

RP 117/2015 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om överlastavgift ändras så att avgiften för överlast tredubblas. Då fordonets högsta tillåtna totalmassa överskrids påförs överlastavgift enligt förslaget så att avgiften är 30 euro för varje fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram föreslås dock att avgiften är 90 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilo 120 euro.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

Enligt 1 § i lagen om överlastavgift (51/1982) ska för transport av överlast med sådant motordrivet fordon eller sådant fordons slägvagn som är avsett för godsbefordran påföras en överlastavgift.

I regel fastställs överlastavgiften på grundval av den massa varmed ett fordon eller en fordonskombinations tillåtna totalmassa överskrids med mer än fem procent eller varmed den tillåtna massan på axel eller boggi överskrids med mer än tio procent (4 §). Överlastavgiften är 10 euro för varje fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket lasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 30 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilo 40 euro (5 §).

Den ekonomiska fördelen av transport av överlast döms inte förverkad till staten, om överlastavgift påförs för samma handling (18 § 2 mom.). I motiveringen till lagen konstateras att det är svårt att i enskilda fall beräkna den fördel som erhålls genom handlingen, eftersom fördelen inte erhålls genom endast en handling utan snarare är indirekt då flera handlingar under en längre tid inverkar på konkurrensläget (RP 20/1981 rd s. 2).

För överlastavgiften ansvarar i regel ägaren eller innehavaren till fordonet i fråga (2 och 14 §). Föraren är inte i denna egenskap ansvarig för överlastavgiften, utan han eller hon ska med stöd av hänvisningsbestämmelsen i 18 § för transport av överlast dömas till straff för trafikförseelse vanligtvis med stöd av 87 och 103 § i vägtrafiklagen (267/1981). På motsvarande sätt kan straff dömas för förfaranden som strider mot bestämmelserna om lastning med stöd av 87 a och 103 § i vägtrafiklagen.

Beslut om påförande av avgift fattas av polischefen eller en polisman som hör till befälet och som chefen har förordnat (8 §). Ändring i beslut om betalningsföreläggande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen samt högsta förvaltningsdomstolen, om den beviljar besvärstillstånd (15 § 1 mom.).

Trots att förarbetet till lagen i viss mån innehåller olika ställningstaganden (RP 20/1981 rd, LaUU 2/1981 rd, KoUB 3/1981 rd) ska överlastavgiften inte betraktas som en påföljd av straffkaraktär utan som en säkringsåtgärd som kan jämföras med förlust av vinning av brott (HFD 1991 A 97). Denna tolkning får även stöd av att den person som har transporterat överlasten i enlighet med det som konstaterats ovan inte ansvarar för överlastavgiften utan fordonsägaren eller fordonsinnehavaren, som de facto i regel får vinning av transport av överlast (se även RP 20/1982 s. 2). Enligt 10 kap. 2 § i strafflagen (39/1889) ska även ekonomisk vinning av brott dömas förverkad till staten för den till vars förmån brottet har begåtts. Trafikidkare som har betalat överlastavgift är berättigad att helt eller delvis återfå avgiftens belopp av transportuppdragsgivaren, om dennes åtgärd har lett till att överlast har transporterats (16 §).

I propositionen föreslås att överlastavgifterna höjs. Avgifterna har en förebyggande verkan på överlast. Överlasterna förvränger konkurrensen samt försämrar vägarna och i synnerhet broarna. Avsikten med avgifterna är att eliminera den vinning som fås till följd av överlast.

Då lagen trädde i kraft 1982 var överlastavgiften 50, 150 eller 200 mark. Avgifterna höjdes 1989 till 60, 180 och 240 mark. Övergången till euro 2002 ändrade inte avgifternas storlek i sak.

RP 117/2015 rd

Enligt Statistikcentralens levnadskostnadsindex (1951:10=100) som beskriver prisutvecklingen för de varor och tjänster som hushållen köper har penningvärdet ändrats så, att 50 mark i april 1982 motsvarar ca 20,35 euro i juli 2015. Kostnaderna för lastbilstrafiken har emellertid stigit snabbare än de allmänna levnadskostnaderna. Enligt prisindex för de kostnadsfaktorer för den yrkesmässiga lastbilstrafiken (1974=100; kommunikationsministeriet, sedermera Statistikcentralen) hade kostnaderna för lastbilstrafiken under den andra kvartalet 1982 stigit ca 3,3 gånger till december 2014. För närvarande motsvarar 50 mark således 27,98 euro. Eftersom avsikten med överlastavgiften är beslag av vinning av brott, är det motiverat att avgiftsutvecklingen framför allt följer kostnaderna för lastbilstrafiken. En tredubbling av avgifterna skulle således återställa situationen till 1982 års nivå.

Om man överväger att höja överlastavgiften med mera än vad som nämns ovan, bör man utöver det som ovan sägs om avgiftens belopp i förhållande till grunderna för fastställandet, fästa uppmärksamhet vid avgiftens juridiska natur och syfte.

Ordningsbot och dagsbot är straff, då däremot förlust av ekonomisk vinning av brott, dvs. beslag av vinning, inte är någon påföljd av straffkaraktär. Liksom i fråga om beslag av vinning är även avsikten med överlastavgiften att eliminera ekonomisk vinning av brott och förhindra att förmögenhet skaffas genom brottslig verksamhet. Överlastavgiften påförs enligt den vinning som fås av handlingen. Därför viker beslaget av vinning enligt lagen undan, då överlastavgift påförs. Däremot går det inte att från sådana grunder härleda storleken på böter eller någon annan penningmässig påföljd av straffkaraktär. Både i fråga om överlastavgift och beslag av vinning bör man konstatera att påföljden får straffkaraktär till den del det fastställs att det ska betalas mera för vinningen av en handling än vad som i verkligheten erhållits. Det skulle vara problematiskt om avgiften får straffkaraktär, eftersom överlastavgiften för närvarande påförs fordonsägaren eller fordonsinnehavaren, som ofta är en juridisk person. När det är fråga om straffrättsliga påföljder bör man utgå från att sådana ska påföras den person som faktiskt ansvarar för den lastning som har lett till överlast och för transporten av lasten. Så som ovan konstateras, bestäms straff för dylika gärningar emellertid med stöd av vägtrafiklagen och det finns inga grunder för att dessutom påföra betalningspåföljder för samma handling.

Det är svårt att bedöma den vinning som erhålls i enskilda fall. Därför har lagstiftaren stannat för en schematisk lösning för beräkning av avgiften, dvs. en allmän formel, enligt vilken den avgift som grundar sig på vinningen inom sektorn i fråga beräknas. Även i fråga om beräkning av avgiftshöjningar är det således motiverat att utgå från den allmänna kostnadsutvecklingen inom transportbranschen, som beskrivs ovan.

Därför är det inte motiverat att höja överlastavgiften med mer än 200 %. Med andra ord föreslås att avgiften tredubblas. Det föreslås således att 5 § i lagen om överlastavgift ändras så, att överlastavgiften för varje överskridning enligt 4 § beräknat är 30 euro för varje fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 90 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilogram 120 euro.

2 Propositionens konsekvenser

Från Rättsregistercentralen har följande uppgifter om överlastavgifter inkommit enligt det år de har lämnats in:

2011: antal 1 300, belopp 589 715 euro, genomsnittlig avgift 454 euro

2012: antal 1 360, belopp 622 257 euro, genomsnittlig avgift 458 euro

2013: antal 1 220, belopp 563 391 euro, genomsnittlig avgift 462 euro

2014: antal 705, belopp 365 440 euro, genomsnittlig avgift 518 euro

2015 (läget 31.8.2015): antal 527, belopp 354 350 euro, genomsnittlig avgift 627 euro

Under åren 2011–2013 har inga betydande förändringar i antalet överlastavgifter förekommit. År 2014 har däremot antalet överlastavgifter sjunkit avsevärt och uppgifterna från 2015 tyder på att situationen är oförändrad. Under dessa två år har däremot den genomsnittliga överlastavgiften stigit.

Då kalkylen baseras på 2014 följer av en schematiskt beräknad tredubbling av överlastavgiften att det årliga beloppet uppgår till ca 1,1 miljon euro, varav ca 730 000 euro utgör extra inkomster. Den genomsnittliga avgiften stiger från 518 till 1 554 euro.

Enligt statsminister Juha Sipiläs regerings strategiska program (29.5.2015) ska den offentliga ekonomin stärkas genom ett anpassningsprogram, vars nettoeffekt på den offentliga ekonomin är 4 miljarder euro år 2019. Som en av regeringens nödvändiga anpassningsåtgärder inom den offentliga ekonomin inom justitieministeriets förvaltningsområde kommer bl.a. användningsområdet för strafforderförfarande att utvidgas och genom reformen av tillstånd till fortsatt handläggning kommer antalet ärenden som kommer till hovrätten att begränsas (bilaga 6, s. 30). Man kan dock anta att det inte är möjligt att uppnå besparingar i enlighet med regeringsprogrammet enbart med de åtgärder som nämns i programmet. Enligt programmet sägs att om det visar sig omöjligt att genomföra den planerade besparingen fullt ut inom förvaltningsområdet, ska en ersättande besparing göras inom förvaltningsområdet (s. 13). Det föreslås att överlastavgifterna höjs för att de ska motsvara de ökade transportkostnaderna och som en följd härav ska de extra inkomster som inflyter till staten (budgeten mom. 12.39.01) beaktas som anpassningsåtgärder som ersätter inbesparingarna inom justitieministeriets förvaltningsområde.

3 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid justitieministeriet. Under beredningen begärdes yttranden om propositionsutkastet av kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet samt Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf. AKT meddelade att det inte har något att yttra i frågan. De övriga lämnade sina yttranden. Dessutom lämnade Polisstyrelsen ett yttrande på begäran av inrikesministeriet och Metsäalan Kuljetusyritysjät ry lämnade ett yttrande.

Metsäalan Kuljetusyritysjät ry motsätter sig inte en höjning av överlastavgiften. De övriga som lämnade yttranden understöder en höjning av avgiften. Kommunikationsministeriet och finansministeriet anser att ärendet är brådskande.

RP 117/2015 rd

Kommunikationsministeriet fäster uppmärksamhet även vid grunden för fastställande av avgiften. Det är skäl att i andra sammanhang allvarligt överväga en sänkning av procentgränserna åtminstone i fråga om de högsta tillåtna vikterna, eftersom de totala vikterna under årens lopp ständigt har höjts för att förbättra transportekonomin och därför har nämnda procentandelar inneburit att gränsen för vikttoleransen har ökat. Även inrikesministeriet anser att det också är skäl att se över grunderna för fastställande av avgiften. Enligt finansministeriet är det skäl att i brådskande ordning utreda möjligheterna att höja överlastavgiften ytterligare. Polisstyrelsen önskar att delgivningsförfarandet ska förenklas.

SKAL anser att övervakningen har minskat som en följd av nedläggningen av rörliga polisen och anser att det är viktigt att övervakningen är tillräcklig. SKAL fäster även uppmärksamhet vid att grunderna för fastställande av avgiften har en mycket stor betydelse för företagarnas rättssäkerhet, eftersom det i praktiken inte är möjligt att alltid lasta fordon rätt.

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry motsätter sig en ändring av lagen utom till den del det är fråga om att betalningstiden för överlastavgiften förkortas och att en eventuell företagsanering inte har någon betydelse för avgiftsskyldigheten.

Under beredningen av propositionen har en översyn av grunderna för fastställande av överlastavgiften föreslagits. Allmänt taget är transportverksamheten emellertid i grunden likadan som då lagen om överlastavgift stiftades. Det finns inga uppgifter om särskilda olägenheter i fråga om grunderna för fastställande. Detsamma kan sägas om hur avgiftens storlek har fastställts utifrån grunderna för det. En ändring av grunderna för fastställande skulle i varje fall kräva att ett separat lagstiftningsprojekt inleds och en arbetsgrupp tillsätts. Under beredningen av propositionen har även olika synpunkter framförts på en ändring av betalningsgrunderna. Betalningsgrunderna lämnas således nu oförändrade.

4 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

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

Lagförslag

Lag

om ändring av 5 § i lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 5 §, sådan den lyder i lag 970/2001, som följer:

5 §

Avgiftens storlek

Överlastavgiften är 30 euro för varje enligt 4 § beräknat fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 90 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilogram 120 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 19 november 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Justitie- och arbetsminister Jari Lindström

Lag

om ändring av 5 § i lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 5 §, sådan den lyder i lag 970/2001, som följer:

Gällande lydelse

5 §

Avgiftens storlek

Överlastavgiften är 10 euro för varje enligt 4 § beräknat fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 30 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilogram 40 euro.

Föreslagen lydelse

5 §

Avgiftens storlek

Överlastavgiften är 30 euro för varje enligt 4 § beräknat fullt hundratal kilogram av överskridningen. För varje hundratal kilogram med vilket överlasten överskrider 2 000 kilogram är avgiften dock 90 euro och för varje hundratal kilogram med vilket den överskrider 4 000 kilogram 120 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .