

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenneturvallisuusmaksusta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki liikenneturvallisuusmaksusta.

Laissa säädettäisiin vakuutusyhtiöiden maksettavaksi tulevasta liikenneturvallisuusmaksusta. Liikenteen turvallisuusvirasto keräisi liikennevakuutustoimintaa harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä valtiolle liikenneturvallisuusmaksua. Maksun määrä olisi yksi prosentti vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saamasta maksutulosta. Liikenneturvallisuusmaksu tuloutettaisiin valtion talousarvioon ja tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi osoitettaisiin tarvittava määräraha talousarvion yhteydessä. Määrärahojen myöntämisestä liikenneturvallisuustyötä tekeville päättäisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Voimassaolevia säännöksiä liikenneturvallisuusmaksusta uudistettaisiin ja tarkennettaisiin siten, että perustuslain verolle asettamat vaatimukset tulisivat huomioon otetuiksi.

Esitys liittyy valtion talousarvioesitykseen vuodelle 2017.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
<i>Liikenneturvallisuustyön rahoitus</i>	3
<i>Liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö Liikenneturva</i>	3
<i>Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksientutkintalautakunnat</i>	4
<i>Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyö</i>	4
<i>Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyö</i>	5
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	5
1.3 Nykytilan arviointi.....	6
<i>Liikennevakuutuslain 18 a §:n suhde perustuslain 81 ja 124 §:iin</i>	6
<i>Liikenneturvallisuusmaksun kohdentuminen</i>	7
<i>Maksun määrä</i>	7
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	8
2.1 Tavoitteet.....	8
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	8
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	9
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	9
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	9
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	10
4 ASIAN VALMISTELU.....	10
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	12
1 luku Yleiset säännökset.....	12
2 luku Maksun määrääminen ja kanto.....	12
3 luku Muutoksenhaku.....	14
4 luku Voimaantulo.....	15
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	15
3 VOIMAANTULO.....	15
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	15
LAKIEHDOTUS.....	16
Laki liikenneturvallisuusmaksusta.....	16

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikennevakuutusmaksuihin on vuodesta 1951 alkaen sisältynyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Liikennevakuutuslain (279/1959) 18 a §:n mukaan sosiaali- ja terveysministeriö voi määrätä kohtuullisen maksun sellaisen toiminnan tukemiseen, jolla harkitaan olevan yleistä merkitystä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Nykyisessä järjestelmässä liikenneturvallisuustyötä tekevät yhteisöt ovat toimittaneet hakemuksensa sosiaali- ja terveysministeriölle. Liikenneturvallisuusmaksun määrä on tämän jälkeen vahvistettu hakemusten perusteella liikennevakuutuslain 18 a §:n nojalla vuosittain annettavassa sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa. Viimeisin asetus (1294/2014) koskee vuonna 2015 suoritettavaa liikenneturvallisuusmaksua. Asetuksessa määrätään muun muassa kyseisen vuoden liikenneturvallisuusmaksun kokonaismäärästä, vakuutusyhtiöiden maksettaviksi tulevista ennakkoista, niiden määräytymisperusteista ja jaosta.

Jokainen liikennevakuutuslaissa tarkoitettua liikennevakuutustoimintaa Suomessa harjoittava vakuutusyhtiö on velvollinen tilittämään sosiaali- ja terveysministeriön määräämän maksun Liikennevakuutuskeskukselle, joka on puolestaan velvollinen suorittamaan maksun ministeriön määräämällä tavalla liikenneturvallisuuden edistämiseen. Esimerkiksi vuonna 2015 liikennevakuutusyhtiöiden oli suoritettava Liikennevakuutuskeskukselle 8 521 200 euron suuruinen liikenneturvallisuusmaksu. Vakuutusyhtiöiden keskinäiset maksuosuudet liikenneturvallisuusmaksusta määräytyvät lopullisesti niiden liikennevakuutuksesta saamien vakuutusmaksutulojen mukaisessa suhteessa. Liikenneturvallisuusmaksun osuus liikennevakuutusmaksutulosta on viime vuosina ollut hieman yli prosentin luokkaa.

Tieliikenneturvallisuuden edistämisen rahoitus on käytännössä tehty kohdentamalla välillisen veron luonteisena kannetut varat kolmelle liikenneturvallisuustyötä tekeväälle yhteisölle. Näitä ovat olleet liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyö, jolle osoitetuista varoista noin 90 prosenttia on kohdentunut tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkimaan sekä Ahvenmaan maakunnan liikenneturvallisuustyö. Liikenneturvallisuusmaksu jakautui vuonna 2014 liikenneturvallisuustyön edistämiseen siten, että Liikenneturvan osuus on 6 695 000 euroa, Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyön osuus 1 781 200 euroa ja Ahvenanmaan maakuntahallinnon liikenneturvallisuustyön osuus 45 000 euroa.

Liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö Liikenneturva

Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) mukaan Liikenneturvan tehtäviä ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeinen tiedotus-, valistus- ja koulutustoiminta, liikenneturvallisuutta palveleva tutkimus, liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen sekä erilaisten aloitteiden tekeminen liikenneturvallisuustyön hyväksi. Keskusjärjestöluonteesta johtuen Liikenneturvan keskeinen tehtäväalue on toimia jäsenjärjestöjensä liikenneturvallisuustyön kokoajana ja tukijana sekä myötävaikuttaa liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioon ottamiseksi päätöksenteossa sekä jäsenjärjestöissä ja viranomaistoiminnassa. Toiminnan rahoitukseen voidaan Liikenneturvasta annetun lain 7 §:n mukaan käyttää liikennevakuutuslain 18 a §:n nojalla liikennevakuutusten yhteydessä kerätyn liikenneturvallisuusmaksun tuloja, jotka ovat muodostaneet Liikenneturvan pääasiallisen tulonlähteen.

Liikenneturvasta annetun lain 10 §:n mukaan Liikenneturva on liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa ja ministeriö vahvistaa vuosittain Liikenneturvan varojen käyttöä koskevan käyttösuunnitelman. Tämän vuoksi sosiaali- ja terveysministeriö on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriön lausuntoa Liikenneturvan hakemuksesta ennen liikenneturvallisuuksmaksun määräämistä.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksientutkintalautakunnat

Tieliikenneonnettomuuksien tutkinta kuuluu pääasiallisesti tie- ja maastoliikenneonnettomuustutkintalautakunnille, joita on yhteensä 20 kappaletta. Niiden tekemän tutkimuksen tarkoituksena on ennalta määrätyn ohjelman mukaisesti kerätä tavanomaisia tilastoja yksilöidympää tietoa liikenneturvallisuuksitoimenpiteiden ja -tutkimuksen perustaksi. Tutkijalautakunnat tutkivat vuosittain kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet sekä muita liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman toimintasuunnitelman mukaisia onnettomuuksia eli vuosittain noin 400 tie- ja maastoliikenneonnettomuutta. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintatoimintaa säätelee laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001).

Poikkeuksellisesti tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinta voi turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaisesti kuitenkin ohjautua Onnettomuustutkintakeskukselle, jos kyseessä on suuronnettomuus tai suuronnettomuuden vaaratilanne. Onnettomuustutkintakeskus toimii oikeusministeriön alaisuudessa ja sen rahoitus tapahtuu valtion budjetin puitteissa osoitetulla määrärahalta.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 3 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö asettaa liikenneonnettomuuksien tutkimuksen neuvottelukunnan ja tarpeellisen määrän tutkijalautakuntia. Vaikka neuvottelukunta ja lautakunnat toimivat Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä, on onnettomuustutkinta liikenne- ja viestintäministeriön ja sen nimittämän neuvottelukunnan ohjauksessa ja valvonnassa, eikä Liikennevakuutuskeskuksella ole siihen päätösvaltaa. Liikennevakuutuskeskuksen osuudeksi toiminnassa jää huolehtia siitä, että onnettomuustutkinnalla on edellytykset tutkia onnettomuuksia toimintasuunnitelman ja tutkintamenetelmän mukaisesti.

Liikenneturvallisuuksitutkimusta ja muita liikenneturvallisuuksia edistäviä tehtäviä varten Liikennevakuutuskeskus pitää onnettomuustietorekisteriä.

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 16 §:ssä säädetään toiminnan rahoituksesta, valvonnasta sekä toimintasuunnitelman vahvistamisesta. Säännöksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö valvoo liikenneonnettomuuksien tutkintatoimintaa ja vahvistaa liikenneonnettomuustutkintaa koskevan toimintasuunnitelman. Liikenneonnettomuuksien tutkinnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen voidaan käyttää liikennevakuutuslain 18 a §:n 1 momentin mukaisella liikenneturvallisuuksien edistämiseen tarkoitettulla maksulla kerättyjä varoja. Käytännössä tätä kautta saadut varat ovat muodostaneet toiminnan pääasiallisen tulonlähteen. Toiminnan rahoitukseen voitaisiin käyttää myös muita tähän tarkoitukseen osoitettuja varoja, kuten lahjoituksia ja testamenttisaantoja, mutta toistaiseksi tällaista rahoitusta ei ole ollut.

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuuksityö

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuksitoimikunta (VALT) on vuonna 1967 perustettu Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimiva yksikkö, joka tekee vakuutusalan yhteistä liikenneturvallisuuksityötä. VALT ohjaa Liikennevakuutuskeskuksen lakisäätöistä liikenneturvallisuuks-

työtä ja vakuutusalan yhteistä liikenneturvallisuustyötä, joita toteuttaa Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusyksikkö. Liikenneturvallisuusyksikön tehtävänä on tuottaa tietoa onnettomuuksista kansallisen liikenneturvallisuustyön tueksi ja näin kehittää liikenneturvallisuutta maassamme. Liikenneturvallisuusyksikkö vastaa muun muassa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatoiminnan ylläpitämisestä, suunnittelusta, koulutuksesta, onnettomuustietorekisteristä ja tutkinnan tulosten käytöstä.

VALT edustaa vakuutusalaan valtakunnallisesti ja kansainvälisesti liikenneturvallisuusasioissa. Se osallistuu tarvittaessa alan edustajana yhteistyötahojen, muun muassa eri ministeriöiden asettamien toimikuntien ja työryhmien työhön. Kansainvälisesti VALT on mukana Insurance European toiminnassa ja jäsenenä Euroopan liikenneturvallisuusneuvostossa. Näiden lisäksi VALT osallistuu erinäisiin Euroopan komission projekteihin ja hankkeisiin. Pohjoismaista yhteistyötä VALT tekee Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin ja pohjoismaisten liikenneonnettomuustutkintaorganisaatioiden kanssa.

VALT ylläpitää vahinkokohtaisia onnettomuustiedostoja. Keskeisiä turvallisuustyön tietolähteitä ovat liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot. Nämä aineistot ovat veloituksetta tutkijoiden käytettävissä tietosuoja säännösten puitteissa tieteelliseen tutkimukseen, viranomaisten liikenneturvallisuustyöhön ja muuhun liikenneturvallisuustyöhön.

VALT julkaisee muun muassa vuosiraportit kaikista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista ja korvatuista liikennevahingoista. Lisäksi VALT tukee apurahoin ja tutkimussopimuksin liikenneturvallisuutta edistävää tieteellistä tutkimusta.

VALT saa rahoituksensa Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyöhön myönnettävästä liikenneturvallisuusmaksusta.

Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuusmaksusta Ahvenanmaan maakunnalle osoitetuilla varoilla on rahoitettu maakuntahallituksen johdolla toteutettavaa liikenneturvallisuustyötä. Ahvenanmaan maakunnassa on muun muassa laadittu oma liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2002—2010. Ahvenanmaalla ei ole Liikenneturvan aluetoimistoa. Työ on kuitenkin vastannut Liikenneturvan aluetyötä, ja maakunnassa on hyödynnetty laajasti Liikenneturvan tuottamaa materiaalia ja toimintaperiaatteita. Maakunnassa on ollut palkattuna yksi liikenneturvallisuusneuvonantajana.

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.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Eri maiden liikenneturvallisuustyössä käytetään erilaisia malleja ja organisaatorakenteita, ja liikennealan viranomaistoimijoillakin on toisistaan poikkeavat tehtävänjaot. Yksittäisten organisaatioiden tehtävien ja rahoituksen vertailu onkin tästä syystä vaikeaa. Aiheesta ei ole myöskään kansainvälisiä sopimuksia eikä yhteisöläisäädäntöä. Seuraavassa on kuvattu lyhyesti lähinnä Liikenneturvaa vastaavien organisaatioiden rahoitusta Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa.

Ruotsissa Nationalförening för trafiksäkerhets främjande (NTF) on saanut valtion vuosittain myöntämää järjestötukea, joka maksetaan Trafikverketin kautta. Lisäksi NTF on tehnyt vuosittain sopimuksen ja käyttöohjelman kansallisesta projektimäärärahasta Vägverketin kanssa. Nämä kaksi määrärahaa vastaavat noin kahta kolmasosaa NTF:n koko budjetista. Loppuosa budjetista kootaan NTF:n aluetoimistojen tekemillä rahoitus sopimuksilla Vägverketin aluetoimistojen, kuntien, yritysten, vakuutusyhtiöiden ja sponsoreiden kanssa.

Ruotsissa on keskusteltu myös siitä mahdollisuudesta, että valtiovalta ei antaisikaan jatkossa järjestötukea. Vapaaehtoista valistustyötä ei siten rahoitettaisi verovaroin. Toistaiseksi NTF:lle maksettavaa tukea on kuitenkin vain leikattu, ei poistettu kokonaan.

Norjassa Trygg Trafikk saa pääosan tuloistaan valtiolta, tutkimuslaitoksilta ja erilaisesta hanketyöteistyöstä. Trygg Trafikk talousarvio oli vuonna 2013 noin 61 miljoonaa Norjan kruunua, eli noin 7 miljoonaa euroa. Siitä vajaa puolet on valtion avustusta. Muita tuloja Trygg Trafikk hankkii tutkimuslaitosten avustuksina, sekä finanssialan keskusjärjestö Finans Norgein kautta vakuutusyhtiöiltä. Trygg Trafikk toimii yhteistyössä yksityisten yritysten kanssa erilaisissa liikenneturvallisuushankkeissa. Trygg Trafikilla on myös myyntituloja kursseista, seminaareista ja lasten liikennekerhon materiaalitynnististä sekä jäsenmaksuista.

Tanskassa Rådet for Sikker Trafik (aikaisemmin Rådet for Større Færdselssikkerhed) saa vuosittain valtiolta määrärahaa arviolta 12 miljoonaa kruunua ja avustusta kampanjointiin arviolta 15 miljoonaa kruunua (eli yhteensä noin 4 miljoonaa euroa). Tämän lisäksi Rådetin rahoitus perustuu sponsoreilta, materiaalitynnististä sekä Lasten Liikennekerhosta (Børnenes Trafikklub) saatavilla tuloilla.

1.3 Nykytilan arviointi

Liikennevakuutuslain 18 a §:n suhde perustuslain 81 ja 124 §:iin

Liikennevakuutuskeskuksen, Liikenneturvan sekä Ahvenanmaan liiketurvallisuustyön rahoitus perustuu voimassa olevan liikennevakuutuslain 18 a §:n säännöksen perusteella kannettuun liikenneturvallisuusmaksuun. Liikennevakuutuslain 18 a § ja sen perusteella toteutettu liikenneturvallisuustyön rahoitus ei vastaa perustuslain 81 §:n vaatimuksia.

Perustuslain 81 §:ssä säädetään valtion veroista ja maksuista. Vero on rahasuoritus, joka ei ole korvaus tai vastike julkisen vallan maksuvelvolliselle antamista eduista tai palveluista ja jolle on ominaista valtion menojen rahoittaminen. Veroluonteisuutta on korostanut maksun pakollisuus. Perustuslain mukaan veroista tulee säätää lailla. Lain tulee sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisten piiristä. Verosäännösten tulee myös olla sillä tavoin tarkkoja, että lakia soveltavien viranomaisten harkinta veroa määrättäessä muodostuu sidotuksi harkinnaksi. Lisäksi verolaeissa on edellytetty säädettäväksi verotuspäätöksen muutoksenhakumahdollisuuksista eli siitä, miten verovelvollinen voi saada oikeusturvaa.

Liikenneturvallisuusmaksu on luonteeltaan pakollinen maksu, johon ei liity vakuutusyhtiöiden vastaanottamia yksilöitävissä olevia suoritteita. Liikennevakuutuslain 18 a §:ssä säädettyä liikenneturvallisuusmaksua voi perustuslain 81 §:n ja siihen liittyvän perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön perusteella pitää välillisenä verona.

Liikennevakuutuslain 18 a § on puutteellinen niiltä osin, ettei säännöksessä säädetä verovelvollisuuden tai veron suuruuden perusteista, verovelvollisten piiristä eikä verovelvollisen oikeusturvasta. Veroluonteisen maksun määrääminen on asetuksenantovallalla siirretty sosiaali-

ja terveysministeriölle. Käytännössä liikenneturvallisuusmaksun määrääminen on nykytilan mukaan jäänyt sosiaali- ja terveysministeriön avoimeen harkintaan.

Liikennevakuutuslain 18 a § on käsitteiden ”kohtuullinen maksu”, ”yleinen merkitys” sekä ”liikenneturvallisuuden edistäminen” osalta tulkinnanvarainen. Säännöksen perusteella rahoitettava toiminta voi periaatteessa kattaa kaikki liikenneturvallisuustyön muodot ja alueet. Ainoa arviointiperuste on nykyisin se, että toiminnalla on yleistä merkitystä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Tämä johtaa siihen, että teoriassa hyvin monenlaiset ja vaihtelevan laatuista toimintoja tuottavat tahot voisivat hakea varoja liikenneturvallisuuden edistämiseen. Kuitenkin voimassa olevan käytännön perusteella liikenneturvallisuuteen tarkoitetut varat on sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella kohdennettu kolmelle organisaatiolle eli Liikennevakuutuskeskukselle, Liikenneturvalle sekä Ahvenanmaan maakuntahallinnolle.

Perustuslaissa rajoitetaan julkisten hallintotehtävien antamista muille kuin viranomaisille, kuten esimerkiksi yksityisoikeudellisille yhteisöille. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla. Asiasta voidaan joissakin tilanteissa säätää myös lain nojalla, esimerkiksi julkisia palvelutehtäviä siirrettäessä.

Julkisen hallintotehtävän siirron edellytyksenä on, että se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Arvioitaessa järjestelyn perustuslainmukaisuutta liittyvät keskeiset arviointiseikat hallintotehtävän siirron tarkoituksenmukaisuuteen, perusoikeuksien toteutumiseen ja siihen, onko kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä.

Liikennevakuutuslain 18 a §:n nojalla annettava asetus säätää veronkanto-oikeuden Liikennevakuutuskeskukselle. Liikennevakuutuskeskus ei ole viranomainen, vaan sitä voidaan pitää lähinnä julkisoikeudellisena yhdistyksenä. Veronkanto-oikeudesta ei säädetä liikennevakuutuslaissa, vaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa, vaikka kyse ei ole julkisen palvelutehtävän siirtoon rinnastettavasta tehtävästä. Koska vaihtoehtoisia maksunkantoviranomaisia löytyy, tehtävän siirtoa Liikennevakuutuskeskukselle ei voida pitää tarpeellisenä tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi.

Liikenneturvallisuusmaksun kohdentuminen

Liikenneturvallisuusmaksujärjestelmän haittoja ja hyötyjä voidaan arvioida myös suhteessa siihen, kehen maksu tosiasiaa kohdistuu. Liikenneturvallisuusmaksuvelvollisia ovat liikennevakuutusyhtiöt, jotka siirtävät hinnoittelussaan liikenneturvallisuusmaksun vakuutuksenottajien vastattavaksi osana vakuutuksenottajan maksamaa liikennevakuutusmaksua.

Liikennevakuutusmaksuun sidottuna liikenneturvallisuustyön rahoitus kohdentuu samalle kohderyhmälle, jonka on liikennevakuutusjärjestelmässä katsottu aiheuttavan liikenteeseen käytölle tyypillistä riskiä ja joille on tästä syystä säädetty vakuutuksenottovelvollisuus. Toisaalta liikenneturvallisuustyön tulokset eivät kohdistu vain vakuutuksenottajiin, vaan kaikkiin liikenteessä kulkijoihin ja sitä kautta koko yhteiskuntaan. Maksuvelvollisuuden kohdistamista vakuutuksenottajiin voidaan kuitenkin pitää aiheuttamisperiaatteen mukaisena.

Maksun määrä

Liikenneturvallisuusmaksun määrä on käytännössä vahvistettu hakemuksissa esitetyn mukaisesti. Liikenneturvallisuusmaksun määrä on vuosien 2004—2014 aikana ollut noin 0,97—1,05 % liikennevakuutuksen vuosittaisesta maksutulosta.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on liikenneturvallisuustyön rahoitusta koskevien säännösten tekninen ajanmukaistaminen ja selkeyttäminen sekä perustuslain liikenneturvallisuusmaksun kantamiselle sekä varojen kohdentamiselle asettamien vaatimusten huomioon ottaminen. Tavoite edellyttää liikenneturvallisuusmaksun veroluonteisuuden merkityksen ja vaikutusten selventämistä.

Esityksellä tavoiteltaisiin liikenneturvallisuustyön jatkuvuutta esittämättä muutoksia liikenneturvallisuustyön organisointiin. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyisten toimijoiden pitkälti lakisääteistä toimintaa, vaikka rahoitusjärjestelmää uudistetaan.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Liikenneturvallisuustyöllä on merkittävä yhteiskuntapoliittinen tehtävä. Liikenneturvallisuustyön rahoituksen siirtäminen esimerkiksi täysin vapaaehtoiselle pohjalle, lahjoitusvaroin kerättäväksi johtaisi todennäköisesti nykyisen liikenneturvallisuustyön tason merkittävään vaarantumiseen.

Perustuslaki edellyttää, että verojen ja veroluonteisten maksujen perusteista on säädettävä lailla. Samalla sellaista merkittävää julkista valtaa, kuten esimerkiksi veronkanto-oikeutta, ei voitaisi antaa yksityisoikeudellisten yhteisöjen hoidettavaksi. Liikenneturvallisuustyön yhteiskunnallisen merkityksen ja sen veroluonteisen rahoitus pohjan takia itsesäättely tai lakia alemman asteisen normiston säätäminen ei liikenneturvallisuusmaksun osalta ole mahdollista, vaan lain tasolla on säädettävä veronkantoa koskevista muutostarpeista.

Liikenneturvallisuusmaksua voitaisiin ajatella kerättäväksi myös jonkin muun veron, kuten esimerkiksi vakuutusmaksuveron yhteydessä. Tämä voitaisiin toteuttaa siten, että vakuutusmaksuvero olisi liikennevakuutuksessa prosenttiyksikön korkeampi kuin muissa veronalaisissa vakuutuslajeissa. Vaihtoehtoisesti liikenneturvallisuusmaksu voitaisiin kerätä ajoneuvoveron yhteydessä. Tällöin maksuvelvollisuus kuitenkin kohdistuisi eri lailla. Ajoneuvoverolain (1281/2003) osana maksu kohdistuisi vain rekisteröityihin ajoneuvoihin. Autoverolakia (1482/1994) sovelletaan puolestaan vain tiettyihin rekisteröityihin ajoneuvoihin, jolloin maksuvelvollisten piiri olisi vielä suppeampi. Liikennevakuutusmaksun osana liikenneturvallisuusmaksu kohdentuu rekisteröityjen ajoneuvojen lisäksi eräisiin rekisteröimisvelvollisuuden ulkopuolelle jääviin moottoriajoneuvoryhmiin, joiden on katsottu aiheuttavan liikenteeseen käyttämiselle tyypillistä riskiä. Maksuvelvollisuuden kohdentuminen kaikkiin liikennevakuutuksenottajiin voidaan katsoa olevan ajoneuvoveroa enemmän aiheuttamisperiaatteen mukaista. Toisaalta liikenneturvallisuustyön tulokset eivät kohdistu vain vakuutuksenottajiin, vaan kaikkiin liikenteessä kulkijoihin ja sitä kautta koko yhteiskuntaan.

Liikenneturvallisuusmaksun kerääminen osana liikennevakuutukseen kohdistuvaa vakuutusmaksuveroa olisi tehokkain ja yksinkertaisin tapa kerätä liikenneturvallisuustyöhön tarkoitetut varat. Malli olisi kuitenkin varojen käyttötarkoituksen näkökulmasta ongelmallinen. Kerätyt varat on tarkoitus käyttää nimenomaisesti liikenneturvallisuustyön tukemiseen eikä vakuutusmaksuveron tuoton tavoin valtion yleisiin menoihin. Vakuutusmaksuveron yhteydessä kerätynä tämä tavoite vaarantuisi.

Liikenneturvallisuusmaksua koskeva laki ehdotetaan säädettäväksi omana esityksenään, koska maksua vastaavat rahat käytettäisiin sellaiseen liikenneturvallisuustyöhön, jota ohjaa liikenne- ja viestintäministeriö.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi kerättäisiin liikenneturvallisuusmaksua. Jokaisen liikennevakuutusta harjoittavan vakuutusyhtiön olisi vuosittain suoritettava valtiolle välillisen veron luonteista liikenneturvallisuusmaksua. Nykyisen maksukertymän voidaan arvioida riittävän edellä mainittuihin tarkoituksiin eikä tarvetta maksun korottamiselle ole ilmennyt. Maksun suuruus olisi 1 prosenttia vakuutusyhtiön Suomessa saaman liikennevakuutuksen maksutulosta.

Veron maksuunpano ja kantaminen säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi, joka myös vahvistaisi veron määrän. Vakuutusyhtiö saisi hakea muutosta Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen oikaisuvaatimuksella ja valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Tarkoitus on, että valtion talousarvioon otettaisiin määräraha, jota voitaisiin käyttää tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi. Määrärahojen myöntämisestä liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyön kaltaista liiketurvallisuustyötä harjoittaville yhteisöille sekä Ahvenmaan maakunnan liikenneturvallisuustyöhön päättäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Varojen myöntäminen tapahtuisi hakemusmenettelyllä.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Liikenneturvallisuusmaksu tuloutettaisiin valtion talousarvioon, ja tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi osoitettaisiin tarvittava määräraha talousarvion yhteydessä. Liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulo on viime vuosina ollut noin 800 miljoonaa. Nykyisellä vakuutusmaksutulon tuotolla liikenneturvallisuusmaksun tuotto olisi vuosittain noin 8 miljoonaa euroa. Valtiontalouden kannalta liikenneturvallisuustyön tulorahoituksen veroluonteisuus ja menorahoituksen määrärahaluonteisuus muodostaisivat liikenneturvallisuustyön rahoituksen osalta lähtökohtaisesti kustannusneutraalin ratkaisun. Liikenteen turvallisuusvirastolle esityksen myötä tulevien uusien tehtävien ei myöskään arvioida aiheuttavan merkittäviä kustannuksia valtiontaloudelle.

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyön, erityisesti sen alaisuudessa toimivan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnan ja Liikenneturvan kannalta esitys merkitsee epävarmuutta niiden rahoituspohjalle. Koska liikenneturvallisuusmaksun maksutuloa ei enää jatkossa jaettaisi automaattisesti näille tahoille, niiden olisi vuosittain haettava rahoitusta Liikenteen turvallisuusvirastolta. Esityksen myötä on siis mahdollista, että liikenneturvallisuustyöhön myönnettäville avustuksille ilmaantuu uusia hakijoita nyt vakiintuneiden toimijoiden lisäksi. Rahoituksen saaminen haetun määräisenä olisi riippuvainen ensisijassa valtion talousarvioon otetusta määrärahasta, mutta myös muiden hakijoiden määrästä ja haetun rahoituksen kokonaismäärästä. Sikäli kun liikenneturvallisuusmaksulla kerättyjä varoja jää jonakin vuonna jakamatta, niitä voidaan osoittaa liikenneturvallisuustyöhön myöhempinä vuosina määrärahan enimmäiskäyttöajan puitteissa.

Koska liikenneturvallisuustyön rahoitus on kohdentunut yhdistyksille ja tahoille, jotka ovat voittoa tavoittelemattomia ja joiden toiminta on hyvin riippuvainen saadusta liikenneturvallisuusmaksuun perustuvasta rahoituksesta, on ehdotettu määrärahapohjainen järjestelmä niiden rahoituksen kannalta epävarmempi kuin nykyinen järjestelmä. Toisaalta liikennevakuutuksen maksutulon kasvaessa, myös jaettavien määrärahojen kokonaissumma voi kasvaa. Valtion talousarviossa voitaisiin myös myöntää määrärahoja enemmän kuin mitä liikenneturvallisuusmaksulla on tuloja kerätty.

Esityksellä ei olisi vaikutuksia vakuutusyhtiöiden taloudelliseen asemaan. Esitys merkitsisi hieman suurempaa varmuutta siitä, minkä suuruista liikenneturvallisuusmaksua vakuutusyhtiöt joutuisivat vastaisuudessa tilittämään, koska liikenneturvallisuusmaksu olisi aina sama prosenttiosuus liikennevakuutusten maksutulosta.

Esityksen vaikutukset ovat liikennevakuutusmaksujen osalta neutraaleja, joten esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia kotitalouksien ja yritysten taloudelliseen asemaan.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole olennaisia organisaatio- eikä henkilöstövaikutuksia viranomaisten kannalta. Esityksessä liikenneturvallisuusmaksun suuruus määräytyisi suoraan lain nojalla. Lisäksi valtion talousarviossa myönnetystä rahoituksesta jaettaisiin hakemuksesta varoja tieliikenneturvallisuustyön edistämiseen. Tämä merkitsisi sitä, ettei sosiaali- ja terveysministeriön antaisi enää erillistä asetusta liikenneturvallisuusmaksusta ja sen tilittämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi osana talousarviovalmistelua liikenneturvallisuustyön valtakunnallisen kokonaistilanteen ja liikenneturvallisuustyön vaatiman rahoituksen. Lisäksi se harkitsisi saapuneiden hakemusten perusteella rahoituksen kohdentamisen. Hakemuksia arvioidaan vuositasolla tulevan vireille enintään muutamia.

Esityksen mukaan Liikennevakuutuskeskus ei enää keräisi liikenneturvallisuusmaksua ja tilittäisi varoja eteenpäin, vaan tämä tehtävä siirtyisi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto myös arvioisi sille esitetyn vakuutusmaksutulon oikeellisuuden sekä käsitelisi maksua koskevat mahdolliset oikaisuvaatimukset. Koska maksun määräämisen arvioidaan pääsääntöisesti olevan yksinkertaista, myös oikaisuvaatimukset tulisivat oletettavasti olemaan harvinaisia.

Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan liikenneturvallisuusmaksun tilityksestä, hakemusten käsittelystä, valvonnasta ja maksutuksesta sekä mahdollisista takaisinperinnöistä aiheutuisi 1,2 lisähenkilötyövuotta. Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan uusi tehtävä pystytään kuitenkin hoitamaan vahvistettujen henkilötyövuosikehysten puitteissa. Liikenneturvallisuusmaksun siirrosta aiheutunee lisäksi lähinnä tietojärjestelmäkustannuksia, jotka pystytään hoitamaan nykyisten kehysten puitteissa.

4 Asian valmistelu

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti maaliskuussa 2004 liikennevakuutuslainsäädännön uudistamista valmistelevan työryhmän (STM011:00/2004). Työryhmän tavoitteeksi annettiin liikennevakuutuslainsäädännön selkeyttäminen ja ajanmukaistaminen. Työryhmä ei kuitenkaan ehtinyt valmistella liikenneturvallisuusmaksua koskevaa lakia. Työryhmä luovutti mietintönsä ministeriölle 11 päivänä maaliskuuta 2008. Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot 15 viranomaiselta ja yhteisöltä. Kaikki asiasta lausuneet kannattivat valmistelutyön jatkamista.

Sosiaali- ja terveysministeriö jatkoi saatujen lausuntojen pohjalta liikennevakuutuslain sekä Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien valmistelua. Luon-

nos hallituksen esitykseksi laiksi liikenneturvallisuusmaksusta, liikennevakuutuslaiksi ja laiksi Liikennevakuutuskeskuksesta olivat laajalla lausuntokierroksella alkuvuodesta 2011. Lausuntokierroksen aikana lausunnot saatiin 27 taholta. Lausunnonantajat pitivät liikenneturvallisuusmaksun perinnän siirtämistä Liikenteen turvallisuusvirastolle kannatettavana. Useassa lausunnossa korostettiin sitä, että nykyisten liikenneturvallisuustoimijoiden rahoitus tulisi turvata jatkossa. Toisaalta esitettiin myös, ettei verolainsäädännössä tulisi ottaa kantaa kerättyjen varojen käyttämiseen.

Sosiaali- ja terveysministeriö aloitti vuonna 2013 liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien jatkovalmistelun. Liikenneturvallisuusmaksua koskevan jatkovalmistelun aikana on tehty yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Jatkovalmistelun päätyttyä uudistetusta ehdotuksesta järjestettiin laaja lausuntokierros, joka alkoi 8 päivänä tammikuuta 2015 ja päättyi 25 päivänä helmikuuta 2015. Luonnos hallituksen esitykseksi lähetettiin 46 toimijalle, jotka edustivat keskeisiä ministeriöitä, viranomaisia, elinkeinoelämää ja muita intressitahoja. Lausuntopyynnön saaneista 39 antoi lausunnon. Tämän lisäksi 7 muuta tahoa antoi lausunnon lakiluonnoksesta. Yhteensä lausuntoja saapui 46 kappaletta. Lausuntotiivistelmä on ollut saatavilla sosiaali- ja terveysministeriön internetsivuilla 31 päivästä maaliskuuta 2015 alkaen.

Erityisesti lausunnoissa toivottiin nykyisten liikenneturvallisuustoimijoiden eli Liikenneturvan ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnan rahoituksen turvaamista. Osa lausunnonantajista puolestaan esitti, että laissa tarkemmin rajattaisiin liikenneturvallisuusmaksulla rahoitettavia kohteita. Valtiovarainministeriö puolestaan suhtautui kielteisesti verotuoton korvamerkitsemiseen ja esitti liikenneturvallisuusmaksun keräämistä jonkin muun veron, kuten vakuutusmaksuveron, yhteydessä.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Uuden liikennevakuutuslain säätämisen myötä kumoutuisi myös nykyisen lain 18 a §, jonka perusteella sosiaali- ja terveysministeriön liikenneturvallisuusmaksua koskeva asetus on annettu.

Liikenneturvallisuusmaksun tuloarvio ja määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi tulee ottaa huomioon vuosien 2017—2020 kehysvalmistelussa ja vuoden 2017 talousarvion valmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus.* Laki koskisi liikenneturvallisuuden edistämiseksi kerättävää veronluonteista liikenneturvallisuusmaksua. Lain keskeisenä tarkoituksena olisi liikenneturvallisuustyön rahoituspohjan kehittäminen siten, että se täyttäisi perustuslaissa verolle säädetty edellytykset.

Liikenneturvallisuusmaksulla kerätyt varat tuloutettaisiin valtion talousarvioon. Tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi osoitettaisiin määräraha talousarvion yhteydessä. Määrärahasta tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi myönnettävää valtionavustusta voisivat saada muun muassa maksun nykyiset saajat, eli Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyö ja Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyö.

2 §. *Määritelmät.* Pykälässä määriteltäisiin laissa käytettyjä käsitteitä.

Pykälän 1 kohdan mukaan maksuvelvollisella tarkoitetaan vakuutusyhtiötä, joka harjoittaa liikennevakuutuslaissa tarkoitettua liikennevakuutustoimintaa. Määritelmä kattaa myös sellaisen ulkomaisen vakuutusyhtiön, joka harjoittaa liikennevakuutuslaissa tarkoitettua liikennevakuutustoimintaa Suomessa. Jotta vakuutusyhtiö olisi maksuvelvollinen, sen tulisi tosiasiallisesti harjoittaa liikennevakuutustoimintaa. Maksuvelvollisten piiri pysyisi siten voimassa olevan liikennevakuutuslain 18 a §:n mukaisena.

Pykälän 2 kohdan mukaan maksukausi olisi kolmen kalenterikuukauden jakso, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta, huhtikuuta, heinäkuuta ja lokakuuta.

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa kunkin maksuvelvollisen maksettavaksi tulevan liikenneturvallisuusmaksun ja huolehtii sen kannosta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on kokemusta lupa-asioiden ratkaisusta ja veronkannosta, joten sen voidaan arvioida olevan sopiva viranomainen huolehtimaan myös liikenneturvallisuusmaksusta. Liikenteen turvallisuusvirastosta säädetyn lain (863/2009) 2 §:n 1 momentin 7 kohta säätää jo nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi eräiden lupa-asioiden ratkaisun. Lisäksi liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on kyseisen lain 2 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan eräiden tieliikenteen verotusasioiden hoitaminen. Virasto toimii muun muassa ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä verotusmenettelystä ja maksun määrittämisestä varten toimitettavista selvityksistä. Pääsääntöisesti liikenneturvallisuusmaksun suuruuden määrittelyn pitäisi olla kohtuullisen yksinkertaista. Määräyksenanto-oikeus on kuitenkin tarpeen sisällyttää lakiin, jotta Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi käytössään kaikissa tapauksissa asianmukainen tietopohja.

2 luku Maksun määrääminen ja kanto

4 §. *Liikenneturvallisuusmaksun määräytymisen perusteet.* Liikenneturvallisuusmaksu olisi yksi prosenttia maksukauden liikennevakuutuksen maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulosta. Maksu määrättäisiin prosenttiperusteisena, koska se kohtelisi kaikkia liikennevakuutusyhtiöitä samalla tavalla edellyttämällä kaikilta liikennevakuutusyhtiöiltä yhtä suuren suhteellisen maksuosuuden. Vakuutusyhtiön maksukauden kokonaisvakuutusmaksutulo määräytyisi

samoin perustein kuin tuloslaskelmassa. Näin ollen maksutuloon ei sisältyisi muun muassa vakuutusmaksuveroa ja jakojärjestelmämaksua.

5 §. Liikenteen turvallisuusvirastolle toimitettavat tiedot. Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, jonka maksuvelvollisen vakuutusyhtiön tulee toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenneturvallisuusmaksun määrittämistä varten. Ehdotuksen mukaan maksuvelvollisen olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusviraston maksun määrittämistä varten tarvitsemat tiedot. Käytännössä tämä tarkoittaa selvitystä maksukauden liikennevakuutuksen maksutulosta. Lisäksi maksuvelvollisen on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tilinpäätös ja toimintakertomus.

Selvitykset edellytettäisiin toimitettaviksi Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä.

6 §. Maksun määrittäminen. Pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta vahvistaa liikenneturvallisuusmaksu saamansa selvityksen perusteella. Maksu olisi vahvistettava ja verotus toimeenpantava siten, että maksuvelvollisella vakuutusyhtiöllä on riittävästi aikaa suorittaa maksu eräpäivään mennessä.

7 §. Maksun suorittaminen. Liikenneturvallisuusmaksu olisi 1 momentin mukaan suoritettava maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 30 päivään mennessä. Liikenneturvallisuusmaksu maksetaan myös nykyisin vuosittain neljässä erässä eli ehdotus vastaa tältä osin nykytilaa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että maksuvelvollisen olisi suoritettava liikenneturvallisuusmaksu kirjanpitoonsa mukaisena, ellei se ole saanut tietoa maksupäätöksestä 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa maksuvelvollinen ei ole suorittanut liikenneturvallisuusmaksua määräaikaan mennessä tai sitä on maksettu maksupäätöksessä vahvistettua vähemmän. Tällöin Liikenteen turvallisuusviraston olisi viipymättä pantava suoritettava maksu maksuvelvollisen maksettavaksi.

8 §. Maksupaikat. Pykälän 1 momentissa säädetään liikenneturvallisuusmaksun maksupaikoista muun verolainsäädännön tavoin. Liikenneturvallisuusmaksu, kuten muutkin verot ja maksut, maksetaan rahalaitokseen. Maksamisesta mahdollisesti aiheutuvista kuluista vastaa maksuvelvollinen.

Pykälän 2 momentin mukaan rahalaitoksen on siirrettävä liikenneturvallisuusmaksu Liikenteen turvallisuusviraston tilille viimeistään maksupäivää seuraavana arkipäivänä.

9 §. Maksaminen eräpäivän jälkeen. Pykälässä säädettäisiin menettelytavasta, jota noudatettaisiin mikäli maksu, sen osa tai niiden johdosta määrätty lisäys tai korko on myöhässä. Pykälän mukaan liikenneturvallisuusmaksulle laskettavista viivästysseuraamuksista säädetään veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1156/1995).

10 §. Korotettu maksu. Pykälässä 1 momentin mukaan liikenneturvallisuusmaksua voidaan korottaa enintään 30 prosentilla, jos maksuvelvollinen on ilman pätevää syytä antanut virheellisen tai olennaisesti puutteellisen ilmoituksen, asiakirjan tai muun tiedon taikka jos hän on kokonaan tai osittain laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuutensa.

Pykälän 2 momentissa puolestaan säädetään menettelytavasta silloin, kun maksuvelvollinen on tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta antanut puutteellisen, erehdyttävän taikka vää-

rän ilmoituksen, muun tiedon taikka asiakirjan, ja mainitunlainen menettely on ollut omiaan aiheuttamaan sen, että liikenneturvallisuusmaksua olisi voinut jäädä määräämättä. Tällöin liikenneturvallisuusmaksua voidaan korottaa enintään 50 prosenttia.

11 §. Maksun jälkikanto. Pykälässä säädetään liikenneturvallisuusmaksun jälkikannosta siinä tapauksessa, että maksuvelvollinen on laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuuden taikka antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen taikka muun tiedon tai asiakirjan, ja sen vuoksi maksu on jäänyt kokonaan tai osittain määräämättä. Tällöin maksuvelvollisen suoritettavaksi määrätään kantamatta jäänyt maksu sekä säädetty maksunkorotus. Maksun jälkikanto voidaan toimittaa kolmen vuoden kuluessa sen kalenterivuoden alusta, jolloin maksu määrättiin tai se olisi pitänyt määrätä.

3 luku **Muutoksenhaku**

12 §. Oikaisuvaatimus. Pykälässä säädettäisiin oikaisuvaatimuksesta liikenneturvallisuusmaksun määräämistä koskevaan päätökseen. Oikaisuvaatimukseen sovellettaisiin hallintolain (434/20013) oikaisuvaatimusta koskevia säännöksiä.

13 §. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi. Pykälässä säädetään menettelystä niissä tapauksissa, joissa liikenneturvallisuusmaksua on määrätty maksettavaksi liikaa. Liikenteen turvallisuusvirasto olisi maksun määräävänä viranomaisena velvollinen oikaisemaan maksun maksuvelvollisen hyväksi sellaisissa tapauksissa, joissa liikenneturvallisuusmaksua on määrätty virheellisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan oikaisisi maksupäätöstä, jos asia on jo ratkaistu valitusta koskevalla päätöksellä. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi voitaisiin tehdä kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta.

14 §. Oikaisu maksunsaajan hyväksi. Maksupäätöstä oikaistaisiin ehdotuksen mukaan maksunsaajan hyväksi, jos laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi liikenneturvallisuusmaksu olisi jäänyt määräämättä osaksi tai kokonaan. Oikaisua ei tehtäisi tapauksessa, jossa asia on valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksunsaajan hyväksi voitaisiin tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

15 §. Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen sekä muutoin tekemään oikaisupäätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Muutoksenhausta olisi tällöin voimassa, mitä siitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

16 §. Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Pykälässä rajattaisiin muutoksenhaku-oikeutta hallinto-oikeuden päätöksestä säätämällä valitusluvasta haettaessa muutosta korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Valituslupajärjestelmä vastaa välillisissä ja välittömissä veroissa yleisesti käytettyä järjestelmää. Valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen on maksuvelvollisella. Liikenteen turvallisuusviraston valitusoikeus määräytyy sen mukaan, onko hallinto-oikeus muuttanut tai kumonnut viraston tekemän maksupäätöksen.

17 §. Palautettavalle määrälle suoritettava korko. Mikäli liikenneturvallisuusmaksua palautetaan oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, tulee palautettavalle määrälle suorittaa veronkantolain (609/2005) mukaista korkoa maksupäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku **Voimaantulo**

18 §. *Voimaantulo.* Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikenneturvallisuusmaksun kannosta huolehtiva Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä maksumenettelystä ja sille maksun määräämistä varten toimitettavista selvityksistä.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan samanaikaisesti uuden liikennevakuutuslain kanssa eli 1 päivänä tammikuuta 2017.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Perustuslakivaliokunnan perustuslain 81 §:ää koskevan laajan tulkintakäytännön perusteella liikenneturvallisuusmaksua voi pitää pakollisena ja yleisenä verona (ks. esim. PeVL 55/2005 vp; PeVL 47/2005 vp; PeVL 45/2005 vp; PeVL 44/2005 vp; PeVL 36/2005 vp; PeVL 32/2005 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. Esityksessä on huomioitu perustuslain 81 §:n asettamat vaatimukset. Verovelvollisiksi on määrätty liikennevakuutustoimintaa harjoittavat vakuutusyhtiöt. Veron suuruuden perusteena on kiinteä prosenttimäärä liikennevakuutuksen maksutulosta. Lakiehdotuksessa on säännökset oikaisuvaatimuksesta, oikaisusta maksuvelvollisen hyväksi, oikaisusta maksunsaajan hyväksi, muutoksenhausta hallinto-oikeuteen ja muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Edellä esitetyillä perusteilla hallitus katsoo, että lakiesitys voidaan käsitellä tavallisessa lain-säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

liikenneturvallisuusmaksusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi on valtiolle suoritettava liikenneturvallisuusmaksua siten kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *maksuvelvollisella* vakuutusyhtiötä, joka harjoittaa liikennevakuutuslaissa (/) tarkoitettua liikennevakuutustoimintaa Suomessa;
- 2) *maksukaudella* tammikuun, huhtikuun, heinäkuun ja lokakuun 1 päivänä alkavaa kolmen kalenterikuukauden jaksoa.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Liikenneturvallisuusmaksun kannon toimittaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Virasto voi tarvittaessa antaa yksityiskohtaisempia määräyksiä maksumenettelystä ja sille maksun määräämistä varten toimitettavista selvityksistä.

2 luku

Maksun määrääminen ja kanto

4 §

Liikenneturvallisuusmaksun määräytymisen perusteet

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

5 §

Liikenteen turvallisuusvirastolle toimitettavat tiedot

Maksuvelvollisen on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen ilmoitus kultakin maksukaudelta viimeistään maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivänä. Ilmoituksessa on oltava maksun määrittämistä varten tarvittavat tiedot.

Lisäksi maksuvelvollisen on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tilinpäätös ja toimintakertomus.

6 §

Maksun määrittäminen

Liikenteen turvallisuusviraston on saamansa selvityksen perusteella viivytyksettä vahvistettava liikenneturvallisuusmaksun määrä.

7 §

Maksun suorittaminen

Liikenneturvallisuusmaksu on maksettava viimeistään maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 30 päivänä.

Jos maksuvelvollinen ei ole saanut maksupäätöstä tiedoksi ennen 1 momentissa tarkoitetun määräajan päättymistä, maksu on suoritettava maksuvelvollisen kirjanpidon mukaisena.

Jos maksuvelvollinen ei ole maksanut liikenneturvallisuusmaksua määräaikana tai on maksanut sitä vähemmän kuin maksupäätöksessä on vahvistettu, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä pantava suoritettava maksu maksuvelvollisen maksettavaksi.

8 §

Maksupaikat

Liikenneturvallisuusmaksu maksetaan rahalaitokseen. Maksamisesta aiheutuneista kuluista vastaa maksaja.

Rahalaitoksen on suoritettava vastaanottamansa liikenneturvallisuusmaksut Liikenteen turvallisuusviraston tilille viimeistään maksupäivää seuraavana arkipäivänä.

9 §

Viivästymisseuraamukset

Jos maksuvelvollinen ei ole suorittanut liikenneturvallisuusmaksua säädettyssä määräajassa, suorittamatta jääneelle maksulle lasketaan viivästymisseuraamukset. Viivästysseuraamusten laskemisesta säädetään veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995).

10 §

Korotettu maksu

Jos maksuvelvollinen on ilman pätevää syytä antanut ilmoituksen, muun asiakirjan tai tiedon virheellisenä tai olennaisesti vaillinaisena taikka jos hän on laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuus-

tensa kokonaan tai osittain, liikenneturvallisuusmaksua voidaan korottaa enintään 30 prosentilla.

Jos maksuvelvollinen on tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, muun asiakirjan tai tiedon tai jättänyt ilmoitusvelvollisuutensa täyttämättä ja mainitunlainen menettely on ollut omiaan aiheuttamaan sen, että maksuvelvolliselle olisi voinut jäädä liikenneturvallisuusmaksua määräämättä, liikenneturvallisuusmaksua voidaan korottaa enintään 50 prosentilla.

11 §

Maksun jälkikanto

Jos maksuvelvollinen on kokonaan tai osittain laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuuden taikka antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, muun asiakirjan tai tiedon, ja maksu on sen vuoksi kokonaan tai osittain jäänyt määräämättä, on maksuvelvollisen suoritettavaksi määrättävä kantamatta jäänyt liikenneturvallisuusmaksu sekä säädetty maksunkorotus. Jälkikanto voidaan toimittaa kolmen vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

3 luku

Muutoksenhaku

12 §

Oikaisuvaatimus

Liikenneturvallisuusmaksun määräämistä koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään.

13 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Jos liikenneturvallisuusmaksun määräämisessä on tapahtunut virhe, jonka johdosta maksuvelvolliselle on määrätty liikaa maksua, Liikenteen turvallisuusvirasto oikaisee maksua maksuvelvollisen hyväksi, jollei asiaa ole valitukseen tai oikaisuvaatimukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta.

14 §

Oikaisu maksunsaajan hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi jäänyt määräämättä liikenneturvallisuusmaksu osaksi tai kokonaan, Liikenteen turvallisuusviraston on oikaistava maksupäätös, jollei asiaa ole valitukseen tai oikaisuvaatimukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksunsaajan hyväksi voidaan tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

15 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Maksuvelvollinen saa hakea muutosta oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen sekä Liikenteen turvallisuusviraston muutoin tekemään oikaisupäätökseen valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

16 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen on maksuvelvollisella. Liikenteen turvallisuusvirastolla on valitusoikeus siinä tapauksessa, että hallinto-oikeus on muuttanut viraston tekemää maksupäätöstä tai kumonnut sen.

17 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos liikenneturvallisuusmaksua palautetaan maksuunpanon oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, palautettavalle maksulle maksetaan veronkantolaissa (609/2005) säädetty korko maksupäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku

Voimaantulo

18 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 19 päivänä marraskuuta 2015

Pääministeri

Juha Sipilä

Sosiaali- ja terveysministeri Hanna Mäntylä