

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain ja liikennevakuutuslain muuttamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenneturvallisuusmaksusta annettua lakia ja liikennevakuutuslakia.

Esityksellä korotettaisiin liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden maksamaa liikenneturvallisuusmaksua. Jatkossa liikenneturvallisuusmaksu olisi 1,3 prosenttia vakuutusyhtiön vuosittain liikennevakuutuksesta saamasta maksutulosta. Esityksen tavoitteena on, että liikenneturvallisuusmaksulla kerätyt varat vastaisivat paremmin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuuustyöhön vuosittain tarvittavaa rahoitusta.

Esityksellä muutettaisiin liikennevakuutuslakia Liikennevakuutuskeskuksen tehtävien osalta. Esityksessä ehdotetaan, että Liikennevakuutuskeskus toimisi liikennevakuutuksen maksukyvyttömyyselimenä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin lisättäisiin valtuutus neuvotella muiden jäsenvaltioiden maksukyvyttömyyselinten kanssa sopiakseen elinten toimintojen, velvollisuuksien ja korvausprosessien yhteensovittamisesta. Esityksellä pantaisiin täytäntöön osa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin muuttamisesta.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 talousarvioesitykseen.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
1.2.1 EU-säädöksen valmistelu	4
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	4
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	4
3 Nykytila ja sen arviointi.....	6
3.1 Liikenneturvallisuusmaksu	6
3.1.1 Liikenneturvallisuusmaksun kerääminen	6
3.1.2 Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustus	7
3.1.3 Liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettava toiminta	9
3.2 Liikennevakuutuslaki	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	12
4.1.1 Liikenneturvallisuusmaksu	12
4.1.2 Liikennevakuutuslaki	13
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	13
4.2.1 Liikenneturvallisuusmaksu	13
4.2.2 Liikennevakuutuslaki	14
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	14
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	14
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	14
6 Lausuntopalaute	15
7 Säännöskohtaiset perustelut	15
7.1 Laki liikenneturvallisuusmaksusta	15
7.2 Liikennevakuutuslaki	15
8 Voimaantulo	16
9 Suhde muihin esityksiin.....	16
9.1 Suhde talousarvioesitykseen	16
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	16
LAKIEHDOTUKSET	18
liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta.....	18
liikennevakuutuslain muuttamisesta	18
LIITE	21
RINNAKKAISTEKSTIT	21
liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta.....	21
liikennevakuutuslain muuttamisesta	21

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikennevakuutusmaksuihin on jo 1950-luvulta asti sisältynyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoituksesta on vuodesta 2017 asti säädetty liikenneturvallisuusmaksusta annetussa laissa (471/2016). Ennen lain voimaantuloa liikenneturvallisuusmaksu määrättiin vuosittain sosiaali- ja terveysministeriön antamalla asetuksella.

Voimassaolevan lain mukaan moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksista vuosittain kertyvästä vakuutusmaksutulosta ohjataan yhden prosentin määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Kertyneestä määrarahasta myönnetään valtionavustusta yleisavustuksena Liikenneturvalle, Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivalle Onnettomuustietoinstituutille sekä Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi määrarahasta myönnetään hankeavustusta erilaisiin pääsääntöisesti kunnallisiin liikenneturvallisuushankkeisiin. Valtionavustusviranomaisena toimii liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Liikenneturvallisuusmaksusta annettua lakia valmisteltaessa sen arvioitiin muodostavan valtiotalouden kannalta lähtökohtaisesti kustannusneutraalin ratkaisun. Liikenneturvallisuusmaksun arvioitiin tuottavan vuosittain suurin piirtein yhtä paljon kuin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön tarvittiin määrärahoja. Laki säädettiin tilanteessa, jossa liikennevakuutuksen maksutulo oli kasvanut tasaisesti jo pidemmän aikaan. Samaan aikaan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain kanssa toteutettiin kuitenkin liikennevakuutuslainsäädännön kokonaisuudistus, joka johti lisääntyneeseen kilpailuun vakuutusyhtiöiden välillä liikennevakuutusten hinnoittelussa. Tästä johtuen liikennevakuutuksen maksutulo on pienentynyt suhteessa siihen, mitä se oli liikenneturvallisuusmaksusta annettua lakia säädettäessä.

Liikenneturvallisuusmaksusta saatu tulokertymä on jäänyt viime vuosina pienemmäksi kuin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön tarvittu rahoitus. Vajetta on tästä syystä jouduttu paikkaamaan muulla budjettirahoituksella. Koska liikennevakuutuksen maksutulon pienentyminen vaikuttaa pysyvältä, on liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuutta syytä tarkastella uudelleen.

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta on myös vuoden 2021 talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä edellyttänyt, että tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittämistarpeet selvitetään ja huolehditaan siitä, että liikenneturvallisuustyön rahoituspohja varmistetaan pitkäjänteisesti kestävällä tavalla.

Pääministeri Marinin hallitusohjelmassa on kirjaus liikenneturvallisuudesta. Hallitusohjelman kirjauksen mukaan tavoitteena on vastata EU:n nollaskenaarioon (nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä). Ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoituksen turvaaminen on siten tärkeää myös nollaskenaarion toteutumisen kannalta.

Esityksen tarkoituksena on lisäksi panna täytäntöön osa [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä](#) (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta (jäljempänä muutospäätös). Muutospäätöksen yleinen täytäntöönpano-aika on 24 kuukautta. Näin ollen direktiivi on pääasiallisesti pantava täytäntöön kansallisesti 23.12.2023 mennessä. Pieni osa muutospäätöksen on kuitenkin pantava täytäntöön

18 kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulosta, eli 23.6.2023 mennessä. Tässä yhteydessä toteutettaisiin ne muutosdirektiivin edellyttämät muutokset, joita koskee lyhyempi 18 kuukauden täytäntöönpano-aika.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio teki vuonna 2017 arvioinnin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 2009/103/EY (liikennevakuutusdirektiivi). Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota direktiivin toimivuuteen, mukaan lukien sen tehokkuus, vaikuttavuus ja johdonmukaisuus. Arvioinnin päätelmänä oli, että liikennevakuutusdirektiivi toimii yleisesti ottaen hyvin eikä useimpia sen säännöksiä ollut tarve muuttaa. Arvioinnissa kuitenkin määritettiin joitain direktiivin osa-alueita, joiden osalta olisi aiheellista tehdä kohdennettuja muutoksia. Yksi näistä osa-alueista oli korvauksen suorittaminen liikennevahingon kärsineille, kun korvausvelvollinen vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Euroopan komissio antoi 24 päivänä toukokuuta 2018 [ehdotuksen](#) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/104/EY muuttamisesta COM(2018)336 final. Ehdotukseen liittyy komission [vaikutustenarviointi](#) SWD (2018) 247 final ja siitä tehty [tiivistelmä](#) SWD (2018) 248 final.

Euroopan parlamentin täysistunto hyväksyi sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunnan direktiiviehdotukseen liittyvän mietinnön helmikuussa 2019. EU-neuvoston Suomen puheenjohtajuuskauden päätteeksi pysyvien edustajien kokouksessa (Coreper II) saavutettiin neuvoston neuvottelumandaatti joulukuussa 2019. Neuvoston neuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta. Kolmikantaneuvottelut (ns. trilogit) alkoivat vuoden 2020 alussa. Kolmikantaneuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta. Pysyvien edustajien kokous hyväksyi toimielinten välisen kolmikantaneuvottelutuloksen 28.6.2021.

Ehdotusta on käsitelty eduskunnassa U-kirjeen ([U 53/2018 vp](#) – [LiVL 22/2018 vp](#) – SuVEK 116/2018 vp) ja U-jatkokirjelmän perusteella ([UJ 3/2020 vp](#) – SuVEK 9/2020 vp).

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu sosiaali- ja terveysministeriössä virkatyönä.

(Osiota täydennetään lausuntokierroksen jälkeen).

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Liikennevakuutusta koskevaa EU-lainsäädäntöä on kehitetty vähitellen. Ennen muutosdirektiiviä liikennevakuutusta koskevia aiempia direktiivejä säädettiin kaikkiaan kuusi kappaletta, joista viimeisimmällä kodifioitiin aiempien viiden direktiivin määräykset yhdeksi direktiiviksi ja kumottiin aiemmat viisi direktiiviä.

Liikennevakuutuksen katsotaan olevan erityisen tärkeä unionin kansalaisille. Liikennevakuutus vaikuttaa merkittävästi henkilöiden, tavaroiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen ja siten

sisämarkkinoihin. Liikennevakuutusta koskeva EU-sääntely antaa unionin asukkaille mahdollisuuden ylittää sujuvasti ajoneuvoillaan unionin sisärajoja sekä työssään että vapaa-aikanaan. Maksettuaan vakuutusmaksunsa unionin asukkaat voivat matkustaa minne tahansa Euroopan unionin alueella tarvitsematta ostaa lisävakuutuksia. EU-sääntelyllä luodaan myös liikennevahingon kärsineiden suojan minimitaso unionin alueella. Liikennevakuutusta koskevat direktiivit perustuvat vähimmäisharmonisoinnille, joten jäsenvaltiot voivat kansallisesti säätää direktiivejä paremmasta suojan tasosta. Liikennevakuutus on merkittävä myös vakuutusyhtiöille, sillä liikennevakuutus on tärkeä vahinkovakuutusmarkkinoiden segmentti.

Liikennevahingoissa vahingon kärsineiden vaikuttava ja tehokas suoja edellyttää, että heillä on oikeus esittää korvausvaatimus asuinjäsenvaltiossaan ja saada vastaus kohtuullisen ajan kuluessa. Se myös edellyttää, että jos vahingon kärsineiden vaatimukset ovat perusteltuja, heille suoritetaan aina korvaus aiheutuneista henkilö- tai omaisuusvahingoista riippumatta siitä, onko korvausvastuussa olevan osapuolen vakuutusyhtiö maksukykyinen. Sen vuoksi muutospäätös direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot perustamaan tai valtuuttamaan maksukyvyttömyyselimen, joka suorittaa korvauksen niiden alueella asuville vahingon kärsineille, jos vahingosta korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Muutospäätös selkeyttää osapuolten vastuita maksukyvyttömyystilanteissa säätämällä mistä liikennevahingon kärsinyt voi hakea korvausta ensisijaisesti (asuinvaltion maksukyvyttömyyselimen) sekä lopullisesta maksuvelvollisesta (vakuutusyhtiön kotipaikan maksukyvyttömyyselimen). Muutospäätös takaa tältä osin vahingon kärsineen oikeuden korvaukseen, toisin kuin nykyjärjestelmä, joka on riippuvainen jäsenvaltiokohtaisesta lainsäädännöstä. Muutospäätös luo myös kannusteita vakuutusyhtiöiden maksukykyvyyden takaamiseksi säätämällä viimesijaisen maksuvelvollisuuden vakuutusyhtiön kotivaltion vakuutusalueelle.

Muutospäätöksen 10 a artiklassa säädetään vahingon kärsineiden suojasta heidän asuinjäsenvaltiossaan aiheutuneissa liikennevahingoissa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystapauksessa. Artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava maksukyvyttömyyselimen, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta kyseisen jäsenvaltion alueella asuville vahingon kärsineille ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut jonkin vakuutusyhtiön vakuuttama ajoneuvo, siitä ajankohdasta, jona vakuutusyhtiö on konkurssimenettelyssä tai direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa määritellyssä likvidaatiomenettelyssä.

Muutospäätöksen 25 a artiklassa säädetään vahingon kärsineiden suojasta muussa jäsenvaltiossa kuin heidän asuinjäsenvaltiossaan aiheutuneissa liikennevahingoissa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystapauksessa. Artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava maksukyvyttömyyselimen, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta kyseisen jäsenvaltion alueella asuville vahingon kärsineille 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut jonkin vakuutusyhtiön vakuuttama ajoneuvo, siitä ajankohdasta, jona vakuutusyhtiö on konkurssimenettelyssä tai direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa määritellyssä likvidaatiomenettelyssä. Viitatussa 20 artiklan 1 kohdassa säädetään korvausten maksamisesta liikennevahingoista, jotka sattuvat muussa jäsenvaltiossa, kuin vahingon kärsineen asuinpaikkana olevassa jäsenvaltiossa ja jotka ovat aiheutuneet sellaisen ajoneuvon käytöstä, joka on vakuutettu jossakin jäsenvaltiossa ja jolla on siellä pysyvä kotipaikka. Vahingon kärsineillä olisi siten muutospäätöksen 25 a artiklan mukaan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystapauksessa oikeus esittää korvausvaatimus siihen tarkoitukseen nimetylle maksukyvyttömyyselimelle asuinjäsenvaltiossaan myös silloin, kun liikennevahinko on aiheutunut muussa jäsenvaltiossa ja liikennevahingosta vastaavan vakuutusyhtiön kotipaikka olisi jossain muussa jäsenvaltiossa kuin vahinkoa kärsineen asuinjäsenvaltiossa.

Muutosdirektiivin 10 a ja 25 a artikloissa tarkoitettu tehtävä voidaan antaa yhden ainoan maksukyvyttömyyselimen tehtäväksi sekä silloin, kun liikennevahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen asuinjäsenvaltiossa, että silloin, kun se on aiheutunut jossain toisessa jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat antaa korvauksen suorittamisen vakuutusyhtiön ollessa maksukyvyttömyyden uuden tai jo olemassa olevan elimen tehtäväksi. Jos jäsenvaltioilla on jokin korvausjärjestely olemassa tällaisia tapauksia varten, sen käytön jatkaminen olisi muutosdirektiivin mukaan mahdollista. (resitaalit 20 ja 27).

Muutosdirektiivin 10 a ja 25 artikloiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että tehtävään nimetyillä maksukyvyttömyyselimillä on saatavilla riittävästi varoja korvausten suorittamiseksi vahinkoa kärsineille. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi edellyttämällä vakuutusyhtiötä suorittamaan rahoitusosuuksia maksukyvyttömyyselimille. Tätä voidaan kuitenkin edellyttää vain niiltä vakuutusyhtiöiltä, jotka ovat saaneet toimiluvan kyseisessä jäsenvaltiossa.

Muutosdirektiivin 10 a artiklan ja 25 a artiklan 13 kohtien mukaan jäsenvaltioiden olisi perustettava tai valtuutettava artiklojen 1 kohdissa tarkoitettu maksukyvyttömyyselimen ja annettava elimelle valtuudet neuvotella ja tehdä sopimus tehtävistään ja velvoitteistaan sekä hyvitysmenettelyistä muiden jäsenvaltioiden kansallisten maksukyvyttömyyselinten kanssa 18 kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulosta. Jos tällaista sopimusta ei ole tehty 24 kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulopäivästä, komissio voi antaa delegoituja säädöksiä, joissa täsmennetään tällaisten maksukyvyttömyyselinten menettelyihin liittyvät tehtävät ja velvoitteet hyvityksen osalta.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Liikenneturvallisuusmaksu

3.1.1 Liikenneturvallisuusmaksun kerääminen ja määrä

Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n mukaan liikenneturvallisuusmaksun määrä on yksi prosentti maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta, joka määräytyy samoin perustein kuin vakuutusyhtiön tilinpäätöksen tuloslaskelman mukainen vakuutusmaksutulo. Liikenneturvallisuusmaksun kannon toimittaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Maksuvelvollisia ovat Suomessa liikennevakuutuslain mukaista vakuutus-toimintaa harjoittavat vakuutusyhtiöt. Liikenneturvallisuusmaksu tuloutetaan valtion talousarvion ja talousarvion yhteydessä osoitetaan määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen.

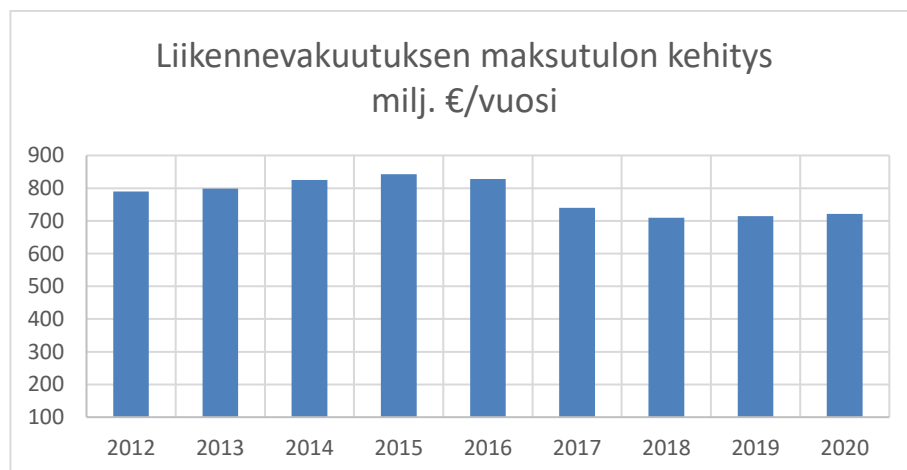
Vaikka varsinaisia liikenneturvallisuusmaksuvelvollisia ovat liikennevakuutusyhtiöt, käytännössä yhtiöt siirtävät hinnoittelussaan liikenneturvallisuusmaksun vakuutuksenottajien vastattavaksi osana vakuutuksenottajan maksamaa liikennevakuutusmaksua. Vuonna 2020 liikennevakuutuksen maksutulosta 76,6 prosenttia tuli kotitalouksilta, 17,6 prosenttia yrityksiltä ja yhteisöiltä sekä 5,9 prosenttia luvanvaraisesta liikenteestä (lähde: Finanssivalvonnan liikennevakuutuksen tilastotutkimus 2016-2020). Näin ollen suurimman osuuden liikenneturvallisuusmaksusta maksavat kotitaloudet.

Ennen lain voimaantuloa liikenneturvallisuusmaksun määrä oli vuosien 2004—2014 aikana ollut noin 0,97—1,05 prosenttia liikennevakuutuksen vuosittaisesta maksutulosta. Esimerkiksi vuonna 2015 liikennevakuutusyhtiöiden oli suoritettava 8 521 200 euron suuruinen liikenneturvallisuusmaksu. Voimassa olevaan lakiin valittu prosenttiosuus perustui siis siihen, mitä ennen nykyisen lain voimaantuloa oli kerätty.

Samaan aikaan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain kanssa voimaan tuli uusi liikennevakuutuslaki. Lain yhtenä tavoitteena oli vakuutusmaksun perusteena olevien vahinkohistoriatietojen joustavamman sääntelyn kautta antaa vakuutusyhtiöiden tuotekehitykselle lisää mahdollisuuksia ja siten edistää vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua. Aiemmin vahinkohistoriatieto tuli huomioida laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksussa. Tämä peruseriaate säilytettiin, mutta muutoksen myötä vakuutusyhtiöiden on ollut mahdollista huomioida vahinkohistoriatietoja laajemminkin. Esimerkiksi yhden ajoneuvon vahinkohistoria voidaan ottaa huomioon useamman ajoneuvon hinnoittelussa tai päinvastoin. Muutoksen arvioitiin lisäävän vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua ja pitkällä tähtäimellä vaikuttavan vakuutusmaksuja alentavasti.

Myös ajoneuvojen liikennekäytöstä poiston helpottaminen on saattanut vaikuttaa liikennevakuutuksen maksutuloon alentavasti. Tilastojen perusteella vakuutusvuodet eivät kuitenkaan ole vähentyneet, joten maksutulon pienentyminen johtunee pääosin kilpailun lisääntymisestä.

Liikennevakuutuksen maksutulo kääntyi laskuun heti uuden liikennevakuutuslain tultua voimaan vuonna 2017, jolloin maksutulo oli 738 miljoonaa euroa. Tämä tarkoitti yli kymmenen prosentin pudotusta vuodesta 2016, jolloin maksutulo oli vielä 825 miljoonaa euroa. Vakuutusmaksutulo pieneni vielä vuonna 2018, mutta toisaalta vuonna 2019 liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulo kasvoi edellisestä vuodesta vajaan prosentin verran ja oli 710 miljoonaa euroa. Vuonna 2020 maksutulo kasvoi edelleen noin prosentin verran ollen 718 miljoonaa euroa.

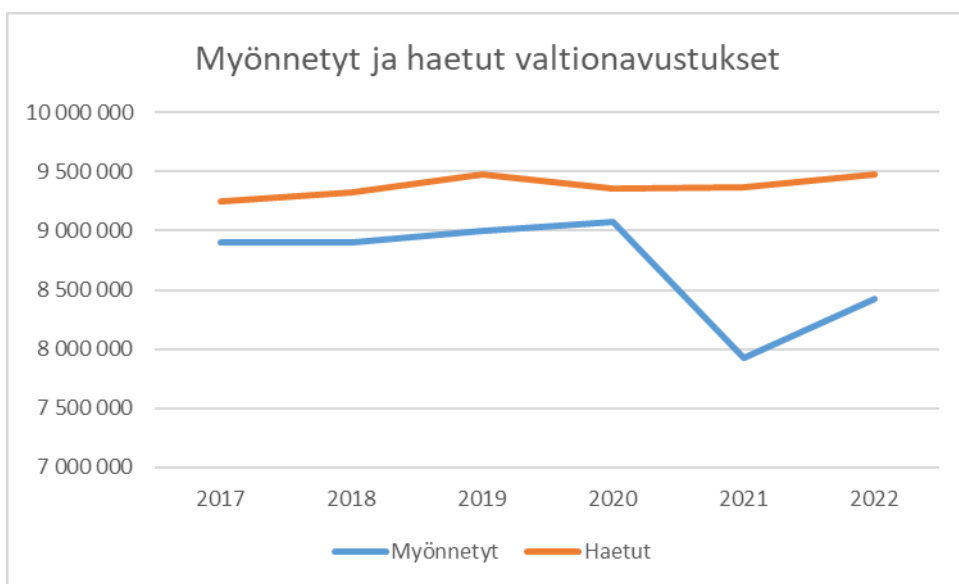


Kuvio 1. Liikennevakuutuksen maksutulon kehitys vuosina 2012-2020.

3.1.2 Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustus

Valtionavustuksen myöntämisestä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen myönnettävästä valtionavustuksesta (1207/2016). Valtionavustusviranomaisena toimii liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Valtionavustusta voidaan myöntää yleisavustuksena Liikenneturvalle, Liikennevakuutuskeskukselle sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyö on pitkälti lakisääteistä. On verrattain harvinaista, että lakisääteisten toimijoiden koko budjetti perustuu valtionavustuksiin.

Liikenneturvallisuusmaksun tuotto on lain voimaantulon jälkeen ollut reilu 7 miljoonaa euroa. Vuosina 2017-2020 valtionavustuksiin ohjattu määräraha oli 9,1 miljoonaa euroa, josta 8,9 miljoonaa euroa ohjattiin yleisavustuksiin ja 200 000 euroa hankeavustuksiin. Vuonna 2021 määräraha laski 8,1 miljoonaan euroon, josta 7,92 miljoonaa euroa ohjattiin yleisavustuksiin ja 180 000 euroa hankeavustuksiin. Vuoden 2022 budjetissa ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuus-työhön ohjattiin 8,6 miljoonaa euroa. Tästä 8,1 miljoonaa euroa oli liikenneturvallisuusmaksun arvioitu tuotto. Tämän lisäksi eduskunta täydensi rahoitusta yhteensä 500 000 eurolla. Kokonaissummasta 8,42 miljoonaa euroa ohjattiin yleisavustuksiin ja 0,18 miljoonaa euroa hankeavustuksiin. Valtionavustusta yleisavustuksena haettiin vuodelle 2022 yhteensä 9 480 045 euroa, eli haettu summa oli 1 080 045 euroa suurempi kuin eduskunnan hyväksymän budjetin pohjalta yleisavustuksiin ohjattava määräraha.



Kuvio 2. Haettujen ja myönnettyjen valtionavustusmäärien (yleisavustus) vertailua eri vuosina.

Koko lain voimassaolon ajan valtionavustuksia on haettu enemmän kuin niitä on lopulta myönnetty. Erityisesti vuonna 2021 tieliikenneturvallisuuden edistämiseen myönnetyt määrärahat pienenivät, mikä vaikutti myös myönnettäviin valtionavustuksiin. Valtionavustusten siirtomäärärahaominaisuuden johdosta yhtenä vuonna käyttämättä jääneitä varoja voidaan kuitenkin käyttää myös seuraavana vuonna. Siirtomäärärahaominaisuus on ollut käytössä Liikenneturvalle ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutille myönnettyissä valtionavustuksissa vuodesta 2020 alkaen. Covid-19-pandemian vuoksi valtionavustuksen saajat joutuivat sopeuttamaan toimintaansa ja kaikki suunniteltu toiminta ei toteutunut, jolloin osa kustannuksista jäi myös syntymättä. Näin ollen vuonna 2020 käyttämättä jääneitä varoja voitiin käyttää vuonna 2021 paikkaamaan määrärahojen matalampaa tasoa.

Yleisavustusten lisäksi vuosittain myönnetään hankeavustusta erilaisiin paikallisiin liikenneturvallisuushankkeisiin. Hankeavustuksen tavoitteena on tukea uudenlaisten toimintatapojen ja ideoiden kokeilua ja käyttöönottoa. Hankeavustuksella voidaan tukea myös liikennekäyttötymisen, liikennejärjestelmän tai liikenteen turvallisuustiedon parantamiseen liittyvää soveltavaa

tutkimusta, joka pureutuu erityisesti alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön teemoihin. Vuosittain hankeavustuksiin on ollut käytettävissä noin 200 000 euroa. Hakemuksia on vuosittain tullut noin 15 — 30 kappaletta. Yhteensä hankeavustusta on haettu noin 300 000 — 500 000 euroa.

Liikenneturvallisuustyön tarve ei ole vähentynyt, vaikka työhön osoitettujen määrärahojen taso on hieman alentunut. Tieliikenteessä kuoli vuonna 2020 yhteensä 223 henkilöä. Liikennekuolemien määrä on ollut viime vuosina pienessä laskussa, mutta silti kaukana tavoitteesta. Vakavia loukkaantumisia tarkasteltaessa ei vastaavaa positiivista kehitystä ole näkyvissä. Poliisin tietojen ja hoitoilmoitusrekisterin mukaan tieliikenteessä loukkaantuu vakavasti noin 900 henkilöä vuodessa. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ei ole parantunut toivotusti. Myöskään auton käyttäjien vakavat loukkaantumiset eivät ole vähentyneet.

Koska liikennevakuutuksen maksutulon uusi matalampi taso vaikuttaa vakiintuneelta ja siitä kertyvä summa pysyvästi pienemmältä kuin valtionavustuksiin tarvittava rahoitus eikä ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön tarve ole vastaavasti vähentynyt, on liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuutta tarpeen korottaa. Muutoin toimijoiden olisi sopeutettava toimintaansa, mikä saattaisi vaarantaa liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden ja tavoitteiden saavuttamisen.

3.1.3 Liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettava toiminta

Liikenneturva

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, jonka toiminnasta säädetään Liikenneturvasta annetussa laissa (278/2003). Lain mukaan keskusjärjestö edistää tieliikenteen turvallisuutta liikennekasvatuksen, viestinnän ja omaa toimintaa palvelevan tutkimuksen keinoin. Lisäksi Liikenneturva keskusjärjestönä opastaa ja yhteen sovittaa jäsenyhteisöjen liikenneturvallisuustyötä, on aloitteellinen ja toimii muutoinkin liikenneturvallisuuden hyväksi. Liikenneturvan toiminta on voittoa tavoittelematonta ja laajasti kansalaisten käyttöön tarkoitettua aineistot ja palvelut ovat pääosin maksuttomia. Liikenneturva toimii koko maassa valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla työn kohdistuessa kaikkiin ikäryhmiin ja kaikkiin tienkäyttäjiryhmiin.

Liikenneturvasta annetun lain mukaan Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitettuja määrärahoja. Lain mukaan Liikenneturvan toiminnan rahoitukseen voidaan käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja sekä mahdollisista jäsenmaksuista ja suoritemaksuista kertyviä tuloja.

Valtionavun eli ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön ohjatun rahoituksen alimitoitus ja epävarmuus heikentävät Liikenneturvan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturva pystyy toteuttamaan vähemmän eri puolilla maata tehtävää liikennekasvatusta, koulutusta ja viestintää sekä kuntien liikenneturvallisuustyötä. Säästötarpeen jatkuessa Liikenneturvan on karsittava alueellista palvelutasoaan, jolloin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön taso tietyillä alueilla saattaa heikentyä.

Viimeisen viiden vuoden aikana työvoima, mediatila, palvelut ja muut yleiskulut ovat nousseet. Kuluja hillitäkseen Liikenneturva ei muun muassa täyttänyt kaikkia avoimia työpaikkoja vuonna 2021. Pitkittynyt epävarmuus rahoituksesta vaikeuttaa Liikenneturvan kykyä suunnitella ja toteuttaa pitkäjänteistä henkilöstöpolitiikka

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyö

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyöstä vastaa Onnettomuustietoinstituutti. Instituutti toimii erillisenä yksikkönä Liikennevakuutuskeskuksessa. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (1512/2016) säädetään Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi huolehtia liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Tieliikenteen turvallisuustoimintaan myönnettyllä valtionavustuksella on tarkoitus kattaa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutille aiheutuvat kustannukset. Muilta osin Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet, eli liikennevakuutusyhtiöt, vastaavat Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki Suomessa tapahtuvat kuolemaan johtaneet tie- ja maasto-liikenneonnettomuudet sekä muita seurauksiltaan vakavia onnettomuuksia vuosittaisen tutkintasuunnitelman mukaisesti. Onnettomuustietoinstituutti huolehtii onnettomuuksien tutkinnan osalta poikkihallinnollisesta yhteistyöstä, toimintasuunnitelman ja työjärjestyksen laatimisesta, tutkijalautakuntien sekä niiden toimialueiden asettamisesta, jäsenten ja puheenjohtajien nimittämisestä, tutkinnan palkkioista sekä korvauksista, taloudesta ja varoista, tietopalvelusta sekä muista tutkintaan ja tulosten käyttöön liittyvistä tehtävistä.

Onnettomuustutkinnan pääasiallisena tavoitteena on kerätä tietoa, joka on käyttökelpoista vakavien onnettomuuksien ehkäisemisessä ja niiden seurausten lieventämisessä sekä liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutuksen tukemisessa ja seurannassa. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen on keskeisenä tavoitteena myös kansallisessa liikenneturvallisuusvisiossa. Tutkijalautakuntien työ tuottaa laajan ja tärkeän tieto- ja tilastopohjan Suomen tieliikenteen turvallisuuden seurannan ja kehittämisen pohjaksi.

Onnettomuustietoinstituutin ylläpitämät aineistot ovat käytettävissä liikenneturvallisuutta edistävään tilastolliseen ja tieteelliseen tutkimukseen sekä muuhun liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi aineistoja käytetään liikenneturvallisuutta edistävään tiedotukseen ja koulutukseen. Onnettomuustietoinstituutti julkaisee aineistoista vuosiraportit, ennakkoraportit sekä yksittäisiä teemaraportteja sekä tietolehtisiä. Lisäksi onnettomuustutkinnan pohjalta annetaan esityksiä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Onnettomuustietoinstituutti tukee myös tieteellistä liikenneturvallisuustutkimusta apurahoin ja tutkimussopimuksin.

Onnettomuustietoinstituutilla ei ole tasetta ja rahoitus perustuu kokonaisuudessaan tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitettavaan valtionavustukseen, joten mahdolliset muutokset myönnettävässä valtionavustuksessa heijastuvat suoraan lakisääteisen toiminnan ylläpitämisen mahdollisuuksiin. Suuret heilahtelut jopa vaarantavat toiminnan jatkuvuuden. Yleinen kustannustaso on noussut samaan aikaan kun toimintaan osoitettu rahoitus on pienentynyt. Vaatimukset tietosuojaan, saavutettavuuden sekä muiden seikkojen suhteen ovat lisääntyneet. Tietojärjestelmistä aiheutuu vuosittain kiinteitä ylläpitokustannuksia. Valtionavustuksen epävarmuus haittaa investointeja, joita esimerkiksi tietojärjestelmien kehittäminen vaatisi. Valtionavustuksen siirtomäärärahaominaisuuden hyödyntäminen on hieman auttanut tässä ongelmassa.

Rahoituksen vähentyessä Onnettomuustietoinstituutti saattaisi joutua sopeuttamaan toimintaansa esimerkiksi vähentämällä tutkittavien tapauksien lukumäärää tai supistamalla jaettavaa tietoa. Lisäksi säästöjä voitaisiin tavoitella vähentämällä tutkijalautakuntien tukea ja koulutusta.

Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyö

Ahvenanmaan maakunnalle osoitetulla valtionavustuksella on rahoitettu maakuntahallituksen johdolla toteutettavaa liikenneturvallisuustyötä. Valtionavustuksella rahoitetaan Ahvenanmaalla muun muassa erilaisten liikenneturvallisuutta käsittelevien kurssien järjestäminen sekä liikenneturvallisuuteen liittyviä kampanjoita ja tiedottamista mediassa. Ahvenanmaan maakunta tekee paljon yhteistyötä koulujen kanssa liittyen liikenneturvallisuuden edistämiseen. Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuuskonsultti on yhdessä koulujen kanssa vastuussa koulupoliisitoiminnasta ja järjestää koulupoliiseille koulutusta. Koulupoliisit ovat ylimpien luokkien oppilaita, joiden tehtävänä on auttaa muita oppilaita huomioimaan liikenneturvallisuus paremmin.

Vuonna 2021 liikenneturvallisuustyöhön käytettävien määrärahojen tason lasku aiheutti sen, että Ahvenanmaan maakunta sai noin 10 000 euroa vähemmän valtionavustusta verrattuna edellisiin vuosiin. Tämän johdosta esimerkiksi yleensä vuosittain jaettavia heijastimia ei voitu tuona vuonna jakaa, koska budjetti ei riittänyt niihin. Toisaalta muutoin Ahvenanmaan vuosittain saaman valtionavustuksen määrä on ollut kasvussa liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain voimaantulon jälkeen.

Ahvenanmaan sisäisen liikenteen osalta lainsäädäntövalta kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalle. Liikenneturvallisuusmaksun kaltaisia julkisoikeudellisia maksuja koskeva lainsäädäntövalta kuuluu puolestaan Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 36 kohdan mukaan valtakunnalle.

3.2 Liikennevakuutuslaki

Liikennevakuutusdirektiivin säännökset on pantu täytäntöön liikennevakuutuslaissa. Direktiiviin perustuvat korvauksien tehtävät on Suomessa annettu Liikennevakuutuskeskukselle, joka on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin.

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) mukaan Suomessa liikennevakuutuslain mukaista vakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön sekä Valtiokonttorin on kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen. Jäsenet vastaavat Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista lukuun ottamatta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa Liikennevakuutuskeskukselle säädetyistä tehtävistä syntyviä kustannuksia. Valtiokonttori vastaa kuitenkin vain niistä kustannuksista, jotka liittyvät sen liikennevakuutuslaista johtuvien tehtävien toimeenpanoon.

Liikennevakuutuslain 44 §:n mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen henkilövahingon, kavio- tai sorkkaeläimelle aiheutuneen esinevahingon ja merkittävän henkilövahingon yhteydessä sattuneen esinevahingon, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Liikennevakuutuslain 46 §:n mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon, jos ajoneuvolla ei vahingon sattuessa ollut voimassaolevaa vakuutusta, vaikka ajoneuvo olisi tullut vakuuttaa tämän lain tai jonkin muun ETA-valtion lainsäädännön perusteella. Kyseiset liikennevakuutuslain säännökset perustuvat liikennevakuutusdirektiivin 10 artiklaan.

Liikennevakuutuslain 71 §:ssä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen vastuusta korvausasian käsittelyn viivästyessä. Pykälän mukaan Suomessa asuva toisessa jäsenvaltiossa liikennevahingon kärsinyt voi vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta, jos vahingosta vastuussa olevan vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole määräajassa tehnyt korvaustarjousta tai antanut perusteltua vastausta taikka jos vakuutusyhtiö ei ole lainkaan nimennyt Suomeen korvausedustajaa. Kyseinen säännös perustuu liikennevakuutusdirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan ja 24 artiklan 1 kohtaan.

Liikennevakuutuslain 87 §:ssä säädetään tarkemmin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä. Lain mukaan Liikennevakuutuskeskus voi tehdä liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyviä kansainvälisiä sopimuksia. Näitä voivat olla muun muassa sopimukset, joissa keskus sitoutuu vastaamaan Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodun ajoneuvon täällä aiheuttamasta liikennevahingosta ja sopimuksia, jotka perustuvat yhteispohjoismaisiin liikennevakuutusta koskeviin yleissopimuksiin.

Liikennevakuutuslain 92 §:n mukaan Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle ja ulkomaisen vakuutusyhtiön osalta Finanssivalvonnan määräämistä ajankohdasta. Kyseisellä säännöksellä toteutetaan vakuutusyhtiöiden yhteistakuuta ja turvataan vahinkoa kärsineiden asema vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa.

Liikennevakuutuskeskuksella on jo aiempiin direktiiveihin perustuvia korvauselimen tehtäviä sekä vakuutusyhtiöiden yhteistakuuseen liittyviä tehtäviä. Näin ollen on tarkoituksenmukaista, että Liikennevakuutuskeskus hoitaa jatkossa myös muutosdirektiivin sisältämät uudet maksukyvyttömyyselimen tehtävät. Vaikka Liikennevakuutuskeskukselle on jo nyt annettu tehtäväksi vahinkojen korvaaminen vakuutusyhtiön ollessa selvitystilassa tai konkurssissa, tehtävät eivät täysin vastaa muutosdirektiivin vaatimuksia, koska nykytilassa velvollisuus korvausten maksamiseen on kytketty vakuutuskannan siirtoon Liikennevakuutuskeskukselle. Liikennevakuutuslakia on tältä osin muutettava, kun muutosdirektiivi pannaan täytäntöön kokonaisuudessaan.

Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin olisi selkeyden ja täytäntöönpanon oikeasisältöisyyden varmistamiseksi lisättävä nimenomainen valtuutus neuvotella muutosdirektiivin tarkoitamasta sopimuksesta muiden jäsenvaltioiden maksukyvyttömyyselinten kanssa.

Muutosdirektiivin täytäntöönpano muuttaisi myös Liikennevakuutuskeskuksen rahoitusta siltä osin, kuin kyse on maksukyvyttömyyselimen tehtävistä. Muutosdirektiivin mukaan rahoitusosuuksia voidaan periä vain Suomessa kotipaikan omaavilta liikennevakuutusta harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä. Nykyisin lainsäädäntö mahdollistaa rahoitusosuuksien perimisen myös Suomessa sijoittautumisvapauden tai palvelujen vapaan tarjonnan perusteella toimivilta ulkomaisilta vakuutusyhtiöiltä. Lainsäädäntöä on tältä osin muutettava, kun muutosdirektiivi pannaan täytäntöön kokonaisuudessaan. Samalla on varmistettava Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmius uusien tehtävien osalta.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Liikenneturvallisuusmaksu

Esityksessä ehdotetaan, että tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi kerättävää liikenneturvallisuusmaksua korotettaisiin. Maksun suuruus olisi 1,3 prosenttia vakuutusyhtiön Suomessa saaman liikennevakuutuksen maksutulosta.

Liikenneturvallisuusmaksusta saatu tulokertymä on jäänyt viime vuosina pienemmäksi kuin liikenneturvallisuustyöhön tarvittava rahoitus, jolloin vajetta on paikattu budjettirahoituksella. Liikenneturvallisuusmaksun korotuksella olisi tarkoitus varmistaa, että kerätyt varat kattavat paremmin liikenneturvallisuustyöhön tarvittavan rahoituksen.

4.1.2 Liikennevakuutuslaki

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös liikennevahingon korvaamisesta, kun vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Ehdotuksen mukaan maksukyvyttömyyselimenä toimisi Liikennevakuutuskeskus. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin ehdotetaan lisättäväksi valtuutus neuvotella muutospäätöksiin tarkoittamasta sopimuksesta muiden jäsenvaltioiden korvauselinten kanssa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Liikenneturvallisuusmaksu

Liikenneturvallisuusmaksun määrän korottaminen 1 prosentista 1,3 prosenttiin liikennevakuutuksen maksutulosta kasvattaisi liikenneturvallisuusmaksun tuottoa. Tarkka kasvu riippuisi liikennevakuutuksen maksutulon kehityksestä.

Maksutulon kehitykseen vaikuttaa moni asia ja sitä on siksi vaikea arvioida. Liikennevakuutuksen maksutulo riippuu ensinnäkin liikennevakuutettavasta autokannasta. Viimeisen vuosikymmenen ajan liikennevakuutuskanta on kasvanut aavistuksen nopeammin kuin väestö. Tilastokeskuksen vuonna 2021 tekemän väestöennusteen mukaan Suomen väestö kasvaa vielä vuoteen 2034 saakka, ollen silloin 5,6 miljoonaa henkilöä. Tämän jälkeen väestön määrä kääntyy laskuun. Voitaneenkin olettaa, että liikennevakuutuskanta ei alene ainakaan yksityiskäyttöisten ajoneuvojen osalta väestön kasvaessa, vaikkakin ikääntyneen väestön osuuden koko väestöstä ennustetaankin kasvavan. Toisaalta liikennevakuutuksen maksutuloon vaikuttaa liikennevakuutuskannan lisäksi myös vahinkotiheys, vakuutusyhtiöiden välinen kilpailu sekä vakuutusyhtiöiden saamat sijoitustuotot. Vastaavasti liikennevakuutuslakiin erityisesti soveltamisalan osalta tehtävät muutokset voivat vaikuttaa liikenneturvallisuusmaksun määrään.

Viimeisin vahvistettu tieto liikennevakuutuksen maksutulosta on vuodelta 2020, jolloin liikennevakuutuksen maksutulo oli noin 718 miljoonaa euroa. Ehdotetulla 1,3 prosentin tasolla liikenneturvallisuusmaksua olisi tuolloin kertynyt 9,33 miljoonaa euroa. Pienimillään liikennevakuutuksen maksutulo on liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain voimaantulon jälkeen ollut vuonna 2018, jolloin maksutulo oli noin 706 miljoonaa euroa. Tällöin 1,3 prosentin liikenneturvallisuusmaksu olisi tuottanut 9,18 miljoonaa euroa. Todennäköisesti uusi liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuus tuottaa vähintään 9 miljoonaa euroa vuodessa. Jos liikennevakuutuksen maksutulo kääntyy nousuun, liikenneturvallisuusmaksun tuotto saattaa parin vuoden kuluttua ylittää 10 miljoonan euroon vuodessa.

Liikenneturvallisuusustyön rahoituksen kannalta tämä tarkoittaisi sitä, että yleisavustusta voitaisiin myöntää vähintään 8,9—9,1 miljoonaa euroa vuosittain. Tämän lisäksi olisi mahdollista myöntää hieman enemmän hankeavustusta nykyisen noin 0,2 miljoonan euron sijaan. Vastaavasti valtionavustuksiin jäisi mahdollisuus myöntää hieman suurempi yleisavustus, jos sellainen jonain vuonna olisi tarpeen. Liikenneturvallisuusustyötä tekevien tahojen kannalta esitys merkitsisi suurempaa varmuutta toiminnan kannalta riittävän rahoituksen saamisesta vuosittain. Erityisesti toiminnan pitkäjänteisen suunnittelun ja kehittämisen edellytykset paranisivat.

Valtion talousarvion kannalta liikenneturvallisuusmaksun tuoton kasvu todennäköisesti poistaisi tarpeen kattaa ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuusustyön menoja talousarvion muilla tuloilla. Tällä voidaan ajatella olevan positiivisia vaikutuksia valtion talouden kannalta. Koska muilla tuloilla katettu menojen osuus on ollut verrattain pieni (vuonna 2021 0,5 miljoonaa euroa), tällä ei kuitenkaan arvioida olevan suurta merkitystä kansantalouden kokonaisuuden kannalta.

Vakuutusnottajien kannalta liikenneturvallisuusmaksun korottaminen saattaa tarkoittaa hie-
man korkeampia liikennevakuutusmaksuja. Liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuus on
pieni myös korotuksen jälkeen, joten vaikutukset liikennevakuutusnottajien vakuutusmaksui-
hin jäävät todennäköisesti pieniksi. Laskennallisesti liikenneturvallisuusmaksun korotus voisi
nostaa vakuutusmaksuja arviolta noin 0,5—2 euroa riippuen liikennevakuutusmaksun suuruu-
desta.

4.2.2 Liikennevakuutuslaki

Liikennevakuutuslakiin ehdotetut muutokset eivät vaikuta Liikennevakuutuskeskuksen toimin-
taan uuden tehtävänannon lisäksi. Muutoksista ei arvioida aiheutuvan Liikennevakuutuskeskuk-
sen jäsenenä oleville vakuutusyhtiöille kanavoituvia kustannusvaikutuksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Olisi mahdollista myös olla nostamatta liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuutta. Tämä joh-
taisi ennen pitkää siihen, että ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoitus vähenisi, ellei
liikennevakuutuksen maksutulo kääntyisi kasvuun. Valtionavustuksen saajat saisivat pienem-
män osuuden yleisavustuksena ja hankeavustusta myönnettäisiin vähemmän. Erityisesti yleis-
avustuksen saajista Liikenneturva ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutti
joutuisivat sopeuttamaan toimintaansa pienempään rahoitukseen. Se missä määrin toimintaa
jouduttaisiin sopeuttamaan riippuisi siitä, täydennettäisiinkö talousarviossa ennaltaehkäisevän
liikenneturvallisuustyön rahoitusta muilla varoilla. Koska ennaltaehkäisevän liikenneturvalli-
suustyön vaikutusten arviointi on vaikeaa, on hankala arvioida, kuinka ja millä aikavälillä pie-
nentynyt rahoitus lopulta vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen.

Valtion talousarvion kannalta tämä tarkoittaisi sitä, että ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuus-
työn rahoitusta todennäköisesti jouduttaisiin jatkossakin täydentämään muilla tuloilla.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Eri maiden liikenneturvallisuustyössä käytetään erilaisia malleja ja organisaatorakenteita.
Myös liikennealan viranomaistoimijoilla on toisistaan poikkeavat tehtävänjaot. Liikenneturval-
lisuustyön järjestämisestä ei myöskään ole tehty kansainvälisiä sopimuksia tai annettu EUlain-
säädäntöä. Yksittäisten organisaatioiden tehtävien ja rahoituksen vertailu onkin tästä syystä vai-
keaa. Alla on kuvattu lyhyesti Liikenneturvaa vastaavien organisaatioiden rahoitusta Ruotsissa,
Norjassa ja Tanskassa.

Ruotsissa Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) saa valtion järjestötukea,
joka maksetaan Trafikverketin kautta. Lisäksi NTF hakee vuosittain projektitukea Trafikverke-
tilta ja Ruotsin valtion Yleiseltä Perintörahostolta (Allmänna Arvsfonden). Trafikverketin ja
Yleisen Perintörahoston maksamien tukien määrä vaihtelee vuosittain. Trafikverketin tuki kat-
taa suurimman osan NTF:n rahoituksesta. Tukien lisäksi NTF rahoittaa toimintaansa yhteis-
työllä kuntien ja yritysten kanssa sekä Liikennearvonnan (Trafiklotteriet) tuotolla.

Ruotsissa liikenneturvallisuutta edistää kuitenkin moni muukin taho kuin NTF. Työtä liikenne-
turvallisuuden edistämiseksi tekee myös Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF). MHF ra-
hoittaa toimintaansa valtion järjestö- ja projektituella, jäsenmaksuilla, mainostuotoilla sekä
oman arvontansa tuotolla. Lisäksi Trafikverketin alaisuudessa toimiva Skylltfonden maksaa

kaksi kertaa vuodessa tukea erilaisille liikenneturvallisuutta edistäville innovatiivisille projekteille. Skylltfondenin varat tulevat personoiduista rekisterikilvistä kerättävistä maksuista.

Ruotsissa on keskusteltu myös mahdollisuudesta, että valtiolta ei antaisikaan jatkossa järjestötukea. Vapaaehtoista valistustyötä ei siten rahoitettaisi verovaroin. Toistaiseksi tukia on kuitenkin vain leikattu.

Norjassa Trygg Trafikkin liikenneturvallisuustyötä rahoitetaan pääasiassa valtion tuella sekä Norjan finanssialan keskusliiton Finans Norge projektituilla. Vakuutusyhtiöt tukevat Trygg Trafikkin hankkeita Finans Norge kautta ja lisäksi Trygg Trafikk toimii yhteistyössä yksityisten yritysten kanssa erilaisissa liikenneturvallisuushankkeissa. Trygg Trafikilla on myös myyntituloja kurssseista, seminaareista ja lasten liikennekerhon materiaalityyppisestä ja jäsenmaksuista. Trygg Trafikkin paikallista toimintaa rahoittavat kunnat.

Tanskassa Rådet for Sikker Trafik saa vuosittain valtiolta määrärahaa sekä avustusta kampanjointiin. Rådetin toimintaa sponsoroivat myös yksityiset yritykset ja rahastot. Lisäksi Rådet for Sikker Trafik rahoittaa toimintaansa materiaalityyppisestä ja Lasten Liikennekerhosta (Børnernes Trafikkklub) saatavilla tuloilla.

Ruotsissa NTF sai vuonna 2020 valtiolta tukea yhteensä noin 1,8 miljoonaa euroa. Norjassa Trygg Trafikk sai vuonna 2020 valtiolta tukea noin 5,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Trygg Trafikk sai yhteistyökumppaneiltaan tukea noin 3,2 miljoonaa euroa ja myyntituloja noin 76 000 euroa. Norjan hallitus on kuitenkin suunnitellut liikenneturvallisuustyöhön maksettavan tuen pienentämistä vuonna 2022 maksettavan tuen osalta. Tanskassa Rådet for Sikker Trafik sai vuonna 2020 valtiolta tukea yhteensä noin 5 miljoonaa euroa. Rådet for Sikker Trafik sai tämän lisäksi yksityisiltä yhteistyökumppaneiltaan tukea noin 3 miljoonaa euroa, mutta summa tulee todennäköisesti pienentymään tulevina vuosina. Eri maiden liikenneturvallisuustyötä tekevien organisaatioiden saamaa rahoitusta ei kuitenkaan voi suoraan vertailla, sillä organisaatioiden tehtävänkuvat eroavat toisistaan. Lisäksi liikenneturvallisuuteen vaikuttaa esimerkiksi liikenneympäristö, ja sitä kautta myös kuntien sekä tienpitäjien panostukset liikenneturvallisuuteen.

6 Lausuntopalaute

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenneturvallisuusmaksusta

4 §. *Liikenneturvallisuusmaksun määrätymisen perusteet.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenneturvallisuusmaksu olisi 1,3 prosenttia maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta.

7.2 Liikennevakuutuslaki

2 §. *Määritelmät.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi muutosdirektiivin määritelmä uudeksi 3 kohdaksi ja maksukyvyttömyyselimen määritelmä uudeksi 19 kohdaksi. Nykyiset 3—17 kohdat siirtyisivät ehdotuksen mukaan 4—18 kohdiksi ja nykyiset 18—20 siirtyisivät 20—22 kohdiksi.

87 §. *Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi Suomessa myös muutosdirektiivin

tarkoittamana maksukyvyttömyyselimenä. Muutosdirektiivin tarkoituksena on, että korvauseliimet neuvottelisivat keskenään pyrkimyksenä tehdä sopimus tehtävistään, velvoitteistaan sekä muutosdirektiivin mukaisesta hyvitysmenettelystä. Hyvitysmenettelyllä tarkoitetaan muutosdirektiivin mukaan sitä, että konkurssissa tai likvidaatiomenettelyssä olevan vakuutusyhtiön kotijäsenvaltion korvauseliimen on hyvitettävä vahinkoa kärsineen asuinjäsenvaltion korvauseliimelle se korvaus, jonka asuinjäsenvaltion maksukyvyttömyyselimen on suorittanut muutosdirektiivin mukaisesti vahinkoa kärsineelle. Mikäli mainittua sopimusta ei ole syntynyt 24 kuukauden kuluessa muutosdirektiivin voimaantulopäivästä, komissio vahvistaa korvauseliinten tehtävät delegoidulla asetuksella. Momentilla pantaisiin täytäntöön muutosdirektiivin 10 a artiklan ja 25 a artiklan 13 kohdat.

8 Voimaantulo

Lait liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta ja liikennevakuutuslain muuttamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan 1.1.2023.

9 Suhde muihin esityksiin

9.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys tulee ottaa huomioon vuoden 2023 talousarvion valmistelussa.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Liikenneturvallisuusmaksu on luonteeltaan pakollinen maksu, johon ei liity vakuutusyhtiöiden vastaanottamia yksilöitävissä olevia palveluja tai etuja. Perustuslakivaliokunnan perustuslain 81 §:ää koskevan laajan tulkintakäytännön perusteella liikenneturvallisuusmaksua voi pitää pakollisena ja yleisenä verona (ks. esim. PeVL 21/2018 vp, PeVL 48/2010 vp; PeVL 47/2005 vp; PeVL 45/2005 vp; PeVL 44/2005 vp; PeVL 36/2005 vp; PeVL 12/2005 vp; PeVL 46/2004 vp; PeVL 41/2004 vp; PeVL 25/2004 vp; PeVL 3/2003 vp; PeVL 67/2002 vp; PeVL 66/2002 vp; PeVL 2/2001 vp).

Perustuslain 81 §:n mukaan verolain tulee sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Liikenneturvallisuusmaksusta annettussa laissa on huomioitu perustuslain 81 §:n asettamat vaatimukset. Verovelvollisia ovat liikennevakuutustoimintaa harjoittavat vakuutusyhtiöt. Veron suuruuden perusteena on kiinteä prosenttimäärä liikennevakuutuksen maksutulosta. Lakiin sisältyy säännökset oikaisuvaatimuksesta, oikaisusta maksuvelvollisen hyväksi, oikaisusta maksunsaajan hyväksi, muutoksenhausta hallinto-oikeuteen ja muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Tällä esityksellä ehdotetaan ainoastaan liikenneturvallisuusmaksun suuruuden perusteena olevan kiinteän prosenttimäärän korottamista.

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano katsotaan vakiintuneesti julkiseksi hallintotehtäväksi, jonka hoitaminen on annettu yksityisten vakuutuslaitosten ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi perustuslain 124 §:n edellyttämällä tavalla. Osaan toimeenpanosta kuuluu myös julkisen vallan käyttöä. Yleisesti ottaen julkista valtaa käytetään annettaessa yksipuolisesti lain nojalla toista velvoittava määräys tai päätettäessä yksipuolisesti toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta. Esimerkiksi korvausten myöntämistä ja vakuuttamisvelvollisuutta koskevaa ratkaisutoimintaa voidaan pitää julkisen vallan käyttönä.

Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin, jonka tehtävistä säädetään liikennevakuutuslaissa ja liikennevakuutuskeskuksesta annettussa

laissa. Nyt ehdotettavan lisäyksen Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin ei arvioida sisältävän julkisen hallintotehtävän elementtejä, koska neuvoteltava sopimus koskisi maksukyvyttömyyskeskusten keskinäisiä tehtäviä ja menettelytapoja, eikä sillä olisi vaikutusta vakuutuksenottajien tai korvauksensaajien asemaan.

Edellä esitetyillä perusteilla hallitus katsoo, että lakiesitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämismenettelyssä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) 4 § seuraavasti:

4 §

Liikenneturvallisuusmaksun määräytymisen perusteet

Liikenneturvallisuusmaksun määrä on 1,3 prosenttia maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta, joka määräytyy samoin perustein kuin vakuutusyhtiön tilinpäätöksen tuloslaskelman mukainen vakuutusmaksutulo.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 92/2021, ja *lisätään* 87 §:n, sellaisena kuin se on osaksi laissa 960/2019, uusi 4 momentti, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) ajoneuvolla moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;
- 2) direktiivillä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY;
- 3) muutosdirektiivillä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin

2009/103/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2021/2118;

4) vakuutusyhtiöllä vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyrittystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettua vakuutustoimintaa;

5) vakuutuksenottajalla sitä, joka on tehnyt vakuutusyhtiön kanssa vakuutus sopimuksen;

6) vakuutetulla sitä, jonka hyväksi vakuutus on voimassa;

7) liikennevahingolla ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilövahinkoa ja esinevahinkoa;

8) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

9) ajoneuvon haltijalla rekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa tai, jos ajoneuvoa ei tarvitse merkitä rekisteriin, sitä henkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu;

10) ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla valtiota, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutus kilpi tai tunnistemerkki on annettu, tai jos näitä ei vaadita, sitä valtiota, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka, taikka jos rekisterikilpeä ei ole tai se on väärä tai laiton, sitä valtiota, jossa liikennevahinko on tapahtunut;

11) liikennekäytöstä poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

12) lopullisella poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

13) ETA-valtiolla Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;

14) kolmannella maalla muuta valtiota kuin ETA-valtiota;

15) kansallisella toimistolla erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyrittysten yhteiselimenä, joilla on valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsittävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen;

16) vihreä kortti -järjestelmällä vakuutuksenantajien kansallisten toimistojen hallinnoimaa kansainvälistä vakuutusjärjestelmää;

17) vihreällä kortilla kansainvälistä vakuutustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa 14 kohdassa tarkoitetun suosituksen mukaisesti;

18) korvauselimellä direktiivin 10 artiklassa tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vastuussa olevaa elintä;

19) maksukyvyttömyyselimellä muutosdirektiivin 10 a ja 25 a artiklassa tarkoitettua tilanteessa korvauksen suorittamisesta vastuussa olevaa elintä;

20) siirtoliikennevakuutuksella ajoneuvolain (82/2021) 117 §:ssä tarkoitettua siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta;

21) liikenneväylällä yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta;

22) tietosuojasetuksella luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojasetus).

87 §

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskus toimii Suomessa muutospäätötoimen tarkoituksena maksukyvyttömyyselimenä. Liikennevakuutuskeskuksen on tätä tehtävää varten neuvoteltava toisten jäsenvaltioiden vastaavien maksukyvyttömyyselinten kanssa pyrkimyksenä tehdä sopimus niiden tehtävistä ja velvoitteista sekä muutospäätötoimissä tarkoitettua hyvitysmenettelyä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Sosiaali- ja terveysministeri Hanna Sarkkinen

1.

Laki

liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) 4 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

*Liikenneturvallisuusmaksun määräytymisen
perusteet*

*Liikenneturvallisuusmaksun määräytymisen
perusteet*

Liikenneturvallisuusmaksun määrä on yksi prosentti maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta, joka määräytyy samoin perustein kuin vakuutusyhtiön tilinpäätöksen tuloslaskelman mukainen vakuutusmaksutulo.

Liikenneturvallisuusmaksun määrä on *1,3 prosenttia* maksuvelvollisen liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta, joka määräytyy samoin perustein kuin vakuutusyhtiön tilinpäätöksen tuloslaskelman mukainen vakuutusmaksutulo.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 2 §, sellaisena kuin se on laissa 92/2021, ja lisätään 87 §:n, sellaisena kuin se on osaksi laissa 960/2019, uusi 4 momentti, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) ajoneuvolla moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;
- 2) direktiivillä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY;
- 3) vakuutusyhtiöllä vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyritystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettua vakuutustoimintaa;
- 4) vakuutuksenottajalla sitä, joka on tehnyt vakuutusyhtiön kanssa vakuutussopimuksen;
- 5) vakuutetulla sitä, jonka hyväksi vakuutus on voimassa;
- 6) liikennevahingolla ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilövahinkoa ja esinevahinkoa;
- 7) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) ajoneuvolla moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;
- 2) direktiivillä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY;
- 3) *muutosdirektiivillä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2021/2118;*
- 4) vakuutusyhtiöllä vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyritystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettua vakuutustoimintaa;
- 5) vakuutuksenottajalla sitä, joka on tehnyt vakuutusyhtiön kanssa vakuutussopimuksen;
- 6) vakuutetulla sitä, jonka hyväksi vakuutus on voimassa;

Voimassa oleva laki

- 8) ajoneuvon haltijalla rekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa tai, jos ajoneuvoa ei tarvitse merkitä rekisteriin, sitä henkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu;
- 9) ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla valtiota, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu, tai jos näitä ei vaadita, sitä valtiota, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka, taikka jos rekisterikilpeä ei ole tai se on väärä tai laiton, sitä valtiota, jossa liikennevahinko on tapahtunut;
- 10) liikennekäytöstä poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 11) lopullisella poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 12) ETA-valtiolla Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;
- 13) kolmannella maalla muuta valtiota kuin ETA-valtiota;
- 14) kansallisella toimistolla erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyrittäjien yhteiselimenä, joilla on

Ehdotus

- 7) liikennevahingolla ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilövahinkoa ja esinevahinkoa;
- 8) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;
- 9) ajoneuvon haltijalla rekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa tai, jos ajoneuvoa ei tarvitse merkitä rekisteriin, sitä henkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu;
- 10) ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla valtiota, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu, tai jos näitä ei vaadita, sitä valtiota, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka, taikka jos rekisterikilpeä ei ole tai se on väärä tai laiton, sitä valtiota, jossa liikennevahinko on tapahtunut;
- 11) liikennekäytöstä poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 12) lopullisella poistolla ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 13) ETA-valtiolla Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;
- 14) kolmannella maalla muuta valtiota kuin ETA-valtiota;

Voimassa oleva laki

valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsitteävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen;

15) vihreä kortti -järjestelmällä vakuutus-
senantajien kansallisten toimistojen hallinnoimaa kansainvälistä vakuutusjärjestelmää;

16) vihreällä kortilla kansainvälistä vakuutus-
tustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa 14
kohdassa tarkoitetun suosituksen mukaisesti;

17) korvaukselimellä direktiivin 10 artiklassa
tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vas-
tuussa olevaa elintä;

18) siirtoliikennevakuutuksella ajoneuvolain
(82/2021) 117 §:ssä tarkoitettua siirtolupaa
varten annettua määräaikaista liikennevakuu-
tusta;

19) liikenneväylällä yleistä ja yksityistä tietä,
katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkai-
lureittia, toria sekä muuta yleiselle liiken-
teelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen
käytettyä aluetta;

20) tietosuojasetuksella luonnollisten hen-
kilöiden suojelusta henkilötietojen käsitte-
lyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuu-
desta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta
annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojaa-
asetus).

Ehdotus

15) kansallisella toimistolla erityisjärjestöä,
joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta
1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien
Euroopan talouskomission sisämaan liiken-
nekomitean tieliikenteen alakomitean suosi-
tuksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden
vakuutusyritysten yhteiselimenä, joilla on
valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsit-
teävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen;

16) vihreä kortti -järjestelmällä vakuutus-
senantajien kansallisten toimistojen hallin-
noimaa kansainvälistä vakuutusjärjestelmää;

17) vihreällä kortilla kansainvälistä vakuu-
tustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa 14
kohdassa tarkoitetun suosituksen mukaisesti;

18) korvaukselimellä direktiivin 10 artiklassa
tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vas-
tuussa olevaa elintä;

*19) maksukyvyttömyyselimellä muutosdirek-
tiivin 10 a ja 25 a artiklassa tarkoitettussa ti-
lanteessa korvauksen suorittamisesta vas-
tuussa olevaa elintä;*

20) siirtoliikennevakuutuksella ajoneuvolain
(82/2021) 117 §:ssä tarkoitettua siirtolupaa
varten annettua määräaikaista liikennevakuu-
tusta;

21) liikenneväylällä yleistä ja yksityistä tietä,
katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkai-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lureittia, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta;

22) tietosuoja-asetuksella luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus).

87 §

87 §

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskus toimii Suomessa muutosdirektiivin tarkoittamana maksukyvyttömyyselimenä. Liikennevakuutuskeskuksen on tätä tehtävää varten neuvoteltava toisten jäsenvaltioiden vastaavien maksukyvyttömyyselinten kanssa pyrkimyksenä tehdä sopimus niiden tehtävistä ja velvoitteista sekä muutosdirektiivissä tarkoitettua hyvitysmennettelystä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .