

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenneturvallisuismaksusta annetun lain 4 §:n ja liikennevakuutuslain 87 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikenneturvallisuismaksusta annettua lakia ja liikennevakuutuslakia.

Esityksen mukaan liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden maksamaa liikenneturvallisuismaksua korotettaisiin. Jatkossa liikenneturvallisuismaksu olisi nykyisen 1 prosentin asemesta 1,3 prosenttia vakuutusyhtiön vuosittain liikennevakuutuksesta saamasta maksutulosta. Esityksen tavoitteena on, että liikenneturvallisuismaksulla kerätyt varat vastaisivat paremmin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön vuosittain tarvittavaa rahoitusta.

Liikennevakuutuslakia muutettaisiin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävien osalta. Esityksen mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi liikennevakuutuksen maksukyvyttömyyselimenä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin lisättäisiin valtuutus neuvotella muiden jäsenvaltioiden maksukyvyttömyyselinten kanssa elinten tehtävien, velvollisuuksien ja hyvitysmenettelyiden yhteensovittamisesta. Esityksellä pantaisiin täytäntöön moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan direktiivin uusia säännöksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

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.....	5
3 Nykytila ja sen arviointi.....	6
3.1 Liikenneturvallisuusmaksu	6
3.1.1 Liikenneturvallisuusmaksun kerääminen ja määrä	6
3.1.2 Tieliikenteen turvallisuuden edistämisen valtionavustus	8
3.1.3 Liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettava toiminta	9
3.2 Liikennevakuutuslaki	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	13
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	13
4.1.1 Liikenneturvallisuusmaksu	13
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	15
6 Lausuntopalaute	16
7 Säännöskohtaiset perustelut	17
7.1 Laki liikenneturvallisuusmaksusta	17
7.2 Liikennevakuutuslaki	17
8 Voimaantulo	17
9 Suhde muihin esityksiin.....	17
9.1 Suhde talousarvioesitykseen	17
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	17
LAKIEHDOTUKSET	19
1. Laki liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	19
2. Laki liikennevakuutuslain 87 §:n muuttamisesta	20
LIITE	21
RINNAKKAISTEKSTIT	21
1. Laki liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	21
2. Laki liikennevakuutuslain 87 §:n muuttamisesta	22

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 määrärahasta myönnetään valtionavustusta yleisavustuksena Liikenneturvalle, Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivalle Onnettomuustietoinstituutille sekä Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi määrärahasta 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 *direktiivi*). Direktiivin yleinen täytäntöönpano-aika on 24 kuukautta. Näin ollen direktiivi on pääasiallisesti pantava täytäntöön kansallisesti 23.12.2023 mennessä. Pieni osa direktiivistä on kuitenkin pantava täytäntöön 18 kuukauden

HE 86/2022 vp

kuluessa direktiivin voimaantulosta, eli 23.6.2023 mennessä. Tässä yhteydessä toteutettaisiin ne direktiivin edellyttämät muutokset, joita koskee lyhyempi 18 kuukauden täytäntöönpanoaika.

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 esityksen valmistelua varten sosiaali- ja terveysministeriössä perustettiin hanke STM117:00/2021.

Hallituksen esitys on valmisteltu sosiaali- ja terveysministeriössä virkatyönä. Valmistelun aikana kuultiin liikenneturvallisuusmaksua koskevista muutoksista Ahvenanmaan maakuntahallitusta, Finanssiala ry:tä, liikenne- ja viestintäministeriötä, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, Liikenneturvaa ja Liikennevakuutuskeskusta. Liikennevakuutuslakia koskevista muutoksista kuultiin valmistelun aikana Finanssiala ry:tä ja Liikennevakuutuskeskusta.

Hallituksen esityksen valmistelua koskevat asiakirjat ovat saatavilla julkisessa palvelussa valtioneuvoston [Hankeikkunassa](#).

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Liikennevakuutusta koskevaa EU-lainsäädäntöä on kehitetty vähitellen. Ennen nykyistä direktiiviä 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 direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot perustamaan tai valtuuttamaan maksukyvyttömyyselimen, joka suorittaa korvauksen niiden alueella asuville vahingon kärsineille, jos vahingosta korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Direktiivi selkeyttää osapuolten vastuita maksukyvyttömyys-tilanteissa säätämällä mistä liikennevahingon kärsinyt voi hakea korvausta ensisijaisesti (asuinvaltion maksukyvyttömyyselimen) sekä lopullisesta maksuvelvollisesta (vakuutusyhtiön kotipaikan maksukyvyttömyyselimen). Direktiivi takaa tältä osin vahingon kärsineen oikeuden korvaukseen, toisin kuin nykyjärjestelmä, joka on riippuvainen jäsenvaltiokohtaisesta lainsäädännöstä. Direktiivi luo myös kannusteita vakuutusyhtiöiden maksukykyvyn takaamiseksi säätämällä viimesijaisen maksuvelvollisuuden vakuutusyhtiön kotivaltion vakuutusosalalle.

Direktiivin 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.

Direktiivin 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 korvauksien 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 direktiivin 25 a artiklan mukaan vakuutusyrityksen maksukyvyttömyystapauksessa oikeus esittää korvausvaatimus siihen tarkoitukseen nimetyille maksukyvyttömyyselimelle asuinjäsenvaltiossaan myös silloin, kun liikennevahinko on aiheutunut muussa jäsenvaltiossa ja liikennevahingosta vastaavan vakuutusyhtiön kotipaikka olisi jossain muussa jäsenvaltiossa kuin vahinkoa kärsineen asuinjäsenvaltiossa.

Direktiivin 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 direktiivin mukaan mahdollista. (resitaalit 20 ja 27).

Direktiivin 10 a ja 25 a 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.

Direktiivin 10 a artiklan ja 25 a artiklan 13 kohtien mukaan jäsenvaltioiden olisi perustettava tai valtuutettava artiklojen 1 kohdissa tarkoitettu maksukyvyttömyyselimen sekä 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 talousarvioon ja talousarvion yhteydessä osoitetaan määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen.

Vaikka varsinaisia liikenneturvallisuusmaksuvelvollisia ovat liikennevakuutusyhtiöt, käytännössä yhtiöt siirtävät hinnoittelussaan liikenneturvallisuusmaksun vakuutusnottajien vastattavaksi osana vakuutusnottajan maksamaa liikennevakuutusmaksua. Vuonna 2020 liikennevakuutuksen maksutulosta 76,6 prosenttia tuli kotitalouksilta, 17,6 prosenttia yrityksiltä ja yh-

teisöiltä sekä 5,9 prosenttia luvanvaraisesta liikenteestä (lähde: Finanssivalvonnan liikennevakuutuksen tilastotutkimus 2016—2020). Näin ollen suurimman osuuden liikenneturvallisuusmaksusta maksavat kotitaloudet.

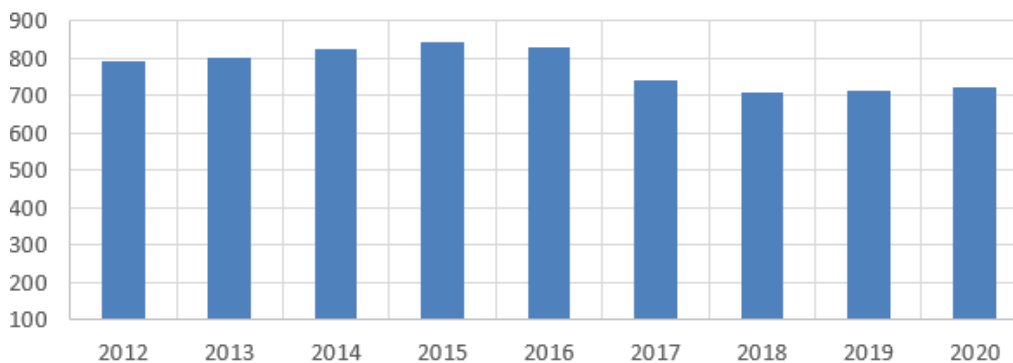
Ennen lain voimaantuloa liikenneturvallisuusmaksun määrä oli vuosien 2004—2014 aikana ollut noin 0,97—1,05 prosenttia liikennevakuutuksen vuosittaisesta maksutulosta. Esimerkiksi vuonna 2015 liikennevakuutusyhtiöiden oli suoritettava 8 521 200 euron suuruinen liikenneturvallisuusmaksu. Voimassa olevaan 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 perusperiaate 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.

Liikennevakuutuksen maksutulon kehitys
milj. €/vuosi

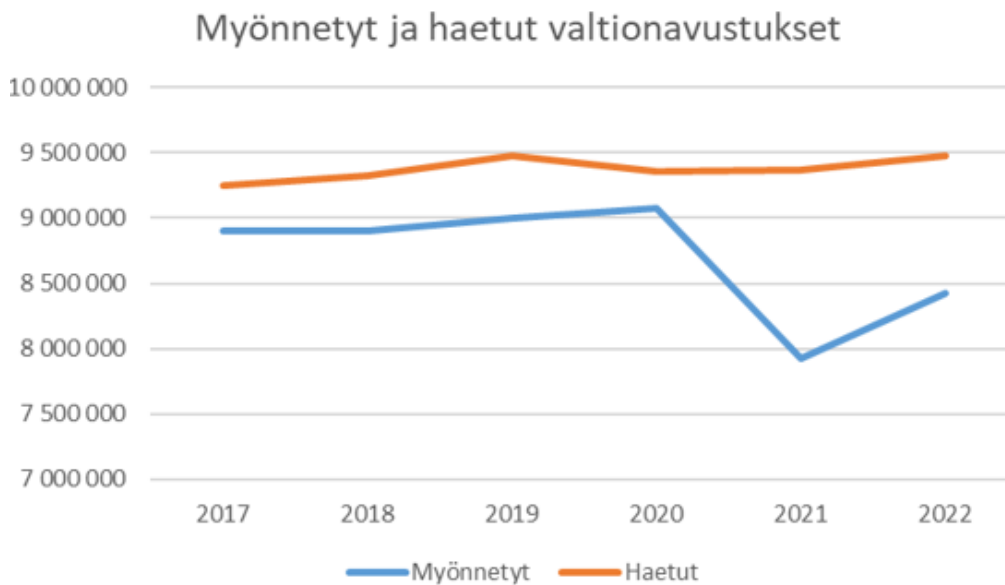


Kuvio 1. Liikennevakuutuksen maksutulon kehitys vuosina 2012—2020. Lähde: Finanssivalvonnan liikennevakuutuksen tilastotutkimus 2016—2020.

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 liikenneturvallisuustyöhön 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. Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Koko lain voimassaolon ajan valtionavustuksia on haettu enemmän kuin niitä on lopulta myönnetty. Erityisesti vuonna 2021 tieliikenneturvallisuuden edistämiseen myönnetty 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 liikennekäyttäytymisen, 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.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmisteleva liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022–2026 raamittaa liikenneturvallisuustyötä seuraavan viiden vuoden ajan. Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetään yhteensä 103 konkreettista toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikenneturva ja Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutti on merkitty vastuutahoksi yhteensä 19 eri toimenpiteeseen. Näin ollen on myös liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanon kannalta tärkeää, että kyseisten toimijoiden rahoitus varmistetaan.

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 aineistoa ja palveluita. Liikenneturva toimii koko maassa valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla työn kohdistuessa kaikkiin ikäryhmiin ja kaikkiin tienkäyttäjiryhmiin.

Liikenneturvallisuusstrategiassa vuosille 2022—2026 Liikenneturva mainittiin usean toimenpiteen vastuutahona.

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 henkilöstöpolitiikkaa.

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 myönnetyllä 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 tutkimuksen osalta poikkihallinnollisesta yhteistyöstä, toimintasuunnitelman ja työjärjestyksen laatimisesta, tutkijalautakuntien sekä niiden toimialueiden asettamisesta, jäsenten ja puheenjohtajien nimittämisestä, tutkimuksen palkkioista sekä korvauksista, taloudesta ja varoista, tietopalvelusta sekä muista tutkintaan ja tulosten käyttöön liittyvistä tehtävistä.

Onnettomuustutkimuksen 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.

Liikenneturvallisuusstrategiassa vuosille 2022—2026 Onnettomuustietoinstituutille osoitettiin mm. vakavien loukkaantumisten seurantaan ja tieliikenteen tilastoinnin kehittämiseen liittyviä tehtäviä.

Onnettomuustietoinstituutilla ei ole tasetta ja rahoitus perustuu kokonaisuudessaan tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitettavaan valtionavustukseen, joten mahdolliset muutokset myönnettävissä 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 tietosuojan, saavutettavuuden sekä muiden seikkojen suhteen ovat lisääntyneet. Tietojärjestelmistä aiheutuu vuosittain kiinteitä ylläpitokustannuksia. Valtionavustuksen epävarmuus häittää 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 määräämästä 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 uudet maksukyvyttömyyselimen tehtävät. Vaikka Liikennevakuutuskeskukselle on jo nyt annettu tehtäväksi vahinkojen korvaaminen vakuutusyhtiön ollessa selvitystilassa tai konkurssissa, tehtävät eivät täysin vastaa direktiivin vaatimuksia, koska nykytilassa velvollisuus korvausten maksamiseen on kytketty vakuutuskannan siirtoon Liikennevakuutuskeskukselle. Liikennevakuutuslakia on tältä osin muutettava, kun direktiivi pannaan täytäntöön kokonaisuudessaan.

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

Direktiivin täytäntöönpano muuttaisi myös Liikennevakuutuskeskuksen rahoitusta siltä osin, kuin kyse on maksukyvyttömyyselimen tehtävistä. Direktiivin mukaan rahoitusosuuksia voidaan periä vain Suomessa kotipaikan omaavilta liikennevakuutusta harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä. Nykyisin lainsäädäntö mahdollistaa rahoitusosuuksien perimisen myös Suomessa sijoitautumisvapauden tai palvelujen vapaan tarjonnan perusteella toimivilta ulkomaisilta vakuutusyhtiöiltä. Lainsäädäntöä on tältä osin muutettava, kun direktiivi 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 liikennevakuutuslakia muutettaisiin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävien osalta. Esityksen mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi liikennevakuutuksen maksukyvyttömyyselimenä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin ehdotetaan lisättäväksi valtuutus neuvotella direktiivin tarkoittamasta sopimuksesta muiden jäsenvaltioiden maksukyvyttömyyselinten 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.

Liikenneturvallisuustyön 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. Vastavasti valtionavustuksiin jäisi mahdollisuus myöntää hieman suurempi yleisavustus, jos sellainen joinain vuonna olisi tarpeen. Liikenneturvallisuustyötä 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 liikenneturvallisuustyön 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.

Vakuutuksenottajien kannalta liikenneturvallisuusmaksun korottaminen saattaa tarkoittaa hieman korkeampia liikennevakuutusmaksuja. Energiahinnan nousu on lisännyt autoilun ja liikenteen kustannuksia entisestään. Liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuus on kuitenkin pieni myös korotuksen jälkeen, joten vaikutukset liikennevakuutuksenottajien vakuutusmaksuihin jäävät todennäköisesti vähäisiksi. Laskennallisesti liikenneturvallisuusmaksun korotus voisi nostaa vakuutusmaksuja arviolta noin 0,5—2 euroa riippuen liikennevakuutusmaksun suuruudesta. Kyse on siten erittäin pienestä korotuksesta, joka ei vaikuta autonkäytön ja liikenteen yleiseen hintatasoon.

4.2.2 Liikennevakuutuslaki

Liikennevakuutuslakiin ehdotetut muutokset eivät vaikuta Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan uuden tehtävänannon lisäksi. Muutoksista ei arvioida aiheutuvan Liikennevakuutuskeskuksen jäsenenä oleville vakuutusyhtiöille kanavoituvia kustannusvaikutuksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Olisi mahdollista myös olla nostamatta liikenneturvallisuusmaksun prosenttiosuutta. Tämä johtaisi ennen pitkää siihen, että ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoitus vähenisi, ellei liikennevakuutuksen maksutulo kääntyisi kasvuun. On mahdollista, että esimerkiksi autokannan sähköistyminen vaikuttaisi liikennevakuutuksen maksutuloon nostavasti. Sähköautojen korjaaminen on kalliimpaa, mikä madaltaa vakuutusyhtiön kynnystä lunastaa ajoneuvo sen korjaamisen sijaan. Näin ollen liikennevakuutuksen korvausmeno saattaisi kasvaa, mikä johtaisi korkeampiin liikennevakuutusmaksuihin. Toisaalta taas ajoneuvokannan uusiutuminen saattaisi merkitä parantunutta liikenneturvallisuutta ja sitä kautta myös pienempää korvausmenoa.

Ellei liikenneturvallisuusmaksun kertymä nousisi, valtionavustuksen saajat saisivat pienemmän osuuden yleisavustuksena ja hankeavustusta myönnettäisiin vähemmän. Erityisesti yleisavustuksen 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 liikenneturvallisuustyön vaikutusten arviointi on vaikeaa, on hankala arvioida, kuinka ja millä aikavälillä pienentyneet rahoitus lopulta vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen.

Valtion talousarvion kannalta tämä tarkoittaisi sitä, että ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön 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. Liikenneturvallisuustyön järjestämisestä ei myöskään ole tehty kansainvälisiä sopimuksia tai annettu EU-lainsäädäntöä. Yksittäisten organisaatioiden tehtävien ja rahoituksen vertailu onkin tästä syystä vaikeaa. 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 Trafikverketiltä ja Ruotsin valtion Yleiseltä Perintörahostolta (Allmänna Arvsfonden). Trafikverketin ja Yleisen Perintörahoston maksamien tukien määrä vaihtelee vuosittain. Trafikverketin tuki kattaa suurimman osan NTF:n rahoituksesta. Tukien lisäksi NTF rahoittaa toimintaansa yhteistyöllä kuntien ja yritysten kanssa sekä Liikenneonnettomuuden (Trafiklotteriet) tuotolla.

Ruotsissa liikenneturvallisuutta edistää kuitenkin moni muukin taho kuin NTF. Työtä liikenneturvallisuuden edistämiseksi tekee myös Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF). MHF rahoittaa toimintaansa valtion järjestö- ja projektituella, jäsenmaksuilla, mainostuotoilla sekä oman arvontansa tuotolla. Lisäksi Trafikverketin alaisuudessa toimiva Skyltfonden maksaa kaksi kertaa vuodessa tukea erilaisille liikenneturvallisuutta edistäville innovatiivisille projekteille. Skyltfondenin varat tulevat personoiduista rekisterikilvistä kerättävistä maksuista.

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

Norjassa Trygg Trafikk liikenneturvallisuustyötä rahoitetaan pääasiassa valtion tuella sekä Norjan finanssialan keskusliiton Finans Norge projektituilla. Vakuutusyhtiöt tukevat Trygg Trafikk hankkeita Finans Norge kautta ja lisäksi Trygg Trafikk toimii yhteistyössä yksityisten yritysten kanssa erilaisissa liikenneturvallisuushankkeissa. Trygg Trafikilla on myös myyntituloja kurssista, seminaareista ja lasten liikennekerhon materiaalityyppisestä sekä jäsenmaksuista. Trygg Trafikk 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 (Børnenes Trafikklub) 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

Esityksestä pyydettiin lausuntoa lausuntopalvelu.fi -palvelun kautta 28.2.2022 päivätyllä lausuntopyynnöllä. Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta: Ahvenanmaan maakuntahallitus, Autoliitto, Finanssiala ry, Finanssivalvonta, Kuluttajaliitto, Kuntaliitto, liikenne- ja potilasvahinkolautakunta, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, oikeusministeriö, Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE ja valtiovarainministeriö.

Lausunnon antoivat Ahvenanmaan maakuntahallitus, Autoliitto, Finanssiala ry, Kuntaliitto, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Rahtarit ry, Taksiliitto ja Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE. Oikeusministeriö ja valtiovarainministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksen johdosta.

Suurin osa lausunnonantajista kannatti liikenneturvallisuusmaksun korottamista 1,3 prosenttiin (Finanssiala ry, Kuntaliitto, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Vakuutus- ja rahoitusneuvonta Fine). Ahvenanmaan maakuntahallitus ilmoitti kannattavansa esitystä, mutta tulisi arvioida, olisiko liikenneturvallisuusmaksua syytä korottaa vielä esitettyä enemmän liikenneturvallisuustyön pitkäjänteisen rahoituksen turvaamiseksi. Rahtarit ry puolestaan esitti liikenneturvallisuusmaksun korotusta 1,5 prosenttiin, jotta varmistettaisiin liikenneturvallisuustyön riittävä rahoitus.

Autoliitto ja Taksiliitto ilmoittivat vastustavansa liikenneturvallisuusmaksun korotusta tilanteessa, jossa autoilun ja liikenteen kustannukset ovat lisääntyneet energiahintojen nousun vuoksi. Lausunnonantajat esittivät lisäksi, että liikennevakuutuksen maksutulon pieneneminen johtuisi parantuneesta liikenneturvallisuudesta, mikä osaltaan vähentäisi myös ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön tarvetta. Lisäksi Autoliitto huomautti, että ajoneuvojen sähköistyminen tulee todennäköisesti kasvattamaan ajoneuvojen korjauskustannuksia ja siten madaltamaan vakuutusyhtiön kynnystä lunastaa vahingoittunut ajoneuvo sen korjaamisen sijaan. Tämä kasvattaisi liikennevakuutuksen korvausmenoa ja liikennevakuutuksen maksutuloa. Näin ollen liikenneturvallisuusmaksun maksukertymä saattaisi joka tapauksessa nousta tulevaisuudessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevakuutuskeskus ja Vakuutus- ja rahoitusneuvonta Fine ilmoittivat kannattavansa liikennevakuutuslakiin esitettyjä muutoksia. Muut lausunnonantajat joko ilmoittivat, ettei niillä ole huomautettavaa tai eivät lausuneet lainkaan liikennevakuutuslakiin esitettyjen muutosten osalta.

Esitysluonnosta jatkovalmisteltiin sosiaali- ja terveysministeriössä lausuntokierroksen jälkeen. Lausuntopalauteen johdosta yleisperusteluihin tehtiin joitakin täydennyksiä. Lausuntopalaute ei antanut aihetta muuttaa esitysluonnosta säännöskohtaisten perusteluiden tai pykälien osalta.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenneturvallisuusmaksusta

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

7.2 Liikennevakuutuslaki

87 §. *Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi Suomessa direktiivin 10 a artiklan 1 kohdassa ja 25 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna maksukyvyttömyyselimenä. Direktiivin tarkoituksena on, että maksukyvyttömyyselimet neuvottelisivat keskenään pyrkimyksenä tehdä sopimus tehtävistään, velvoitteistaan sekä direktiivin mukaisesta hyvitysmenettelystä. Hyvitysmenettelyllä tarkoitetaan direktiivin 10 a artiklan 10 kohdassa ja 25 a artiklan 10 kohdassa sitä, että konkurssissa tai likvidaatiomenettelyssä olevan vakuutusyhtiön kotijäsenvaltion maksukyvyttömyyselimen on hyvitetävä vahinkoa kärsineen asuinjäsenvaltion maksukyvyttömyyselimelle se korvaus, jonka asuinjäsenvaltion maksukyvyttömyyselimen on suorittanut direktiivin mukaisesti vahinkoa kärsineelle. Mikäli mainittua sopimusta ei ole syntynyt 24 kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulopäivästä, komissio vahvistaa maksukyvyttömyyselinten tehtävät delegoidulla asetuksella. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 13 kohta ja 25 a artiklan 13 kohta.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat 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 annettua 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 annetussa 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 lainsäätämisyksityksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, 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 87 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikennevakuutuslain (460/2016) 87 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 960/2019, uusi 4 momentti seuraavasti:

87 §

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskus toimii Suomessa direktiivin 10 a artiklan 1 kohdassa ja 25 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna maksukyvyttömyyselimenä. Liikennevakuutuskeskuksen on tätä tehtävää varten neuvoteltava toisten jäsenvaltioiden vastaavien maksukyvyttömyyselinten kanssa pyrkimyksenä tehdä sopimus niiden tehtävistä ja velvoitteista sekä direktiivin 10 a artiklan 10 kohdassa ja 25 a artiklan 10 kohdassa tarkoitettua hyvitysmenettelystä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 25.5.2022

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 87 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikennevakuutuslain (460/2016) 87 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa
960/2019, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

87 §

87 §

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Liikennevakuutuskeskus toimii Suomessa direktiivin 10 a artiklan 1 kohdassa ja 25 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna maksukyvyttömyyselimenä. Liikennevakuutuskeskuksen on tätä tehtävää varten neuvoteltava toisten jäsenvaltioiden vastaavien maksukyvyttömyyselinten kanssa pyrkimyksenä tehdä sopimus niiden tehtävistä ja velvoitteista sekä direktiivin 10 a artiklan 10 kohdassa ja 25 a artiklan 10 kohdassa tarkoitettua hyvitysmenettelystä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .