

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ylikuormamaksusta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan parlamentaarisen liikennekomitean mietinnön pohjalta, että käyttöön otettaisiin erityinen ylikuormamaksujärjestelmä. Siitä säädettäisiin ylikuormamaksusta annettavassa laissa.

Lakiehdotuksen mukainen ylikuormamaksu olisi hallinnollisessa menettelyssä määrättävä taloudellinen seuraamus, joka pääsääntöisesti kohdistuisi ajoneuvon omistajaan. Ylikuormamaksu

sun suuruus riippuisi ylikuorman määrästä. Ylikuormamaksun saisi valtio. Ylikuorman kuljetamisen rangaistavuus säilyisi. Ylikuorman tuottamaa taloudellista hyötyä ei julistettaisi valtiolle menetetyksi, jos ylikuormasta määrätään ylikuormamaksu.

Ehdotettu laki on tarkoitus saattaa voimaan heti, kun eduskunta on sen hyväksynyt.

YLEISPERUSTELUT

1. Esityksen yhteiskunnallinen merkitys

1.1. Tavoitteet

Tieliikenteessä esiintyy paljon suurimpien salittujen akseli-, teli- ja kokonaispainojen ylityksiä. Nämä rikkomukset ovat vaaraksi liikenneturvallisuudelle ja aiheuttavat vahinkoa tiestölle. Ne vääristävät tavaraliikenteen harjoittajien keskinäistä kilpailutilannetta.

Liikenteenharjoittajat hyötyvät taloudellisesti ylikuormarikkomuksista. Ylikuormarikkomuksista määrätty rangaistukset ja muut seuraamukset kohdistuvat kuitenkin lähes yksinomaan autonkuljettajiin. Nykyinen seuraamusjärjestelmä on epäoikeudenmukainen ja tehoton ylikuormarikkomusten torjunnassa.

Ylikuormien kuljettaminen vaarantaa liikenneturvallisuutta. Ylikuorma huonontaa auton jarrutusominaisuuksia: jarrutusmatka pitenee merkittävästi jo vähäisen ylikuorman vuoksi varsinkin raskaimmissa kuorma-autoissa, ja jarrutusteho voi jakaantua auton akseleille epätaisesti. Ylikuorma on omiaan heikentämään

auton ajo-ominaisuuksia. Suuri kuormitus voi myös vaurioittaa ajoneuvon rakennetta ja olla näin syynä onnettomuuteen.

Ylikuormien kuljettamisesta aiheutuu vahinkoa teille, erityisesti silloille, ja siten ylimääräisiä teiden kunnossapitokustannuksia. Näiden vahinkojen suuruutta ei tunneta, mutta jonkinlaisen kuvan niiden suuruusluokasta antaa arvio, joka on esitetty akseli- ja telipainojen korotuksen vaikutuksesta valtion ja kunnan tienpitokustannuksiin. Näiden painojen korottamisesta noin 25 prosentilla arvioitiin aiheutuvan 20—30 miljoonan markan lisämenot vuodessa (hallituksen esitys laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta 124/1974 vp.).

Moottoriajoneuvoverotuksella pyritään siihen, että maantiekuljetusten harjoittajat vastaisivat valtiolle ja kunnalle aiheuttamistaan kustannuksista. Moottoriajoneuvoveron määrä riippuu ajoneuvon suurimmasta sallitusta painosta. Ylikuormien kuljettamista voidaan näin ollen pitää veronkiertona.

Ylikuormien laajamittainen käyttö kuorma-autoliikenteessä vääristää eri tavaraliikennemuo-

senmukaista työnjakoa. Ylikuormien kuljettamisella on sama vaikutus kuorma-autoliikenteen harjoittajien keskinäisiin suhteisiin. Lakia tunnollisesti noudattava liikenteenharjoittaja on huomattavasti hyötyvä liikenteenharjoittaja.

Esityksen tavoitteena on ehkäistä ylikuormien kuljetuksia. Samalla pyritään siihen, että ylikuormarikkomusten seuraamukset kohdentuisivat nykyistä oikeudenmukaisemmin.

1.2. Keinot

1.2.1. Ylikuormarikkomusten ehkäisykeinot

Liikenne-rikostoihmikunnan mietinnössä (komiteamietintö 1973:2) ehdotettiin ylikuormamaksun käyttöön ottamista. Parlamentaarinen liikennekomitea on sen jälkeen VII osamietinnössään (komiteamietintö 1975/68) ehdottanut ylikuormamaksulain säätämistä. Komitean mukaan ylikuormamaksu olisi hallinnollisessa järjestyksessä määrättävä maksu, joka kohdistuu ajoneuvon omistajaan. Samantapainen järjestelmä on jo käytössä Norjassa ja Ruotsissa.

Ylikuormarikkomusten määrää voidaan vähentää tiukentamalla seuraamuksia, tehostamalla valvontaa ja vaikeuttamalla sopivin säännösin rikoksentekotilanteiden syntymistä.

Usein valvonnan tehostaminen voi olla tuloksellisempi keino kuin rangaistusten korottaminen. Kuormitusmääräysten noudattamisen valvonta edellyttää tähän tarkoitettua teknistä kalustoa. Tällä hetkellä poliisin käytössä on 14 vaakapartioautoa ja jokaisessa on neljä vaakaa.

Kuorma-autoliikenteessä on tiukan liikennelupapolitiikan avulla turvattava liikenteenharjoittajien jatkuva työllisyys ja riittävä toimeentulo. Tämä on myös omiaan vähentämään muun muassa ylikuormarikkomuksia.

Nykyisiä rikosoikeudellisia seuraamuksia ylikuormien kuljettamisesta voitaisiin pyrkiä tehostamaan tiukentamalla rangaistuksia ja kohdistamalla rangaistus myös auton omistajaan. Auton omistajan osallisuuteen perustuvan rikosoikeudellisen vastuun toteuttaminen on kuitenkin muun muassa näyttövaikeuksien vuoksi hankalaa. Jos omistaja on oikeushenkilö, rangaistus ei ylipäänsä voi kohdistua omistajaan. Yksinomaan auton kuljettajaan kohdistuvan ran-

gaistusvastuun tiukentaminen olisi taas epäoikeudenmukaista. Nykyisen kaltaisen rikosoikeudellisen vastuun tehostamisella ei käytännössä sanottavasti voitane vähentää ylikuormarikkomuksia.

Ylikuormamaksujärjestelmä on ilmeisesti tehokas keino vähentää ylikuormarikkomuksia, kuten Ruotsissa saadut kokemukset osoittavat. Ylikuormamaksu jakaisi myös rikkomuksen taloudelliset rasitukset oikeudenmukaisesti, koska maksu määrättäisiin ajoneuvon omistajalle, joka hyötyy ylikuormasta. Lisäksi ylikuormamaksumenettely olisi käytännössä yksinkertaisempi, nopeampi ja halvempi kuin oikeudenkäynti alioikeudessa.

Maksujärjestelmän etuna olisi lisäksi, että se voisi korvata hyödyn konfiskaation. Rikoksella saadun hyödyn laskeminen on yleensä vaikeata. Tämä johtuu erityisesti siitä, että välitön hyöty ylikuorman kuljettamisesta voi olla pieni verrattuna ylikuormien kuljettamisen välillisiin hyötyihin pitemmän ajan kuluessa, koska tällainen menettely vaikuttaa kilpailutilanteeseen.

Edellä esitettyyn viitaten hallitus katsoo, että ylikuormamaksujärjestelmän käyttöön ottamista voidaan pitää tarkoituksenmukaisena keinona ehkäistä ylikuormien kuljettamista.

1.2.2. Ehdotettava ylikuormamaksujärjestelmä

Ylikuorman kuljettamisesta ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä määrättäisiin ylikuormamaksu. Maksu olisi niin suuri, että ylikuorman kuljettamista pidettäisiin todennäköisesti kannattamattomana silloinkin, kun todennäköisyys joutua kiinni on vähäinen. Maksu riippuisi siksi ylikuorman suuruudesta.

Vastuujärjestelmä

Ylikuormamaksu määrättäisiin pääsääntöisesti ylikuorman kuljettamiseen käytetyn ajoneuvon omistajan tai pysyvän haltijan maksettavaksi. Tätä voidaan perustella seuraavilla näkökohdilla:

— Ajoneuvon omistaja tai haltija eli liikenteenharjoittaja saa laittomasti taloudellista hyötyä ylikuorman kuljettamisesta. Ylikuormien kuljettaminen merkitsee periaatteessa myös moottoriajoneuvoveron kiertoa.

— Jos liikenteenharjoittajalla on kuljettajana työntekijä, liikenteenharjoittajalle kuuluu

työn johto ja valvonta. Lisäksi liikenteenharjoittajan on katsottava olevan velvollinen huolehtimaan siitä, että kuljetustoiminta hoidetaan asianmukaisesti.

— Liikenteenharjoittajan rikosoikeudellinen vastuu ylikuorman kuljettamisesta on hyvin vaikeasti selvitettävissä, eikä lainkaan mahdollinen, jos liikenteenharjoittajana on yhteisö.

Lakiehdotuksen mukaan maksu voisi kohdistua sekä ammattimaisen liikenteen harjoittajaan, joka toimeksiannosta korvausta vastaan suorittaa kuljetuksia, että yritykseen, joka hoitaa omilla ajoneuvoillaan omia kuljetuksiaan, toisin kuin liikenneluvan peruuttaminen, joka voi kohdistua vain ammattimaisen liikenteen harjoittajiin.

Liikennelupaa ei uuden maksujärjestelmän käyttöön ottamisen jälkeen enää saisi peruuttaa yksittäisen tai muutaman ylikuorman kuljettamisen vuoksi, koska tämä johtaisi kohtuuttomaan seuraamusten kasautumiseen. Liikenneluvan peruuttamista on tarkoitus käyttää vain, jos asianomainen liikenteen harjoittaja kuljettaa ylikuormia ja syyllistyy ehkä muihinkin laiminlyönteihin niin usein, että häntä voidaan pitää sopimattomana harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

Ylikuormamaksusta huolimatta ylikuorman kuljettamisesta olisi edelleenkin tuomittava rangaistukseen. Ylikuormamaksu korvaisi kuitenkin hyödyn julistamisen valtiolle menetetyksi.

Laki koskisi myös valtion omistuksessa ja puolustusvoimien käytössä olevia ajoneuvoja.

Menettely

Ylikuormamaksun määräämismenettely on suunniteltu nopeaksi ja yksinkertaiseksi. Tämä on mahdollista oikeusturvaa vaarantamatta, koska laissa on suhteellisen vähän harkintaa mahdollistavia normeja. Liikenteen valvojan todettua ylikuorman maksun määräisi poliisipiirin päällikkö tai muu tehtävään määrätty poliisi-piirin toimenhaltija. Ennen maksun määräämistä olisi kuultava maksuvelvollista. Maksu-määräykseen tyytymätön saisi valittaa läänin-oikeuteen ja lääninoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Tuomioistuinmenettely maksu määräämiseksi ei ole tarpeen, koska maksun määrääjälle ei juuri jäisi harkintavaltaa.

Ylikuormamaksun perintäjärjestelmä olisi nykyisen rangaistusmääräyksen vahvistettujen sak-

kojen perintäjärjestelmän kaltainen. Maksujen seuranta ja perintä on tarkoitus keskittää oikeusministeriön tietojärjestelmäyksikölle.

2. Nykyinen tilanne ja asian valmistelu

2.1. Nykyinen tilanne

2.1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Ylikuormarikkomuksesta voi nykyisin olla seuraamuksena:

- rangaistus,
- rikoksen tuottaman taloudellisen hyödyn menettäminen,
- liikenneluvan peruuttaminen ja
- ajokortin peruuttaminen.

Ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ovat säännökset moottoriajoneuvoasetuksen 36 §:ssä. Säännösten rikkomisesta rangaistaan tieliikennelain 9 §:n nojalla. Rangaistus voi olla sakkoa tai enintään kolme kuukautta vankeutta. Rikoslain 2 luvun 16 §:n mukaan rikoksen tuottama taloudellinen hyöty on tuomittava valtiolle menetetyksi, riippumatta siitä, tuomitaanko hyötyä saanut rikoksesta.

Käytännössä ylikuormarikkomuksesta tuomitaan sakko autonkuljettajalle. Liikennerekostoi-mikunnan mietinnön mukaan ylikuormarikkomuksista vuoden 1972 kesällä tuomittujen sakkojen keskimääräinen päiväsakkoluku oli 12. Päiväsakkojen rahamääräistä olevien tietojen nojalla voidaan pitää ilmeisenä, että sakkojen kokonaismäärät ovat vaihdelleet alle sadasta markasta muutamaan sataan markkaan. Tätä käsitystä tukevat myös muut oikeuskäytännöstä olevat tiedot. Päiväsakon rahamäärä vahvistetaan autonkuljettajan tulojen ja varallisuuden mukaan. Kuljettaja voi tietysti olla liikenteenharjoittajakin. — Vuoden 1977 alusta tuli voimaan uusi päiväsakon rahamäärän määräämistä koskeva lainsäädäntö (650/76), jonka johdosta sakkorangaistukset ovat muuttuneet jonkin verran ankarammiksi.

Periaatteessa rangaistusvastuu ylikuormarikkomuksesta voi ulottua työntekijä-kuljettajan ohella liikenteenharjoittajaan ja jopa kuljetus-tehtävän antajaan. He voivat olla osallisia rikokseen yllyttäjinä. Tapaukset, joissa kuljettajan lisäksi liikenteenharjoittaja tai kuljetustehtävän antaja olisi tuomittu rangaistukseen ylikuormarikkomuksen vuoksi, ovat kuitenkin olleet erit-

täin harvinaisia. Heidän osallisuutensa on vaikea näyttää oikeudenkäynneissä erityisesti silloin, kun jouduttaisiin selvittämään esimerkiksi osakeyhtiön edustajien vastuuta. Käytäntö on muodostunut sellaiseksi, että ylikuormarikkomukset käsitellään rangaistusmääräysmenettelyssä muiden kuin kuljettajan syyllisyyttä tutkimatta.

Ylikuormarikkomusten tuottama taloudellinen hyöty tuomitaan erittäin harvoin valtiolle menetetyksi. Menettämiskaavasta ei yleensä tehdä, koska se mutkistaisi asian käsittelyä. Hyödyn arviointi on hankalaa, koska tarvittava asiantuntemus usein puuttuu. Niissäkin tapauksissa, joissa hyöty on tuomittu menetetyksi, se on arvioitu vähäiseksi.

Ammattimaisen kuorma-autoliikenteen harjoittamiseen annettu liikennelupa voidaan ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä annetun asetuksen (646/70) nojalla peruuttaa, jollei luvan mukaista liikennettä harjoiteta asianmukaisesti. Toistuneiden ylikuormarikkomusten vuoksi liikennelupia on peruutettu. Käytäntö on ollut epäyhtenäinen. Tähän lienee vaikuttanut se, ettei vastaavaa seuraamusta ole käytettävissä, jos kuorma-auto on yksityisessä liikenteessä eli autoa käytetään vain yrityksen omiin kuljetuksiin. Noin puolet kuorma-autoista on yksityisessä liikenteessä.

Ajokortti voidaan ajokorttiasetuksen 29 §:n nojalla peruuttaa, jos sen haltija on toistuvasti syyllistynyt liikenneriikoksiin. Kuljettajien ajokortteja on peruutettu myös toistuneiden ylikuormarikkomusten vuoksi. Tässäkin käytäntö on ollut epäyhtenäistä. Seuraamusta on käytetty siitä riippumatta, oliko kuljettaja työntekijä vai liikenteenharjoittaja.

Ylikuormarikkomusten seuraamukset kohdistuvat vain harvoin liikenteenharjoittajaan, joka ei toimi kuljettajana.

2.1.2. Vuosien 1971 ja 1976 painotutkimukset

Tie- ja vesirakennushallitus on tehnyt vuosina 1971 ja 1976 tutkimuksen yleisillä teillä liikkuneiden moottoriajoneuvojen akseli-, teli- ja kokonaispainoista. Vuonna 1971 tehdyn tutkimuksen mukaan 21 prosenttia perävaunutoimista kuorma-autoista, 32 prosenttia puoliperävaunullisista kuorma-autoista ja 40 prosenttia varsinaisella perävaunulla varustetuista kuorma-autoista kuljetti ylikuormaa. Vuonna 1976 kokonaispainojen ylitysten osuudet olivat sa-

moissa ajoneuvoryhmissä noin 14, 19 ja 30 prosenttia.

Painotutkimuksissa on mitattu myös ilman kuormaa olleet kuorma-autot, joita on ollut noin kolmannes kaikista tutkituista kuorma-autoista. Tästä voidaan päätellä, että kuormaa kuljettaneiden raskaiden kuorma-autojen kohdalla tilanne on ollut huomattavasti pahempi. Esimerkiksi varsinaisella perävaunulla varustetuista ajoneuvoista kuljetti vuonna 1971 62 prosenttia ja vuonna 1976 46 prosenttia ylikuormaa. Sama seikka näkyy tutkimustuloksista, joiden mukaan keskimääräinen kuorman paino oli useilla kuljetusalioilla selvästi suurempi kuin käytettyjen autojen keskimääräinen kantavuus.

Ylikuormat ovat yleensä muutaman tonnin painoisia, mutta hyvinkin suuria ylikuormia esiintyy. Joskus kuorman on todettu olevan jopa yli kaksi kertaa suurempi kuin auton kantavuus. Vuoden 1971 tutkimuksen mukaan yli 40 tonnin kuormitus oli 8 prosentissa raskaimmista ajoneuvoyhdistelmistä, joiden suurin sallittu kokonaispaino oli 32 tonnia tai poikkeuksellisesti 35 tonnia.

Kaikki painotutkimuksissa todetut ylikuormat eivät ole olleet säännösten vastaisia, sillä tutkimuksissa ei ole otettu huomioon sitä, että puutavaran ja maa-aineksen kuljetuksessa suurin sallittu kuorma määräytyy todellisen painon sijasta kuorman laadun ja tilavuuden perusteella. Tämä ei kuitenkaan ratkaisevasti vaikuta edellä esitettyihin tietoihin.

Edellä selostettujen tutkimusten suorittamisen välisenä aikana on sallittuja ajoneuvopainoja korotettu vuonna 1975. Tutkimustulosten mukaan ylikuormarikkomusten määrä näyttää tämän johdosta hieman vähentyneen.

2.1.3. Norjan ja Ruotsin säännökset ja määräykset ylikuormamaksusta

Norjan hallinnollisessa järjestyksessä annetut määräykset ylikuormamaksusta (overlastgebyr) tulivat voimaan helmikuun 1 päivänä 1972. Valtuutus määräysten antamiseen on tieliikennelaissa, joka sisältää säännöksiä järjestelmän eräistä perusteista. Ruotsin järjestelmä ylikuormamaksusta (överlastavgift) perustuu huhtikuun 1 päivänä 1973 voimaan tulleen lakiin.

Sekä Norjassa että Ruotsissa seuraamus kohdistuu ajoneuvon omistajaan. Maksun määräämisen edellytyksenä on kummassakin maassa, että yleisellä tiellä on ylitetty korkeimpia sal-

littuja akseli-, teli- tai kokonaispainoja. Norjassa järjestelmä koskee ajoneuvoja yleensä, kun se Ruotsissa koskee vain kuorma-autoa, linja-autoa ja auton perävaunua.

Kummassakaan maassa ylikuormamaksu ei sulje pois rikosoikeudellisia seuraamuksia.

Maksun määrää koskevat säännökset ovat samansisältöiset Norjassa ja Ruotsissa. Maksua määrättäessä jokaisella akselilla tai telillä todettu ylipaino pyöristetään alaspäin lähimpään täyteen sataan kiloon. Tämän jälkeen ajoneuvon etuakselin painosta vähennetään 500 kiloa, jokaiselta muulta akselilta 1 000 kiloa ja teliltä 1 500 kiloa. Maksu määrätään tämän jälkeen progressiivisen taulukon mukaan erikseen jokaiselta akselilta tai teliltä sen suuruuden ollessa sadasta viiteen sataan (Norjan tai Ruotsin) kruunua jokaiselta ylityksen 100 kilolta.

Uusimistapauksissa maksu määrätään korotettuna. Norjassa maksu korotetaan jokaiselta uusimiskerralta 50 prosentilla, jos ajoneuvolla 12 kuukauden aikana toistamiseen on kuljetettu ylikuormaa. Ruotsissa maksun korottaminen ei sitä vastoin liity vain ajoneuvoon, vaan myös omistajaan. Maksu korotetaan, jos henkilölle on määrätty ylikuormamaksu ja hänelle on uudestaan määrättävä maksu samalla autolla vuoden aikana toistamiseen kuljetetusta ylikuormasta. Toisin kuin Norjassa korotus ei nouse 50 prosentilla jokaisesta vuoden aikana kuljetetusta ylikuormasta, vaan korotuksen suuruus on 50 prosenttia kertakaikkisena.

Norjassa maksu on suoritettava kahdessa viikossa.

Norjassa maksun vahvistaa ja perii "vegdirektoratet"-niminen viranomainen, joka voi siirtää tehtävän poliisille. Ruotsissa maksu vahvistetaan lääninhallituksen päätöksellä.

Kummassakin maassa maksu voidaan erityisestä syystä jättää määräämättä. Norjassa nämä asiat ratkaisee "vegdirektoratet", Ruotsissa hallitus tai hallituksen määräämä viranomainen. Omistajan vastuuta rajoittavia säännöksiä Norjassa ei ole. Ruotsissa on sitä vastoin säädetty, että maksu määrätään auton käyttäjälle eikä omistajalle, jos auto oli otettu käyttöön luovuttomasti.

2.2. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

2.2.1. Valmisteluelimet

Liikenne-rikostoimikunnan mietinnössä ehdotettiin kuormitusmääräysten noudattamisen te-

hostamista ylikuormamaksun avulla. Monet lausunnonantajat puolsivat ehdotusta. Sitä vastusti vain yksi lausunnonantaja.

Parlamentaarisen liikennekomitean VII osamietinnössä on ehdotus ylikuormamaksulaiksi. Nyt annettava lakiehdotus on laadittu oikeusministeriössä komitean ehdotuksen pohjalta.

2.2.2. Lausunnonantajat

Parlamentaarisen liikennekomitean VII osamietinnöstä pyydettiin lausunnot sisäasiainministeriöltä, tie- ja vesirakennushallitukselta, autoteknisten keskukselta, pääesikunnalta, lääninhallitukselta, Suomen kuorma-autoliitto r.y:ltä, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto r.y:ltä, Teollisuuden kuljetusvaliokunnalta ja Keskuskauppakamarilta.

Lausunnonantajat pitivät ylikuormamaksulain säätämistä periaatteessa tarpeellisena.

Asiaa oikeusministeriössä valmisteltaessa luonnos laiksi ylikuormamaksusta (5. 12. 1975) lähetettiin lausunnon sisäasiainministeriölle, valtiovarainministeriölle, liikenneministeriölle, sosiaali- ja terveysministeriölle, lintarkastuskunnalle, liikkuvalle poliisille, Uudenmaan, Turun ja Porin, Oulun sekä Lapin lääninhallitukselle, Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto r.y:lle sekä Autoliikenteen työnantaja-liitolle.

Luonnoksesta antoivat lausunnon lisäksi Kuorma-autoliikenteen neuvottelukunta, Suomen kuorma-autoliitto r.y., Teollisuuden keskusliitto, Maataloustuottajain keskusliitto, Keskuskauppakamari, Suomen kuljetustaloudellinen yhdistys, Kaupan keskusvaliokunta sekä liikenneministeriön pyynnöstä tie- ja vesirakennushallitus.

3. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Ylikuormamaksulain täytäntöönpano ei liian merkittävästi valtion menoja. Jossakin määrin laki aluksi lisää poliisin työtä, koska ylikuormatapauksissa rangaistusmääräysmenettelyn lisäksi tulee uusi maksumenettely. Kertaluontoisia menoja aiheutuu myös uusien lomakkeiden suunnittelusta ja painatuksesta. Ylikuormamaksuista kertyvien tulojen määrää ei voida etukäteen markkamääräisesti arvioida, koska sakkojen tuotosta ei ole erotettavissa yli-

kuormien kuljettamisesta aiheutuneiden sakkojen eikä taloudellisena hyötynä menetetyksi tuomittujen määrien osuutta. Tulojen määrään vaikuttaa ensisijaisesti se, missä määrin uutta seuraamusta joudutaan käyttämään. Sen sijaan voidaan todeta, että jos järjestelmä toimii tehokkaasti, se ajan mittaan vähentää valtion ja kuntien tienpitokustannuksia.

4. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Ajoneuvojen suurimpia sallittuja akseli-, telia- ja kokonaispainoja korotettiin moottoriajoneuvoasetuksen muuttamisesta annetulla asetuksella (142/75), joka näitä painoja koskevilta osin tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1975. Suurin sallittu akselipaino nousi 8 tonnista 10 tonniin ja telipaino 13 tonnista 16 tonniin. Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaispaino, joka aikaisemmin oli 32 tonnia (liikenneministeriön määräämillä teillä 35 tonnia), nousi 42 tonniin.

Suurimpien sallittujen ajoneuvopainojen korotus on vaikuttanut alusta pitäen kuljetuksiin, koska suuri osa käytössä olevista kuor-

ma-autoista on rakennettu suurempia kuin ennen korotusta sallittuja painoja varten. Toisaalta korotuksen vuoksi on jouduttu määräämään runsaasti liikennemerkein oscitettuja painorajoituksia, koska monet sillat eivät kestäisi korotettuja painoja nopeasti vaurioitumatta. Yleisillä teillä on noin 1 800 siltaa, joilla ei sallita aikaisempaa korkeampia akseli- ja telipainoja.

Enimmäispainojen korotus edellyttää tehokasta puuttumista ylikuormien käyttöön. Ei voida olettaa, että korotusten seurauksena ylikuormien käyttö loppuisi. Ensinnäkin jo ennen korotusta todetut ylikuormat olivat usein niin suuria, että ajoneuvon kuormitus olisi ylittänyt myös uudet painot. Toiseksi on pelättävissä, että siinä tieverkon osassa, jossa ei sallita suurimpien painojen käyttöä, ylikuormarikkomukset jopa lisääntyvät, jollei ryhdytä tehokkaisiin toimiin niiden torjumiseksi.

Kun parlamentaarinen liikennekomitea keväällä 1974 ehdotti liikenneministeriölle suurimpien sallittujen ajoneuvopainojen korotusta, se samalla edellytti, että ylikuormien valvontaa ja niihin sovellettua seuraamusjärjestelmää tehostetaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotus

1 §. *Soveltamisala.* Lakia sovellettaisiin ylikuorman kuljettamiseen tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä. Tieliikennelain 1 §:n 2 momentin mukaan tiellä tarkoitetaan yleistä tai yksityistä tietä, katua, toria, kujaa, käytävää, siltaa ja muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä tietä tai aluetta.

Laki koskisi tavarankuljetukseen tarkoitettuja moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja. Moottoriajoneuvoasetuksen mukaan tavarankuljetukseen tarkoitettu moottoriajoneuvo tarkoittaa kuorma- ja pakettiautoja sekä kuormaa kantavia traktoreita. Maatilataloudessa käytettävät traktorit ja niiden perävaunut jäisivät kuitenkin lain soveltamisalan ulkopuolelle.

2 §. *Maksuvelvollinen.* Lain vastuujärjestelmää on perusteltu edellä yleisperustelujen kohdassa 1.2.2.

Jos ylikuormaa on ajoneuvoyhdistelmässä, maksu määrättäisiin aina vetoauton omistajalle tai haltijalle, koska perävaunun omistaja tai haltija ei voi välittömästi määrätä siitä, miten perävaunua käytetään. Jos ajoneuvo on toisen pysyvässä hallinnassa, maksu määrätään omistajan sijasta haltijalle. Maksu määrättäisiin siten sille, joka osamaksukauppa- tai leasing-sopimuksen nojalla hallitsee autoa, eikä auton omistajalle. Milloin auto vain tilapäisesti on toisen hallussa, esimerkiksi vuokrasopimuksen perusteella, maksu määrättäisiin omistajalle. Auton omistaja, joka tällaisessa tapauksessa on maksanut ylikuormamaksun, voi hakea korvausta vuokraajalta. Käytännössä tällaiset tapaukset olisivat harvinaisia.

Moottoriajoneuvon omistaja voidaan todeta moottoriajoneuvorekisteristä. Se, joka vastoin moottoriajoneuvorekisterissä olevaa merkintää väittää, ettei hän omistanut autoa ylikuorman kuljettamisen aikaan, olisi velvollinen näyttä-

mään väitteensä toteen, esimerkiksi osoittamaan myyneensä auton toiselle. Maksu määrättäisiin sitten oikealle omistajalle. Jollei rekisteriin merkitty omistaja tällaisessa tapauksessa esitä väitettä omistusoikeuden siirtymisestä ja maksu tämän johdosta määrätään hänelle, hän voi tilanteesta riippuen käyttää oikaisukeinona muun muassa purkua tai perustevalitusta.

Jos ylikuorman ottaminen johtuu kuljetustehtävän antajan virheellisestä kuorman painoa tai tilavuutta koskevasta ilmoituksesta, olisi kohtuutonta, että ajoneuvon omistaja joutuisi vastaamaan ylikuormamaksusta. Eräs keino välttää tällaisia kohtuuttomuuksia olisi se, että ajoneuvon omistajalle annettaisiin takautumisoikeus kuljetustehtävän antajaa kohtaan. Hallitus on kuitenkin pitänyt parempana sitä ratkaisua, että maksu näissä tapauksissa määrätään välittömästi kuljetustehtävän antajan maksettavaksi. Ajoneuvon omistajan on näytettävä toteen, että ylikuorma johtuu kuljetustehtävän antajan menettelystä, jos omistaja haluaa välttää maksulta.

3 §. Maksuvelvollisuudesta vapautuminen. Laissa olisi vain yksi vastuuvapausperuste. Ylikuormamaksua ei määrättäisi, jos ylikuorman kuljetukseen käytetty ajoneuvo oli otettu käyttöön luvattomasti. Tällä tarkoitetaan sekä niitä tapauksia, joissa ajoneuvo on varastettu, että niitä, joissa se on otettu käyttöön luvattomasti (rikoslain 38 luvun 6 a §). Jos kuljettaja on kuljettanut ylikuormaa vastoin ohjeita tai poikennut ajoreitiltä, jolla kuormaa olisi saanut kuljettaa, ajoneuvon omistaja voi 17 §:n mukaan vaatia korvausta kuljettajalta.

Koska vastuun voidaan lähes aina katsoa olevan omistajalla tai haltijalla, hänen velvollisuutensa olisi saattaa todennäköiseksi sellaisen perusteen olemassaolo, jolla hän vapautuu vastuusta.

4 §. Maksun peruste. Lakiin on otettava säännökset siitä, kuinka suuren sallitun painon ylityksen mukaan ylikuormamaksu lasketaan. Ajoneuvossa voi nimittäin olla ylikuormaa jollakin akselilla tai telillä, vaikka kokonaispainoa ei olisi ylitetty. Samoin on mahdollista, että kokonaispaino on ylitetty, vaikka millään akselilla tai telillä ei ole ylikuormaa. Yleensäkin kokonaispainon ylitys ei ole yhtä suuri kuin akseli- ja telipainojen ylitysten summa. On myös mahdollista, että tiekohtaisia rajoituksia on ylitetty ilman että autolle vahvistettuja enimmäispainoja on ylitetty. Tämän vuoksi yli-

kuormamaksu olisi laskettava suurimpien ylitysten mukaan.

Teiden suojaaminen ja liikenneturvallisuus edellyttävät ensisijaisesti akseli- ja telipainorajoitusten noudattamisen tehostamista. Teiden helpoimmin vaurioituva osa ovat sillat, jotka enimmäkseen ovat rakenteeltaan sellaisia, että vain akseli ja telipainoilla on merkitystä niiden kestävyydelle. Yleisillä teillä on yli 1 800 siltaa, joita on katsottu tarpeelliseksi suojata liikennemerkein osoitetuilla, säännönmukaista tiukemmilla akseli- ja telipainorajoituksilla. Niillä ei ole siltakohtaisia kokonaispainorajoituksia. Erityisesti näiden tärkeinä pidettävien siltakohtaisten rajoitusten merkitys jäisi vähäiseksi, jos tehostettu seuraamusjärjestelmä kohdistuisi vain suurimman sallitun kokonaispainon ylityksiin. Liikenneturvallisuuden kannalta on puolestaan olennaista, että kuorman paino jakaantuu tasaisesti akselleille ja teleille ja ettei yksittäiseen akseliin tai teliin kohdistu liian suurta rasitusta.

Ajoneuvoa on usein vaikea kuormata niin, että sallittu kokonaispaino käytetään täysin hyväksi ylittämättä yhtäkään sallittua akseli- tai telipainoa. Painoa voi olla vaikea saada jakaantumaan niin tasaisesti. Tämän vuoksi akseli- tai telipainon ylitystä, joka on enintään 25 prosenttia sallitusta painosta, ei olisi otettava huomioon ylikuormamaksua laskettaessa. Kokonaispaino on sitä vastoin arvioitavissa tarkemmin kuin akseli- ja telipainot. Sen vuoksi riittää, että määrättäessä maksua kokonaispainon ylityksen perusteella, ylitystä joka on enintään 10 prosenttia sallitusta painosta ei oteta huomioon.

Erillisiin lupiin perustuvan kuljetuksen yhteydessä siltojen kantokyky tulee useassa tapauksessa kokonaan käytetyksi, minkä vuoksi ylliraskas erikoiskuljetus siltojen vaurioitumisriskin vuoksi ei koskaan saisi painaa enempää kuin kuljetukselle annetuissa luvassa on mainittu. Näissä tapauksissa ylikuormamaksu määrättäisiin vähäisimmistäkin luvan mukaisten painojen ylityksistä.

5 §. Maksun suuruus. Ylikuormarikkomusten ilmituloriskiä, joka tällä hetkellä on suhteellisen pieni, ei voida kovin paljon lisätä kohtuullisin kustannuksin. Jotta maksulla saavutettaisiin riittävä ennalta estävä vaikutus, maksun olisi oltava suhteellisen tuntuva. Jotta seuraamus kohdistuisi tehokkaammin hyvin suuriin ja haitallisiin ylikuormiin, sen pitäisi lisäksi olla progressiivinen.

6 §. *Ylikuorman toteaminen.* Ajoneuvon kuorman suuruus todetaan säännönmukaisesti punnitsemalla akseli- ja telipainot liikennevalvonnassa käytettävällä vaa'alla. Kuorman laadusta riippuen kuorma voidaan laskea kuljetuksen aikana muillakin luotettavilla tavoilla, joista mainittaisiin laissa.

Liikenneministeriö on moottoriajoneuvoasetuksen 38 a §:n 2 momentin nojalla määrännyt, että maa- ja kiviainesten sekä puutavaran kuljetuksissa suurin sallittu kuorma määräytyy kuorman tilavuuden perusteella. Voimassa olevat määräykset sisältyvät maa- ja kiviainesten sekä puutavaran kuljettamisesta tiellä annettuun liikenneministeriön päätökseen (454/75), jota on muutettu vuonna 1976 (329/76). Näissä kuljetuksissa on myös ylikuorma laskeettava samalla tavalla, sillä painon punnitseminen voisi johtaa toisenlaiseen lopputulokseen.

7 §. *Kuljetuksen jatkaminen.* Lakiehdotuksen 1 §:n mukaan ylikuormamaksu määrätään ylikuorman kuljettamisesta. Useita eri ylikuormamaksuja ei näin ollen voida määrätä sillä perusteella, että matka keskeytyy esimerkiksi yöpymisen vuoksi. Jos kuorma siirretään toiseen autoon tai oleellisesti vaihdetaan toiseen, on sitä vastoin kysymyksessä uuden ylikuorman kuljettaminen, josta on määrättävä uusi ylikuormamaksu. Tästä ei laissa tarvita nimenomaista säännöstä, koska asia ilmenee jo lakiehdotuksen 1 §:stä. Niissä tapauksissa, joissa liikenteen valvoja — poliisimies tai muu tieliikennelain 2 §:ssä ja moottoriajoneuvoasetuksen 8 §:ssä tarkoitettu liikenteen valvoja — on kieltänyt jatkamasta ylikuorman kuljettamista, kiellon tehosteeksi olisi voitava määrätä uusi ylikuormamaksu. Tieliikennelainsäädännön mukaan liikenteen valvoja voi aina ylikuorman todettuaan kieltää matkan jatkamisen.

8 §. *Maksun määrääjä.* Ylikuormamaksu määrättäisiin siinä poliisipiirissä, jonka alueella ylikuorma on todettu. Tämä on tarkoituksenmukaisinta, koska tekopaikan viranomainen selvittää myös ylikuorman kuljettamisen rikos-oikeudellisen vastuun.

Ylikuormamaksun määräisi pääsäännön mukaan poliisipiirin päällikkö. Suurimmissa poliisipiireissä tehtävä on kuitenkin voitava siirtää jollekin muulle poliisipäällystään kuuluvalla virkamiehelle, jonka ehdotuksen mukaan määräisi lääninhallitus. Lääninhallitus valvoisi, että tällä virkamiehellä on riittävä oikeudellinen ja muu asiantuntemus.

9 §. *Ylikuormasta ilmoittaminen.* Perussäännös olisi laissa. Asetuksella ja hallinnollisessa järjestyksessä annettaisiin tarkat ohjeet menettelystä. Ylikuormailmoitusta varten tehdään lomakkeet. Liikenteenharjoittajan ja kuljettajan oikeusturvaa ajatellen säädettäisiin, että kuljettajalle on annettava jäljennös ilmoituksesta, jotta ennen kuorman purkamista olisi mahdollista varmistautua siitä, että kuorma on oikein punnittu.

10 §. *Ulkomaalaisen ajoneuvon maastapoistumiskielto.* Jotta ylikuormamaksu voitaisiin periä myös ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla kuljetetusta ylikuormasta, tällaisen ajoneuvon maastapoistuminen olisi estettävä, kunnes maksu on suoritettu. Tehokkain tapa estää ajoneuvon maasta poistuminen maksua suorittamatta on, että ajoneuvo osoitetaan pysäköimään määrättyyn paikkaan, josta se saa jatkaa matkaansa vasta kuljettajan esitettyä poliisipiirin päällikölle selvityksen ylikuormamaksun maksamisesta. Rekisteritunnukset olisi ajoneuvosta poistettava ja palautettava kun maksu on suoritettu. Jotta asiasta ei käytännössä aiheutuisi epäselvyyttä, olisi lakiin otettava säännös liikenteen valvojan oikeudesta poistaa täällä ylikuormaa kuljettaneesta ulkomaaisesta ajoneuvosta tunnusmerkit. Tässä pykälässä säännellyt toimenpiteet ovat verrattavissa ajoneuvon takavarikoimiseen saamisen vakuudeksi, minkä vuoksi niitä ei voida soveltaa ystävällisissä suhteissa olevan valtion omistamaan ajoneuvoon.

11 §. *Ylikuorman toteaminen tullitoimipaikassa.* Tulliviranomaiset joutuvat tullikäsiteltyssä toteamaan suuriakin ylikuormia maahan saapuissa ja maasta lähtevissä ajoneuvoissa. Tulliviranomaisella olisi oikeus ja velvollisuus estää maahantulo sellaiselta ajoneuvolta, jossa todetaan huomattava ylikuorma. Vastaavasti tulliviranomaisen tehtäväksi olisi annettava toimia lakiehdotuksessa tarkoitettuna liikenteen valvojana niiden ajoneuvojen osalta, jotka saapuvat tullitoimipaikkaan maasta poistumista varten.

12 §. *Maksuvelvollisen kuuleminen.* Maksuvelvolliselle olisi ennen ylikuormamaksun määräämistä annettava tilaisuus tulla kuulluksi asiassa, jotta hän voisi esimerkiksi näyttää toteen perusteen, jolla hän voisi vapautua maksuvelvollisuudesta. Maksuvelvollinen voisi antaa selityksensä kirjallisesti tai suullisesti, mikä on selvää ilman nimenomaista säännöstäkin. Jos maksuvelvollinen on ulkomailla tai hänen olinpaikkansa on tuntematon, kuuleminen ei kui-

tenkaan olisi välttämätöntä, koska se kohtuuttomasti viivästyttäisi menettelyä.

13 §. *Maksuaika.* Ylikuormamaksu olisi suoritettava kolmessa kuukaudessa maksumääräyksen antamisesta. Maksuaika on tarpeen, koska maksu voisi joissakin tapauksissa olla melko suuri.

Jos maksuvelvollinen voisi ilman koronmaksuvelvollisuutta tai vastaavaa muuta haitallista seuraamusta viivyttaa maksua, on ilmeistä, että huomattava osa maksuunpannuista maksuista jouduttaisiin perimään ulosottomenettelyssä. Tästä syystä on tarpeen säätää, että määräaikana maksamatta jätetystä ylikuormamaksusta peritään viivästyskorko.

14 §. *Yhteisön osakkaan ja ulkomaalaisen edustajan vastuu.* Ajoneuvon omistaja tai haltija, maksuvelvollinen, voi olla avoin yhtiö, kommandiittiyhtiö tai kuolinpesä, jossa vastuu maksun suorittamisesta voi olla epäselvä. Siksi säädettäisiin, että avoimen yhtiön tai kuolinpesän osakas sekä kommandiittiyhtiön vastuunalainen yhtiömies vastaisivat yhtiön tai kuolinpesän maksettavaksi määrätystä ylikuormamaksusta. Ulkomailla asuvan henkilön tai ulkomaisen yhteisön maksettavaksi määrätystä maksusta vastaisi myös niiden Suomessa oleva edustaja.

15 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Maksumääräykseen saisi hakea muutosta niin kuin muihinkin hallintopäätöksiin. Poliisin päätöksestä valitettaisiin lääninoikeuteen ja lääninoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Maksumääräys olisi pantava valituksesta huolimatta täytäntöön, sillä muuten muutoksenhaku voitaisiin käyttää maksuajan saamiseksi. Valitusviranomaisen voisi kuitenkin kieltää täytäntöönpanon tai määrätä sen keskeytettäväksi.

Vielä täytäntöönpanovaiheessa olisi mahdollisuus perustevalituksen tekemiseen. Perustevalitus tarkoittaa verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetun lain (367/61) 8 §:n mukaan muutoksen hakemista lainvoimaiseen päätökseen sillä perusteella, että maksu on määrätty tai maksuunpantu lakia virheellisesti soveltaen taikka että asiaa käsiteltäessä on tapahtunut erehdys tai menettelyvirhe, jonka voidaan otaksua vaikuttaneen asian ratkaisuun.

Päätösten tiedoksiannosta ei tarvittaisi laissa mainintaa, koska siitä on säädetty yleisesti tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/66). Maksumääräys on mainitun lain

mukaan annettava maksuvelvolliselle tai tämän lähelille taikka lähetettävä postitse vastaanottotodistuksin tai annettava tiedoksi niin kuin haaste; maksun määrääjä valitsee tarkoituksenmukaisen tavan.

16 §. *Kuljetustehtävän antajan korvausvastuu.* Lakiehdotuksen 2 §:n 3 momentin mukaan ylikuormamaksu voitaisiin poikkeuksellisesti määrätä kuljetustehtävän antajan eikä auton omistajan (tai pysyvän haltijan) maksettavaksi. Näin meneteltäisiin, jos osoitetaan, että ylikuorman kuljettaminen johtuu kuljetustehtävän antajan rahtikirjaan ilmoittaman tai muuten antaman kuorman painoa tai tilavuutta koskevasta virheellisestä tiedosta. Kuljetustehtävän antaja voi myös muulla tavoin aiheuttaa sen, että autolla kuljetetaan ylikuormaa. Koska kuljetustehtävän antajan menettely viimeksi tarkoitetuissa tapauksissa ei yleensä ole yhtä helposti selvitettävissä kuin lakiehdotuksen 2 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa, olisi tarkoituksenmukaista, että maksu määrätäisiin hallinnollisessa menettelyssä liikenteenharjoittajan maksettavaksi. Liikenteenharjoittajalla olisi sen jälkeen oikeus yleisessä tuomioistuimessa vaatia korvausta kuljetustehtävän antajalta. Hänellä olisi luonnollisesti sama oikeus myös silloin, kun maksu jostakin kuljetuksen antajan antamasta virheellisestä tiedosta huolimatta on määrätty liikenteenharjoittajan suoritettavaksi.

17 §. *Kuljettajan korvausvastuu.* Jos ajoneuvon omistaja vapautuisi vastuusta sillä perusteella, että kuljettaja väittää ottaneensa ylikuormaa tahallaan vastoin ohjeita, tämä tarjoaisi mahdollisuudet lain laajamittaiseen kiertämiseen. Vastuun tulee siksi ensisijaisesti kohdistua liikenteenharjoittajaan, jolla kuitenkin olisi oikeus vaatia korvausta kuljettajalta, jos tämä tahallaan vastoin annettuja yleisiä ohjeita on kuljettanut ylikuormaa.

Työsopimuslain 51 §:n 3 momentissa (414/74) säädetään, että työntekijän, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö työsopimusta tai työsopimuksesta hänelle johtuvien velvollisuuksien täyttämisen, on korvattava työnantajalle siten aiheuttamansa vahinko vahingonkorvauslain (412/74) 4 luvun 1 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaan. Samoja perusteita on sovellettava työntekijän työssään työnantajalle aiheuttaman vahingon korvaamiseen. Vahingonkorvauslain 4 luvun 1 §:ssä taas säädetään, että vahingosta, jonka työntekijä työssään virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttaa työtoveril-

leen tai sivulliselle, hän on velvollinen korvaamaan määrän, joka harkitaan kohtuulliseksi ottamalla huomioon vahingon suuruus, teon laatu, vahingon aiheuttajan asema, vahingon kärsineen tarve sekä muut olosuhteet. Jos työntekijän viaksi jää vain lievä tuottamus, ei vahingonkorvausta ole tuomittava. Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, on täysi korvaus tuomittava, jollei erityisistä syistä harkita kohtuulliseksi alentaa korvausta.

Ehdotettu säännös sulkee pois edellä selostettujen työ sopimuslain ja vahingonkorvauslain säännösten soveltamisen näissä tapauksissa. Viimeksi mainituista säännöksistä lakiehdotuksen 17 § eroaa siten, ettei työnantajalla olisi oikeutta saada korvausta työntekijältä, jos tämän viaksi jää vain tuottamus.

Työnantajan periaatteessa jonkin verran suppeampaa oikeutta saada korvausta voidaan perustella sillä, että ylikuormamaksu on tarkoitettu seuraamukseksi, joka pääsääntöisesti jää ajoneuvon omistajan kannettavaksi, koska hyöty ylikuorman kuljettamisesta tulee hänelle.

18 §. *Vanhentuminen.* Ehdotettu säännös merkitsee sitä, että poliisipiirin päällikkö ei enää voisi määrätä ylikuormamaksua maksettavaksi, jos ylikuorman kuljettamisesta on kulu-
nut enemmän kuin kuusi kuukautta. Jos poliisipiirin päällikkö tämän ajan kuluessa on määrännyt ylikuormamaksun maksettavaksi ja maksuvelvollinen on hakenut päätökseen muutosta, muutoksenhakuelin voi luonnollisesti myöhemminkin ratkaista asian.

19 §. *Rikosoikeudelliset seuraamukset.* Ylikuorman kuljettamisesta rangaistaan tieliikennelain 9 §:n mukaan. Rangaistusasteikko on sakkoa tai enintään kolme kuukautta vankeutta.

Ylikuormausmaksusta annettavan lain säätämisestä huolimatta ylikuorman kuljettamisen rangaistavuus säilyisi, koska maksun ja rangaistuksen tarkoitukset ovat erilaiset. Rangaistusuhka kohdistuu käytännössä pääasiassa kuljettajaan. Myös ajoneuvon omistaja tai kuljetustehtävän antaja saattaisi joutua vastaamaan rikosoikeudellisesti ylikuorman kuljettamisesta yllyttäjänä tai niin sanottuna välillisenä tekijänä.

Rikoksella saatua taloudellista hyötyä ei voisi julistaa valtiolle menetetyksi, jos ylikuorman kuljettamisesta määrätään ylikuormamaksu, koska tämä johtaisi kohtuuttomaan seuraamusten kasautumiseen.

20 ja 21 §. Näissä pykälissä olisivat asetusten antamista koskeva valtuutussäännös ja voimaantulosäännös.

2. Voimaantulo

Laki on saatettavissa voimaan ilman erityistä siirtymäaikaa välittömästi sen jälkeen, kun eduskunta on sen hyväksynyt.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki ylikuormamaksusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Ylikuorman kuljettamisesta tavarankuljetukseen tarkoitettussa moottoriajoneuvossa tai perävaunussa tieliikennelaitissa (143/57) tarkoitettulla tiellä määrätään valtiolle maksettava ylikuormamaksu tämän lain mukaan.

Tätä lakia ei sovelleta traktoriin eikä sen perävaunuun, joita käytetään omistajan maataloudessa.

2 §

Maksuvelvollinen

Ylikuormamaksu määrätään sen maksettavaksi, joka ylikuorman kuljettamisen aikaan on kuljetukseen käytetyn ajoneuvon omistaja. Jos ylikuorma on ajoneuvoyhdistelmässä, ylikuormamaksu määrätään vetoajoneuvon omistajan maksettavaksi. Jos ajoneuvo on toisen pysyvässä hallinnassa, maksu määrätään kuitenkin haltijan maksettavaksi.

Maksuvelvollinen voidaan määrätä moottori-ajoneuvorekisterissä olevan tiedon mukaan, jollei rekisteritietoa näytetä virheelliseksi.

Ylikuormamaksu määrätään kuljetustehtävän antajan maksettavaksi, jos hänen rahtikirjaan ilmoittamansa tai muutoin antamansa kuorman painoa tai tilavuutta koskeva virheellinen tieto on johtanut ylikuorman syntymiseen.

3 §

Maksuvelvollisuudesta vapautuminen

Ylikuormamaksua ei määrätä, jos maksuvelvollinen voi saattaa todennäköiseksi, että ylikuorman kuljetukseen käytetty ajoneuvo oli otettu käyttöön luvattomasti.

4 §

Maksun peruste

Ylikuormamaksu määrätään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaispainon taikka sallitun akseli- tai telipainon ylittävästä painosta siltä osin, kuin ylitys on enemmän kuin 10 prosenttia sallitusta kokonaispainosta taikka enemmän kuin 25 prosenttia sallitusta akseli- tai telipainosta.

Jos akseli- ja telipainojen 1 momentin mukaan huomioon otettavien ylitysten yhteismäärä on suurempi kuin huomioon otettava kokonaispainon ylitys, ylikuormamaksu määrätään sanotun yhteismäärän perusteella.

Milloin kuljetuksessa sallitaan erityisen luvan perusteella tiellä yleisesti sallittuja painoja suurempia painoja, määrätään ylikuormamaksu akseli-, teli- tai kokonaispainon ylityksen koko siltä osalta, jolla paino ylittää lupaan merkityn vastaavan painon.

5 §

Maksun suuruus

Ylikuormamaksu on jokaiselta 4 §:n mukaisesti lasketun ylityksen täydeltä sadalta kilolta 100 markkaa. Jokaiselta 2 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta on maksu kuitenkin 150 markkaa ja jokaiselta 4 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta 200 markkaa.

6 §

Ylikuorman toteaminen

Ylikuorma todetaan punnitsemalla akseli- ja

telipainot tai kokonaispaino. Kuljetuksen aikana ylikuorma voidaan todeta myös laskemalla kuorman paino tilavuuden perusteella, rahtikirjoista tai muulla luotettavalla tavalla.

Jos suurin sallittu kuorma määräytyy kuorman tilavuuden perusteella, ylikuorma todetaan samalla perusteella.

7 §

Kuljetuksen jatkaminen

Jos liikenteen valvoja on kieltänyt jatkamasta ylikuorman kuljettamista, mutta sitä kiellosta huolimatta jatketaan, määrätään uusi ylikuormamaksu.

8 §

Maksun määrääjä

Ylikuormamaksun määrää sen poliisipiirin päällikkö, jossa ylikuorma on todettu (*maksu-määräys*).

Maksuääräyksen voi poliisipiirin päällikön sijasta antaa poliisipiirin toimenhaltija, jonka lääninhallitus on määrännyt tähän tehtävään.

9 §

Ylikuormasta ilmoittaminen

Kun liikenteen valvoja on todennut ylikuorman, josta voidaan määrätä ylikuormamaksu, hänen on heti kirjallisesti ilmoitettava asiasta asianomaiseen poliisipiiriin ylikuormamaksun määräämistä varten. Ajoneuvon kuljettajalle on samalla annettava jäljennös ilmoituksesta.

10 §

Ulkomaalaisen ajoneuvon maastapoistumiskielto

Ulkomailla rekisteröity ajoneuvo, jossa todetusta ylikuormasta on määrättävä ylikuormamaksu, ei saa poistua maasta ennen ylikuormamaksun maksamista.

Kun liikenteen valvoja on todennut 1 momentissa tarkoitettussa ajoneuvossa ylikuorman, ajoneuvo on hänen valvonnassaan siirrettävä lähimmälle poliisiin tai tulliviranomaisen valvomalle paikalle, kunnes ylikuormamaksu on maksettu. Jos kuljettaja kieltäytyy siirtämisestä, Tarvittaessa saa poliisi- tai tulliviranomainen ottaa sellaisen ajoneuvon tunnusmerkit haltuunsa.

Vieraan valtion omistamaan ajoneuvoon kohdistettavien tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden osalta on voimassa, mitä ystävällisissä suhteissa olevan valtion Suomessa olevan omaisuuden takavarikoimisesta ja asettamisesta myymis- tai hukkaamiskiellon alaiseksi annetussa laissa (144/21) on säädetty.

11 §

Ylikuorman toteaminen tullitoimipaikassa

Jos tullitoimipaikassa todetaan, että maahan saapuvassa ajoneuvossa on ylikuormaa, josta tämän lain mukaan olisi määrättävä ylikuormamaksu, ajoneuvon maahantulo on estettävä, kunnes ylikuorma on poistettu ajoneuvosta.

Milloin maasta poistumista varten tullitoimipaikkaan saapuneessa ajoneuvossa todetaan ylikuormaa, tullitoimipaikan asiana on suorittaa 9 ja 10 §:n mukaan liikenteen valvojalle kuuluvat tehtävät.

12 §

Maksuvelvollisen kuuleminen

Maksuvelvolliselle, joka on Suomessa ja jonka olinpaikka tiedetään, on ennen maksumääräyksen antamista kirjallisesti varattava tilaisuus antaa selityksensä määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

13 §

Maksuaika

Ylikuormamaksu on maksettava kolmessa kuukaudessa maksumääräyksen antamisesta.

Jollei ylikuormamaksua makseta 1 momentissa säädetyn ajan kuluessa, maksun laiminlyönteeltä peritään veron viivästyskorosta ja jäämämaksusta annetussa laissa (145/76) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivästyskorke.

14 §

Yhteisön osakkaan ja ulkomaalaisen edustajan vastuu

Avoimen yhtiön osakas ja kommandiitti-yhtiön henkilökohtaisesti vastuunalainen yhtiömies on vastuussa yhtiön maksettavaksi määrätyn ylikuormamaksun suorittamisesta. Sama vastuu on kuolinpesän osakkaalla pesälle maksettavaksi määrätystä ylikuormamaksusta.

Henkilön, joka ei asu Suomessa, sekä ulko-

maisen yhteisön, laitoksen ja säätiön maksettavaksi määrätyn ylikuormamaksun suorittamisesta on niiden täällä oleva edustaja vastuussa.

15 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Muutoksenhausta ylikuormamaksun määräämistä koskevaan päätökseen on voimassa, mitä muutoksenhausta hallintoasioissa annetussa laissa (154/50) on säädetty.

Maksumääräys pannaan täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/61) on säädetty.

16 §

Kuljetustehtävän antajan korvausvastuu

Ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta, jos tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

17 §

Kuljettajan korvausvastuu

Ajoneuvon kuljettaja, joka tahallaan vastoin maksuvelvollisen ohjeita on kuljettanut ylikuormaa tai poikennut reitiltä, jolla kuormaa olisi saanut kuljettaa, voidaan velvoittaa kokonaan tai osaksi korvaamaan ylikuormamaksu maksuvelvolliselle. Sopimus, jolla laajennetaan kuljettajan korvausvelvollisuutta, on mitätön.

18 §

Vanhentuminen

Ylikuormamaksua ei määrätä, jos ylikuorman kuljettamisesta on kulunut enemmän kuin kuusi kuukautta.

19 §

Rikosoikeudelliset seuraamukset

Ylikuorman kuljettamisesta säädetään rangaistus tieliikennelaisissa.

Ylikuorman kuljettamisen tuottamaa taloudellista hyötyä ei tuomita valtiolle menetetyksi, jos samasta teosta määrätään ylikuormamaksu.

20 §

Asetuksenantovaltuus

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

21 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 19 .

Helsingissä 6 päivänä helmikuuta 1981

Tasavallan Presidentti

URHO KEKKONEN

Oikeusministeri *Christoffer Taxell*

