

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om trafiksäkerhetsavgift**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om trafiksäkerhetsavgift.

I lagen ska det föreskrivas om en trafiksäkerhetsavgift som försäkringsbolagen ska betala. Trafiksäkerhetsverket ska ta ut en trafiksäkerhetsavgift till staten av försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet. Avgiftens belopp är en procent av de premieinkomster som försäkringsbolaget har fått in av trafikförsäkringen. Trafikförsäkringsavgiften ska intäktsföras i statsbudgeten och ett behövligt anslag för främjande av vägtrafiksäkerheten ska anvisas i samband med budgeten. Trafiksäkerhetsverket ska fatta beslut om beviljande av anslag till dem som utför trafiksäkerhetsarbete.

De gällande bestämmelserna om trafiksäkerhetsavgiften ska förnyas och preciseras så att de krav som i grundlagen ställs på skatter uppfylls.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för år 2017.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2017.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
<i>Finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet</i> .....	3
<i>Centralorganisationen för trafiksäkerhetsarbete Trafikskyddet</i> .....	3
<i>Kommissionerna för undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng</i> .....	4
<i>Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete</i> .....	4
<i>Trafiksäkerhetsarbetet i landskapet Åland</i> .....	5
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	5
1.3 Bedömning av nuläget .....	6
<i>Trafikförsäkringslagens 18 a § i förhållande till grundlagens 81 § och 124 §</i> .....	6
<i>Vem betalar trafiksäkerhetsavgiften</i> .....	7
<i>Avgiftens belopp</i> .....	8
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	8
2.1 Målsättning .....	8
2.2 Alternativ .....	8
2.3 De viktigaste förslagen.....	9
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	9
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	9
3.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	10
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	10
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	11
DETALJMOTIVERING .....	12
1 LAGFÖRSLAG .....	12
1 kap. Allmänna bestämmelser.....	12
2 kap. Påförande och uttag av avgiften.....	12
3 kap. Ändringssökande.....	14
4 kap. Ikraftträdande.....	14
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	15
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	15
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	15
LAGFÖRSLAG .....	16
Lag om trafiksäkerhetsavgift.....	16

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### *Finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet*

I trafikförsäkringspremierna har det sedan 1951 ingått en del som har betalats för främjande av trafiksäkerheten. Enligt 18 a § i trafikförsäkringslagen (279/1959) kan social- och hälsovårdsministeriet fastställa en skälig avgift som ska användas för att stödja verksamhet som prövas vara av allmän betydelse för främjandet av trafiksäkerheten. I det nuvarande systemet har de organisationer som utför trafiksäkerhetsarbete lämnat in en ansökan till social- och hälsovårdsministeriet. Trafiksäkerhetsavgiftens belopp har därefter årligen fastställts utifrån ansökningarna i den förordning av social- och hälsovårdsministeriet som årligen utfärdas med stöd av 18 a § i trafiksäkerhetslagen. Den senaste förordningen (1294/2014) gäller den trafikförsäkerhetsavgift som ska betalas 2015. I förordningen finns bestämmelser om bl.a. trafiksäkerhetsavgiftens totala belopp för året i fråga, de förskott som försäkringsbolagen ska betala, grunderna för fastställande av förskotten och fördelningen av dem.

Varje i trafikförsäkringslagen avsett försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet i Finland är skyldigt att redovisa den avgift som social- och hälsovårdsministeriet fastställer till trafikförsäkringscentralen, som enligt ministeriets föreskrifter ska använda intäkterna av avgiften för att främja trafiksäkerheten. Exempelvis 2015 måste trafikförsäkringsbolagen betala en sammanlagd trafiksäkerhetsavgift på 8 521 200 euro till trafikförsäkringscentralen. Försäkringsbolagens betalningsandelar av trafiksäkerhetsavgiften bestäms slutligen i proportion till deras premieinkomster av trafikförsäkringen. Trafiksäkerhetsavgiftens andel av premieinkomsterna av trafikförsäkringen har under de senaste åren varit lite över en procent.

Finansieringen av främjandet av vägtrafiksäkerheten har i praktiken skötts genom att medel som har tagits ut som en slags indirekt skatt har fördelats mellan tre organisationer som utför trafiksäkerhetsarbete. Medlen har gått till centralorganisationen för trafiksäkerhetsarbete Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete (90 procent av de medel som har gått dit har använts för utredning av trafikolyckor på väg och i terräng) samt trafiksäkerhetsarbetet i landskapet Åland. Trafiksäkerhetsavgiften fördelades år 2014 till främjande av trafikförsäkerhetsarbete så att Trafikskyddet fick en andel på 6 695 000 euro, trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete en andel på 1 781 200 euro och Ålands landskapsförvaltnings trafiksäkerhetsarbete en andel på 45 000 euro.

##### *Centralorganisationen för trafiksäkerhetsarbete Trafikskyddet*

Enligt lagen om Trafikskyddet (278/2003) är Trafikskyddets uppgifter att bedriva informations-, upplysnings- och utbildningsverksamhet som rör trafiksäkerheten, bedriva forskning som tjänar Trafikskyddets verksamhet, handleda och samordna medlemsorganisationernas trafiksäkerhetsarbete samt ta initiativ och även i övrigt främja trafiksäkerheten. På grund av att Trafikskyddet är en centralorganisation är dess centrala uppgiftsområde att samordna och stödja sina medlemsorganisationers trafiksäkerhetsarbete samt medverka till att trafiksäkerhetsaspekterna tas i beaktande vid beslutsfattande samt i medlemsorganisationerna och i myndigheternas verksamhet. För finansieringen av verksamheten kan enligt 7 § i lagen om Trafikskyddet användas intäkter av den avgift för främjande av trafiksäkerheten som tas ut med stöd av 18 a § i trafiksäkerhetslagen. Dessa intäkter har utgjort Trafikskyddets huvudsakliga inkomstkälla.

## RP 125/2015 rd

Enligt 10 § i lagen om Trafikskyddet övervakas Trafikskyddets verksamhet av kommunikationsministeriet, och ministeriet fastställer årligen en dispositionsplan för Trafikskyddets medel. Därför har social- och hälsovårdsministeriet bett kommunikationsministeriet ge ett utlåtande om Trafikskyddets ansökan innan trafiksäkerhetsavgiften har fastställts.

### *Kommissionerna för undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng*

Undersökningen av vägtrafikolyckor hör i huvudsak till kommissionerna för undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Sådana kommissioner finns det sammanlagt 20 stycken. Syftet med den undersökning de gör är att i enlighet med ett på förhand bestämt program samla in mer specifik information än den som finns i vanlig statistik som grund för trafiksäkerhetsåtgärder och trafiksäkerhetsforskning. Undersökningskommissionerna undersöker årligen alla trafikolyckor på väg och i terräng som har lett till döden samt andra olyckor i enlighet med en verksamhetsplan som kommunikationsministeriet har fastställt, vilket årligen innebär ca 400 trafikolyckor på väg och i terräng. Undersökningen av trafikolyckor på väg och i terräng regleras av lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001).

Undersökningen av trafikolyckor på väg och i terräng kan i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) dock styras till Olycksutredningscentralen, om det är fråga om en stor olycka eller tillbud till stora olyckor. Olycksutredningscentralen är underställd justitieministeriet och finansieras genom ett anslag i statsbudgeten.

Enligt 3 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng tillsätter kommunikationsministeriet en delegation för undersökning av trafikolyckor samt ett behövligt antal undersökningskommissioner. Även om delegationen och kommissionerna finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen, styrs och övervakas olycksutredningen av kommunikationsministeriet och den delegation som den har tillsatt. Trafikförsäkringscentralen har ingen beslutanderätt om det. Trafikförsäkringscentralens del i verksamheten är att se till att olycksutredningen har förutsättningar att undersöka olyckorna i enlighet med verksamhetsplanen och undersökningsmetoden.

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

I 16 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng föreskrivs det om finansieringen av verksamheten, tillsyn och fastställande av verksamhetsplanen. Enligt bestämmelsen utövar kommunikationsministeriet tillsyn över undersökningen av trafikolyckor och fastställer verksamhetsplanen för undersökning av trafikolyckor. Intäkter av den i 18 a § 1 mom. i trafikförsäkringslagen avsedda avgiften för främjande av trafiksäkerheten kan användas för att täcka de kostnader som föranleds av undersökningen av trafikolyckor. Dessa medel har i praktiken utgjort den huvudsakliga inkomstkällan för verksamheten. Verksamheten kan också finansieras med andra medel som har anvisats för detta ändamål, såsom donationer eller förvärv genom testamente, men hittills har någon sådan finansiering inte funnits.

### *Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete*

Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté (VALT) är en enhet som grundades 1967 och som finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen. Den utför försäkringsbranschens gemensamma trafiksäkerhetsarbete. Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté leder Trafikförsäkringscentralens lagstadgade trafiksäkerhetsarbete och försäkringsbranschens gemensamma trafiksäkerhetsarbete, som genomförs av Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsenhet. Trafiksäkerhetsenheten har till uppgift att producera information om olyckor som stöd för trafiksäkerhetsarbetet och därigenom utveckla trafiksäkerheten i vårt land. Trafiksäker-

hetsenheten ansvarar bland annat för upprätthållande och planering av den verksamhet som kommissionerna för undersökning av trafikolyckor bedriver, utbildning, olycksdataregistret och användningen av resultaten av undersökningen.

Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté företräder försäkringsbranschen i trafiksäkerhetsfrågor både på det nationella och internationella planet. Kommittén deltar vid behov som företrädare för branschen i arbete med olika samarbetspartner, t.ex. i delegationer och arbetsgrupper som har tillsatts av olika ministerier. På det internationella planet deltar kommittén i Insurance Europes verksamhet och är medlem i Europeiska trafiksäkerhetsrådet. Dessutom deltar kommittén i olika projekt som genomförs av Europeiska kommissionen. I Norden samarbetar kommittén med Nordiskt vägforum och nordiska organisationer som utför trafikolycksutredningar.

Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté förvaltar skadespecifika olycksfiler. Centrala informationskällor för säkerhetsarbetet är de olyckor som undersökningskommissionerna har undersökt och de trafikskador som har ersatts ur trafikförsäkringen. Detta material finns tillgängligt för forskare utan kostnad inom ramen för dataskyddsbestämmelserna för vetenskaplig forskning, myndigheternas trafiksäkerhetsarbete och annat trafiksäkerhetsarbete.

Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté publicerar bland annat årsrapporter om alla vägtrafikolyckor som har lett till döden och om de trafikskador som har ersatts. Dessutom stöder kommittén vetenskaplig forskning som främjar trafiksäkerheten genom stipendier och forskningsavtal.

Kommittén får sin finansiering från den trafiksäkerhetsavgift som beviljas för Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete.

#### *Trafiksäkerhetsarbetet i landskapet Åland*

Genom de medel som har anvisats till landskapet Åland ur trafiksäkerhetsavgiften har det trafiksäkerhetsarbete som genomförs under ledning av landskapsregeringen finansierats. Landskapet Åland har bland annat gjort upp en egen trafiksäkerhetsplan för 2002—2010. Trafikskyddet har ingen regional byrå på Åland. Arbetet har dock motsvarat Trafikskyddets regionala arbete, och i landskapet har man i omfattande grad använt sig av material som tagits fram av Trafikskyddet och iakttagit Trafikskyddets verksamhetsprinciper. I landskapet har man haft en person anställd som trafiksäkerhetsrådgivare.

I fråga om trafiken inom Åland hör lagstiftningsbehörigheten till landskapet enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Enligt 27 § 36 punkten i självstyrelselagen för Åland hör dock lagstiftningsbehörigheten till riket i fråga om offentligt rättsliga avgifter såsom trafiksäkerhetsavgiften.

### **1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU**

I olika länders trafiksäkerhetsarbete används olika modeller och organisationsstrukturer, och även bland de olika myndigheterna inom trafikområdet avviker uppgiftsfördelningarna från varandra. Därför är det också svårt att jämföra de enskilda organisationernas uppgifter och finansiering. Det finns inte heller några internationella fördrag eller någon gemenskapslagstiftning som gäller frågan. Nedan följer en kort beskrivning av finansieringen av svenska, danska och norska organisationer som främst motsvarar Trafikskyddet.

I Sverige har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) fått del av det organisationsstöd som årligen beviljas av staten och som betalas via Trafikverket. Dessutom har

NTF årligen med Trafikverket ingått ett avtal om och gjort upp en dispositionsplan för ett nationellt projektbidrag. Dessa två anslag motsvarar ungefär två tredjedelar av NTF:s totala budget. Resten av budgeten fås ihop genom finansieringsavtal som NTF:s regionala förbund ingår med Trafikverkets regionala byråer, kommuner, företag, försäkringsbolag och sponsorer.

I Sverige har man också diskuterat möjligheten att statsmakten i fortsättningen inte skulle ge något organisationsstöd. Det frivilliga upplysningsarbetet skulle därmed inte finansieras med skattemedel. Hittills har stödet till NTF dock endast minskats och inte dragits bort helt.

I Norge får Trygg Trafikk största delen av sina inkomster från staten, forskningsanstalter och olika typer av projektsamarbete. Trygg Trafikks budget var år 2013 ca 61 miljoner norska kronor, dvs. ca 7 miljoner euro. Nästan hälften av det utgörs av statligt understöd. Andra inkomster skaffar Trygg Trafikk i form av bidrag från forskningsanstalter samt från försäkringsbolagen via finansbranschens centralorganisation Finans Norge. Trygg Trafikk samarbetar med privata företag i olika trafiksäkerhetsprojekt. Trygg Trafikk får också försäljningsintäkter från kurser, seminarier och försäljning av material för barnens trafikklubb samt intäkter från medlemsavgifter.

I Danmark får Rådet for Sikker Trafik (tidigare Rådet for Større Færdselssikkerhed) från staten årligen ett anslag på 12 miljoner kronor och understöd för kampanjer till ett värde av 15 miljoner kronor (dvs. sammanlagt ca 4 miljoner euro). Utöver det grundar sig Rådets finansiering på intäkter från sponsorer, försäljning av material och barnens trafikklubb (Børnenes Trafikklub).

### 1.3 Bedömning av nuläget

#### *Trafikförsäkringslagens 18 a § i förhållande till grundlagens 81 § och 124 §*

Finansieringen av Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och Ålands trafiksäkerhetsarbete grundar sig på den trafiksäkerhetsavgift som tas ut med stöd av 18 a § i den gällande trafikförsäkringslagen. Trafikförsäkringslagens 18 a § och den finansiering av trafiksäkerhetsarbetet som grundar sig på den motsvarar inte kraven i grundlagens 81 §.

I 81 § i grundlagen föreskrivs det om statliga skatter och avgifter. Skatt är en betalning som inte är en ersättning eller ett vederlag för förmåner eller service som det allmänna ger den betalningsskyldige och vars särdrag är att den finansierar statliga utgifter. En avgifts skattekaraktär understryks av att avgiften är obligatorisk. Enligt grundlagen ska bestämmelser om skatter utfärdas genom lag. Lagen ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om vilka som omfattas av skattskyldigheten. Skattebestämmelserna ska också vara exakta så att myndighetens prövning vid tillämpningen av lagen och påförande av skatt blir bunden prövning. Dessutom har det förutsatts att det i skattelagarna föreskrivs om möjligheterna att söka ändring i ett beskattningsbeslut, dvs. om hur den skattskyldige kan trygga sitt rättsskydd.

Trafiksäkerhetsavgiften är en obligatorisk avgift som inte har någon koppling till de specificerbara betalningar som försäkringsbolagen tar emot. Utifrån 81 § i grundlagen och grundlagsutskottets tolkningspraxis i anslutning till den kan den trafiksäkerhetsavgift som det föreskrivs om i 18 a § i trafikförsäkringslagen betraktas som en indirekt skatt.

Trafikförsäkringslagens 18 a § är bristfällig i och med att det inte föreskrivs i paragrafen om grunderna för skattskyldigheten eller skattens storlek, vilka som är skattskyldiga eller de skattskyldigas rättsskydd. Påförandet av en avgift av skattekaraktär har genom bemyndigande

överförts till social- och hälsovårdsministeriet. I praktiken har social- och hälsovårdsministeriet i nuläget haft fri prövning i fråga om påförandet av trafiksäkerhetsavgift.

Trafikförsäkringslagens 18 a § är oklar i fråga om begreppen "skälig avgift", "allmän betydelse" och "främjandet av trafiksäkerheten". Utifrån den bestämmelsen kan den verksamhet som finansieras i princip täcka alla former och områden av trafiksäkerhetsarbete. För närvarande är den enda bedömningsgrunden att verksamheten är av allmän betydelse för främjandet av trafiksäkerheten. Detta leder till att i teorin väldigt mångskiftande aktörer som producerar funktioner av varierande slag kan söka medel för främjande av trafiksäkerheten. Enligt gällande praxis har dock de medel som är avsedda för trafiksäkerheten genom social- och hälsovårdsministeriets förordning riktats till tre organisationer, dvs. Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och Ålands landskapsförvaltning.

Grundlagen begränsar överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, t.ex. privaträttsliga sammanslutningar. Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag. I vissa situationer kan det föreskrivas om det också med stöd av lag, t.ex. vid överföring av offentliga serviceuppgifter.

En förutsättning för överföring av en offentlig förvaltningsuppgift är att det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgiften och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Vid bedömningen av arrangemangets grundlagsenlighet gäller de viktigaste frågorna överföringens ändamålsenlighet, tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna och huruvida det är fråga om betydande utövning av offentlig makt.

En förordning som utfärdas med stöd av 18 a § i trafikförsäkringslagen ger Trafikförsäkringscentralen rätt att ta ut skatt. Trafikförsäkringscentralen är inte en myndighet, utan den kan främst ses som en offentligrättslig förening. Det föreskrivs inte om rätt att ta ut skatt i trafikförsäkringslagen, utan i förordning av social- och hälsovårdsministeriet, trots att det inte är fråga om en uppgift som kan jämföras med en offentlig serviceuppgift. Eftersom det finns alternativa myndigheter som kan ta ut avgiften, kan det inte anses att överföringen av uppgiften till Trafikförsäkringscentralen behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgiften.

#### *Vem betalar trafiksäkerhetsavgiften*

Fördelarna och nackdelarna med trafiksäkerhetsavgiftssystemet kan bedömas också i förhållande till vem det i själva verket är som måste betala avgiften. De som är skyldiga att betala trafiksäkerhetsavgift är trafikförsäkringsbolagen, som i sin prissättning överför trafiksäkerhetsavgiften på försäkringstagarna som en del av den trafikförsäkringspremie som försäkringstagaren betalar.

I och med att finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet är bunden till trafikförsäkringspremien riktas den mot samma målgrupp som i trafikförsäkringsystemet har ansetts medföra sådana typiska risker i trafiken att det har föreskrivits en skyldighet att ta en försäkring. Å andra sidan kommer resultaten av trafiksäkerhetsarbetet inte till nytta endast för försäkringstagarna, utan också för alla andra som rör sig i trafiken och därigenom för hela samhället. Att det är försäkringstagarna som blir skyldiga att betala avgiften kan dock anses följa försäkringsprincipen.

### *Avgiftens belopp*

Trafiksäkerhetsavgiftens belopp har i praktiken fastställts i enlighet med vad som har framförts i ansökningarna. Trafiksäkerhetsavgiftens belopp har under 2004—2014 varit ca 0,97—1,05 % av de årliga premieinkomsterna av trafikförsäkringen.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Målet med propositionen är att tekniskt uppdatera och att förtydliga bestämmelserna om finansiering av trafiksäkerhetsarbetet samt att beakta de krav som grundlagen ställer på uttaget av trafiksäkerhetsavgiften och allokeringen av medlen. Målet förutsätter att betydelsen och verkningarna av trafiksäkerhetsavgiftens skattekaraktär förtydligas.

Genom propositionen strävar man efter att trafiksäkerhetsarbetet fortgår utan några ändringar i organiseringen av arbetet. Syftet är inte att ändra den till stor del lagstadgade verksamhet som de nuvarande aktörerna bedriver, trots att finansieringssystemet förnyas.

### **2.2 Alternativ**

Trafiksäkerhetsarbetet har en betydande samhällspolitisk uppgift. Om finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet sköttes t.ex. helt på frivillig basis, genom donationer, skulle det nuvarande trafiksäkerhetsarbetets nivå sannolikt äventyras i betydande grad.

Grundlagen kräver att bestämmelser om grunderna för skatter och avgifter av skattekaraktär utfärdas genom lag. Samtidigt får sådan betydande offentlig makt såsom rätt att ta ut skatt inte överlåtas på privaträttsliga sammanslutningar. På grund av trafiksäkerhetsarbetets samhällsliga betydelse och dess finansieringsbas av skattekaraktär är självreglering eller normer på lägre nivå än lag inte möjlig i fråga om trafiksäkerhetsavgiften, utan det måste föreskrivas i lag om de ändringsbehov som gäller skatteuttaget.

Man kunde också tänka sig att trafiksäkerhetsavgiften skulle tas ut i samband med någon annan skatt, t.ex. i samband med försäkringspremieskatt. Detta kunde genomföras så att försäkringspremieskatten på trafikförsäkringen skulle vara någon procentenhet högre än på andra skattepliktiga försäkringstyper. Alternativt kunde trafiksäkerhetsavgiften tas ut i samband med fordonsskatten. Då skulle betalningsskyldigheten dock utfalla på ett annat sätt. Om avgiften var en del av fordonsskattelagen (1281/2003) skulle den gälla endast registrerade fordon. Bilskattelagen (1482/1994) å sin sida tillämpas endast på vissa registrerade fordon, vilket innebär att de avgiftsskyldiga då skulle bli en ännu mindre grupp. Som en del av trafikförsäkringspremiem drabbar trafiksäkerhetsavgiften förutom registrerade fordon också vissa grupper av motorfordon som inte berörs av registreringsskyldigheten, men som har ansetts orsaka risker i trafiken. Att alla trafikförsäkringstagare är betalningsskyldiga kan anses följa förorsakarprincipen mer än fordonsskatten. Å andra sidan kommer resultaten av trafiksäkerhetsarbetet inte till nytta endast för försäkringstagarna, utan också för alla andra som rör sig i trafiken och därigenom för hela samhället.

Att samla in trafiksäkerhetsavgiften som en del av försäkringspremieskatten på trafikförsäkringen vore det effektivaste och enklaste sättet att få in medel för trafiksäkerhetsarbetet. Modellen är dock problematisk med avseende på medlens användningsändamål. Avsikten är att de medel som fås in ska användas uttryckligen för stödande av trafiksäkerhetsarbetet och inte för statens allmänna utgifter, så som man gör med intäkterna av försäkringspremieskatten. Om medlen samlas in i samband med försäkringspremieskatten äventyras detta mål.



Lagen om trafikförsäkringsavgift föreslås i en egen proposition, eftersom de pengar som motsvarar avgiften ska användas för sådant trafikförsäkringsarbete som styrs av kommunikationsministeriet.

### 2.3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att det tas ut en trafikförsäkringsavgift för främjande av vägtrafikförsäkerheten. Enligt förslaget ska varje försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet till staten årligen betala en trafikförsäkringsavgift som har karaktären av en indirekt skatt. Intäkterna av den nuvarande avgiften kan bedömas räcka för ovannämnda syften, och något behov av att höja avgiften har inte framkommit. Avgiftens storlek ska enligt förslaget vara 1 procent av de premieinkomster som försäkringsbolaget får in av trafikförsäkringen i Finland.

Det föreskrivs att debiteringen och uttaget av skatten ska skötas av Trafikförsäkringsverket, som också ska fastställa skattens belopp. Ett försäkringsbolag ska enligt förslaget få söka ändring i Trafikförsäkringsverkets beslut genom begäran om omprövning och genom att överklaga till förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Syftet är att det i statsbudgeten ska tas in ett anslag som kan användas för främjande av vägtrafikförsäkerheten. Enligt förslaget ska Trafikförsäkringsverket besluta om beviljande av anslag till centralorganisationen för trafikförsäkringsarbete Trafikskyddet och sammanslutningar som bedriver liknande trafikförsäkringsarbete som trafikförsäkringscentralen och för trafikförsäkringsarbetet i landskapet Åland. Beviljandet av medel ska ske genom ett ansökningsförfarande.

## 3 Propositionens konsekvenser

### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

Trafikförsäkringsavgiften ska intäktsföras i statsbudgeten, och ett behövligt anslag för främjande av vägtrafikförsäkerheten ska anvisas i samband med budgeten. Trafikförsäkringspremieinkomst har under de senaste åren varit ca 800 miljoner. Med den nuvarande premieinkomsten skulle trafikförsäkringsavgiftens årliga intäkt vara ca 8 miljoner euro. Det att trafikförsäkringsarbetets intäktsfinansiering är av skattekaraktär och utgiftsfinansieringen av anslagskaraktär bildar för statsfinanserna en i princip kostnadsneutral lösning när det gäller finansieringen av trafikförsäkringsarbetet. De nya uppgifter som trafikförsäkringsverket föreslås få bedöms inte heller orsaka några betydande kostnader för statsfinanserna.

För trafikförsäkringscentralens trafikförsäkringsarbete, särskilt för den utredning av olyckor på väg och i terräng som verkar under den och för Trafikskyddet innebär propositionen osäkerhet i fråga om deras finansieringsbas. Eftersom intäkterna av trafikförsäkringsavgiften enligt förslaget i fortsättningen inte automatiskt delas ut till dessa aktörer, blir de tvungna att årligen ansöka om finansiering från Trafikförsäkringsverket. I och med propositionen är det alltså möjligt att andra än dessa etablerade aktörer kommer att ansöka om understöd för trafikförsäkringsarbete. Huruvida den som ansöker om finansiering får det belopp som man ansökt om kommer i första hand att bero på det anslag som har tagits in i statsbudgeten, men också på antalet övriga sökanden och det totala beloppet av den finansiering som det har ansökts om. Om en del av de medel som har fått in genom trafikförsäkringsavgiften något år inte delas ut, kan de anvisas för trafikförsäkringsarbete senare år inom ramen för tidsfristen för användningen av anslaget.

Eftersom finansieringen av trafikförsäkringsarbetet har riktats till föreningar och aktörer som inte eftersträvar vinst och vars verksamhet är mycket beroende av den finansiering som grundar sig på trafikförsäkringsavgiften, är det föreslagna anslagsbaserade systemet med tanke på

deras finansiering osäkrare än det nuvarande systemet. Samtidigt kan det totala beloppet av det anslag som ska fördelas växa, om premieintäkterna av trafikförsäkringen växer. I statsbudgeten kan också beviljas mera anslag än vad som har fått in genom trafikförsäkerhetsavgiften.

Propositionen har inga konsekvenser för försäkringsbolagens ekonomiska ställning. Propositionen innebär lite större säkerhet om hur stor trafikförsäkerhetsavgift försäkringsbolagen i framtiden måste betala, eftersom trafikförsäkerhetsavgiften enligt förslaget alltid kommer att vara samma procentuella andel av premieintäkterna av trafikförsäkringarna.

Propositionens konsekvenser i fråga om trafikförsäkringspremierna är neutrala, så propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för hushållens och företagens ekonomiska ställning.

### **3.2 Konsekvenser för myndigheterna**

Propositionen har inga väsentliga organisations- eller personalkonsekvenser för myndigheterna. Enligt propositionen bestäms trafikförsäkerhetsavgiftens belopp direkt utifrån lagen. Dessutom ska det på ansökan delas ut medel för främjande av vägtrafikförsäkerhetsarbete från den finansiering som beviljas i statsbudgeten. Detta innebär att social- och hälsovårdsministeriet inte längre kommer att utfärda en separat förordning om trafikförsäkerhetsavgift och redovisning av den. Trafikförsäkerhetsverket ska som en del av budgetberedningen bedöma hurudant läget som helhet är på riks nivå i fråga om trafikförsäkerhetsarbetet och vilken finansiering trafikförsäkerhetsarbetet behöver. Trafikförsäkerhetsverket ska dessutom utifrån de anökningar som kommit in pröva hur finansieringen ska fördelas. Man uppskattar att det kommer in högst några ansökningar per år.

Enligt propositionen ska Trafikförsäkringscentralen inte längre samla in trafikförsäkerhetsavgiften och redovisa medlen vidare, utan denna uppgift överförs till Trafikförsäkerhetsverket. Trafikförsäkerhetsverket ska också bedöma huruvida de försäkringspremieinkomster som har företetts verket är riktiga och behandla eventuella begäranden om omprövning i fråga om avgiften. Man bedömer att det i regel kommer att vara enkelt att fastställa avgiften, och därför kommer det antagligen också att vara sällsynt att det begärs omprövning.

Enligt Trafikförsäkerhetsverkets bedömning kommer redovisningen av trafikförsäkerhetsavgiften, behandlingen av ansökningarna, tillsynen och utbetalningen samt eventuella återkrav att göra att det behövs 1,2 årsverken till. Enligt Trafikförsäkerhetsverkets bedömning kan den nya uppgiften dock skötas inom den fastställda ramen för antalet årsverken. Överföringen av trafikförsäkerhetsavgiften orsakar dessutom troligen främst datasystemkostnader som kan skötas inom de nutida ramarna.

## **4 Beredningen av propositionen**

Social- och hälsovårdsministeriet tillsatte i mars 2004 en arbetsgrupp för att bereda en reform av trafikförsäkringslagstiftningen (STM011:00/2004). Målet för arbetsgruppen var att uppdatera trafikförsäkringslagstiftningen och göra den klarare. Arbetsgruppen hann dock inte bereda en lag om trafikförsäkerhetsavgift. Arbetsgruppen överlämnade sitt betänkande till ministeriet den 11 mars 2008. Arbetsgruppens betänkande sändes på remiss till 15 myndigheter och organisationer. Alla de som gav utlåtanden om ärendet understödde en fortsättning av beredningsarbetet.

Med utlåtandena som bas fortsatte social- och hälsovårdsministeriet beredningen av en trafikförsäkringslag, en lag om Trafikförsäkringscentralen och en lag om trafikförsäkerhetsavgift. Ett utkast till regeringsproposition med förslag till lag om trafikförsäkerhetsavgift, trafikförsäkringslag och lag om Trafikförsäkringscentralen var på omfattande remiss i början av 2011. Man

## RP 125/2015 rd

fick utlåtanden från 27 remissinstanser. Remissinstanserna understödde att uttaget av trafiksäkerhetsavgift överförs till Trafiksäkerhetsverket. I flera av utlåtandena betonades att de nuvarande trafiksäkerhetsaktörernas finansiering bör tryggas i fortsättningen. Å andra sidan framfördes också att man i skattelagstiftning inte bör ta ställning till användningen av de medel som fås in.

Social- och hälsovårdsministeriet inledde 2013 den fortsatta beredningen av en trafikförsäkringslag, en lag om Trafikförsäkringscentralen och en lag om trafiksäkerhetsavgift. Under den fortsatta beredningen av trafiksäkerhetsavgiften har man samarbetat med kommunikationsministeriet, finansministeriet och Trafiksäkerhetsverket.

Efter att den fortsatta beredningen hade avslutats skickades det omarbetade förslaget på omfattande remiss, som pågick från den 8 januari 2015 till den 25 februari 2015. Utkastet till regeringsproposition sändes till 46 remissinstanser som representerade centrala ministerier, myndigheter, näringslivet och övriga berörda parter. Av de som hade fått begäran om utlåtande gav 39 ett svar. Utöver dessa gav 7 övriga sitt utlåtande om lagförslaget. Sammanlagt uppgick antalet utlåtanden således till 46. Ett sammandrag av utlåtandena har funnits tillgängligt (på finska) på social- och hälsovårdsministeriet webbplats från och med den 31 mars 2015.

I utlåtandena önskades i synnerhet att finansieringen för den verksamhet som bedrivs av de nuvarande trafiksäkerhetsaktörerna, dvs. Trafikskyddet och kommissionerna för undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, tryggas. En del av remissinstanserna ansåg att man i lagen mer exakt bör avgränsa de objekt som ska finansieras genom trafiksäkerhetsavgiften. Finansministeriet förhöll sig dock negativt till öronmärkning av skatteintäkter och föreslog att trafiksäkerhetsavgiften samlas in i samband med någon annan skatt, såsom försäkringspremie-skatten.

### **5 Samband med andra propositioner**

I och med att en ny trafikförsäkringslag stiftas upphävs också den nuvarande lagens 18 a §, som social- och hälsovårdsministeriets förordning om trafiksäkerhetsavgift har utfärdats med stöd av.

De beräknade inkomsterna av trafiksäkerhetsavgiften och anslaget för främjande av vägtrafiksäkerheten bör beaktas vid ramberedningen för 2017—2020 och vid beredningen av budgeten för 2017.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Lagens syfte.** Lagen gäller en trafiksäkerhetsavgift av skattekaraktär som tas ut för att främja trafiksäkerheten. Det centrala syftet med lagen är att utveckla finansieringsbasen för trafiksäkerhetsarbetet så att den uppfyller de förutsättningar som föreskrivs för skatter i grundlagen.

De medel som fås in genom trafiksäkerhetsavgiften intäktsförs i statsbudgeten. För främjande av vägtrafiksäkerheten anvisas ett anslag i samband med budgeten. Statsunderstöd som beviljas ur anslaget för främjande av vägtrafiksäkerheten kan fås av bl.a. de som för närvarande får del av avgiften, dvs. Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete och trafiksäkerhetsarbetet i landskapet Åland.

**2 §. Definitioner.** I paragrafen definieras begrepp som används i lagen.

Enligt 1 punkten avses med avgiftsskyldig ett försäkringsbolag som bedriver i trafikförsäkringslagen avsedd trafikförsäkringsverksamhet. Definitionen täcker också ett utländskt försäkringsbolag som bedriver i trafikförsäkringslagen avsedd trafikförsäkringsverksamhet i Finland. För att ett försäkringsbolag ska vara avgiftsskyldigt ska det faktiskt bedriva trafikförsäkringsverksamhet. De avgiftsskyldiga förblir därmed desamma som är avgiftsskyldiga enligt 18 a § i trafikförsäkringslagen.

Enligt 2 punkten är en avgiftsperiod en period av tre kalendermånader som börjar den 1 januari, 1 april, 1 juli och 1 oktober.

**3 §. Behörig myndighet.** Trafiksäkerhetsverket fastställer trafiksäkerhetsavgiften för var och en av de avgiftsskyldiga och sköter uttaget av den. Trafiksäkerhetsverket har erfarenhet av att avgöra tillståndsärenden och av skatteuttag, så det kan bedömas vara en lämplig myndighet också för att sköta trafiksäkerhetsavgiften. I 2 § 1 mom. 7 punkten i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) föreskrivs det redan i nuläget att Trafiksäkerhetsverket har till uppgift att avgöra vissa tillståndsärenden. Trafiksäkerhetsverket har enligt 2 § 1 mom. 6 punkten i den lagen dessutom till uppgift att sköta vissa av vägtrafikens beskattningsärenden. Trafiksäkerhetsverket är den myndighet som sköter uttaget av bland annat fordonsskatten.

Trafiksäkerhetsverket får enligt förslaget vid behov meddela närmare föreskrifter om beskattningsförfarandet och de utredningar som ska lämnas in för fastställande av avgiften. I regel borde det vara relativt enkelt att fastställa trafiksäkerhetsavgiftens storlek. Rätten att meddela föreskrifter behöver dock ingå i lagen, för att Trafiksäkerhetsverket i samtliga fall ska ha tillgång till en tillräcklig kunskapsbas.

#### 2 kap. Påförande och uttag av avgiften

**4 §. Grunderna för fastställande av trafiksäkerhetsavgiften.** Enligt förslaget ska trafiksäkerhetsavgiften vara en procent av de totala premieinkomsterna av trafikförsäkringen under avgiftsperioden. Avgiften ska fastställas som en procentuell andel, eftersom alla trafikförsäkringsbolag då behandlas på samma sätt genom att alla trafikförsäkringsbolag krävs på en lika stor relativ betalningsandel. Ett försäkringsbolags totala premieinkomster under en avgiftsperiod fastställs enligt samma grunder som i resultaträkningen. Därmed ingår bland annat försäkringspremieskatt och fördelningsavgifter inte i premieinkomsterna.

**5 §. Uppgifter som ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket.** I paragrafen föreskrivs det om den deklARATION som ett avgiftsskyldigt försäkringsbolag ska avge till Trafiksäkerhetsverket för fastställande av trafiksäkerhetsavgiften. Enligt förslaget ska den avgiftsskyldige avge de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket behöver för att fastställa avgiften. I praktiken betyder detta en deklARATION över premieinkomsterna av trafikförsäkringen under avgiftsperioden. Dessutom ska den avgiftsskyldige årligen lämna in sitt bokslut och sin årsberättelse till Trafiksäkerhetsverket.

Det krävs att deklARATIONerna lämnas till Trafiksäkerhetsverket senast den 15 dagen i den kalendermånad som följer närmast efter avgiftsperioden.

**6 §. Påförande av avgift.** I paragrafen föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att fastställa trafiksäkerhetsavgiften på grundval av den deklARATION som verket har fått in. Avgiften ska fastställas och beskattningen verkställas så att det avgiftsskyldiga försäkringsbolaget har tillräckligt med tid att betala avgiften före förfallodagen.

**7 §. Betalning av avgiften.** Enligt det föreslagna 1 mom. ska trafiksäkerhetsavgiften betalas senast den 30 dagen i den kalendermånad som följer närmast efter avgiftsperioden. Trafiksäkerhetsavgiften betalas också för närvarande i fyra rater per år, så till denna del motsvarar förslaget alltså nuläget.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att den avgiftsskyldige ska betala trafiksäkerhetsavgiften enligt sin bokföring, om den avgiftsskyldige inte har fått del av avgiftsbeslutet före utgången av den tid som avses i 1 mom.

I 3 mom. föreskrivs det om en situation där den avgiftsskyldige inte har betalat trafiksäkerhetsavgiften inom utsatt tid eller har betalat den till lägre belopp än vad som fastställs i avgiftsbeslutet. Då måste Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ålägga den avgiftsskyldige att betala den avgift som ska betalas.

**8 §. Betalningsställen.** I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om trafiksäkerhetsavgiftens betalningsställen på motsvarande sätt som i övrig skattelagstiftning. Trafiksäkerhetsavgiften, liksom även övriga skatter och avgifter, ska betalas in till en penninginrättning. Den avgiftsskyldige svarar för eventuella kostnader för betalningen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska penninginrättningen överföra trafiksäkerhetsavgiften till Trafiksäkerhetsverkets konto senast den vardag som följer närmast efter betalningsdagen.

**9 §. Betalning efter förfallodagen.** I paragrafen föreskrivs det om det förfaringssätt som ska iaktas, om avgiften, en del av den eller tillägg eller ränta som påförts på grund av dem betalas för sent. Enligt paragrafen uträknas dröjsmålspåföljder för trafiksäkerhetsavgiften på det sätt som föreskrivs i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1156/1995).

**10 §. Förhöjd avgift.** Enligt paragrafens 1 mom. kan trafiksäkerhetsavgiften höjas med högst 30 procent, om den avgiftsskyldige utan giltig orsak har lämnat in en deklARATION eller en annan uppgift eller handling som är felaktig eller väsentligt bristfällig eller om deklARATIONsskyldigheten helt eller delvis har försummats.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om förfaringssättet när den avgiftsskyldige uppsåtligt eller av grov oaktsamhet har lämnat en bristfällig, missvisande eller felaktig deklARATION, annan uppgift eller handling och detta har varit ägnat att leda till att det eventuellt inte skulle ha påförts någon trafiksäkerhetsavgift. Då kan trafiksäkerhetsavgiften höjas med högst 50 procent.

**11 §. Efteruppbörd.** I paragrafen föreskrivs det om efteruppbörd av trafiksäkerhetsavgift i det fallet att den avgiftsskyldige har försummat sin anmälningsskyldighet eller inlämnat en bristfällig, missvisande eller felaktig deklaration eller annan uppgift eller handling och avgiften eller en del av den därför inte har påförts. Då påförs den avgiftsskyldige att betala den icke uttagna avgiften och den föreskrivna höjningen. Efteruppbörd kan verkställas inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

### 3 kap. **Ändringssökande**

**12 §. Begäran om omprövning.** I paragrafen föreskrivs det om omprövning av ett beslut som gäller trafiksäkerhetsavgift. På begäran om omprövning tillämpas förvaltningslagens (434/2003) bestämmelser.

**13 §. Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel.** I paragrafen föreskrivs det om förfarandet i de fall där trafiksäkerhetsavgift har påförts till ett för stort belopp. Trafiksäkerhetsverket är i egenskap av den myndighet som har påfört avgiften skyldig att rätta till avgiften till den avgiftsskyldiges fördel i sådana fall där trafiksäkerhetsavgiften har påförts på felaktiga grunder. Trafiksäkerhetsverket behöver dock inte rätta avgiftsbeslutet, om saken redan har avgjorts genom ett beslut med anledning av besvär. Rättelsen till den avgiftsskyldiges fördel kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes.

**14 §. Rättelse till betalningsmottagarens fördel.** Ett avgiftsbeslut ska enligt förslaget rättas till betalningsmottagarens fördel, om trafiksäkerhetsavgiften på grund av ett räknefel eller motsvarande misstag inte har påförts trafiksäkerhetsavgift eller en del av den. Beslutet behöver inte rättas, om ärendet har avgjorts genom ett beslut med anledning av besvär. Rättelse till betalningsmottagarens fördel kan göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

**15 §. Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen.** Enligt paragrafen kan ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning och ett beslut om rättelse som Trafiksäkerhetsverket annars fattat överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. I övrigt gäller då förvaltningsprocesslagen (586/1996) i fråga om sökande av ändring.

**16 §. Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen.** I paragrafen begränsas rätten att söka ändring i förvaltningsdomstolens beslut genom en bestämmelse om att besvärstillstånd krävs för överklagande hos högsta förvaltningsdomstolen. Systemet med besvärstillstånd motsvarar det system som allmänt används i samband med indirekta och direkta skatter. Den avgiftsskyldige har rätt att överklaga hos högsta förvaltningsdomstolen. Trafiksäkerhetsverkets rätt att överklaga bestäms enligt om förvaltningsdomstolen har ändrat eller upphävt det avgiftsbeslut som myndigheten har fattat.

**17 §. Ränta på belopp som återbetalas.** Om trafiksäkerhetsavgiften eller en del av den återbetalas på grund av rättelse eller överklagande, ska på det belopp som återbetalas betalas ränta enligt lagen om skatteuppbörd (609/2005) från betalningsdagen till återbetalningsdagen.

### 4 kap. **Ikraftträdande**

**18 §. Ikraftträdande.** Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2017.

## **2 Närmare bestämmelser och föreskrifter**

Trafiksäkerhetsverket som sköter uttaget av trafiksäkerhetsavgiften kan vid behov meddela mera detaljerade föreskrifter om betalningsförfarandet och de utredningar som ska sändas till verket för påförande av avgiften.

## **3 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen träder i kraft samtidigt som den nya trafikförsäkringslagen, dvs. den 1 januari 2017.

## **4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Enligt grundlagsutskottets omfattande tolkningspraxis när det gäller 81 § i grundlagen kan trafiksäkerhetsavgiften betraktas som en obligatorisk och allmän skatt (se t.ex. GrUU 55/2005 rd, GrUU 47/2005 rd, GrUU 45/2005 rd, GrUU 44/2005 rd, GrUU 36/2005 rd, GrUU 32/2005 rd, GrUU 12/2005 rd, GrUU 46/2004 rd, GrUU 41/2004 rd, GrUU 25/2004 rd, GrUU 3/2003 rd, GrUU 67/2002 rd, GrUU 66/2002 rd, GrUU 2/2001 rd). Enligt 81 § i grundlagen ska en skattelag innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. I förslaget har beaktats de krav som ställs i 81 § i grundlagen. Försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet föreskrivs vara skattskyldiga. Grunden för skattens storlek är en fast procentuell andel av premieinkomsterna av trafikförsäkringen. I lagförslaget finns bestämmelser om begäran om omprövning, rättelse till den avgiftsskyldiges fördel, rättelse till betalningsmottagarens fördel, sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen och sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen.

Med stöd av vad som anförts ovan anser regeringen att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## Lag

### om trafiksäkerhetsavgift

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

1 §

##### *Lagens syfte*

För främjande av trafiksäkerheten ska till staten betalas en trafiksäkerhetsavgift enligt vad som föreskrivs i denna lag.

2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *avgiftsskyldig* ett försäkringsbolag som bedriver i trafikförsäkringslagen ( / ) avsedd trafikförsäkringsverksamhet i Finland,

2) *avgiftsperiod* en period av tre kalendermånader som börjar den 1 januari, 1 april, 1 juli och 1 oktober.

3 §

##### *Behörig myndighet*

Trafiksäkerhetsavgiften tas ut av Trafiksäkerhetsverket. Verket får meddela mera detaljerade föreskrifter om betalningsförfarandet och de utredningar som ska sändas till verket för påförande av avgiften.

2 kap.

#### Påförande och uttag av avgiften

4 §

##### *Grunderna för bestämmande av trafiksäkerhetsavgiften*

Trafiksäkerhetsavgiften är en procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomster av trafikförsäkringen under avgiftsperioden, vilka bestäms på samma grunder som premieinkomsterna enligt resultaträkningen i försäkringsbolagets bokslut.



5 §

*Uppgifter som ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket*

Den avgiftsskyldige ska avge en skriftlig deklARATION till Trafiksäkerhetsverket för varje avgiftsperiod senast den 15 dagen i den kalendermånad som följer närmast efter avgiftsperioden. Deklarationen ska innehålla de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften.

Den avgiftsskyldige ska dessutom till Trafiksäkerhetsverket årligen lämna in sitt bokslut och sin verksamhetsberättelse.

6 §

*Påförande av avgift*

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål fastställa trafiksäkerhetsavgiftens belopp på grundval av den utredning som verket fått.

7 §

*Betalning av avgiften*

Trafiksäkerhetsavgiften ska betalas senast den 30 dagen i den kalendermånad som följer närmast efter avgiftsperioden.

Om den avgiftsskyldige inte har fått del av avgiftsbeslutet före utgången av den tid som avses i 1 mom., ska avgiften betalas enligt den avgiftsskyldiges bokföring.

Om den avgiftsskyldige inte har betalat avgiften inom utsatt tid eller har betalat den till lägre belopp än vad som fastställts i avgiftsbeslutet, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål debitera den avgiftsskyldige för den avgift som ska betalas.

8 §

*Betalningsställen*

Trafiksäkerhetsavgiften ska betalas till en penninginrättning. Betalaren svarar för kostnaderna för betalningen.

Penninginrättningarna ska betala in de trafiksäkerhetsavgifter som de har mottagit på Trafiksäkerhetsverkets konto senast den vardag som följer närmast efter betalningsdagen.

9 §

*Betalning efter förfallodagen*

Om den avgiftsskyldige inte har betalat trafiksäkerhetsavgiften inom utsatt tid, ska dröjsmålspåföljder beräknas för den obetalda avgiften. Bestämmelser om beräkning av dröjsmålspåföljder finns i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

10 §

*Förhöjd avgift*

Om den avgiftsskyldige utan giltig orsak har lämnat in en deklARATION, någon annan handling eller uppgift som är felaktig eller väsentligt bristfällig eller om deklARATIONSSKYLDIGHETEN har försumrats helt eller delvis, kan trafiksäkerhetsavgiften höjas med högst 30 procent.

## RP 125/2015 rd

Om den avgiftsskyldige uppsåtligt eller av grov oaktsamhet har lämnat en bristfällig, missvisande eller felaktig deklaration, någon annan handling eller uppgift eller försummat sin deklarationsskyldighet och detta förfarande har varit ägnat att leda till att den avgiftsskyldige eventuellt inte skulle ha påförts någon trafiksäkerhetsavgift, kan avgiften höjas med högst 50 procent.

### 11 §

#### *Efteruppbörd*

Om den avgiftsskyldige har försummat sin deklarationsskyldighet helt eller delvis eller inlämnat en bristfällig, missvisande eller felaktig deklaration eller annan uppgift eller handling, och avgiften eller en del av den därför inte har påförts, ska den avgiftsskyldige påföras den icke uttagna trafiksäkerhetsavgiften samt en föreskriven förhöjning. Efteruppbörd kan verkställas inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

### 3 kap.

#### **Ändringssökande**

### 12 §

#### *Begäran om omprövning*

Omprövning av ett beslut om påförande av trafiksäkerhetsavgift får begäras på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003).

### 13 §

#### *Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om den avgiftsskyldige på grund av ett fel vid bestämmandet av trafiksäkerhetsavgiften har påförts en för stor avgift, ska Trafiksäkerhetsverket rätta avgiftsbeslutet till den avgiftsskyldiges fördel, om saken inte har avgjorts genom beslut med anledning av besvär eller begäran om omprövning. Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes.

### 14 §

#### *Rättelse till betalningsmottagarens fördel*

Om den avgiftsskyldige på grund av ett räknefel eller ett motsvarande misstag inte har påförts trafiksäkerhetsavgift eller en del av den, ska Trafiksäkerhetsverket rätta avgiftsbeslutet, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär eller begäran om omprövning. Rättelse till betalningsmottagarens fördel kan göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

## RP 125/2015 rd

### 15 §

#### *Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen*

Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning och ett beslut om rättelse som Trafiksäkerhetsverket annars fattat får överklagas av den avgiftsskyldige genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

### 16 §

#### *Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen*

Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Den avgiftsskyldige har besvär rätt till högsta förvaltningsdomstolen. Trafiksäkerhetsverket har besvär rätt i det fall att förvaltningsdomstolen har ändrat ett avgiftsbeslut som verket har fattat eller upphävt beslutet.

### 17 §

#### *Ränta på belopp som återbetalas*

Om trafiksäkerhetsavgiften eller en del av den återbetalas på grund av rättelse av debiteringen eller sökande av ändring, betalas på det återbetalade beloppet ränta enligt lagen om skatteuppbörd (609/2005) från betalningsdagen till återbetalningsdagen.

### 4 kap.

#### **Ikraftträdande**

### 18 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den

20 .

Helsingfors den 19 november 2015

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Social- och hälsovårdsminister Hanna Mäntylä