



MUISTIO

**YLIKUORMAMAKSUN KOROTTAMINEN**

1. Ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 1 §:n mukaan ylikuorman kuljettamisesta tavaran kuljetukseen tarkoitettussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa määrätään ylikuormamaksu. Maksun määrää poliisipäällikkö (8 §). Ylikuormamaksusta vastaa pääsäännön mukaan asianomaisen ajoneuvon omistaja tai haltija (2 ja 14 §). Kuljettaja ei tässä ominaisuudessaan ole vastuussa ylikuormamaksusta, vaan ylikuorman kuljettamisesta hänet tuomitaan rangaistukseen käytännössä liikenneriikkomuksesta (18.1 §, tieliikennelain 87 ja 103 §)

Ylikuormamaksu määrätään pääsäännön mukaan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaismassan taikka sallitun akseliin tai teliin kohdistuvan massan ylittävistä massasta siltä osin kuin ylitys on enemmän kuin viisi prosenttia sallitusta kokonaismassasta taikka enemmän kuin kymmenen prosenttia sallitusta akseliin tai teliin kohdistuvasta massasta (4 §). Ylikuormamaksu on jokaiselta ylityksen täydeltä sadalta kilolta 10 euroa. Jokaiselta 2 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta on maksu kuitenkin 30 euroa ja jokaiselta 4 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta 40 euroa (5 §).

Ylikuorman kuljettamisen tuottamaa taloudellista hyötyä ei tuomita valtiolle menetetyksi, jos samasta teosta määrätään ylikuormamaksu (18.2 §). Lain perusteluissa on todettu teon tuottaman hyödyn laskeminen yksittäisessä tapauksessa vaikeaksi, koska hyöty ei koidu niinkään yhdestä teosta vaan on pikemminkin välillistä, kun useat teot pidemmän ajan kuluessa vaikuttavat kilpailutilanteeseen (HE 20/1981 vp).

Vaikka lain esitöissä onkin jossain määrin ristiriitaisia kannanottoja (HE 20/1981 vp, LaVL 2/1981 vp, LiVM 3/1981 vp), ylikuormamaksua ei ole katsottava rangaistusluonteiseksi seuraamukseksi vaan rikoksen tuottaman hyödyn menettämiseen rinnastettavaksi turvaamistoimeksi (KHO 1991 A 97). Tulkintaa puoltaa sekin, että ylikuormaa kuljettanut henkilö ei edellä todetun mukaisesti vastaa ylikuormamaksusta vaan ajoneuvon omistaja tai haltija, joka ylikuorman kuljettamisesta yleensä tosiasiallisesti saa hyödyn. Ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta, jos tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu (16 §). Myös rikoshyöty tuomitaan menetetyksi siltä, joka on hyödyn saanut (RL 10:2). Oikeuskirjallisuudessa ylikuormamaksua onkin luonnehdittu eräänlaiseksi summaariseksi hyötykonfiskaatioksi (Jaakko Rautio, Hyötykonfiskaatiokanne, 2006 s. 201).

Maksun määräytymisperusteiden osalta voidaan todeta, että yleisesti kuljetustoiminta on luonteeltaan samanlaista kuin ylikuormamaksusta annettua lakia säädettyäessä. Mitään erityisiä epäkohtia määräytymisperusteista ei ole tiedossa. Vastaavaa voidaan sanoa siitä, miten maksuun suuruus on määräytymisperusteiden

johdosta asetettu. Joka tapauksessa määräytymisperusteiden muuttaminen vaatisi erillisen lainsäädäntö-hankkeen käynnistämisen eli käytännössä tulisi asettaa työryhmä, jossa olisi edustus mm. oikeusministeriöstä, sisäministeriöstä sekä liikenne- ja viestintäministeriöstä. Tämä ei vaikuta perustellulta.

Sitä vastoin ylikuormamaksun suuruuden tarkistamiseen on aihetta. Lain voimaan tullessa vuonna 1982 ylikuormamaksu oli 50, 150 tai 200 markkaa. Vuonna 1989 maksuja korotettiin 60, 180 ja 240 markaksi. Euroon siirtyminen vuonna 2002 ei asiallisesti muuttanut maksujen suuruuksia.

Kotitalouksien ostamien tavaroiden ja palveluiden hintakehitystä kuvaavan Tilastokeskuksen elinkustannusindeksin (1951:10=100) mukaan rahan arvo on muuttunut siten, että 50 markkaa vuonna huhtikuussa 1982 vastaa heinäkuussa 2015 noin 20,35 euroa. Kuorma-autoliikenteen kustannukset ovat kuitenkin kohonneet yleisiä elinkustannuksia nopeammin. Ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kustannustekijöiden hintaindeksin (1974=100; liikenneministeriö, sittemmin Tilastokeskus) mukaan kuorma-autoliikenteen kustannukset ovat vuoden 1982 toisesta neljänneksestä nousseet vuoden 2014 joulukuuhun mennessä noin 3,3-kertaisiksi. 50 markkaa vastaa siten nykyään 27,98 euroa. Koska ylikuormamaksun tarkoituksena on rikoksella saadun hyödyn konfiskointi, on perusteltua, että maksun kehitys seuraa ennen kaikkea kuorma-autoliikenteen kustannuksia.

Siten maksujen kolminkertaistaminen palauttaisi tilanteen vuoden 1982 tasolle.

Jos harkitaan ylikuormamaksun korottamista edellä mainittua enemmän, on — sen lisäksi, mitä edellä lausuttiin maksun määrästä suhteessa määräytymisperusteisiin — kiinnitettävä huomiota maksun oikeudelliseen luonteeseen ja tarkoitukseen.

Rikesakot ja päiväsakot ovat rangaistuksia, kun taas hyödyn menettäminen ei ole rangaistusluonteinen seuraamus. Hyötykonfiskaation ja ylikuormamaksun tarkoituksena on ottaa rikoksesta saatu hyöty pois ja estää rikoksella rikastuminen. Seuraamuksen suuruus määräytyy teosta saadun hyödyn mukaisesti, vaikkakin ylikuormamaksun osalta lainsäätäjä on päättänyt yleisestä laskukaavasta, jonka mukaan hyöty määräytyy. Sitä vastoin sakon tai muun rahamääräisen rangaistusluonteisen seuraamuksen suuruutta ei ole mahdollista jotta tällaisista perusteista. Niin ylikuormamaksun kuin hyötykonfiskaation osalta on todettava, että seuraamus muuttuu rangaistusluonteiseksi siltä osin kuin hyötyä määrättäisiin maksettavaksi enemmän kuin mitä teosta on tosiasiallisesti saatu.

Näillä perusteilla ei vaikuta olevan perusteltua korottaa ylikuormamaksua enempää kuin 200 %.

Edellä mainitussa sisäministeriön kirjeessä todetaan, että Oikeusrekisterikeskuksen tietojen mukaan vuonna 2014 ylikuormamaksuja määrättiin yhteensä 681, joiden rahallinen yhteismäärä oli 373 260 euroa. Kaavamaisesti laskettuna maksujen kolminkertaistamisen jälkeen valtiolle kertyisi ylikuormamaksuista vuosittain yhteensä noin 1,1 miljoonaa euroa, josta lisätuloa nykyiseen verrattuna on 0,74 miljoonaa euroa. Vastaavasti korotuksesta seuraisi, että yllä olevista vuoden 2014 tiedoista laskettu keskimääräinen ylikuormamaksu 548 euroa nousisi 1 664 euroon.

**2.** Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strategisen ohjelman (29.5.2015) mukaan julkista taloutta vahvistetaan sopeutusohjelmalla, jonka nettovaikutus julkiseen talouteen on 4 miljardia euroa vuonna 2019. Osana hallituksen päättämiä julkisen talouden välttämättömiä sopeutustoimia oikeusministeriön hallinnonalalla muun muassa laajennetaan rangaistusmääräysmenettelyn käyttöalaa ja rajataan hovioikeuteen tulevien asioiden määrää jatkokäsittelylupauudistuksella (liite 6, s. 30). Voidaan kuitenkin arvioida, että hallitusohjelman mukaisia säästöjä ei ole mahdollista saavuttaa pelkästään ohjelmassa mainituilla toimilla. Ohjelman mukaan jos hallinnonalalle osoitetun säästön toimeenpano täysimääräisenä osoittautuu mahdottomaksi, tehdään kyseisellä hallinnonalalla korvaava säästö (s. 13). Tähän liittyen oikeusministeriö esittää, että ylikuormamaksuja

korotetaan vastaamaan kuljetuskustannusten nousua ja tästä seuraava lisätulokertymä valtiolle (talousarvion mom. 12.39.01) otetaan huomioon oikeusministeriön hallinnonalan säästöjä korvaavana sopeutustoimena.

Myös sisäministeriön poliisiosasto on ehdottanut oikeusministeriölle osoitetussa, 6.8.2015 päivätyssä kirjeessä (OM 8/42/2015), että ylikuormamaksusta annettua lakia muutettaisiin ylikuormamaksun määräytymisperusteiden osalta ja maksuja korotettaisiin vähintään vastaamaan kustannustason nousua.

**3.** Lakiteknisesti muutoksen toteuttamiseen riittää ylikuormamaksusta annetun lain 5 §:n tarkistaminen seuraavasti:

#### 5 § Maksun suuruus

Ylikuormamaksu on jokaiselta 4 §:n mukaisesti lasketun ylityksen täydeltä sadalta kilolta ~~30 40~~ euroa. Jokaiselta 2 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta on maksu kuitenkin ~~90 30~~ euroa ja jokaiselta 4 000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta ~~120 40~~ euroa.

Lainmuutos voisi tulla voimaan vuonna 2016.

