

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift och 87 § i trafikförsäkringslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om trafiksäkerhetsavgift och trafikförsäkringslagen ändras.

Enligt propositionen ska den trafiksäkerhetsavgift som betalas av försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet höjas. I fortsättningen ska trafiksäkerhetsavgiften i stället för den nuvarande avgiften på 1 procent vara 1,3 procent av ett försäkringsbolags årliga premieinkomster av trafikförsäkringen. Syftet med propositionen är att de medel som samlas in genom trafiksäkerhetsavgiften bättre ska motsvara den finansiering som årligen behövs för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet.

Det föreslås att trafikförsäkringslagen ändras i fråga om Trafikförsäkringscentralens uppgifter. Enligt propositionen ska Trafikförsäkringscentralen vara insolvensorgan för trafikförsäkringen. Till Trafikförsäkringscentralens uppgifter fogas dessutom ett bemyndigande att förhandla med andra medlemsstaters insolvensorgan om samordningen av organens uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden. Genom propositionen genomförs de nya bestämmelserna i direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2023 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2023.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	4
1.2.1 Beredning av EU-rättsakten.....	4
1.2.2 Beredning av regeringens proposition.....	4
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll.....	5
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	6
3.1 Trafiksäkerhetsavgift.....	6
3.1.1 Uttag av trafiksäkerhetsavgift och trafiksäkerhetsavgiftens belopp.....	6
3.1.2 Statsunderstöd för främjande av vägtrafiksäkerheten.....	8
3.1.3 Verksamhet som finansieras med trafiksäkerhetsavgiften.....	10
3.2 Trafikförsäkringslagen.....	12
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	14
4.1 De viktigaste förslagen.....	14
4.1.1 Trafiksäkerhetsavgift.....	14
4.1.2 Trafikförsäkringslagen.....	14
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	14
4.2.1 Trafiksäkerhetsavgift.....	14
4.2.2 Trafikförsäkringslagen.....	15
5 Alternativa handlingsvägar.....	15
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	15
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	16
6 Remissvar.....	17
7 Specialmotivering.....	18
7.1 Lagen om trafiksäkerhetsavgift.....	18
7.2 Trafikförsäkringslagen.....	18
8 Ikraftträdande.....	18
9 Förhållande till andra propositioner.....	18
9.1 Förhållande till budgetpropositionen.....	18
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	18
LAGFÖRSLAG.....	20
1. Lag om ändring av 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift.....	20
2. Lag om ändring av 87 § i trafikförsäkringslagen.....	21
BILAGA.....	22
PARALLELLEXTER.....	22
1. Lag om ändring av 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift.....	22
2. Lag om ändring av 87 § i trafikförsäkringslagen.....	23

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

I trafikförsäkringspremierna har det redan sedan 1950-talet ingått en del som har betalats för främjande av trafiksäkerheten. Bestämmelser om finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet har sedan 2017 funnits i lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016). Innan lagen trädde i kraft bestämdes trafiksäkerhetsavgiften årligen genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Enligt den gällande lagen anvisas av de årliga premieinkomsterna av trafikförsäkringen för motorfordon ett anslag på en procent för främjande av vägtrafiksäkerheten. Av det inlutna anslaget beviljas statsunderstöd i form av allmänt understöd till Trafikskyddet och till Institutet för Olycksinformation som finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen samt till landskapet Åland för landskapets trafiksäkerhetsarbete. Av anslaget beviljas dessutom projektunderstöd för olika i huvudsak kommunala trafiksäkerhetsprojekt. Statsunderstödsmyndighet är Transport- och kommunikationsverket.

Vid beredningen av lagen om trafiksäkerhetsavgift bedömdes det att med tanke på statsfinanserna utgör lagen en i princip kostnadsneutral lösning. Trafiksäkerhetsavgiften uppskattades årligen inbringa i stora drag ett lika stort belopp som det anslag som behövdes för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Lagen stiftades i en situation där premieinkomsterna av trafikförsäkringen hade ökat stadigt redan en längre tid. Samtidigt med lagen om trafiksäkerhetsavgift genomfördes dock en totalreform av trafikförsäkringslagstiftningen som ledde till ökad konkurrens mellan försäkringsbolagen när det gäller prissättningen av trafikförsäkringar. Till följd av detta har premieinkomsterna av trafikförsäkringen minskat i förhållande till vad de var när lagen om trafiksäkerhetsavgift stiftades.

Inkomsterna av trafiksäkerhetsavgiften har under de senaste åren varit mindre än den finansiering som behövts för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Det har därför varit nödvändigt att åtgärda underskottet med annan budgetfinansiering. Eftersom minskningen av premieinkomsterna av trafikförsäkringen verkar vara permanent, är det skäl att på nytt se över trafiksäkerhetsavgiftens procentuella andel.

Riksdagens finansutskott förutsatte även i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2021 att behoven av att utveckla säkerhetsverksamheten för vägtrafik utreds och att det ses till att finansieringsbasen för trafiksäkerhetsarbetet tryggas på ett långsiktigt hållbart sätt.

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering finns det en skrivning om trafiksäkerhet. Enligt skrivningen i regeringsprogrammet är avsikten att svara på EU:s nollvision (antalet dödsfall i trafiken år 2050 ska vara noll). Tryggandet av finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet är således viktigt också med tanke på nollvisionen.

Avsikten med propositionen är dessutom att genomföra en del av [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2021/2118](#) om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (nedan *direktivet*). Den allmänna tiden för genomförandet av direktivet är 24 månader. Således ska direktivet i huvudsak genomföras nationellt senast den 23 december 2023. En liten del av direktivet ska dock genomföras inom 18 månader från det att direktivet har trätt i kraft, det vill säga

senast den 23 juni 2023. I denna proposition genomförs de ändringar som direktivet förutsätter och som omfattas av en kortare genomförandetid på 18 månader.

## 1.2 Beredning

### 1.2.1 Beredning av EU-rättsakten

Europeiska kommissionen gjorde 2017 en bedömning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (nedan *motorfordonsförsäkringsdirektivet*). I bedömningen fäste man uppmärksamhet vid hur direktivet fungerar, inklusive dess verkan, genomslag och följdriktighet. Slutsatsen av bedömningen var att motorfordonsförsäkringsdirektivet allmänt taget fungerar bra och att de flesta av bestämmelserna i det inte behöver ändras. I bedömningen fastställdes det dock vissa delområden i direktivet i fråga om vilka det är motiverat att göra riktade ändringar. Ett av dessa delområden var betalning av ersättning till dem som lidit trafikskada, när det ersättningsskyldiga försäkringsbolaget är insolvent.

Europeiska kommissionen lade den 24 maj 2018 fram [ett förslag](#) till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet COM(2018) 336 final. Till förslaget ansluter kommissionens [konsekvensbedömning](#) SWD(2018) 247 final och [sammanfattningen](#) av den SWD(2018) 248 final.

Europaparlamentets plenum godkände i februari 2019 ett betänkande från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd avseende förslaget till direktiv. Som avslutning på Finlands EU-ordförandeskapsperiod bekräftades vid mötet för Ständiga representanternas kommitté (Coreper II) rådets förhandlingsmandat i december 2019. Rådets förhandlingar tog cirka 1,5 år. Trepartsförhandlingarna (de så kallade trilogerna) inleddes i början av 2020. Trepartsförhandlingarna tog cirka 1,5 år. Mötet för Ständiga representanternas kommitté godkände den 28 juni 2021 resultatet av trepartsförhandlingarna mellan institutionerna.

Förslaget har behandlats i riksdagen utifrån en U-skrivelse ([U 53/2018 rd](#) — [KoUU 22/2018 rd](#) — [StoURS 116/2018 rd](#)) och en kompletterande U-skrivelse ([UK 3/2020 rd](#) — [StoURS 9/2020 rd](#)).

### 1.2.2 Beredning av regeringens proposition

För beredningen av regeringens proposition inleddes det vid social- och hälsovårdsministeriet ett projekt STM117:00/2021.

Regeringens proposition har beretts vid social- och hälsovårdsministeriet som tjänste-uppdrag. Under beredningen hördes om ändringarna som gäller trafiksäkerhetsavgiften Ålands landskapsregering, Finanssiala ry, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralen. Om ändringarna som gäller trafikförsäkringslagen hördes under beredningen Finanssiala ry och Trafikförsäkringscentralen.

Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten statsrådets [tjänst för projektinformation](#).

## 2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

EU-lagstiftningen om trafikförsäkring har utvecklats gradvis. Före direktivet fanns det allt som allt sex tidigare direktiv om trafikförsäkring, och genom det senaste av dessa kodifierades bestämmelserna i de tidigare fem direktiven till ett enda direktiv och upphävdes de fem tidigare direktiven.

Trafikförsäkring anses vara särskilt viktig för medborgarna i unionen. Trafikförsäkring har en betydande inverkan på den fria rörligheten för personer, varor och fordon, och har således en betydande inverkan på den inre marknaden. EU-lagstiftningen om trafikförsäkring gör det möjligt för invånarna i unionen att smidigt överskrida unionens inre gränser med sina fordon både i sitt arbete och på sin fritid. Efter att ha betalat sina försäkringspremier kan invånarna i unionen resa vart som helst inom Europeiska unionens område utan att behöva köpa tilläggsförsäkringar. Genom EU-lagstiftningen skapas det i hela unionen även en miniminivå på skyddet för dem som lidit trafikskada. Direktiven om trafikförsäkring baserar sig på minimiharmonisering, vilket innebär att medlemsstaterna nationellt kan föreskriva om en bättre skyddsnivå än enligt direktiven. Trafikförsäkring är av betydelse också för försäkringsbolagen, eftersom trafikförsäkring är ett viktigt segment på skadeförsäkringsmarknaden.

Ett verkningsfullt och effektivt skydd för dem som lidit skada i trafikolyckor förutsätter att de skadelidande har rätt att framställa krav på ersättning i den medlemsstat där de bor och att få svar inom en skäligen tid. Det förutsätter också att de skadelidande, om deras krav är motiverade, alltid ska betalas ersättning för de person- eller egendomsskador som orsakats, oberoende av om försäkringsbolaget för den part som är ersättningskyldig är solvent eller inte. Därför förpliktat direktivet medlemsstaterna att inrätta eller auktorisera ett insolvensorgan som, om det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt för skadan är insolvent, betalar ersättning till de skadelidande som bor på medlemsstaternas territorium. Direktivet förtydligar parternas ansvar i insolvenssituationer genom att föreskriva om varifrån den som lidit en trafikskada kan ansöka om ersättning i första hand (insolvensorganet i hemviststaten) och om vem som är den slutliga betalningsskyldige (insolvensorganet på försäkringsbolagets hemort). Direktivet garanterar till denna del den skadelidandes rätt att få ersättning, i motsats till det nuvarande systemet som är beroende av lagstiftningen i respektive medlemsstat. Direktivet skapar också incitament för att garantera försäkringsbolagens solvens genom att ange att den slutliga betalningsskyldigheten ligger hos försäkringsbranschen i försäkringsbolagets hemstat.

I artikel 10a i direktivet finns det bestämmelser som gäller skydd för skadelidande beträffande trafikskador orsakade i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt och som ska tillämpas i händelse av ett försäkringsföretags insolvens. Enligt artikel 10a.1 ska varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett insolvensorgan som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för saksador eller personskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.

I artikel 25a i direktivet finns det bestämmelser som gäller skydd för skadelidande beträffande trafikskador orsakade i en annan medlemsstat än den medlemsstat där den skadelidande är bosatt och som ska tillämpas i händelse av ett försäkringsföretags insolvens. Enligt artikel 25a.1 ska varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett insolvensorgan som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, i de fall som avses i artikel 20.1, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för saksador eller personskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande

enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG. I artikel 20.1, som det hänvisas till, föreskrivs det om betalning av ersättning för trafikskador orsakade av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande bor och som har orsakats av användning av fordon som är försäkrade och normalt är hemmahörande i en medlemsstat. De skadelidande har således enligt artikel 25a i direktivet rätt att i händelse av ett försäkringsföretags insolvens framställa ersättningsanspråk till det för detta ändamål inrättade insolvensorganet i sina bosättningsmedlemsstater även när trafikskadan har orsakats i en annan medlemsstat och det försäkringsföretag som ansvarar för ersättning av trafikskadan har sin hemort i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de skadelidande är bosatta.

En uppgift som avses i artiklarna 10a och 25a i direktivet kan anförtros ett enda insolvensorgan både när trafikskadan har orsakats i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt och när trafikskadan har orsakats i en annan medlemsstat. Medlemsstaterna kan när ett försäkringsföretag är insolvent anförtro uppgiften att betala ersättning till ett nytt organ eller till ett organ som redan finns. Om medlemsstaterna har ett befintligt ersättningsarrangemang med tanke på dessa fall är det enligt direktivet möjligt att fortsätta att använda det arrangemanget. (skäl 20 och 27).

Enligt artiklarna 10a och 25a i direktivet ska medlemsstaterna se till att de insolvensorgan som utsetts för uppgiften har tillgång till tillräckliga medel för att kunna betala ersättning till de skadelidande. Detta kan genomföras till exempel genom att förutsätta att försäkringsföretag betalar ekonomiska bidrag till insolvensorganen. Detta kan dock förutsättas endast av de försäkringsföretag som är auktoriserade av den medlemsstaten.

Medlemsstaterna ska enligt artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet inrätta eller auktorisera det insolvensorgan som avses i punkt 1 i artiklarna samt bemyndiga organet att förhandla fram och ingå en överenskommelse om organets uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena med de nationella insolvensorganen i andra medlemsstater inom 18 månader från det att direktivet träder i kraft. Om en sådan överenskommelse inte har ingåtts inom 24 månader från det att direktivet har trätt i kraft, får kommissionen anta delegerade akter för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som dessa insolvensorgan har i fråga om ersättning.

### **3 Nuläge och bedömning av nuläget**

#### **3.1 Trafiksäkerhetsavgift**

##### **3.1.1 Uttag av trafiksäkerhetsavgift och trafiksäkerhetsavgiftens belopp**

Enligt 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift är trafiksäkerhetsavgiften en procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomster av trafikförsäkringen under avgiftsperioden, vilka bestäms på samma grunder som premieinkomsterna enligt resultaträkningen i försäkringsbolagets bokslut. Trafiksäkerhetsavgiften tas ut av Transport- och kommunikationsverket. Betalningsskyldiga är i Finland försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen. Trafiksäkerhetsavgiften intäktsförs i statsbudgeten och i samband med budgeten anvisas ett anslag för främjande av vägtrafiksäkerheten.

Trots att de som egentligen är skyldiga att betala trafiksäkerhetsavgift är trafikförsäkringsbolagen, överför bolagen i praktiken i sin prissättning trafiksäkerhetsavgiften på försäkringstagarna som en del av den trafikförsäkringspremie som en försäkringstagare betalar. År 2020 kom 76,6 procent av premieinkomsterna av trafikförsäkringen från hushåll, 17,6 procent från företag och

sammanslutningar och 5,9 procent från tillståndspliktig trafik (källa: Finansinspektionens statistiska undersökning om trafikförsäkring 2016—2020). Den största andelen av trafiksäkerhetsavgiften betalas således av hushållen.

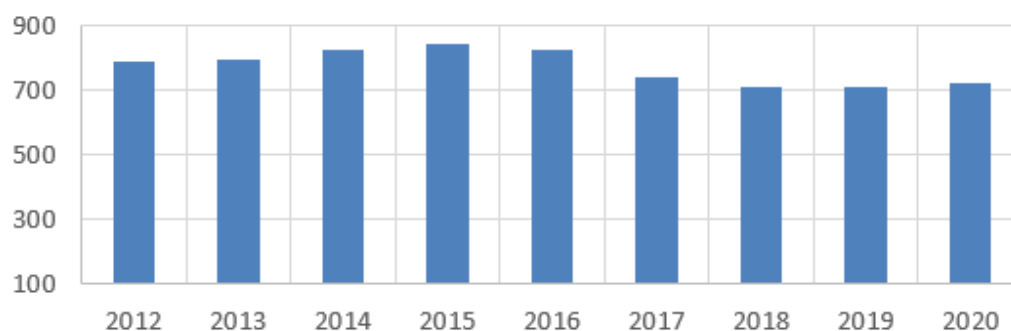
Innan lagen trädde i kraft har trafiksäkerhetsavgiftens belopp under åren 2004—2014 varit cirka 0,97—1,05 procent av de årliga premieinkomsterna av trafikförsäkringen. Exempelvis 2015 måste trafikförsäkringsbolagen betala en sammanlagd trafiksäkerhetsavgift på 8 521 200 euro. Den procentuella andel som fastställts i den gällande lagen grundade sig alltså på det belopp som hade samlats in innan den gällande lagen trädde i kraft.

Samtidigt med lagen om trafiksäkerhetsavgift trädde en ny trafikförsäkringslag i kraft. Ett av syftena med den lagen var att genom en mer flexibel reglering av de skadehistorieuppgifter som ligger till grund för försäkringspremien ge försäkringsbolagens produktutveckling flera möjligheter och på så sätt främja konkurrensen mellan försäkringsbolagen. Tidigare skulle skadehistorieuppgifterna beaktas i försäkringspremien för ett till sin kvalitet och användning motsvarande fordon. Denna grundläggande princip bibehölls, men i och med ändringen har försäkringsbolagen kunnat beakta skadehistorieuppgifter också i större utsträckning. Skadehistorian för ett fordon kan till exempel beaktas vid prissättningen av flera fordon eller tvärtom. Ändringen uppskattades öka konkurrensen mellan försäkringsbolagen och på lång sikt medföra att försäkringspremierna sjunker.

Även underlättandet av avställning av fordon kan ha medfört att premieinkomsterna av trafikförsäkringen sjunkit. Enligt statistiken har försäkringsåren dock inte minskat, och minskningen av premieinkomsterna torde därför i huvudsak bero på ökad konkurrens.

Premieinkomsterna av trafikförsäkringen började minska genast när den nya trafikförsäkringslagen hade trätt i kraft 2017, och premieinkomsterna var då 738 miljoner euro. Detta innebar en minskning på över tio procent jämfört med 2016, då premieinkomsterna ännu var 825 miljoner euro. Försäkringspremieinkomsterna minskade ännu 2018, men 2019 ökade premieinkomsterna av trafikförsäkringen däremot med knappt en procent jämfört med året innan och var 710 miljoner euro. År 2020 ökade premieinkomsterna ytterligare med cirka en procent och var 718 miljoner euro.

## Utvecklingen av premieinkomsterna av trafikförsäkringen mn €/år



Figur 1. Utvecklingen av premieinkomsterna av trafikförsäkringen 2012—2020. Källa: Finansinspektionens statistiska undersökning om trafikförsäkring 2016—2020.

### 3.1.2 Statsunderstöd för främjande av vägtrafiksäkerheten

Närmare bestämmelser om beviljande av statsunderstöd finns i statsrådets förordning om statsunderstöd för främjande av säkerhetsverksamhet för vägtrafik (1207/2016). Statsunderstödsmyndighet är Transport- och kommunikationsverket. Statsunderstöd kan beviljas som ett allmänt understöd till Trafikskyddet och till Trafikförsäkringscentralen samt till Ålands landskapsregering för dess trafiksäkerhetsarbete. Trafikskyddets och Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete är i stor utsträckning lagstadgat. Det är relativt sällsynt att lagstadgade aktörers hela budget grundar sig på statsunderstöd.

Intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften har efter det att lagen trädde i kraft varit drygt 7 miljoner euro. Åren 2017—2020 uppgick det anslag som anvisades för statsunderstöd till 9,1 miljoner euro, varav 8,9 miljoner euro anvisades för allmänna understöd och 200 000 euro för projektunderstöd. År 2021 sjönk anslaget till 8,1 miljoner euro, varav 7,92 miljoner euro anvisades för allmänna understöd och 180 000 euro för projektunderstöd. I budgeten för 2022 anvisades det 8,6 miljoner euro för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Av detta belopp var 8,1 miljoner euro de uppskattade intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften. Utöver detta kompletterade riksdagen finansieringen med sammanlagt 500 000 euro. Av det totala beloppet anvisades 8,42 miljoner euro för allmänna understöd och 0,18 miljoner euro för projektunderstöd. Statsunderstöd som allmänt understöd söktes 2022 till ett belopp av sammanlagt 9 480 045 euro, det vill säga det ansökta beloppet var 1 080 045 euro större än det anslag som på basis av den budget som riksdagen godkände anvisades för allmänna understöd.





Figur 2. Jämförelse av ansökta och beviljade statsunderstödsbelopp (allmänt understöd) under olika år. Källa: Transport- och kommunikationsverket Traficom.

Under hela den tid som lagen har varit i kraft har det ansökts om mer statsunderstöd än vad som slutligen har beviljats. I synnerhet 2021 minskade anslagen för främjande av vägtrafiksäkerheten, vilket också påverkade de statsunderstöd som beviljades. Till följd av statsunderstödens karaktär av reservationsanslag kan de medel som blivit oanvända ett år dock användas också följande år. Karaktären av reservationsanslag har sedan 2020 utnyttjats i fråga om de statsunderstöd som beviljats Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institut för Olycksinformation. På grund av covid-19-pandemin var mottagarna av statsunderstöd tvungna att anpassa sin verksamhet och all den planerade verksamheten genomfördes inte, vilket innebar att en del av kostnaderna inte heller uppstod. De medel som blev oanvända 2020 kunde således användas 2021 för att åtgärda den lägre anslagsnivån.

Utöver allmänna understöd beviljas det årligen projektunderstöd för olika lokala trafiksäkerhetsprojekt. Syftet med projektunderstöd är att stödja försök med och ibruktage av nya verksamhetssätt och idéer. Med projektunderstöd kan man också stödja tillämplig forskning som gäller förbättring av trafikbeteenden, trafiksystem eller trafikens säkerhetsinformation och som fördjupar sig särskilt i temana regionalt och lokalt trafiksäkerhetsarbete. För projektunderstöd har det årligen funnits cirka 200 000 euro. Det har årligen kommit in cirka 15—30 ansökningar. Sammanlagt har det ansökts om cirka 300 000—500 000 euro i projektunderstöd.

Behovet av trafiksäkerhetsarbete har inte minskat, trots att nivån på de anslag som anvisats för arbetet har sjunkit något. År 2020 avled sammanlagt 223 personer i vägtrafiken. Antalet dödsfall i trafiken har minskat något under de senaste åren, men ligger ändå långt ifrån målet. När allvarliga skador granskas kan en motsvarande positiv utveckling inte skönjas. Enligt polisens uppgifter och registret över vårdanmälningar skadas cirka 900 personer allvarligt i vägtrafiken per år. Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet har inte förbättrats i önskvärd grad. Inte heller antalet olyckor som leder till allvarliga skador hos bilister har minskat.

Den trafiksäkerhetsstrategi för 2022—2026 som beretts av kommunikationsministeriet drar upp riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetet under de följande fem åren. I trafiksäkerhetsstrategin presenteras det sammanlagt 103 konkreta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institut för Olycksinformation har antecknats som ansvariga för sammanlagt 19 olika åtgärder. Således är det också med tanke på genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin viktigt att dessa aktörers finansiering säkerställs.

Eftersom den nya lägre nivån på premieinkomsterna av trafikförsäkringen verkar vara etablerad och det insamlade beloppet verkar vara varaktigt lägre än den finansiering som behövs för statsunderstöd och behovet av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet inte på motsvarande sätt har minskat, finns det skäl att höja trafiksäkerhetsavgiftens procentuella andel. I annat fall måste aktörerna anpassa sin verksamhet, vilket kan äventyra kontinuiteten i trafiksäkerhetsarbetet och uppnåendet av målen.

### 3.1.3 Verksamhet som finansieras med trafiksäkerhetsavgiften

#### *Trafikskyddet*

Trafikskyddet är en offentligrättslig förening, och bestämmelser om dess verksamhet finns i lagen om Trafikskyddet (278/2003). Enligt lagen främjar centralorganisationen vägtrafiksäkerheten genom trafikfostran, informationsverksamhet och forskning som tjänar organisationens verksamhet. I egenskap av centralorganisation handleder och samordnar Trafikskyddet dessutom medlemsorganisationernas trafiksäkerhetsarbete, samt tar initiativ och främjar även i övrigt trafiksäkerheten. Trafikskyddets verksamhet bedrivs utan vinstsyfte och det material och de tjänster som i stor utsträckning är avsedda för medborgarna är i huvudsak avgiftsfria. Trafikskyddet är verksamt i hela landet på riksomfattande, regional och lokal nivå och arbetet riktar sig till alla åldersgrupper och alla grupper av vägtrafikanter.

I trafiksäkerhetsstrategin för 2022—2026 nämns det att Trafikskyddet är ansvarigt för flera åtgärder.

Enligt lagen om Trafikskyddet kan för finansieringen av Trafikskyddets verksamhet användas de anslag som anvisats för det ändamålet i statsbudgeten. I lagen anges det också att för finansieringen av Trafikskyddets verksamhet kan även användas övriga medel som anvisats för detta ändamål samt inkomster från eventuella medlemsavgifter och avgifter för prestationer.

Underdimensioneringen av och osäkerheten kring statsunderstödet, det vill säga den finansiering som anvisas för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet, underminerar Trafikskyddets trafiksäkerhetsarbete. Trafikskyddet kan bedriva mindre trafikfostran och utbildnings- och informationsverksamhet på olika håll i landet samt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna. När behovet av besparingar fortsätter måste Trafikskyddet gallra i den regionala servicenivån, varvid nivån på det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet i vissa områden kan försämrans.

Under de senaste fem åren har kostnaderna för arbetskraft, medieutrymme och tjänster samt de övriga allmänna kostnaderna ökat. För att stävja kostnaderna har Trafikskyddet bland annat inte tillsatt alla lediga jobb 2021. En utdragen osäkerhet kring finansieringen försämrar Trafikskyddets förmåga att planera och genomföra en långsiktig personalpolitik.

### *Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete*

Institutet för Olycksinformation ansvarar för Trafikförsäkringscentralens trafiksäkerhetsarbete. Institutet är en fristående enhet vid Trafikförsäkringscentralen. Enligt lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016) svarar Trafikförsäkringscentralen för upprätthållandet av undersökningsverksamheten och den allmänna organiseringen och planeringen av den samt för utbildningen i fråga om undersökningsverksamheten av trafikolyckor. Det statsunderstöd som beviljas säkerhetsverksamheten för vägtrafik är avsett att täcka de kostnader som orsakas Trafikförsäkringscentralens Institut för Olycksinformation för undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng. Till övriga delar svarar Trafikförsäkringscentralens medlemmar, det vill säga trafikförsäkringsbolagen, för Trafikförsäkringscentralens kostnader.

Undersökningskommissionerna för trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng undersöker i enlighet med en årlig undersökningsplan alla trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng i Finland och som har haft dödlig utgång samt andra olyckor med allvarliga följder. Institutet för Olycksinformation sköter i fråga om undersökningen av olyckor det förvaltningsövergripande samarbetet, utarbetar en handlingsplan och arbetsordning, tillsätter undersökningskommissioner och anger deras verksamhetsområden, utser deras medlemmar och ordförande, fastställer deras arvoden för undersökning samt ersättningar och sköter ekonomin och tillgångar, informationstjänsten samt andra uppgifter som gäller undersökningen av trafikolyckor och användningen av resultaten.

Det huvudsakliga syftet med undersökningen av olyckor är att samla in information som är användbar för att förebygga allvarliga olyckor och lindra följderna av dem samt för att stödja och följa upp genomförandet av trafiksäkerhetsplaner. En minskning av antalet olyckor som har dödlig utgång eller leder till allvarlig skada är ett centralt mål också i den nationella trafiksäkerhetsvisionen. Undersökningskommissionernas arbete utgör ett omfattande och viktigt på information och statistik baserat underlag för uppföljningen och utvecklingen av vägtrafiksäkerheten i Finland.

Det material som Institutet för Olycksinformation upprätthåller kan användas för statistisk och vetenskaplig forskning som främjar trafiksäkerheten samt för annat trafiksäkerhetsarbete. Dessutom används materialet för information och utbildning som främjar trafiksäkerheten. Institutet för Olycksinformation publicerar årsrapporter, förhandsrapporter samt enskilda temarapporter och infoblad om materialet. Utifrån undersökningen av olyckor läggs det dessutom fram förslag till förbättring av trafiksäkerheten. Institutet för Olycksinformation stöder också vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning med stipendier och forskningsavtal.

I trafiksäkerhetsstrategin för 2022—2026 anvisades Institut för Olycksinformation bland annat uppgifter som hänför sig till uppföljningen av allvarliga skador och utvecklandet av vägtrafikstatistiken.

Institutet för Olycksinformation har ingen resultaträkning och finansieringen grundar sig i sin helhet på det statsunderstöd som anvisas för säkerhetsverksamheten för vägtrafik, så eventuella ändringar i det statsunderstöd som beviljas återspeglar sig direkt i möjligheterna att upprätthålla den lagstadgade verksamheten. Stora fluktuationer äventyrar till och med kontinuiteten i verksamheten. Den allmänna kostnadsnivån har stigit samtidigt som den finansiering som anvisats för verksamheten har minskat. Kraven i fråga om dataskydd, tillgänglighet och andra omständigheter har ökat. Informationssystemen orsakar årligen fasta underhållskostnader. Osäkerheten

kring statsunderstödet försvårar investeringar som till exempel utvecklandet av informationssystemen skulle kräva. Statsunderstödet av reservanslag har i någon mån kunnat utnyttjas för att lösa detta problem.

Om finansieringen minskar kan Institutet för Olycksinformation bli tvunget att anpassa sin verksamhet genom att till exempel minska antalet fall som undersöks eller genom att minska den information som ges. Dessutom kan besparingar eftersträvas genom att minska stödet till och utbildningen av undersökningskommissionerna.

### *Trafiksäkerhetsarbetet i landskapet Åland*

Genom det statsunderstöd som har anvisats landskapet Åland har det trafiksäkerhetsarbete som genomförs under ledning av landskapsregeringen finansierats. Med statsunderstödet finansieras på Åland bland annat ordnandet av olika kurser som behandlar trafiksäkerhet och kampanjer som gäller trafiksäkerhet samt informerande om trafiksäkerhet i medier. Landskapet Åland samarbetar i stor utsträckning med skolor för att främja trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetskonsulten i landskapet Åland ansvarar tillsammans med skolorna för skolpolisverksamheten och ordnar utbildning för skolpoliserna. Skolpoliserna är elever i de högsta klasserna som har till uppgift att hjälpa andra elever att beakta trafiksäkerheten bättre.

År 2021 ledde den minskade nivån på de anslag som används för trafiksäkerhetsarbetet till att landskapet Åland fick cirka 10 000 euro mindre statsunderstöd än de föregående åren. Till följd av detta kunde till exempel de reflexer som vanligen delas ut årligen inte delas ut det året, eftersom budgeten inte räckte till för dem. Beloppet av det statsunderstöd som Åland årligen får har dock i övrigt ökat efter det att lagen om trafiksäkerhetsavgift trädde i kraft.

I fråga om trafiken på 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.

### **3.2 Trafikförsäkringslagen**

Bestämmelserna i motorfordonsförsäkringsdirektivet har genomförts i trafikförsäkringslagen. Ersättningsorganets uppgifter enligt direktivet har i Finland getts till Trafikförsäkringscentralen, som är ett gemensamt organ för genomförande och utvecklande av trafikförsäkringen.

Enligt lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) ska försäkringsbolag som i Finland bedriver försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen och Statskontoret vara medlemmar i Trafikförsäkringscentralen. Medlemmarna ansvarar för Trafikförsäkringscentralens kostnader med undantag för kostnader som uppstår hos Trafikförsäkringscentralen av de uppgifter som den har enligt lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng. Statskontoret ansvarar dock endast för de kostnader som hänför sig till genomförandet av de uppgifter som Statskontoret har enligt trafikförsäkringslagen.

Enligt 44 § i trafikförsäkringslagen ersätter Trafikförsäkringscentralen personskador som inträffat i Finland samt sakskador som drabbar hov- eller klövdjur och andra sakskador som orsakas i samband med betydande personskador, om de fordon som orsakat skadan förblir okända. Trafikförsäkringscentralen ersätter enligt 46 § i trafikförsäkringslagen en trafikskada om fordonet inte hade en gällande försäkring vid tidpunkten för skadan, trots att fordonet borde ha försäkrats enligt denna lag eller enligt lagstiftningen i någon annan EES-stat. Dessa bestämmelser i trafikförsäkringslagen baserar sig på artikel 10 i motorfordonsförsäkringsdirektivet.

I 71 § i trafikförsäkringslagen föreskrivs det om Trafikförsäkringscentralens ansvar för fördröjd behandling av ett ersättningsärende. Enligt den paragrafen kan den som har hemort i Finland och har lidit trafikskada i en annan medlemsstat kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen, om det försäkringsbolag som är ansvarigt för skadan eller dess skaderegleringsrepresentant inte inom utsatt tid har lämnat ett ersättningsanbud eller ett motiverat svar på ett ersättningsanspråk, eller om försäkringsbolaget inte har utsett en skaderegleringsrepresentant i Finland. Bestämmelsen i fråga baserar sig på artiklarna 20.2 och 24.1 i motorfordonsförsäkringsdirektivet.

Närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter finns i 87 § i trafikförsäkringslagen. Enligt den lagen får Trafikförsäkringscentralen ingå internationella överenskommelser som hänför sig till verkställandet av trafikförsäkring. Dessa kan vara bland annat överenskommelser där centralen förbinder sig att svara för de trafikskador som ett fordon som förts in i Finland för tillfällig användning orsakar här och överenskommelser som grundar sig på samnordiska konventioner om trafikförsäkring.

Enligt 92 § i trafikförsäkringslagen ska Trafikförsäkringscentralen i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen, samt i fråga om ett utländskt försäkringsbolag vid den tidpunkt som Finansinspektionen bestämmer. Genom bestämmelsen genomförs försäkringsbolagets gemensamma garanti och tryggas de skadelidandes ställning vid ett försäkringsbolags insolvens.

Trafikförsäkringscentralen har i egenskap av ersättningsorgan redan de uppgifter som baserar sig på tidigare direktiv samt uppgifter i anslutning till försäkringsbolagets gemensamma garanti. Det är således ändamålsenligt att Trafikförsäkringscentralen i fortsättningen också sköter insolvensorganets nya uppgifter enligt direktivet. Även om Trafikförsäkringscentralen redan nu har getts i uppgift att ersätta skador när ett försäkringsbolag har försatts i likvidation eller konkurs, motsvarar uppgifterna inte helt kraven enligt direktivet, eftersom skyldigheten att betala ersättningar i nuläget är kopplad till överföringen av försäkringsbeståndet till Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringslagen måste till denna del ändras när direktivet genomförs i sin helhet.

Till Trafikförsäkringscentralens uppgifter ska dessutom för att säkerställa tydligheten och ett korrekt genomförande fogas ett uttryckligt bemyndigande att förhandla om en sådan överenskommelse som avses i direktivet med andra medlemsstaters insolvensorgan.

Genomförandet av direktivet ändrar också Trafikförsäkringscentralens finansiering till den del det är fråga om insolvensorganets uppgifter. Enligt direktivet får finansieringsandelar tas ut endast av försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet och har sin hemvist i Finland. I nuläget möjliggör lagstiftningen att finansieringsandelar tas ut också av utländska försäkringsbolag som är verksamma i Finland med stöd av etableringsfriheten eller friheten att tillhandahålla tjänster. Lagstiftningen måste till denna del ändras när direktivet genomförs i sin helhet. Samtidigt ska Trafikförsäkringscentralens betalningsförmåga säkerställas i fråga om de nya uppgifterna.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

#### **4.1.1 Trafiksäkerhetsavgift**

I propositionen föreslås det att den trafiksäkerhetsavgift som samlas in för främjande av vägtrafiksäkerheten ska höjas. Avgiftens storlek ska vara 1,3 procent av de premieinkomster som försäkringsbolaget får in av trafikförsäkringen i Finland.

Inkomsterna av trafiksäkerhetsavgiften har under de senaste åren varit mindre än den finansiering som behövs för trafiksäkerhetsarbetet, varvid underskottet har åtgärdats med budgetfinansiering. Syftet med höjningen av trafiksäkerhetsavgiften är att säkerställa att de medel som samlas in bättre täcker den finansiering som behövs för trafiksäkerhetsarbetet.

#### **4.1.2 Trafikförsäkringslagen**

I propositionen föreslås det att trafikförsäkringslagen ändras i fråga om Trafikförsäkringscentralens uppgifter. Enligt propositionen ska Trafikförsäkringscentralen vara insolvensorgan för trafikförsäkringen. Det föreslås dessutom att till Trafikförsäkringscentralens uppgifter ska fogas ett bemyndigande att förhandla om den överenskommelse som avses i direktivet med andra medlemsstaters insolvensorgan.

### **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

#### **4.2.1 Trafiksäkerhetsavgift**

Höjningen av trafiksäkerhetsavgiftens belopp från 1 procent till 1,3 procent av premieinkomsterna av trafikförsäkringen ökar intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften. Den exakta ökningen beror på hur premieinkomsterna av trafikförsäkringen utvecklas.

Utvecklingen av premieinkomsterna påverkas av många faktorer och är därför svår att bedöma. Premieinkomsterna av trafikförsäkringen beror för det första på det bilbestånd som trafikförsäkringen gäller. Under det senaste decenniet har trafikförsäkringsbeståndet vuxit en aning snabbare än befolkningen. Enligt den befolkningsprognos som Statistikcentralen gjorde 2021 kommer Finlands befolkning att öka ännu fram till 2034, då den kommer att uppgå till 5,6 miljoner personer. Efter detta börjar befolkningsmängden minska. Det torde kunna antas att trafikförsäkringsbeståndet inte minskar åtminstone i fråga om fordon i privat användning när befolkningen ökar, även om den äldre befolkningens andel av hela befolkningen förutspås öka. Premieinkomsterna av trafikförsäkringen påverkas dock förutom av trafikförsäkringsbeståndet också av skadefrekvensen, konkurrensen mellan försäkringsbolagen och de placeringsintäkter som försäkringsbolagen får. På motsvarande sätt kan de ändringar som görs i trafikförsäkringslagen särskilt i fråga om tillämpningsområdet inverka på trafiksäkerhetsavgiftens belopp.

Den senaste bestyrkta informationen om premieinkomsterna av trafikförsäkringen är från 2020, då premieinkomsterna av trafikförsäkringen var cirka 718 miljoner euro. På den föreslagna nivån på 1,3 procent skulle trafiksäkerhetsavgift då ha influtit till ett belopp av 9,33 miljoner euro. Premieinkomsterna av trafikförsäkringen har sedan lagen om trafiksäkerhetsavgift trädde i kraft varit som lägst 2018, då premieinkomsterna var cirka 706 miljoner euro. Då skulle en trafiksäkerhetsavgift på 1,3 procent ha inbringat 9,18 miljoner euro. Trafiksäkerhetsavgiftens nya pro-

centuella andel inbringar sannolikt minst 9 miljoner euro per år. Om premieinkomsterna av trafikförsäkringen börjar stiga, kan intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften efter ett par år uppgå till 10 miljoner euro per år.

Med tanke på finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet innebär detta att allmänt understöd kan beviljas till ett belopp av minst 8,9—9,1 miljoner euro per år. Utöver detta skulle det vara möjligt att bevilja något mer projektunderstöd i stället för nuvarande cirka 0,2 miljoner euro. På motsvarande sätt blir det med tanke på statsunderstöd möjligt att bevilja ett något större allmänt understöd, om ett sådant behövs något år. För de aktörer som utför trafiksäkerhetsarbete innebär propositionen en större säkerhet om att det årligen beviljas tillräcklig finansiering för verksamheten. I synnerhet förutsättningarna för långsiktig planering och utveckling av verksamheten förbättras.

Med tanke på statsbudgeten skulle en ökning av intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften sannolikt eliminera behovet av att täcka utgifterna för det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet med andra inkomster i budgeten. Detta kan antas ha positiva konsekvenser för statsfinanserna. Eftersom andelen utgifter som täckts med andra inkomster har varit relativt liten (0,5 miljoner euro 2021), bedöms detta dock inte ha någon stor betydelse med tanke på samhällsekonomi som helhet.

För försäkringstagarna kan en höjning av trafiksäkerhetsavgiften innebära något högre trafikförsäkringspremier. Ökningen av energipriset har ytterligare ökat kostnaderna för bilkörning och trafik. Trafiksäkerhetsavgiftens procentuella andel är dock liten också efter höjningen, vilket innebär att konsekvenserna för trafikförsäkringstagarnas försäkringspremier sannolikt blir små. En höjning av trafiksäkerhetsavgiften kan kalkylmässigt höja försäkringspremierna med uppskattningsvis cirka 0,5–2 euro beroende på trafikförsäkringsavgiftens storlek. Det är således fråga om en mycket liten höjning som inte inverkar på den allmänna prisnivån på bilanvändningen och trafiken.

#### 4.2.2 Trafikförsäkringslagen

De ändringar som föreslås i trafikförsäkringslagen påverkar inte Trafikförsäkringscentralens verksamhet utöver de nya uppgifterna. Ändringarna beräknas inte ha några kostnadseffekter som kanaliseras till de försäkringsbolag som är medlemmar i Trafikförsäkringscentralen.

### 5 Alternativa handlingsvägar

#### 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Det är också möjligt att låta bli att höja trafiksäkerhetsavgiftens procentuella andel. Detta leder förr eller senare till att finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet minskar, om inte premieinkomsterna av trafikförsäkringen börjar öka. Det är möjligt att till exempel elektrifieringen av bilbestånd medför att premieinkomsterna av trafikförsäkringen stiger. Det är dyrare att reparera elbilar, vilket sänker försäkringsbolagens tröskel för att lösa in ett fordon i stället för att reparera det. Ersättningsutgifterna för trafikförsäkringen kan således öka, vilket leder till högre trafikförsäkringspremier. Förnyandet av fordonsbeståndet kan dock även innebära en förbättrad trafiksäkerhet och därigenom också lägre ersättningsutgifter.

Om inte intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften höjs får mottagarna av statsunderstöd en mindre andel som allmänt understöd och mindre projektunderstöd beviljas. Av dem som får allmänt understöd skulle i synnerhet Trafikskyddet och Trafikförsäkringscentralens Institut för Olycksinformation vara tvungna att anpassa sin verksamhet till mindre finansiering. I vilken mån verksamheten måste anpassas beror på om finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet

kompletteras med andra medel i budgeten. Eftersom det är svårt att bedöma det förebyggande trafiksäkerhetsarbetets konsekvenser, är det också svårt att bedöma hur och när den minskade finansieringen slutligen påverkar trafiksäkerheten.

Med tanke på statsbudgeten innebär detta att finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet sannolikt även i fortsättningen måste kompletteras med andra intäkter.

## **5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet**

I olika länders trafiksäkerhetsarbete används olika modeller och organisationsstrukturer. Också myndighetsaktörerna inom trafiksektorn har olika uppgiftsfördelning. Det har inte heller ingåtts internationella överenskommelser eller antagits EU-lagstiftning om ordnandet av trafiksäkerhetsarbetet. Det är därför svårt att jämföra enskilda organisationers uppgifter och finansiering. Nedan beskrivs i korthet finansieringen av de organisationer som motsvarar Trafikskyddet i Sverige, Norge och Danmark.

I Sverige får Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) statligt organisationsstöd som betalas via Trafikverket. Dessutom ansöker NTF årligen om projektstöd hos Trafikverket och svenska statens Allmänna Arvsfond. Beloppet av de stöd som Trafikverket och Allmänna Arvsfonden betalar varierar årligen. Stödet från Trafikverket täcker största delen av NTF:s finansiering. Utöver stöden finansierar NTF sin verksamhet genom samarbete med kommuner och företag samt avkastningen av Trafiklotteriet.

I Sverige främjas trafiksäkerheten dock också av många andra aktörer än NTF. Arbete för att främja trafiksäkerheten utförs också av Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF). MHF finansierar sin verksamhet med statligt organisations- och projektstöd, medlemsavgifter, reklamintäkter samt avkastningen av sitt eget lotteri. Skyltfonden, som lyder under Trafikverket, betalar dessutom två gånger om året stöd till olika innovativa projekt som främjar trafiksäkerheten. Syltfondens tillgångar kommer från avgifter som tas ut för personifierade registreringskyltar.

I Sverige har man även diskuterat möjligheten att statsmakten i fortsättningen inte ska bevilja organisationsstöd. Det frivilliga upplysningsarbetet skulle därmed inte finansieras med skattemedel. Hittills har stöden dock endast skurits ned.

I Norge finansieras Trygg Trafikk trafiksäkerhetsarbete i huvudsak med statligt stöd samt med projektstöd från Norges finansbranschs centralförbund Finans Norge. Försäkringsbolagen stöder Trygg Trafikk projekt via Finans Norge och dessutom samarbetar Trygg Trafikk med privata företag inom ramen för olika trafiksäkerhetsprojekt. Trygg Trafikk får också försäljningsintäkter från kurser, seminarier och barnens trafikklubbs materialförsäljning samt intäkter från medlemsavgifter. Trygg Trafikk lokala verksamhet finansieras av kommunerna.

I Danmark får Rådet for Sikker Trafik årligen anslag av staten samt understöd för kampanjer. Rådets verksamhet sponsras även av privata företag och fonder. Dessutom finansierar Rådet for Sikker Trafik sin verksamhet med intäkter från materialförsäljning och Barnens Trafikkklubb (Børnenes Trafikkklub).

I Sverige fick NTF sammanlagt cirka 1,8 miljoner euro i statligt stöd 2020. I Norge fick Trygg Trafikk cirka 5,5 miljoner euro i statligt stöd 2020. Dessutom fick Trygg Trafikk cirka 3,2 miljoner euro i stöd av sina samarbetspartner och cirka 76 000 euro i försäljningsinkomster. Den norska regeringen har dock planerat att minska det stöd som betalas för trafiksäkerhetsarbetet i fråga om det stöd som betalas 2022. I Danmark fick Rådet for Sikker Trafik sammanlagt cirka



5 miljoner euro i statligt stöd 2020. Rådet for Sikker Trafik fick dessutom cirka 3 miljoner euro i stöd av sina privata samarbetspartner, men beloppet kommer sannolikt att minska under de kommande åren.

Finansieringen till organisationer som utför trafiksäkerhetsarbete i olika länder kan dock inte jämföras direkt, eftersom organisationernas uppgiftsbeskrivning skiljer sig från varandra. Trafiksäkerheten påverkas dessutom av till exempel trafikmiljön och därigenom även av kommunernas och väghållarnas satsningar på trafiksäkerheten.

## 6 Remissvar

Utlåtande om propositionen begärdes via tjänsten utlåtande.fi genom en begäran om utlåtande daterad den 28 februari 2022. Utlåtande begärdes av följande remissinstanser: Ålands landskapsregering, Automobilförbundet rf, Finanssiala ry, Finansinspektionen, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Finlands Kommunförbund rf, trafik- och patientskadenämnden, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, justitieministeriet, Försäkrings- och finansrådgivningen FINE och finansministeriet.

Utlåtande lämnades av Ålands landskapsregering, Automobilförbundet rf, Finanssiala ry, Finlands Kommunförbund rf, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Rahtarit ry, Suomen Taksiliitto r.y. och Försäkrings- och finansrådgivningen FINE. Justitieministeriet och finansministeriet meddelade att de inte har något att anföra om propositionen.

Största delen av remissinstanserna understödde att trafikförsäkringsavgiften höjs till 1,3 procent (Finanssiala ry, Finlands Kommunförbund rf, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Försäkrings- och finansrådgivningen FINE). Ålands landskapsregering meddelade att den understöder propositionen, men att det bör övervägas om det finns skäl att höja trafiksäkerhetsavgiften ännu mer än vad som föreslagits för att trygga den långsiktiga finansieringen av trafiksäkerhetsarbetet. Rahtarit ry föreslog för sin del att trafiksäkerhetsavgiften höjs till 1,5 procent för att en tillräcklig finansiering av trafiksäkerhetsarbetet ska kunna säkerställas.

Automobilförbundet rf och Suomen Taksiliitto r.y. meddelade att de motsätter sig höjningen av trafiksäkerhetsavgiften i en situation där kostnaderna för bilkörning och trafik har ökat på grund av ökningen av energipriserna. Remissinstanserna framförde dessutom att minskningen av premieinkomsterna av trafikförsäkringen kan bero på en förbättrad trafiksäkerhet, vilket för sin del också minskar behovet av förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Dessutom påpekade Automobilförbundet rf att elektrifieringen av fordon sannolikt kommer att öka kostnaderna för att reparera fordon och på så sätt sänka försäkringsbolagens tröskel för att lösa in ett skadat fordon i stället för att reparera det. Detta ökar ersättningsutgifterna för trafikförsäkringen och premieinkomsterna av trafikförsäkringen. Intäkterna av trafiksäkerhetsavgiften kan således i vilket fall som helst stiga i framtiden.

Kommunikationsministeriet, Trafikförsäkringscentralen och Försäkrings- och finansrådgivningen FINE meddelade att de understöder de ändringar som föreslås i trafikförsäkringslagen. De övriga remissinstanserna antingen meddelade att de inte har något att anföra eller yttrade sig inte alls om de ändringar som föreslås i trafikförsäkringslagen.

Utkastet till proposition genomgick en fortsatt beredning vid social- och hälsovårdsministeriet efter remissbehandlingen. Med anledning av remissvaren gjordes det vissa kompletteringar i

den allmänna motiveringen. Remissvaren gav inte anledning att ändra utkastet till proposition i fråga om specialmotiveringen eller paragraferna.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lagen om trafiksäkerhetsavgift**

**4 §.** *Grunderna för bestämmande av trafiksäkerhetsavgiften.* Det föreslås att paragrafen ändras så att trafiksäkerhetsavgiften är 1,3 procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomster av trafikförsäkringen under avgiftsperioden.

### **7.2 Trafikförsäkringslagen**

**87 §.** *Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter.* Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen. Trafikförsäkringscentralen ska i Finland enligt momentet också vara det insolvensorgan som avses i artikel 10a.1 och 25a.1 i direktivet. Syftet med direktivet är att insolvensorganen ska förhandla sinsemellan i syfte att ingå en överenskommelse om sina uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandet enligt direktivet. Med ersättningsförfarande avses enligt artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet att insolvensorganet i hemmedlemsstaten för ett försäkringsföretag som försatts i konkurs eller likvidationsförfarande ska ersätta insolvensorganet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat för den ersättning som insolvensorganet i bosättningsmedlemsstaten har betalat till den skadelidande i enlighet med direktivet. Om nämnda överenskommelse inte har nåtts inom 24 månader från direktivets ikraftträdande fastställer kommissionen insolvensorganens uppgifter genom en delegerad förordning. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet.

## **8 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 januari 2023.

## **9 Förhållande till andra propositioner**

### **9.1 Förhållande till budgetpropositionen**

Propositionen ska beaktas vid beredningen av budgeten för 2023.

## **10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Trafiksäkerhetsavgiften är en obligatorisk avgift som inte har någon koppling till de specificerbara tjänster eller förmåner som försäkringsbolagen tar emot. Enligt grundlagsutskottets omfattande tolkningspraxis när det gäller 81 § i grundlagen kan trafiksäkerhetsavgiften betraktas som en obligatorisk och allmän skatt (se t.ex. GrUU 21/2018 rd, GrUU 48/2010 rd, GrUU 47/2005 rd, GrUU 45/2005 rd, GrUU 44/2005 rd, GrUU 36/2005 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 lagen om trafiksäkerhetsavgift har de krav som ställs i 81 § i grundlagen beaktats. Skattskyldiga är försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet. Grunden för skattens storlek är en fast procentuell andel av premieinkomsterna av trafikförsäkringen. I lagen finns det 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. I denna proposition föreslås det endast att den fasta procentuella andel som ligger till grund för trafiksäkerhetsavgiftens belopp ska höjas.

Verkställigheten av trafikförsäkringslagstiftningen anses av hävd vara en offentlig förvaltningsuppgift, vars skötsel har anförtrotts privata försäkringsanstalter och Trafikförsäkringscentralen på det sätt som förutsätts i 124 § i grundlagen. Verkställigheten inbegriper delvis också utövande av offentlig makt. Allmänt taget utövas offentlig makt när man med stöd av lag ensidigt meddelar någon annan ett bindande förordnande eller ensidigt beslutar om någon annans förmåner, rättigheter eller skyldigheter. Till exempel beviljande av ersättningar och meddelande av avgöranden som gäller försäkringsskyldigheten kan anses vara utövande av offentlig makt.

Trafikförsäkringscentralen är ett gemensamt organ för genomförande och utvecklande av trafikförsäkringen, och bestämmelser om centralens uppgifter finns i trafikförsäkringslagen och lagen om Trafikförsäkringscentralen. Det nu föreslagna tillägget till Trafikförsäkringscentralens uppgifter bedöms inte innehålla element av en offentlig förvaltningsuppgift, eftersom den överenskommelse som förhandlas fram gäller insolvensorganens inbördes uppgifter och förfaranden och detta inte har några konsekvenser för försäkringstagarnas eller ersättningstagarnas ställning.

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

*Kläm*

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom direktivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016) 4 § som följer:

4 §

Trafiksäkerhetsavgiften är 1,3 procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomster av trafikförsäkringen under avgiftsperioden, vilka bestäms på samma grunder som premieinkomsterna enligt resultaträkningen i försäkringsbolagets bokslut.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

## 2.

### Lag

#### om ändring av 87 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till 87 § i trafikförsäkringslagen (460/2016), sådan paragrafen lyder delvis ändrad i lag  
960/2019, ett nytt 4 mom. som följer:

#### 87 §

##### *Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter*

---

Trafikförsäkringscentralen är i Finland det insolvensorgan som avses i artikel 10a.1 och artikel 25a.1 i direktivet. Trafikförsäkringscentralen ska för denna uppgift förhandla med motsvarande insolvensorgan i andra medlemsstater i syfte att ingå en överenskommelse om organens uppgifter och skyldigheter samt om det ersättningsförfarande som avses i artikel 10a.10 och artikel 25a.10 i direktivet.

Denna lag träder i kraft den

20 .

Helsingfors den 25 maj 2022

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Social- och hälsovårdsminister Hanna Sarkkinen

1.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om trafiksäkerhetsavgift

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016) 4 § som följer:

*Gällande lydelse*

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.

*Föreslagen lydelse*

4 §

*Grunderna för bestämmande av trafiksäkerhetsavgiften*

Trafiksäkerhetsavgiften är 1,3 procent av den avgiftsskyldiges totala premieinkomster av trafikförsäkringen under avgiftsperioden, vilka bestäms på samma grunder som premieinkomsterna enligt resultaträkningen i försäkringsbolagets bokslut.

\_\_\_\_\_

*Denna lag träder i kraft den*

20 .

## 2.

### Lag

#### om ändring av 87 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till 87 § i trafikförsäkringslagen (460/2016), sådan paragrafen lyder delvis ändrad i lag  
960/2019, ett nytt 4 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

87 §

*Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter*

*Föreslagen lydelse*

87 §

*Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter*

-----  
*Trafikförsäkringscentralen är i Finland det  
insolvensorgan som avses i artikel 10a.1 och  
artikel 25a.1 i direktivet. Trafikförsäkrings-  
centralen ska för denna uppgift förhandla med  
motsvarande insolvensorgan i andra med-  
lemsstater i syfte att ingå en överenskommelse  
om organens uppgifter och skyldigheter samt  
om det ersättningsförfarande som avses i ar-  
tikel 10a.10 och artikel 25a.10 i direktivet.*

-----  
*Denna lag träder i kraft den*

*20 .*