållande till polisens och försäkringsbolagens undersökningar.

Övriga länder. Undersökning av olyckor har också utförts i vissa andra länder, t.ex. Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Förenta staterna. I Tyskland har undersökningarna huvudsakligen utförts av olika universitet med finansiering av bl.a. bilindustrin. I Frankrike har några tidsmässigt och lokalt begränsade undersökningar utförts.

I Storbritannien har utförts engångsundersökningar av olyckor. Dessutom har vissa universitet och regionala grupper tillsatta av trafikministeriet utfört lokala undersökningar av olyckor.

För närvarande undersöker vissa universitet och forskningsinstitut i Förenta staterna trafikolyckor i 36 regioner. Även bilfabrikerna undersöker olyckor. Federala trafiksäkerhetsverket (NHTSA) samordnade och finansierade undersökning i grupp som inleddes på 1970-talet men som senare upphörde.

2.5. Bedömning av nuläget och behov av ändringar

Allmänt

Undersökning av olyckor i vägtrafik skapar en kunskapsbas för trafiksäkerhetsarbetet. Målet är att uppdraget skall skötas professionellt, effektivt och ekonomiskt.

Enligt de erfarenheter som erhållits har det nuvarande systemet för undersökning av vägtrafikolyckor fungerat väl, både beträffande metoderna och beträffande användningen av uppgifterna. Användningen av uppgifter från undersökning av olyckor har en etablerad ställning inom trafiksäkerhetsarbetet, metoderna har utvecklats i samarbete med forskare och är allmänt godtagna. Dessutom har to-

talkostnaderna för upprätthållandet av systemet hållits skäligen.

Verksamheten har etablerats som ett resultat av långvarigt utvecklingsarbete. När säkerheten i vägtrafiken förbättras behövs noggrannare information än tidigare och information om nya frågor, t.ex. information om förarnas lednings- och tillsynssystem samt verkningarna av ny tilläggsutrustning på trafiksäkerheten.

Aktuella undersökningsuppgifter kan användas även inom det internationella samarbetet för utveckling av trafiksäkerheten, t.ex. vid harmonisering av bestämmelserna om fordonsteknik inom Europeiska unionen.

Undersökningen av trafikolyckor intar en viktig position inom trafiksäkerhetsarbetet. Med hjälp av undersökningarna har man kunnat lyfta fram brister inom trafiksäkerheten och lägga fram förslag till förbättringar. Uppgifter som gäller undersökningar har stått till förfogande för myndigheter och forskare.

Undersökning av olyckor i vägtrafik och annan undersökning av olyckor

Allmänt

Undersökningen av olyckor i vägtrafik är massundersökning där fältundersökningar och analyser utförs enligt ett standardiserat program och rekonstruktion av olyckorna. Utgående från undersökningarna fås enhetliga registeruppgifter om alla allvarliga trafikolyckor som undersökts. Behovet av lagstiftning om undersökning av vägtrafikolyckor har diskuterats två gånger i riksdagen i samband med behandlingen av regeringens propositioner i anslutning till lagen om undersökning av olyckor. På grund av det stora antalet olyckor och eftersom konsekvenserna är förhållandevis ringa har det dock inte ansetts motiverat att ordna undersökningen av olyckor i vägtrafik i den ordning som anges i

nämnda lag. Undersökningsförfarandet enligt lagen iaktas bara när det är fråga om storolyckor eller olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka.

Bestämmelser

Systemet för undersökning av vägtrafikolyckor har fungerat enligt avtal mellan samarbetsparterna inom de gränser som den allmänna lagstiftningen uppställer för t.ex. vägskyddet. Det har stått olika myndigheter och andra instanser fritt att avgöra om de deltar i undersökningsverksamheten. Medlemmarnas deltagande har baserat sig på deras eget samtycke. Under de senaste åren har frivilligheten fått större betydelse bl.a. i och med myndighetsorganisationernas privatisering. Exempelvis företag som utövar besiktning kan inte förpliktas att delta i undersökning av olyckor.

I vår lagstiftning finns inte några specialbestämmelser om undersökning av olyckor i vägtrafik. I trafikförsäkringslagen och förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen finns omnämmanden om trafiksäkerhetsarbetet och möjligheten att för detta arbete uppbära en trafikförsäkringsavgift.

Undersökningsresurser och säkerställandet av dem

Huvuddelen av kostnaderna för undersökning av olyckor täcks med den avgift för främjande av trafiksäkerheten som uppbärs i samband med trafikförsäkringarna. Deltagandet för undersökningskommissionernas medlemmar har baserat sig på frivillighet och aktivt intresse. Kostnaderna har därför kunnat hållas nere. Medlemmarna har i allmänhet fått ett engångsarvode och ersättning för de kostnader som uppkommit. Dessutom har de medverkande organisationerna indirekt deltagit i kostnaderna genom att tillåta att deras arbetstagare vid behov deltar i undersök-

ningskommissionernas arbete på arbetstid. Den överlag tilltagande arbetstakten i arbetslivet, undersökningar som ofta infaller under veckoslut, kvällar och nätter samt undersökningsarbetets art kan i fortsättningen komma att minska medlemmarnas vilja att delta i undersökningsarbetet. Dessutom kan de medverkande organisationernas njudda personalresurser och privatiseringen inom förvaltningen i fortsättningen påverka villigheten hos dem som deltar i undersökningen av olyckor eller hos deras bakgrundsorganisationer att delta i verksamheten. Lagstiftning som tryggar verksamheten skulle kunna förebygga eller fördröja en sådan utveckling.

Undersökningsbefogenheter

Polisens tillträde till olycksplatsen och befogenheter att där utföra undersökning av olyckan baserar sig på den befogenhet som polisen ges i lag. Den praktiska undersökningen av olyckor grundar sig på Trafikförsäkringscentralens anvisningar. Undersökning av egendom som tillhör för dem som haft del i en olycka, hörandet av dem eller annan undersökning baserar sig på samtycke av dem som haft del i olyckan eller av deras målsägande eller på polisundersökning. Hitills har undersökningskommissionerna inte haft några speciella problem med att utföra undersökning. Behövlige samtycken har fått av dem som haft del i olyckorna, om än t.ex. undersökningen av föremål kan ha baserat sig på muntligt tillstånd. För att trygga verksamhetsbetingelserna för undersökningen och säkerställa smidigheten i fortsättningen är det motiverat att genom lag bestämma om behövlige fullmakter gällande det tekniska utförandet samt om rätt att få upplysningar av dem som haft del i en olycka.

För utredning av alla faktorer som föranlett vägtrafikolyckor bör de som deltar i under-

sökningen dessutom ha tillgång till andra behövlige uppgifter. I samband med undersökning av vägtrafikolyckor får undersökningskommissionerna från fall till fall tillgång till sådana uppgifter som kan omfatta konfidentiella uppgifter som hänför sig till någons integritet. Inhämtade uppgifter används dessutom vid massundersökningar där sådana uppgifter som identifierar enskilda personer har eliminerats. Vid behandlingen av massuppgifter om trafikolyckor har det inte förekommit några problem vad gäller integritetsskyddet. Problem kan däremot förekomma i fråga om erhållande och användning av uppgifter om enskilda olyckshändelser.

Det nuvarande systemet har visat sig fungera relativt väl i fråga om de uppgifter som erhålls av dem som haft del i en olycka. Trots detta har avsaknaden av reglering i praktiken kunnat medföra ovisshet om vad medlemmarna i undersökningskommissionerna är berättigade att göra på basis av sin ställning eller vilka uppgifter de har rätt att få. I vissa situationer har befogenheterna grundat sig på myndighetens, i praktiken polisens, rätt att utföra inspektioner och annan undersökning. En konfliktsituation mellan de rättigheter som hör samman med medlemskap i en undersökningskommission och medlemmens eventuella tjänstemannaställning kan i praktiken ge upphov till svåra juridiska frågeställningar, t.ex. i fråga om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till andra medlemmar i kommissionen.

Undersökningskommissionen behöver tillräckliga befogenheter för att de grundläggande förutsättningarna för undersökning, t.ex. rätt att undersöka olycksplatsen, skall kunna säkerställas. Undersökningskommissionen bör ha tillgång till all information som är av betydelse för att utreda de faktorer som bidragit till olyckan. Det är då nödvändigt att undersökningskommissionen utan hinder av sekretessbestämmelserna har tillgång till behövlige uppgifter om t.ex. föra-

rens hälsotillstånd och körkortspåföljder. Med stöd av bestämmelserna om handlingars offentlighet bör bestämmelser om befogenheterna ingå i lag.

Polisens deltagande i undersökning

Rätten för undersökningskommissionernas medlemmar att få uppgifter av dem som haft del i en olycka har grundat sig antingen på samtycke av personerna i fråga eller på den undersökning som polisen verkställer med stöd av sina undersökningsbefogenheter. Hitills har det inte funnits några bestämmelser i lag eller förordning om polisens deltagande i undersökning av orsakerna till trafikolyckor i syfte att främja trafiksäkerheten. För att skapa klarhet i fråga om möjligheten att delta är det nödvändigt att en sådan bestämmelse skrivs in i lag eller förordning.

Förvaltningen av undersökning av olyckor

Trafiksäkerhetsarbete på riksnivå hör till statens uppgifter. Kommunikationsministeriet ansvarar för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet och trafiksäkerhetsforskningen.

Myndigheternas trafiksäkerhetsarbete har av hävd finansierats via de årliga statsbudgetarna. En del finansieras dock genom de lagbaserade avgifter som enligt myndighetsföreskrift uppbärs hos de kunder som anlitar tjänsterna (besiktning, förarexamen) eller genom den trafiksäkerhetsavgift som uppbärs hos försäkringstagarna i samband med försäkringspremierna (Trafikskyddet, undersökningskommissionerna för undersökning av olyckor). Även detta trafiksäkerhetsarbete, undersökningen av trafikolyckor, är förenat med offentligt intresse, eftersom finansieringen baserar sig på myndighetsbeslut.

Organisationen för undersökning av vägtrafikolyckor finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen, som har formell beslutanderätt i fråga om verksamheten. De intressentgrupper som deltar har kunnat påverka genom att delta i verksamheten i de organ som styr och stöder undersökningsverksamheten (delegationen och den vetenskapliga gruppen). Följande myndigheter är representerade i organen: social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriet, Kommunikationsministeriet, Vägverket och Centralen för undersökning av olyckor. Trots avsaknaden av formell beslutanderätt har organen i praktiken påverkat undersökningens innehåll, dess utveckling och undersökningsverksamheten.

Bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens organisation finns i trafikförsäkringslagen och förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen. Bestämmelserna gäller även den undersökning av trafikolyckor som centralorganisationen utför. Enligt bestämmelserna hör det till Trafikförsäkringscentralens huvuduppgifter att vara centralorganisation för de försäkringsbolag som idkar trafikförsäkring och sköta de uppgifter som uppställts för den i lagstiftningen om trafikförsäkring. De uppgifter gällande försäkringsinspektion och försäkringstillsyn som tidigare ankom på social- och hälsovårdsministeriet har överförs till den nya Försäkringsinspektionen. Även Trafikförsäkringscentralen övervakas av Försäkringsinspektionen. Behandlingen av trafiksäkerhetsfrågor jämte lednings-, tillsyns- och utvecklingsarbetet i anslutning därtill har inte hört till social- och hälsovårdsministeriets primära uppgifter.

Trafikförsäkringscentralen har aktivt deltagit i trafiksäkerhetsarbetet, både utgående från systemet med undersökningskommissioner och i andra sammanhang. För att undersökningen av trafikolyckor och undersökningsarbetet i anslutning därtill skall lyckas förutsätts att de kan utföras oavhängigt och opartiskt. För att detta skall kunna säkerställas även i fortsättningen och för att ställning-

en för de olika parter som sköter samarbetet skall kunna förstärkas samt för att aspekter som gäller utövandet av offentlig makt, finansieringen och trafiksäkerheten skall kunna beaktas förutsätts det att lednings- och tillsynsfrågan omorganiserar och att den offentliga sektorns möjligheter att påverka förtydligas. Detta innebär att beslutsförandet bör revideras.

Systemet med undersökningskommissioner har länge fungerat utgående från den nuvarande förvaltningsstrukturen. Att systemet fungerar i praktiken och är etablerat talar alljämt för en lösning där den nuvarande verksamheten kan fortsätta med så små funktionella och organisatoriska förändringar som möjligt. Den naturliga lösningen är då att verksamheten fortsätter i anslutning till Trafikförsäkringscentralen, vilket garanterar att undersökningen av olyckor fortsätter ostört trots eventuella administrativa förändringar.

Organisering och administrativa krav

Verksamheten inom det nuvarande systemet med undersökning av olyckor i vägtrafik har inte reglerats av några specialbestämmelser. Detta har inneburit att man t.ex. vid hörande av dem som haft del i en olycka, undersökning av föremål och vid inhämtande av konfidentiella uppgifter handlat på basis av samtycke av dem som haft del i olyckan. Av dem som haft del i olyckan har dessutom begärts ett skriftligt samtycke till att uppgifterna erhålls och används i undersöknings-syfte. Samtycket har kunnat gälla även känsliga uppgifter. Undersökningskommissionerna har kunnat få information även från de uppgifter som polisen inhämtat vid förundersökning eller polisundersökning. De sistnämnda uppgifterna har kunnat omfatta även sekretessbelagda uppgifter om enskilda föres brott eller misstänkta brott.

I grundlagen har inte funnits några bestämmelser om indirekt offentlig förvaltning.

I praktiken har offentlig makt och offentliga förvaltningsuppgifter anförtrots instanser utanför myndighetssektorn, t.ex. statliga affärsverk, offentlighetsrättsliga sammanslutningar och privaträttsliga sammanslutningar. Grundlagsutskottets utlåtanpraxis har utgått från att den offentliga makten i Finland endast kan utövas av finska myndigheter och i myndigheternas namn endast av tjänstemän som lagligt utnämns till tjänsten. Det har dock ansetts att offentliga uppdrag och offentlig makt kan anförtros i begränsad omfattning och, om de villkor som utskottet uppställt i utlåtanpraxisen uppfylls, även andra än tjänstemän. Utgångspunkten har varit att ju starkare offentlighetsrättslig makt som utövas, desto mera ansvar och övervakning behövs. Detta har förutsatt att det för skötseln av uppgifterna och det förfarande som skall iaktas finns tillräckligt detaljerade bestämmelser om att rättsskyddsaspekter skall iaktas och att de personer som sköter offentliga uppgifter omfattas av straffrättsligt tjänsteansvar.

I 124 § grundlagen finns en ny bestämmelse som gäller indirekt förvaltning. I paragrafen sägs att offentliga förvaltningsuppgifter kan 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. Bestämmelsen baserar sig på Grundlag 2000-kommitténs (kommittébetänkande 1997:13) förslag och enligt motiveringen understryker bestämmelsen betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter skall vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de skall stå under tillräcklig offentlig tillsyn. Enligt nämnda 124 § får uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt dock ges endast myndigheter. I motiveringen till paragrafen konstateras att föreskrifter eller beslut om överförande av offentliga förvaltnings-

uppgifter på andra än myndigheter skall kunna utföras endast under de förutsättningar som avses i det föreslagna lagrummet. Vid bedömningen av ändamålsenligheten skall särskilt uppmärksammas dels förvaltningens effektivitet och övriga behov som kan betraktas som förvaltningens interna behov, dels enskilda personers och sammanslutningars behov. Också arten av förvaltningsuppgifterna skall beaktas.

I motiveringen till paragrafen sägs att som betydande utövning av offentlig makt kan anses t.ex. på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat konkret sätt ingripa i en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter. Befogenheter av detta slag får enligt den föreslagna bestämmelsen endast tilldelas myndigheter. Paragrafen motsvarar till väsentliga delar den praxis som grundlagsutskottet iakttagit.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Propositionens mål

Syftet med denna proposition är att på grund av verksamhetens betydelse för samhället och den offentliga uppgift som ansluter sig därtill och det utövande av offentlig makt som ingår däri ordna den frivilliga verksamheten för undersökning av trafikolyckor enligt lag och säkerställa verksamhetsbetingelserna även i fortsättningen. Genom bestämmelserna bekräftas ställningen för undersökningen av olyckor och säkerställs verksamhetsbetingelserna samt resurserna och finansieringen. Genom undersökningarna kan produceras information som grund för trafik-säkerhetsåtgärder på riksnivå och lokalt.

Det är mest ändamålsenligt att, liksom nu, ordna uppgiften utanför den egentliga förvaltningen, eftersom utövandet av offentlig makt i anslutning därtill inte är av sådan natur att den hindrar att uppgiften överförs till

andra än myndigheter. Om ställningen för undersökningsverksamheten ordnas i enlighet med propositionen, knyts den dock allt fastare till trafiksäkerhetsarbetet på riksnivå. På så sätt förbättras såväl möjligheterna att beakta målen för och behoven inom trafiksäkerhetsarbetet på riksnivå som möjligheterna att beakta undersökningsresultaten vid beslutsfattande.

I syfte att garantera att de krav som utövat av offentlig makt i anslutning till verksamheten, finansieringen av verksamheten som baserar sig på myndighetsbeslut samt det grundlagsenliga rättsskyddet för enskilda medborgare, integritetsskyddet samt övriga krav på god förvaltning ställer, utfärdas bestämmelser om ledning och övervakning av verksamheten, jäv och tjänsteansvar för dem som deltar i undersökningar och verksamhet i anslutning därtill samt om behandling och registrering av de uppgifter som samlas in vid undersökningarna. I övrigt tillämpas de relevanta allmänna förvaltningslagarna i fråga, t.ex. personuppgiftslagen, lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994). Syftet med propositionen är också att säkerställa att undersökningarna är oavhängiga och opartiska och att verksamheten och de uppgifter som hänför sig till den även i fortsättningen sköts effektivt och ekonomiskt.

3.2. Propositionens viktigaste innehåll

Allmänt

Det föreslås att det stiftas en lag om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. I lagen inskrivs de viktigaste bestämmelserna om undersökningsverksamheten och organisationen av den, förvaltningen, finansieringen samt undersökningsbefogenheterna. Närmare bestämmelser om organisationen

och styrningen av den samt tillsynen utfärdas genom förordning. Den föreslagna lagen motsvarar till väsentliga delar lagen om undersökning av olyckor, vilket förenhetligar undersökningen av olyckor inom olika system. I lagen beaktas dock även särskilda behov i fråga om undersökning av olyckor i vägtrafik.

Organisation

Det föreslås att organisationen för undersökning av trafikolyckor i huvudsak bibehålls oförändrad. Det egentliga undersökningsarbetet skall utföras av undersökningskommissioner, vilkas sammansättning bibehålls oförändrad. Det samarbetsorgan som bildas av de instanser som deltar i undersökningen, delegationen för undersökning av trafikolyckor, skall vara tillsatt av myndighet och utöva den högsta ledningsmakten över verksamheten genom att besluta om huvudlinjerna och målen för undersökningen. Delegationen skall också tillsätta undersökningskommissionerna för viss tid, vilka ansvarar för undersökningsverksamheten. I delegationen skall finnas företrädare för myndigheter och andra instanser som sysslar med trafik och trafiksäkerhetsfrågor. Deltagandet i verksamheten understryker dessa instansers ansvar för att upprätthålla trafiksäkerheten och förpliktat dem att kontrollera och utveckla kvaliteten på sin verksamhet i enlighet med undersökningsresultaten. Skötseln och ledningen av den operativa verksamheten skall ankomma på Trafikförsäkringscentralen, som i praktiken för närvarande administrerar undersökningen av olyckor. Både delegationen och undersökningskommissionerna skall organisatoriskt arbeta i anslutning till Trafikförsäkringscentralen.

Social- och hälsovårdsministeriet skall alltså jämt ansvara för beslut som gäller finansiering av verksamheten. Liksom nu skall kostnaderna i första hand täckas med avgifter

som i samband med trafikförsäkringarna uppbärs hos de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring. De instanser som deltar i verksamheten skall delta i kostnaderna bl.a. genom att tillåta att arbetstid används för ändamålet. Försäkringsinspektionen, som övervakar Trafikförsäkringscentralen, skall ansvara för tillsynen över medelsanvändningen. För att understryka verksamhetens karaktär av trafiksäkerhetsarbete skall en verksamhetsplan fastställas i detta syfte. Planen skall fastställas av kommunikationsministeriet när undersökningen utgör ett led i trafiksäkerhetsarbetet på riksnivå. Delegationen tillsätts av kommunikationsministeriet.

Befogenheter

I lagen föreslås ingå bestämmelser om undersökningsbefogenheter, t.ex. rätt att få tillträde till olycksplatsen, utföra undersökningar där, utföra försök med de föremål som skall granskas, ta prov på föremål och utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter som behövs för undersökningen. Målet är att undersökningsbetingelserna skall förbättras jämfört med nuläget. I praktiken fortsätter undersökningen av vägtrafikolyckor i samma form som för närvarande. Genom bestämmelserna undanröjs de oklarheter som i dag hänför sig till rättigheterna i anslutning till undersökning av vägtrafikolyckor. Genom att verksamheten ordnas enligt lag säkerställs dessutom att undersökningarna utförs och att de uppgifter som erhålls används med iakttagande av goda förvaltningsprinciper och utan kränkning av individens rättskydd och integritetsskydd.

Enligt förslaget skall undersökningskommissionerna ha befogenheter att få uppgifter om hälsotillståndet hos dem som haft del i en olycka och andra uppgifter som behövs för att utföra undersökningen och utreda orsakerna till olyckan. Uppgifterna skall kunna fås utan hinder av sekretessbestäm-

melserna.

Befogenheterna innebär utövande av offentlig makt vid undersökning av olyckor i vägtrafik. Därför förutsätter ansvaret i fråga om undersökning av olyckor och ovan nämnda styrning och övervakning av den offentliga makten reglering på lagnivå. Undersökningskommissionernas medlemmar handlar under tjänsteansvar när de undersöker olyckor. När de utför uppdrag enligt denna lag och de bestämmelser som utfärdas med stöd av den betraktas de som tjänstemän enligt 2 kap. 12 § strafflagen (39/1889). Utöver bestämmelserna om tjänsteansvar föreslås i lagen bestämmelser om jäv och tystnadsplikt för undersökningskommissionernas medlemmar.

Samband med övrig undersökning

Det ankommer på polisen att utföra polis- eller förundersökning åtminstone när en trafikolycka leder till att någon omkommer eller får allvarliga skador. I lagen föreslås en bestämmelse om samarbete mellan undersökningskommissionerna och polisen. Undersökningen skall huvudsakligen ske i samarbete med den polis som utför förundersökning i samma ärende, dock fristående från den. Detta inverkar även på användningen av de uppgifter som samlas in vid undersökningarna. Till följd av ändamålsbundenheten för uppgifter enligt personuppgiftslagen kan de uppgifter som samlas in vid undersökning av olyckor inte användas vid undersökning som utförs med stöd av någon annan fullmakt. Bestämmelserna möjliggör ett klarare samarbete än för närvarande mellan undersökningskommissionerna och polisen och en effektivare användning av uppgifterna och resurserna vid undersökning av olyckor.

Om en trafikolycka i enlighet med lagen om undersökning av olyckor undersöks som en storolycka eller ett olyckstillbud med risk för en storolycka, kan det inte längre anses

ändamålsenligt att den undersöks enligt systemet för undersökning av trafikolyckor. I sådana fall bör dock undersökningsuppgifterna vara tillgängliga även inom systemet för undersökning av trafikolyckor.

Användning av uppgifterna för trafiksäkerhetsarbete

Användningen av undersökningsuppgifter inom forskning utgör ett viktigt led i dagens undersökning av vägtrafikolyckor som helhet.

Genom förslaget blir situationen i fråga om användningen av uppgifterna inom trafiksäkerhetsarbetet klarare. Gällande lagstiftning uppställer inte några hinder för att uppgifterna används bl.a. för skötseln av uppgifter som ålagts myndigheter samt för vetenskaplig forskning eller statistiska syften. I personuppgiftslagen finns bestämmelser om förutsättningarna för utlämnande av uppgifter. Uppgifterna skall fortfarande användas vid information om trafiksäkerhet, som grund för trafiksäkerhetsåtgärder samt för trafiksäkerhetsforskning och statistikföring.

Målet är att forskning som drar nytta av undersökningsrapporter om olyckor och främjar trafiksäkerheten skall bedrivas utgående från de nuvarande metoderna med beaktande av bl.a. målen och insatsområdena inom trafiksäkerhetsarbetet på riksnivå. I lagen föreslås bestämmelser om förande av register och registrering av uppgifterna. Till den del specialbestämmelser om integritetsskydd saknas skall personuppgiftslagen iaktas. I fråga om offentlighet och tystnadsplikt gällande uppgifter ur myndigheternas personregister iaktas på motsvarande sätt i andra hand lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Det föreslås att närmare bestämmelser om undersökningskommissionens undersökningsrapport utfärdas genom förordning. Offentlighetslagstiftningen gäller

dem som sköter offentliga uppgifter när offentlig makt utövas, vilket innebär att även undersökning av olyckor omfattas av lagen. Bestämmelserna i lagen gäller således även undersökningsrapporter och övriga utredningar som uppkommer i samband med undersökningen.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

Omfattningen av verksamheten anpassas till de disponibla resurserna. Undersökningsverksamhetens omfattning, anställningen av personal och arvoden till undersökningskommissionerna fastställs på basis av beslutet om huvudlinjerna och målen för undersökningen samt den disponibla finansieringen. Avsikten är att de totala undersökningskostnaderna skall bibehållas på nuvarande nivå. Undersökningsverksamheten skall alltså basera sig på arvoden. Arvode skall kunna betalas till undersökningskommissionens medlemmar och andra som deltar i undersökningen och de skall få ersättning för andra kostnader som föranleds av deltagandet i undersökningen, även om det inte föreligger någon lagbaserad skyldighet att betala arvoden. Det beräknas att en mindre ökning av kostnaderna föranleds av ersättningen för skadade föremål eller delar av dem samt de ändringsförslagen i fråga om delegationens organisation.

Verksamheten skall finansieras genom trafiksäkerhetsavgiften i trafikförsäkringspremierna i enlighet med social- och hälsovårdsministeriets beslut, men de instanser som deltar skall fortfarande kunna finansiera verksamheten indirekt genom att godkänna att arbetstid används för ändamålet. Den omständigheten att deltagandet i undersökningen främjar instansernas egen verksamhet talar för att detta förfarande tillämpas också i fortsättningen. De deltagande instanserna kan dra nytta av undersökningsresultaten i sin

verksamhet. Det är dock skäl att bereda sig på att den indirekta finansieringen minskar därför att viljan eller möjligheterna att delta avtar på grund av organisatoriska ändringar inom de branscher som deltar samt ändringar i anslutning till privatisering eller verksamhetens inriktning. Detta har redan skett inom besiktningsverksamheten på grund av att branschen har privatiserats. Arbetsgivarparten har ansett det oskäligt att undersökningen finansieras genom användning av arbetstid. En annan omständighet som eventuellt föranleder framtida merkostnader är de arvoden som betalas för undersökning som försiggår på fritiden och nivån på arvodena. I dessa fall bör lösningar på problemen i första hand sökas genom att undersökningsverksamhetens omfattning anpassas till de disponibla resurserna.

År 1999 åsamkades Trafikförsäkringscentralen kostnader om 4 984 000. mk på grund av undersökning av vägtrafikolyckor. Dessutom åsamkades arbetsgivarna för de sakkunniga som deltog i verksamheten indirekta kostnader i form av tjänste- och arbetstidsbortfall. Arbetsgivarna har inte fått någon ersättning för dessa kalkylerade kostnader som uppskattats till sammanlagt 1 milj. mk. I egenskap av ansvarig myndighet för besiktningsverksamheten stödde Fordonsförvaltningscentralen visserligen år 1999 besiktningsmännens deltagande i undersökningsverksamheten med medel som reserverats för forskning. Fordonsförvaltningscentralen har ålagts skyldighet att främja forskning som syftar till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av de miljöskador som vägtrafiken orsakar. I detta syfte deltog den i arbetsgivarnas kostnader med 130 000 mk för att, när verksamheten förflyttats längre bort från den ansvariga myndigheten, få sådana uppgifter om biltekniska frågor som behövs för att bestämma vad besiktningsarna skall inriktas på. Med beloppet ersattes arbetsgivarna personalutgifter enligt princi-

pen om självkostnadsvärde. Den fasta ersättningen för tid som använts för ett sammanträde var 345 mk och på motsvarande sätt 575 mk för den tid som använts för undersökning på olycksplatsen. Motsvarande förfarande har förberetts för år 2000.

För år 1999 uppskattades att ca 4,3 milj. mk, 86 %, av totalkostnaderna för Trafikförsäkringscentralen hade föranletts av undersökningskommissionernas arbete och framställandet av resultat. Här ingår arvodena till undersökningskommissionernas medlemmar. Dessa arvoden uppgick till ca 0,9 milj. mk av totalkostnaderna. En uppskattning enligt principerna för år 1999 ger vid handen att användningen av arbetstid för undersökningssyften medför kostnader om 130 000 mk för dem som bedriver besiktningens verksamhet. Om det förutsätts att även andra utgifter än sådana som baserar sig på självkostnadsvärdet ersätts, blir beloppet större. Dessa uppskattas till ca 50 000 mk på årsnivå. Kostnaderna kan ersättas på samma sätt som år 1999, om det är möjligt inom gränserna för de disponibla resurserna. Om dylik övrig finansiering inte står till förfogande, måste undersökning som finansieras med trafiksäkerhetsavgiften anpassas så att den motsvara denna årliga merkostnad på ca 150 000 - 200 000 mk.

4.2. Verknings i fråga om organisation och personal

Om organiseringen av undersökningar av trafikolyckor på väg och i terräng regleras i lag kommer verksamheten huvudsakligen att bibehållas oförändrad. Detta gäller speciellt undersökningskommissionernas verksamhet. Till skillnad från nuläget skall en delegation tillsatt av myndighet vara samarbetsorgan för de instanser som deltar i undersökningsverksamheten. Delegationen skall också ha formell beslutande- och styrningsrätt i frågor som gäller undersöknings-

verksamheten. Delegationen skall bestå av företrädare för åtminstone de myndighetsinstanser som är viktiga med tanke på verksamheten och som är med i den nuvarande delegationen. Även Trafikförsäkringscentralen skall via en företrädare delta i delegationens beslutsfattande i fråga om undersökning av olyckor. Dessutom skall den administrera verksamheten och leda fältverksamheten på samma sätt som i dag. Organisationsmässigt skall undersökningskommissionerna och delegationen finnas i anslutning till Trafikförsäkringscentralen.

Uppgifter som hänför sig till finansieringen av verksamheten och medelsanvändningen bibehålls inom social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde. Social- och hälsovårdsministeriet, som behandlar försäkringsärenden, skall alltså svara för beslut om finansieringen. Försäkringsinspektionen, som övervakar Trafikförsäkringscentralen, skall ansvara för tillsynen. För att det trafikskyddsarbete som ingår i undersökningen skall knytas närmare samman med det riksomfattande trafikskyddsarbetet skall uppgifter att fastställa verksamhetsplanen för undersökningsverksamheten ankomma på kommunikationsministeriet, som ansvarar för trafiksäkerhetsuppdrag och samordningen av dem inom statsförvaltningen. Kommunikationsministeriet skall också tillsätta delegationen.

De föreslagna myndighetsuppgifterna medför inte något behov av tilläggsresurser. Jämfört med nuläget förutsätter delegationens uppgiftsbeskrivning ett förhållandevis litet behov av extra personalresurser. De ärenden som behandlas i delegationen skall huvudsakligen beredas vid Trafikförsäkringscentralen. Anställningsförhållandena för de tjänstemän vid Trafikförsäkringscentralen som arbetar med uppgifter i anslutning till undersökning av olyckor fortsätter i oförändrad form. I praktiken bärs ansvaret för undersökningsverksamheten där av den tjänsteman

som utses till ansvarig ledare för undersökningsverksamheten. Närmare bestämmelser om ledarens uppgifter utfärdas genom förordning. Uppdraget förutsätter inte någon ny tjänst.

4.3. Verknningar för medborgarna och trafiksäkerhetsarbetet

Om organiseringen av verksamheten regleras genom lag blir verksamhetens karaktär definierad och det förfarande som skall iaktas blir klarare. Detta förbättrar väsentligt medborgarnas rättsskydd jämfört med nuläget. Intrång i medborgarnas skyddade intressen uppställer stränga krav på verksamheten och för dem som deltar. Uttryckliga bestämmelser om utövandet av befogenheterna i anslutning till verksamheten och om de skyldigheter som följer av att befogenheterna används samt om användningen av uppgifter om olyckorna, om erhållandet av uppgifter samt kompletterande allmänna förvaltningsrättsliga bestämmelser uppställer gränser för verksamheten, garanterar att verksamheten följer en bestämd form och att principerna om god förvaltning iaktas i syfte att beakta medborgarnas grundlagsenliga rättigheter. Den lagstiftning som skall tillämpas uppställer också krav på skyddsåtgärder som behövs för att utveckla ett bra sätt att behandla uppgifterna och för att säkerställa att de som behandlar känsliga och sekretessbelagda personuppgifter är medvetna om de förpliktelser och krav som hänför sig därtill.

Ställningen för undersökningen av trafikolyckor befästs genom att verksamheten regleras genom lag. Samtidigt befästs också den ställning som verksamheten uppnått inom trafiksäkerhetsarbetet och främjas användningen av undersökningsresultaten inom detta arbete. Genom att bestämmelser om ändamålsenliga undersökningsbefogenheter utfärdas förbättras undersökningsbetingelserna och främjas utredningen av orsakerna

till olyckor. Den kunskapsbas som då erhålls skapar bättre betingelser till grund för beslutsfattandet, vilket för sin del förbättrar trafiksäkerheten.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Riksdagens uttalanden och övriga ställningstaganden

I riksdagens ovannämnda svar på regeringens proposition till riksdagen med förslag till laga om ändring av lagen om undersökning av storolyckor samt av 15 § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet förutsattes att regeringen bl.a. utreder behovet av att genom författning reglera det nuvarande systemet för undersökning av vägtrafikolyckor, vilket baserar sig på frivilligt samarbete mellan olika instanser. Även i förvaltningsutskottets betänkande ansågs det nödvändigt att utreda frågan. I förvaltningsutskottets utlåtande nr 11/1994 till trafikutskottet vid behandlingen av regeringens proposition till riksdagen med förslag till luftfartslag och till lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor framfördes ett uttalande om att utskottet förutsätter att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att även undersökningen av olyckor i land- och sjötrafik i så stor omfattning som möjligt skall organiseras så i den ordning som anges i lagen om undersökning av olyckor.

Beredningsorgan

Trafikministeriet tillsatte den 30 november 1996 en arbetsgrupp för att utreda nuläget i verksamheten med undersökningskommissioner för trafikskador, behovet av samt målen och uppgifterna för verksamheten med undersökningskommissioner, frågor i anslutning till förvaring och användning av de

uppgifter som samlas in i samband med verksamheten samt att utarbeta förslag i form av en regeringsproposition om hur verksamheten skall ordnas i fortsättningen. Arbetsgruppens mandattid gick ut den 31 mars 1998.

Arbetsgruppens förslag ingår i betänkandet "Författningar om undersökningar av olyckor på väg och terräng" (trafikministeriets publikationer 29/98). I betänkandet ingår en reservation mot i synnerhet förslagen gällande administration och tillsyn, vilka ses som intrång i undersökningen, oavhängigheten för medlemmarna i undersökningskommisionerna och Trafikförsäkringscentralens interna angelägenheter.

5.2. Utlåtanden

Utlåtande om arbetsgruppens betänkande begärdes av de viktigaste myndigheterna, organisationerna och sammanslutningarna inom trafiksäkerhetsarbetet. Av dessa gav 17 sitt utlåtande. I utlåtandena underströks enhälligt att arbetet är viktigt och stiftandet av en lag understöddes förutsatt att det nuvarande välfungerande systemet inte äventyras. Förslagen gällande administration, tjänstansvar och tillsyn väckte motstånd i vissa utlå-

tanden emedan de ansågs äventyra undersökningens opartiskhet. Uppmärksamhet fästes dessutom vid kostnaderna för verksamheten och vikten av att noggrant utreda kostnadsbasen, att göra lednings- och tillsynsförhållandena mellan olika organisationer och organ klara samt att precisera förslagen gällande integritetsskydd. Finansministeriet gav sitt bifall till att det skapas en författningsgrund för utövandet offentlig makt. I utlåtandet ansågs att uppgiften kan betraktas som ett offentligt uppdrag och därmed som indirekt offentlig förvaltning. Centralen för undersökning av olyckor ansåg att den föreslagna arbetsfördelningen mellan undersökningssystemen är motiverad. Centralen ansåg inte heller att förslagen äventyrar undersökningens opartiskhet. Social- och hälsovårdsministeriet betonade att en betydande ökning av kostnaderna förutsätter att finansieringsgrunden omorganiseras.

Regeringens proposition baserar sig på arbetsgruppens förslag och har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Anmärkningarna och synpunkterna i utlåtandena har beaktats i mån av möjlighet.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Tillämpningsområde.* Lagen gäller undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng som utförs för att förbättra trafiksäkerheten. Lagen förpliktar inte till att utföra undersökning. Frågan om under vilka förutsättningar olyckor skall undersökas bestäms genom delegationens årliga beslut om huvudlinjerna och målen för undersökningen. Lagen gäller trafikolyckor både på och utanför

väg. Med trafikolyckor avses i denna lag sådana olyckor i vilka åtminstone ett rörligt fordon eller en spårvagn haft del.

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

Genom förordning bestäms om den anmälan för inledande av undersökning som skall göras när en olycka har inträffat. Anmäl-

ningsskyldigheten skall gälla sådana trafikolyckor som kan bli föremål för undersökning i den ordning som avses i den föreslagna lagen. Anmälningsskyldigheten åläggs polisen. För att polisen skall känna till alla olycksfall som omfattas av undersökning, förutsätts det att hälsovårdspersonalen anmäler alla sådana senare dödsfall som kan anses bero på en trafikolycka. Enligt allmän praxis anses ett dödsfall ha berott på en trafikolycka, om dödsfallet inträffar inom 30 dygn efter olyckan.

En trafikolycka som på basis av antalet döda, skadade, miljöskador eller egendoms-skador bör betraktas som en storolycka skall dock undersökas i den ordning som anges i lagen om undersökning av olyckor. I sådana fall anses det inte längre ändamålsenligt att undersöka olyckan i den ordning som anges i den föreslagna lagen. Enligt 2 mom. skall lagen inte tillämpas på undersökningen, om det har fattats beslut om att olyckan skall undersökas i enlighet med lagen om olyckor. Undersökningssuppgifterna skall dock stå till förfogande även för systemet för undersökning av trafikolyckor. För t.ex. eventuell behandling av dessa uppgifter skall den föreslagna lagen dock tillämpas i övrigt förutom i fråga om själva undersökningen. Om undersökning redan inletts i enlighet med den föreslagna lagen, avbryts den när centralen för undersökning av olyckor fattat beslut om inledande av undersökning.

2 §. *Undersökningens innehåll.* 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 skall olyckans förlopp, orsaker och följder samt de

omständigheter som hade rått då olyckan inträffade utredas. Vid undersökningen kan de bakomliggande faktorerna utredas så övergripande som möjligt. Genom utredning av olyckans förlopp beskrivs de olika skedena i olyckan. Avsikten är att klarlägga de direkta och indirekta orsakerna. När undersökningens resultat 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.

På basis av undersökningen skall behövliga framställningar om trafiksäkerhetsåtgärder göras. Bestämmelser om den undersökningssrapport som skall uppgöras föreslås i 11 §, där det också föreslås bli bestämt om framställningar.

3 §. *Undersökningsverksamhetens organisation.* I paragrafen beskrivs undersökningsorganisationen.

För undersökning som avses i lagen skall det finnas en av myndigheten tillsatt delegation för undersökning av trafikolyckor. Delegationen ersätter den nuvarande delegationen i systemet med undersökningskommissioner och skall i stället för den nuvarande delegationen vara samarbetsorgan för de instanser som deltar i undersökningen av olyckor. Regionala undersökningskommissioner skall svara för den egentliga undersökningen av olyckor. Organisatoriskt skall delegationen och undersökningskommissionerna finnas i anslutning till Trafikförsäkringscentralen. Antalet behövliga undersökningskommissioner bedöms utgående från ambitionen att undersökningar bör inledas tillräckligt snabbt på olika håll i landet. Delegationen beslutar om antalet kommissioner.

Trafikförsäkringscentralen skall bära det allmänna ansvaret för organiseringen av undersökningsverksamheten. Den skall sköta undersökningen av trafikolyckor, den allmänna organiseringen och planeringen av

undersökning av olyckor samt utbildningen. Trafikförsäkringscentralen svarar för den operativa ledningen av verksamheten inom undersökning av olyckor och är sekretariat vid delegationen. Närmare bestämmelser om centralorganisationens i den föreslagna lagen avsedda uppgifter i anslutning till undersökning av olyckor utfärdas genom förordning. I förordningen skall finnas bestämmelser om den ledare för undersökning av olyckor som vid Trafikförsäkringscentralen skall ansvara för uppgifter i anslutning till undersökning av olyckor.

Närmare bestämmelser om den organisering av undersökning av trafikolyckor som avses i den nya lagen, om personalens uppgifter samt om behandling och avgöranden av ärenden skall ingå i arbetsordningen, som också skall gälla för de anställda vid Trafikförsäkringscentralen som sköter uppgifter i anslutning till undersökning av olyckor. En arbetsordning som omfattar hela organisationen för undersökning av trafikolyckor behövs för att utnämna de personer som deltar i undersökningsverksamheten eller som i anslutning till denna verksamhet deltar i behandlingen av uppgifter som omfattas av integritetsskyddet, och för att ordna deras uppgifter och ansvarsfördelningarna.

I trafiksäkerhetsfrågor samarbetar Trafiksäkerhetscentralen med olika myndigheter, forskningsinstitut som bedriver trafikforskning och olika sakkunniga. Den kan fortsättningsvis bistås av en liknande vetenskaplig grupp som för närvarande när det gäller att utveckla metoder som skall tillämpas vid undersökning och att beakta andra krav på vetenskaplig forskning. Trafikförsäkringscentralen deltar också på samma sätt som tidigare i det internationella samarbetet kring undersökning av trafikolyckor. Dess befogenheter i fråga om undersökning av olyckor skall dock gälla bara undersökning av olyckor som inträffar i Finland.

2 kap. **Delegationen för undersökning av trafikolyckor och undersökningskommissionerna**

4 §. *Delegationen för undersökning av trafikolyckor.* Delegationen skall leda undersökningsverksamheten och utöva beslutanderätt i frågor som gäller undersökningsverksamheten. Till de uppgifter som föreslås bli föreskrivna för delegationen genom förordning hör bl.a. att besluta om huvudlinjerna och målen för undersökningen och om undersökningskommissionernas verksamhetsområden, att göra framställning om årliga verksamhetsplaner samt att övervaka att verksamhetsplanen genomförs. I delegationen skall finnas företrädare för åtminstone de instanser som nämns i 1 mom. och som också finns med i den nuvarande delegationen i systemet med undersökningskommissioner. I delegationen kan även finnas andra medlemmar.

Delegationen skall tillsättas för en bestämd tid, tre år. Kommunikationsministeriet skall utse medlemmarna för tre år åt gången och förordna en av dem till ordförande och en till vice ordförande. När medlemmarna utses iakttas sedvanlig praxis. Utnämningarna görs på basis av förslag av namngivna instanser. Varje medlem skall också ha en personlig suppleant, som utses på samma sätt.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse om sammankallande och beslutförhet.

5 §. *Undersökningskommissioner.* I syfte att betona vikten av oavhängiga och opartiska undersökningar föreslås ett omnämmande därom i 1 mom. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt i förhållande till delegationen, Trafikförsäkringscentralen och andra instanser. Närmare bestämmelser om undersökning och utförande av undersökning utfärdas genom förordning.

Undersökningskommissionerna skall tillsättas för viss tid. Delegationen tillsätter un-

dersökningskommissionerna på basis av Trafikförsäkringscentralens framställning. Samtidigt fastställer den deras verksamhetsområden. En undersökningskommission har fullmakt att undersöka olyckor som inträffat inom dess verksamhetsområde. När medlemmarna undersöker en sådan olycka har de behörighet att utföra undersökning i hela landet.

Samtidigt som delegationen utser medlemmarna i kommissionen skall den också förordna en av dem till ordförande. Bestämmelser om valet av vice ordförande utfärdas genom förordning. Kommissionen skall välja vice ordförande inom sig. Medlemmarna utses på basis av bakgrundsorganisationernas förslag. Trafikförsäkringscentralen bereder förslag som gäller tillsättandet av undersökningskommissioner och deras sammansättning samt utbildar sakkunniga som kan rekryteras som nya medlemmar.

Undersökningskommissionerna bör bestå av sakkunniga inom trafik och olika branscher som ansluter sig till trafikolyckor. I undersökningskommissionen skall sakkunskap om åtminstone polisväsendet och vägunderhåll, fordonsteknik och medicin vara företrädda. Beteendevetenskaplig sakkunnighet är också önskvärd. För upprätthållandet av undersökningsberedskapen bör ett tillräckligt antal medlemmar som står till förfogande för verksamheten utses för de undersökningskommissioner som tillsätts för olika områden. Bland dessa medlemmar utses för varje olycka en grupp som undersöker den. Sammansättningen för och den sakkunskap som behövs inom den grupp som undersöker en enskild olycka bestäms från fall till fall. Beror på situationen utför medlemmarna det praktiska undersökningsarbetet tillsammans eller ensamma. Vid behov deltar även sakkunniga som företräder tåg- eller spårtrafik.

Bestämmelser om undersökningskommissionernas sammansättning samt temporär komplettering på grund av brådskande un-

dersökning skall utfärdas genom förordning.

6 §. *Jäv*. I paragrafen föreslås bestämmelser om jäv för dem som deltar i en undersökning. Tillförlitligheten hos undersökningen av trafikolyckor och det allmänna förtroendet för undersökningen förutsätter att de som deltar i en undersökning inte har bindningar som försvagar förtroendet. I 10 § 1 mom. lagen om förvaltningsförfarande har jävsgrunderna indelats i delaktighetsjäv, intressejäv, släktskapsjäv, jäv på grund av tillhörighet till styrelsen i ett samfund eller en stiftelse samt jäv enligt en allmän bestämmelse. I 10 § 2 mom. i nämnda lag har jäv på grund av nära släktskap indelats i fasta och nära släkt- och svågerskapsförhållanden. Med dessa jämsställs halvsläktskap och med stöd av 12 § 1 mom. adoptionslagen (153/1985) även adoptivförhållande. Vid undersökning av trafikolyckor baserar sig kommissionsmedlemmarnas jävighet i praktiken vanligen på släktskap, ekonomiska intressen eller delaktighet. I bestämmelsen om jäv föreslås därför mera begränsade jävsgrunder än i lagen om förvaltningsförfarande. De föreslagna bestämmelserna motsvarar bestämmelserna om jäv i 7 § lagen om undersökning av olyckor.

I 1 mom. 1 punkten föreslås en bestämmelse om jäv till följd av att en medlem i undersökningskommissionen har lidit skada eller på grund av nära släktskap. Med skada avses här personskador och saksador. Saksadorna gäller i allmänhet fordonsskador men det kan också vara fråga om föremål inuti fordonet eller skada till följd av att fordonet krockat med ett yttre föremål. I 2 mom. definieras vad som avses med nära släktskap.

I 1 mom. 2 punkten föreslås bli bestämt om jäv som beror på att medlemmen eller en nära släkting till honom eller henne kan bli ställd till svars för olyckan eller för skada som uppkommit genom den. Det kan vara fråga om skadeståndsansvarighet eller straffrättsligt ansvar.

Jäv kan uppkomma även när undersök-

ningen kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för den som tillverkat eller sålt det fordon som haft del i olyckan eller för den besiktningsman som besiktat bilen, på grund av att ett sådant fel som bidragit till olyckan har funnits när fordonet har köpts eller inte observerats vid besiktningen. Om t.ex. en medlem i undersökningskommissionen eller en nära släkting till honom eller henne i ovan nämnda situation har utfört fordonsbesiktningen, är medlemmen jävig enligt vad som föreslås bli bestämt i 1 mom. 3 punkten. Jäv kan också föranledas av att en medlem eller en nära släkting till honom eller henne har ekonomiska förbindelser med ett bolag som bedriver företagsverksamhet, t.ex. betydande aktieinnehav.

Enligt den allmänna bestämmelse som föreslås i 1 mom. 4 punkten är de som deltar i undersökning av trafikolyckor jäviga, om tilltron till deras opartiskhet vid undersökningen av något annat särskilt skäl kan äventyras. Bestämmelsen motsvarar 10 § 1 mom. 6 punkten lagen om förvaltningsförfarande. Jäv kan föranledas t.ex. av att medlemmen står i arbetsförhållande till den arbetsgivare som åsamkats eller kan förväntas bli åsamkad påföljder som nämns i 1 mom. 1 - 3 punkten.

Om verkan av jäv skall i tillämpliga delar gälla vad som bestäms i 11 § lagen om förvaltningsförfarande. Den som är jävig får inte behandla ärendet eller närvara vid behandlingen förutom i de undantagsfall som nämns i bestämmelsen.

3 kap. Undersökning

7 §. *Samarbete.* Polisen undersöker alltid olyckor som medfört svåra personskador eller döden. Det är då ändamålsenligt att undersökningskommissionen enligt egen prövning utför undersökningen i samarbete med polisen. Undersökning som avses i den föreslagna lagen utförs dock skilt från polisens

förundersökning liksom från annan undersökning eller verksamhet som försiggår enligt olika befogenheter. Undersökningsresultaten kan inte heller användas för utredning av skuldfrågor eller som grund för beslut om försäkringsersättning. Vid undersökning av olyckor insamlas uppgifter utslutande för att utreda orsakerna till olyckan. Vid undersökningsarbetet tillämpar polisen dock samma formbestämmelser som vid förundersökning, eftersom det bör anses vara fråga om en i 37 § polislagen avsedd undersökning i vilken polisen deltar.

8 §. *Säkrande av undersökningsförutsättningarna.* Det föreslås bli bestämt att medlemmarna i en undersökningskommission och andra som deltar i en undersökning skall ha rätt att få tillträde till olycksplatsen och att utföra undersökningar där. Rätten gäller även privata områden. Medlemmarna har rätt att vara på platsen även när polisen har avspärrat området. Vid behov skall undersökningskommissionen ha rätt att begära handräckning av polisen för att avspärra olycksplatsen.

9 §. *Handlingar och föremål.* Bestämmelsen i 1 mom. berättigar undersökningskommissionen att granska föremål samt ta del av handlingar 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 som gäller väghållning eller åtgärder som gällt fordonet, t.ex. sådana dokument om servicen av fordonet som finns hos bilverkstaden. Om personuppgifter ingår i uppgifterna i dylika handlingar tillämpas bestämmelserna om jäv i 6 §.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att undersökningskommissionen skall få utföra försök med de föremål som granskas och lösgöra delar av dem samt ta prov, då detta är nödvändigt för undersökningen. Utövändet 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 utförs försök för att utreda föremålets egenskaper. Kommissionen skall ha rätt att vid behov låta ett fordon som haft del i en olycka genomgå kontroll. Rätten att ta prov gäller uteslutande prov på föremål, inte prov som hänför sig till personkontroll.

I lagen föreslås inte några tvångsåtgärder i händelse av att de som saken gäller vägrar att till undersökningskommissionen överlåta ett föremål eller en handling som de förfogar över, eftersom tvångsåtgärder inte anses lämpa sig för det föreslagna undersökningssystemet. Med stöd av 39 § 3 mom. 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 10 § har kommissionen rätt att få kännedom om de uppgifter som polisen inhämtat på detta sätt.

10 §. *Rätt att få uppgifter.* Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter skall undersökningskommissionen ha rätt att få sådana uppgifter om hälsotillståndet för dem som haft del 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 skall 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. 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 skall kunna uteslutas som orsaker till olyckan. De uppgifter som erhålls är sekretessbelagda enligt 15 §.

Det föreslås dessutom att utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter skall undersökningskommissionen ha rätt att av myndigheter, inrättningar eller andra som sköter offentliga uppdrag få uppgifter som behövs för undersökningen. Sådana uppgifter är t.ex. i 6 § lagen om ett datasytem för vägtrafiken avsedda uppgifter i körkortregistret om påföljderna av förarens trafikbrott. På basis av uppgifterna fås en utredning om förarens allmänna körbeteende och sådana eventuella risker det medför för trafiken som kan ha varit av betydelse för den olycka som undersöks. Dessutom skall undersökningskommissionen ha rätt att av väg-hållaren få uppgifter som gäller vägens konstruktion, skick och åtgärder för skötseln av den. Även uppgifterna om brott omfattas av tystnadsplikt.

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.

11 §. *Undersökningsrapport.* Över en undersökning skall uppgöras en undersökningsrapport. I rapporten redogörs för olyckans förlopp, de omständigheter som ledde till olyckan och följderna av olyckan samt undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder. Utgående från undersökningskommissionens rekommendationer kan de i 2 § 2 mom. avsedda framställningarna göras. Undersökningen av-

slutas med en undersökningsrapport. Rapporten undertecknas av de medlemmar som deltagit i undersökningen samt av kommissionens ordförande och vice ordförande. Närmare bestämmelser om undersökningsrapporten utfärdas genom förordning.

I 2 mom. föreslås bli bestämt om fortsatta åtgärder i fråga om rekommendationerna. Bestämmelsen ansluter sig till 2 § 2 mom. i den föreslagna lagen, där det bestäms om framställningar på basis av undersökningsresultaten. Undersökningskommissionerna och delegationen skall ha behörighet att väcka initiativ och göra framställningar.

Undersökningsrapporterna jämte handlingarna skall förvaras. Arkiveringen skall skötas av Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen skulle vara ett i 1 § 1 mom. 6 punkten arkivlagen avsett arkivbildare för det arkivbestånd som uppkommer vid utövande av undersökningsverksamhet. Arkivlagen skulle tillämpas på Trafikförsäkringscentralens arkivfunktion endast till den del som det vid utförande av offentligt uppdrag uppkommer handlingar om vilkas offentlighet bestäms i författningarna om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

4 kap. **Registrering av uppgifter om olyckor**

12 §. *Register över uppgifter om olyckor i trafiken och den registeransvarige.* För trafiksäkerhetsforskning och andra uppgifter som främjar trafiksäkerheten skall det föras ett register över uppgifter om olyckor. Registret skall föras av Trafikförsäkringscentralen. Registerföringen omfattar insamling, användning och utlämnande av uppgifter samt uppdrag i anslutning därtill.

13 §. *Uppgifter i registret över uppgifter om olyckor.* I registret skall få införas identifikationsuppgifter om de personer som haft del i olyckan samt uppgifter om hälso-tillstånd och trafikbrott samt andra uppgifter

som erhållits i samband med undersökningen, t.ex. uppgifter om olyckan, de personer som haft del i den, fordonen, vägen, omgivningen och omständigheterna samt olyckans förlopp. Totalt finns det mer än 300 variabler beroende på beräkningssättet. Uppgifter om trafikbrott fås ur körkortsregistret vid Fordonsförvaltningscentralen.

Uppgifterna skall användas för trafiksäkerhetsforskning och andra uppdrag som främjar trafiksäkerheten. 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 körrättighet. För erhållande av uppgifter om körrättigheten för dem som haft del i en olycka förutsätts alltså att personbeteckningen registreras.

Det föreslås att dessa i personuppgiftslagen avsedda identifikationsuppgifter bevaras 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 att uppgifterna skall stå till förfogande i tio år efter det att undersökningen blivit klar. En persons identifikationsuppgifter skall därför utplånas ur registret tio år efter utgången av det år då undersökningsrapporten avgavs. Till denna del tillämpas således bestämmelserna i personuppgiftslagen sekundärt.

Databasen för registret över uppgifter om olyckor skall stå till förfogande för forskare och de myndigheter som utför trafiksäkerhetsarbete. På hemlighållande av uppgifter

tillämpas 15 § i den föreslagna lagen. Med undantag av identifikationsuppgifterna står uppgifterna till förfogande för trafiksäkerhetsarbetet. När uppgifter lämnas ut till utomstående, t.ex. för forskning, iakttas bestämmelserna i personuppgiftslagen.

5 kap. Särskilda bestämmelser

14 §. *Tjänsteansvar.* På grund av befogenheterna enligt 8-10 § föreslås bli bestämt att medlemmarna i delegationen och undersökningskommissionerna handlar under tjänsteansvar, eftersom utförandet av undersökningar är förenat med utövande av offentlig makt. Tjänsteansvaret skall även gälla de tjänstemän vid Trafikförsäkringscentralen som sköter uppgifter enligt den föreslagna lagen.

15 §. *Tystnadsplikt.* Undersökningskommissionernas medlemmar eller andra som deltar i undersökningarna eller behandlingen av undersökningsresultat skall hemlighålla sådana omständigheter som framkommit i samband med behandlingen av ärendet och som är sekretessbelagda med stöd av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Sekretessbelagda är t.ex. uppgifter om enskilda personers hälsotillstånd, brottsuppgifter och uppgifter i anslutning till förlopad körrättighet. I bestämmelsen föreslås även en hänvisning till straffbestämmelserna om brott mot tystnadsplikt.

16 §. *Finansiering av verksamheten och fastställelse av verksamhetsplanen.* Avsikten är att finansieringen bibehålls oförändrad. Verksamheten skall även i fortsättningen finansieras med den trafiksäkerhetsavgift som avses i 18 a § 1 mom. Trafikförsäkringslagen. I praktiken har social- och hälsovårdsministeriet rätt att besluta om hur medlen skall användas. I 2 mom. föreslås bli bestämt att verksamheten också skall kunna finansieras med andra medel som anvisats för ändamålet. De instanser som deltar i undersök-

ningskommissionernas verksamheten har traditionellt deltagit i finansieringen när de har godkänt att undersökningskommissionerna utför sitt arbete på arbetstid. Även i fortsättningen kan verksamheten finansieras på detta sätt. Övriga medel som anvisas för ändamålet kan vara t.ex. donationsmedel.

Kommunikationsministeriet skall fastställa verksamhetsplanen för undersökning av trafikolyckor. Verksamhetsplanen fastställs på framställning av delegationen.

17 §. *Ersättningar.* I paragrafen bestäms om den ersättning som skall betalas för sådana skador på föremål eller delar av föremål som uppkommit i samband med försök eller när delar har lösgjorts. Enligt förslaget skall ersättning i detta fall betalas till fullt belopp av de medel som reserverats för undersökningsverksamhet.

18 §. *Närmare bestämmelser.* Med stöd av det föreslagna bemyndigandet skall närmare bestämmelser om verkställigheten av den nya lagen utfärdas genom förordning.

2. Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning. Ett utkast till statsrådsförordning om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng bifogas.

Det föreslås att förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen ändras så att 2 § kompletteras med en bestämmelse om att Trafikförsäkringscentralen skall sköta undersökningen av trafikolyckor på väg och i terräng. I 2 § 10 punkten föreslås samtidigt ett uttryckligt omnämnande av att medel som avses i punkten skall användas för undersökning av trafikolyckor. Medlen skall även i fortsättningen också användas för andra ändamål inom Trafikförsäkringscentralens utvecklande av trafiksäkerheten.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som

möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst.

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

Lag

om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

för undersökningssystemet enligt denna lag.

Allmänna bestämmelser

2 §

1 §

Undersökningens innehåll

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, vilken utförs för att förbättra trafiksäkerheten.

Denna lag tillämpas inte, om centralen för undersökning av olyckor har fattat beslut om inledande av undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Undersökning som inletts i enlighet med denna lag skall då avbrytas. Om en trafikolycka som avses i denna lag undersöks i enlighet med lagen om undersökning av olyckor, står undersökningsuppgifterna till förfogande även

Vid undersökning skall trafikolyckans förlopp, riskfaktorer, följder och omständigheterna utredas i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckan och för att förebygga framtida olyckor till följd av dem.

På basis av undersökningen görs behövliga framställningar om trafiksäkerhetsåtgärder.

3 §

Undersökningsverksamhetens organisation

För undersökning som avses i denna lag skall kommunikationsministeriet tillsätta en delegation för undersökning av trafikolyckor

och ett behövt antal undersökningskommissioner.

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

Delegationen och undersökningskommissionerna finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen.

2 kap.

Delegationen för undersökning av trafikolyckor och undersökningskommissionerna

4 §

Delegationen för undersökning av trafikolyckor

Delegationen för undersökning av trafikolyckor är samarbetsorgan för de instanser som deltar i verksamheten. Delegationen leder undersökningsverksamheten. Närmare bestämmelser om delegationens uppgifter utfärdas genom statsrådsförordning. I delegationen skall åtminstone kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Vägverket, Fordonsförvaltningscentralen och Trafikförsäkringscentralen vara företrädare.

Kommunikationsministeriet tillsätter delegationen för tre år åt gången och utser medlemmarna och deras personliga suppleanter på framställning av de instanser som deltar i verksamheten. Av medlemmarna förordnas en till ordförande och en till vice ordförande.

Ordföranden sammankallar delegationen. Delegationen är beslutför när ordföranden och minst hälften av de övriga medlemmarna är närvarande.

5 §

Undersökningskommissioner

I denna lag avsedd undersökning av olyckor utförs av undersökningskommissioner. I en undersökningskommission finns en ordförande, en vice ordförande och ett tillräckligt antal medlemmar, som skall företräda tillräcklig sakkännedom med tanke på undersökningen av trafikolyckor. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt för att oavhängighet och opartiskhet skall säkerställas.

Delegationen tillsätter undersökningskommissionerna för fem år åt gången och fastställer deras verksamhetsområden. Samtidigt utser delegationen medlemmarna i kommissionerna och förordnar en av dem till ordförande.

Bestämmelser om temporär komplettering av undersökningskommissionerna samt anlåtande av sakkunniga vid undersökning liksom om undersökningskommissionernas sammansättning och utförande av undersökning utfärdas genom statsrådsförordning.

6 §

Jäv

Medlemmarna i undersökningskommissionen eller andra som deltar i undersökningen är jäviga,

1) om de eller en nära släkting till dem har lidit skada genom den trafikolycka som skall undersökas eller om en nära släkting till dem har omkommit i olyckan,

2) om de eller en nära släkting till dem kan bli ställd till svars för olyckan eller för skada som uppkommit genom den,

3) om undersökningen eller resultaten av den kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för dem eller en nära släkting till dem, eller

4) om tilltron till deras opartiskhet vid un-

dersökningen av något annat särskilt skäl kan äventyras.

Med nära släktingar avses de personer som nämns i 10 § 2 mom. lagen om förvaltningsförfarande (598/1982). Om verkan av jäv gäller i tillämpliga delar vad som bestäms i 11 § i nämnda lag.

3 kap.

Undersökning

7 §

Samarbete

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

8 §

Säkranke av undersökningsförutsättningarna

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

Undersökningskommissionen har rätt att få handräckning av polisen för att avspärra olycksplatsen.

9 §

Handlingar och föremål

Undersökningskommissionen har rätt att granska föremål samt ta del av handlingar som sannolikt har betydelse för undersökningen.

Undersökningskommissionen får utföra försök med de föremål som granskas och lösgöra delar av dem samt ta prov, då detta är

nödvändigt för undersökningen.

10 §

Rätt att få uppgifter

Utan hinder av vad som bestäms om hemlighållande av uppgifter har undersökningskommissionen rätt att

1) få sådana uppgifter om hälsotillståndet för dem som haft del i en trafikolycka som behövs för att utreda hälsotillståndets inverkan och kan ha väsentlig betydelse för utredande av orsaker som lett till olyckan, och att

2) av myndigheter, inrättningar eller andra som sköter offentliga uppdrag få uppgifter som behövs för undersökningen.

11 §

Undersökningsrapport

Över en undersökning skall uppgöras en undersökningsrapport. I rapporten redogörs för olyckans förlopp, de omständigheter som ledde till olyckan och följderna av olyckan samt undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder.

Undersökningskommissionerna kan hos myndigheterna väcka initiativ till säkerhetsåtgärder i enlighet med rekommendationerna. Även delegationen kan besluta om framställningar i ärendet.

Trafikförsäkringscentralen arkiverar undersökningsrapporterna jämte handlingarna.

4 kap.

Registrering av uppgifter om olyckor

12 §

Register över uppgifter om olyckor i trafiken

För trafiksäkerhetsforskning och andra

uppgifter som främjar trafiksäkerheten skall Trafikförsäkringscentralen föra ett register över uppgifter om olyckor.

13 §

Uppgifter i registret över uppgifter om olyckor

I registret över uppgifter om olyckor införs förutom personernas identifikationsuppgifter även uppgifter om hälsotillstånd och trafikbrott samt andra uppgifter som erhållits i samband med undersökningen av olyckan.

En persons identifikationsuppgifter utplånas ur registret tio år efter utgången av det år då undersökningsrapporten avgavs.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

14 §

Tjänsteansvar

När medlemmar i undersökningskommissionerna och delegationen samt tjänstemän vid Trafikförsäkringscentralen sköter uppgifter enligt denna lag betraktas de som tjänstemän enligt 2 kap. 12 § strafflagen (39/1889).

15 §

Tystnadsplikt

På uppgifter som framkommit vid undersökning tillämpas vad som särskilt bestäms om hemlighållande av uppgifter.

Straff för brott mot tystnadsplikt döms ut med stöd av 38 kap. 1 eller 2 § strafflagen, om inte gärningen är straffbar enligt 40 kap. 5 § strafflagen eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

16 §

Finansiering av verksamheten och fastställelse av verksamhetsplanen

Intäkterna av den i 18 a § 1 mom. trafikförsäkringslagen (279/1959) avsedda avgiften för främjande av trafiksäkerheten får användas för att täcka de kostnader som föranleds av undersökningen av trafikolyckor.

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

Kommunikationsministeriet fastställer verksamhetsplanen för undersökning av trafikolyckor.

17 §

Ersättningar

För skada som föranletts av åtgärder enligt 9 § 2 mom. betalas ersättning till fullt belopp av de medel som avses i 16 § 1 och 2 mom.

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom statsrådsförordning.

19 §

som verkställigheten av lagen förutsätter får
vidtas innan lagen träder i kraft.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Åtgärder _____

Helsingfors den 6 oktober 2000

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Olli-Pekka Heinonen*

1. Utkast till förordning om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng

Statsrådets förordning**om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng**

I enlighet med stadsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, föreskrivs med stöd av lagen den 2000 om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (/):

1 kap.

Administration i fråga om undersökning av trafikolyckor

1 §

Trafikförsäkringscentralens uppgifter

För skötseln av de uppgifter som avses i 3 § 2 mom. lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (1) skall Trafikförsäkringscentralen

1) föra förteckning över undersökningskommissionerna samt över deras medlemmar och sakkunniga,

2) meddela anvisningar om utförandet av undersökningar och uppgörandet av undersökningsrapporter,

3) sköta ekonomin och medelsförvaltningen för undersökningen av trafikolyckor,

4) sköta informationstjänsten,

5) bereda och verkställa undersökningsplanerna för undersökningskommissionernas verksamhet, samt

6) sköta andra uppgifter som gäller undersökningen av trafikolyckor och användning-
en av undersökningsresultaten.

2 §

Ledare för undersökning av trafikolyckor

Ledaren för undersökning av trafikolyckor ansvarar för de uppgifter vid Trafikförsäkringscentralen som hänför sig till undersökning av trafikolyckor.

Ledaren skall föredra ärenden som skall behandlas i delegationen för undersökning av trafikolyckor och i enlighet med arbetsordningen leda verksamheten gällande undersökning av trafikolyckor.

3 §

Delegationens uppgifter

Delegationen för undersökning av trafikolyckor skall

1) besluta om huvudlinjerna och målen för undersökningen av trafikolyckor,

2) göra framställning till kommunikationsministeriet om följande års verksamhetsplan för undersökning av trafikolyckor,

3) övervaka hur verksamhetsplanen genomförs,

4) godkänna en arbetsordning som gäller organiseringen av undersökningen av trafik-

olyckor samt de personer som deltar i behandlingen av de uppgifter som samlas in i samband med undersökningen och deras behörighet, uppgifter och behandling av ärenden,

5) fastställa arvodet och ersättningen till medlemmarna och de sakkunniga i undersökningskommissionen,

6) ta initiativ och göra framställningar samt avge utlåtanden, samt

7) godkänna undersökningsplanerna för undersökningskommissionernas verksamhet.

2 kap.

Undersökningskommissioner

4 §

Undersökningskommissionens befogenheter

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

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

5 §

Undersökningskommissionens sammansättning

I undersökningskommissionen skall åtminstone sådan kännedom om polisväsendet, medicin, fordonsteknik, vägunderhåll och beteendevetenskap som uppgiften kräver vara företrädd.

Undersökningskommissionen väljer inom sig en vice ordförande.

6 §

Temporär medlem i undersökningskommissionen

Ledaren för undersökning av trafikolyckor kan temporärt utse en person till medlem i undersökningskommissionen, om undersökningen av en trafikolycka förutsätter att undersökningskommissionens sammansättning omedelbart kompletteras. Medlemskapet fastställs då vid delegationens följande möte.

3 kap.

Samarbete vid undersökning av trafikolyckor

7 §

Anmälningsskyldighet

När polisen har fått kännedom om en trafikolycka som kan bli föremål för undersökning enligt lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, skall polisen omedelbart anmäla händelsen till undersökningskommissionen i området eller till Trafikförsäkringscentralen.

8 §

Övrigt undersöknings-samarbete

Myndigheten skall ställa det undersökningsmaterial den har samlat till undersökningskommissionens förfogande när denna har inlett sin verksamhet.

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

4 kap.

Undersökning av trafikolyckor

9 §

Inledande av undersökning

Undersökningskommissionen i området eller Trafikförsäkringscentralen fattar beslut om inledande av undersökning.

10 §

Sakkunniga som anlitas av undersökningskommissionen

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

11 §

Utlämnande av uppgifter om undersökningen

En undersökningskommission skall i mån av möjlighet medan undersökningen pågår 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.

12 §

Avslutande av undersökning

Undersökningen avslutas när undersökningsrapporten avges. Avslutandet av undersökningen hindrar inte att en ny undersökning utförs.

13 §

Undertecknande av undersökningsrapporten och avvikande meningar

Undersökningsrapporten undertecknas av undersökningskommissionens ordförande eller vice ordförande samt de övriga medlemmar i undersökningskommissionen som deltagit i undersökningen.

Eventuella avvikande meningar skall inskrivas i undersökningsrapporten.

5 kap.

Ikraftträdande

15 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av förordningen förutsätter får vidtas innan förordningen träder i kraft.

2. Utkast till förordning om ändring av 2 § förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen

Statsrådets förordning

om ändring av 2 § förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, *ändras* i förordningen den 30 december 1993 med stadgar för trafikförsäkringscentralen (1627/1993) 2 § 1 mom. 11 och 12 punkten, sådana de lyder i förordning 455/1995, samt *fogas* till 2 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i nämnda förordning 455/1995 och i förordning 1311/1999, en ny 13 punkt som följer:

2 §

Trafikförsäkringscentralen skall

11) bistå medlemsbolagen i ärenden som gäller trafikförsäkring eller därmed sammanhängande frågor, ordna utbildning och informationsmöten som gäller trafikförsäkring samt även i övrigt delta i arbetet för utvecklande av trafikförsäkringen och trafiksäkerheten i vårt land,

12) av medlemsbolagen samla in den trafiksäkerhetsavgift som avses i 18 a § trafik-

försäkringslagen och betala den för ett ändamål som social- och hälsovårdsministeriet bestämmer; en så stor del av avgiften som ministeriet bestämmer skall användas för undersökning av trafikolyckor samt för andra ändamål inom trafikförsäkringscentralens utvecklande av trafiksäkerheten, samt

13) sköta undersökningsuppgifter vid trafikolyckor på väg och i terräng så som därom bestäms särskilt.

Denna förordning träder i kraft den 20 .

