

Plenum

Torsdag 10.12.2015 kl. 16.02—3.07

18. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 5 § i lagen om överlastavgift

Regeringens proposition RP 117/2015 rd
Utskottets betänkande KoUB 13/2015 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Paula Risikko: Ärende 18. på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 13/2015 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Debatt

0.52 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esityksessä ehdotetaan ylikuormamaksusta annetun lain muuttamista siten, että ylikuormasta annetun maksun määrä kolminkertaistettaisiin. Mielestäni on hyvä, että lakia uudistetaan, koska edellisestä lain voimaantulosta on jo aikaa eikä nykyinen laki vastaa nykyaikaa. Ylikuormat vääristävät raskaan liikenteen yrittäjien kilpailua sekä rapauttavat tiestöä ja erityisesti siltoja myös tämän lakiesityksen jälkeen. Ylikuormamaksujen tarkoitus on eliminoida ylikuormasta saatava hyöty, ja siinä se mielestäni onnistuu kohtuullisesti. Sehän on yksi tämänkin esityksen tarkoituksista. Näen kuitenkin, että tämän esityksen tarkoitus on erityisesti auttaa rehellistä kuljetusyrittäjää kilpailussa, joka on tällä hetkellä erittäin vaikea.

Kuten jo totesin, esityksessä ehdotetaan ylikuormamaksujen korottamista. Maksulla on tietenkin ennalta estävää vaikutusta ylikuormiin, mutta se ei yksin riitä. Tarvitaan myös asiantuntevaa valvontaa sekä kiinnijäämisriskiä. Molemmat edellä mainitut seikat ovat vähentyneet kymmeniä prosentteja sen jälkeen, kun liikkuva poliisi liikennettä valvovana organisaationa lakkautettiin vuoden 2013 lopulla. Poliisin tilastojen sekä kentältä saamiene tietojen mukaan poliisilaitosten liikenneryhmät eivät ole onnistuneet valvomaan raskasta liikennettä tavoitteiden mukaisesti. Tästä harmaa talous sekä vähemmän rehelliset kuljetusyrittäjät kiittävät. Asiantuntijakuulemisessa on myös Suomen kuorma-autoilijoiden liitto SKAL todennut, että valvonta on vähentynyt liikkuvan poliisin lakkauttamisen myötä, ja pitää tärkeänä riittävää valvontaa.

Kun poliisin tilastoja tarkastellaan, niin vuosina 2011—2013 ylikuormamaksujen määrässä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kuitenkin heti vuonna 2014 liikkuvan poliisin lakkautuksen myötä ylikuormamaksujen määrä on pudonnut selvästi, ja oletettavasti sama tilanne jatkuu myös tänä vuonna. On muistettava, että huomautukset, rikesakot ja päiväsakot ovat rangaistuksia, mutta rikoksen tuottaman hyödyn menettäminen eli hyötykonfiskaatio ei ole rangaistusluonteinen seuraus. Kuten hyötykonfiskaation, myös

Punkt i protokollet PR 79/2015 rd

ylikuormamaksun tarkoituksena on ottaa rikoksesta saatu hyöty pois ja estää rikoksella rikastuminen. Punnitusvalvonta auttaa siten rehellistä kuljetusyrittäjää.

Valvonnassa kaksi alansa ammattilaista kohtaa toisensa. Molempien tulisi kunnioittaa toistensa ammattia. Ammattitaitoinen virkamies huomioi, että esimerkiksi lumi ja jää voivat vaikuttaa kuorman lopulliseen painoon ja vaikeuttaa kuljettajalta ajoneuvon tarkan painon arviointia. Myös kuljettajalla on oma vastuu kuorman säännöllisestä tarkistamisesta.

Tien päällä ylikuormamaksu määrätään ajoneuvon painon mukaisesti. Kuljettaja ja kuormauksen tekijä saavat kuljetuksen johdosta mahdollisesti rangaistusvaatimuksen, mutta yrittäjälle määrätään ylikuormamaksu. Monesti ylikuormasta aiheutuvat seuraukset ajokieltoineen koituvat raskaiksi vain kuljettajalle: kolmesta sakosta vuoden sisällä seuraa yleensä ajokielto.

Tässä esityksessä on arvioitu, että lakimuutoksen johdosta lisätuloja valtion kassaan tulisi vuosittain 730 000 euroa. Pidän tätä utopistisena johtuen raskaan liikenteen valvonnan jatkuvasta vähenemisestä. Tosiasia raskaan liikenteen valvonnasta on, että valvonnan määrä on romahtanut. Nykyinen 11 poliisilaitoksen malli ei kykene eikä halua asettaa liikennepoliisille yhtenäisiä tulostavoitteita, eikä myöskään liikennepoliisilla ole mitään yhtenäistä johtoa Poliisihallituksessa.

Nykyisellä järjestelmällä ei pystytty saavuttamaan niitä liikenteenvalvonnan tason ja määrän tavoitteita, jotka Pora III:n yhteydessä poliisihallinnolle asetettiin. Mielestäni liikennepoliisi tulee palauttaa omaksi erillisyyksiköksi keskusrikospoliisiin ja supon rinnalle, jolloin liikenteenvalvonnalla on yksi johto ja yhdet tulostavoitteet. Vain tällä tavoin pääsemme myös tämän hallituksen esityksen mukaisiin lisätuloihin, ja rehellinen kuljetusyrittäjä kiittää.

Arvoisa rouva puhemies! Pidän esitystä hyvänä ja ajankohtaisena. Olen joskus tehnyt raskaan liikenteen valvojille sekä alan toimijoille käsikirjan, jota olen pitänyt myös tämän puheeni pohjana. — Kiitos.

0.57 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Tuo oli hyvä puhe edustaja Kulmalalta, mutta tuolla käytännössä, kun näkee näitä — minä olen joutunut paljon edellisessä työssäni kohtaamaan näitä tilanteita, mitä siellä tulee tuolla kentällä — niin olemattomista rikkeistä, vahingoista, mitä liikenteessä vuosittain... Sanon esimerkin: Jos loskakeli on ja tuolta metsästä haetaan kuorma ja se vaa'alla laitetaan siihen, se on siinä lähtöpäässä täysin laillinen. Kun se tulee määränpäähän, siellä on 1 000—2 000 kiloa semmoista tavaraa, joka on matkalla tarttunut. Ja ei muuta kuin lappu käteen. Näitä kun saa kolme virhettä vuodessa, niin kortti pois. Kaksi kuukautta kaveri on ilman mitään tuloja, ja ylikuormamaksut ja kaikki siihen päälle. Virheistä rangaistaan. Kaksi kuukautta kortti pois on kova rangaistus.

Kerron vielä toisen esimerkin: Yksityisyrittäjä ajoi meille puuta, sai sakon väärästä si-donnasta, jossa liina oli pikkusen vinossa, roiskeläpistä toinen, ja sitten ylitti työaika muutaman minuutin. Nämä ovat inhimillisiä erehdyksiä. Kortti pois, mutta se vekseli lankesi sille kaverille, yksityisyrittäjälle, joka kuukausi. Pillit pussiin ja lopetetaan homma.

En minä ymmärrä tätä rangaistuskäytäntöä, että se on näin kovaa. Kuitenkin meillä joukkoraiskauksesta saa tällaisen ehdollisen lapun, joka ei vaikuta elämään. Ja kun tuo on inhimillisestä erehdyksestä ja toimeentulo menee, niin nämä eivät mene oikein yksin tässä oikeusvaltiossa.

Punkt i protokollet PR 79/2015 rd

0.59 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys on hyvä ja kannatettava, ja se oli myöskin liikenne- ja viestintävaliokunnan yksimielinen mietintö asiasta. Tässä edustaja Kulmala jo kävi asiaa hyvinkin tarkkaan läpi.

Yksi asia, mikä valiokuntakuulemisissa tuli selkeästi esille, oli se, että nyt kun rekkojen mitat ja massat ovat kasvaneet huomattavastikin ja kuormat ovat suuria, niin tuo ylikuormamaksun toleranssiraja, jonka ylittämistä maksu määrätään, on nykyään 5 prosenttia kokonaispainosta. Valiokunnan näkemys oli, että sitä todennäköisesti tulevaisuudessa joudutaan myöskin tarkastamaan ja tarkistelemaan, onko se oikea, koska keliolosuhteet vaikuttavat myöskin hyvin paljon. Esimerkiksi vaikkapa tukkirekkaan saattaa keliolosuhteista riippuen tulla huomattavasti lisää kuormaa siinä matkan varrella. Samoin myöskin, kun on useampiakselisiä perävaunuja, jo siitä, miten se kuorma on sinne laitettu, saattaa tulla akselille hyvinkin erilaisia painoja. Myöskään tässä asiassa ei voi olla se nollatoleranssi, vaan kyllä pitää olla siellä 5—10 prosentissa sen toleranssirajan. Tästä olimme valiokunnassa huolissamme.

1.01 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä edustaja Kulmala — vai pitäisikö tituleerata kirjailija Kulmala — kävi ansiokkaasti läpi tämän ylikuormamaksun kolminkertaistamisen ja siihen liittyvät mahdolliset kipupisteet ja ongelmat. Valiokunnassa myös kuultiin asiasta paljon, ja epäterve kilpailu ja tiestön kunto nousivat monessa eri puheenvuorossa asioiksi, mitä varten tätä maksua ollaan muun muassa nostamassa.

On totta, että tieliikenteessä valvonta on vähentynyt, ja varmaan osasyynä on tosiaan tämä liikkuvan poliisin lakkauttaminen, mutta korostaisin myös sitä, että aina ei ole kyse tahallisuudesta ylikuormasta yrittäjän tai kuljettajan taholta, vaan täällä on otettu esiin nämä lumen, jään ja loskan tuomat ongelmat. Viljan paino on myös aika hankala arvioida; aina ei ole puntaria käytettävissä, kun kuormaa tehdään. Tässä tätä toleranssirajaa olisi varmasti syytä korottaa tuosta 5 prosentista. Samoiten tämä tahattomasta virheestä kortin menettäminen on äärimmäisen kova rangaistus kuljettajalle tai yrittäjälle, jos hän menettää kortin ja mahdollisuuden tehdä ammattia. Mutta joustoa ja ymmärtämystä tuolta tien päältä löytyy, ja siinä täytyy kyllä antaa poliisille kiitosta tänä päivänä, että he kyllä sen jouston käyttävät, mihin heillä on lain suoma mahdollisuus.

1.02 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Tässä edellisessä puheenvuorossa kiinnitettiin huomiota tähän joustoon, ja mielestäni tämä oli erittäin aiheellista, ja kannatan kyllä tätä ajatusta.

Edustaja Hakkarainen otti esiin todellisen ongelman. Jos otamme vaikka esimerkiksi kuorman, joka ajetaan Oulusta Helsinkiin lumisateella, niin matkan varrella saattaa tulla tuhatkin kiloa ylimääräistä painoa kuorma-autoon, ja jos se on lastattu lähtiessä täyteen, niin sitten ylipainoa on väistämättä jossain vaiheessa matkaa. Toki kuljettajan velvollisuus on tällaistakin tarkkailla, ja ei loskaakaan saa määrättömästi kertyä auton kyytiin, mutta tietty jousto ja toleranssi olisi syytä siellä tien päällä pitää. Poliisilla on varmasti ammattitaito ja harkintakyky tässä asiassa, jos vain lainsäätäjä antaa siihen mahdollisuuden, ja tätä me varmasti täällä kaikki toivomme.

On hyvä, että ylikuormiin puututaan ja niiden suhteen ollaan tiukkoja. Se edistää rehellistä yrittämistä tuolla maanteilla, ja sitä tietenkin me kaikki kannatamme. Toki meillä on sitten muitakin ongelmia. Kabotaasiliikenne on ehkä huonosti kontrolloitua tällä hetkellä,

Punkt i protokollet PR 79/2015 rd

ja siellä ajetaan ulkomaisilla autoilla ehkä enemmän kuin laki sallii tällä hetkellä, mutta se on tietysti kokonaan toinen juttu, ja siihen varmasti joskus palataan.

1.04 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa puheenjohtaja! Kuten tuossa ensimmäisessä puheen-
vuorossa totesin, siinä liikennevalvonnassa kaksi ammattilaista kohtaavat toisensa — elik-
kä ammattitaitoinen autoilija ja ammattitaitoinen poliisi. Molemmilla täytyy olla pelisil-
mää ja sitä ammattitaitoa. Ei poliisin tarvitse joka ikisestä napsahduksesta ja ylikuormasta
sakottaa. Se voi antaa huomautuksen, ja poliisin toimintahan perustuukin siihen, että huo-
mutuksin, ohjein ja kehotuksin ohjataan sitä liikennettä, ja silloin tahallisista rikoksista
rangaistaan. Sama asia on ammattitaitoisella kuljettajalla. Kun hän lähtee Oulusta kohti
Helsinkiä, niin jos sitä lunta tai loskaa kerääntyy siihen rekkaan, niin hänen tulee se nyky-
isen lain mukaan poistaa sieltä. Ei voi tulla yli tuhatta kiloa muuta kuin sohjossa. Silloin
kun sohjossa ajetaan rekalla, niin sitä painoa tulee sinne, mutta se rekka pitää silloin, kun
käy itse kahvitauolla jossakin, tyhjästä siitä sohjosta. Näin se vain menee.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslaget i proposition RP 117/2015 rd enligt betän-
kandet. Första behandlingen av lagförslaget avslutades.