

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr
22/1988-89 med anledning av

- 1) landskapsstyrelsens framställning till landstinget med förslag till landskapslag om tillämpning i landskapet Åland av vissa riksförfattningar rörande överlastavgift samt
- 2) ltm Pekka Tuominens lagmotion med förslag till landskapslag om överlastavgift.

Landstinget har den 14 april 1989 inbegärt lagutskottets yttrande över framställningen. Utskottet har med stöd av 23 § 2 mom. arbetsordningen beslutat att i samma sammanhang behandla lagmotionen som remitterades till utskottet den 18 november 1988. Utskottet, som hört polismästaren Björn Andersson, får härmed anföra följande.

I framställningen föreslås att landstinget i form av s.k. blankettlag skulle anta rikets lag och förordning om överlastavgift. Samma förslag framförs i lagmotionen nr 8/1988-89. Enligt rikslagstiftningen påförs överlastavgift ägaren av det fordon på vilket överlasten transporteras. Avgiften kan i vissa fall även påföras uppdragsgivaren av transporten. Överlastavgift utgår om fordonets tillåtna totalvikt överskrids med mera än fem procent eller om axel- eller boggitrycket överskrids med mera än tio procent. Avgiften utgår med 60 mark för varje fullt hundratal kilogram av överskridningen. Om överlasten överskrider 2.000 kg utgår dock avgiften med 180 mark för varje hundratal kilogram och om den överskrider 4.000 kg med 250 mark för varje hundratal kilogram. Ett system med överlastavgift förekommer i många länder och har i riket tillämpats sedan 1982.

Överlastavgiftens syfte är i första hand preventivt, att motverka att fordonen lastas över sin tillåtna bärförmåga. Körning med överlast påverkar fordonets köregenskaper och äventyrar därigenom trafiksäkerheten. Samtidigt förorsakas vägnätet skador. Transporter med överlast medför vidare en snedvridning av konkurrensförhållandet inom den yrkesmässiga godstrafiken till förmån för dem som bryter mot viktbestämmelserna.

Av förarbetena till den rikslag som nu föreslås bli gällande även i landskapet framgår att överlastavgiften är en i administrativ ordning påförd ekonomisk

påföljd. Sökande av ändring sker i förvaltningsrättslig väg. Överlastavgiften är inte ett egentligt straff, vilket framgår bl.a. därav att avgiften påförs fordonets ägare och inte dess förare. Även om överlastavgift påförs ägaren kan fordonets förare bestraffas enligt bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen. Överlastavgiftens karaktär av en administrativ avgiftspåföljd har en motsvarighet i systemet med parkeringsbot, på vilket område en landskapslag stiftades redan år 1971. Landstinget har enligt 13 § 1 mom. 17 punkten självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet bl.a. inom områdena väghållning, reglering av trafiken samt motorfordon. Landstinget har vidare enligt 11 punkten av sagda moment lagstiftningsbehörigheten beträffande bötesstraff och utsättande av vite och annat äventyr inom rättsområdet hänförda till landskapets lagstiftningsbehörighet. På de anförda grunderna och med beaktande även av 21 punkten av sagda moment anser utskottet i likhet med landskapsstyrelsen att bestämmelser om överlastavgift faller inom landstingets lagstiftningsbehörighet.

Tillämpningen av systemet med överlastavgift i landskapet behandlades nyligen ingående i landstinget i samband med landskapsstyrelsens framställning med förslag till ändring av landskapslagen om fordon i landskapet Åland (framst.nr 35/1987-88). Lagutskottet konstaterade i sitt betänkande nr 21/1987-88 att det är "synnerligen otillfredsställande att fordon framförs i landskapet med ibland betydande överlast". Genom den slutliga utformning landskapslagen om fordon på förslag av stora utskottet (betänkande nr 3/1988-89) erhöll, avlägsnades toleransgränserna i fråga om vikter och axeltryck från fordonslagstiftningen. Stora utskottet framhöll att behövliga toleransgränser i stället borde ingå i en lagstiftning om överlastavgifter. Utskottet konstaterar på grund härav att en förutsättning från landstingets sida att godkänna de nya bestämmelserna om förhöjda vikter och axeltryck för fordon från och med 1.1.1990 var att ett system med överlastavgift bringas i kraft i landskapet. Detta underströks i den hemställan som landstinget antog och som landskapsstyrelsen hänvisar till i framställningen.

Utskottet har sålunda funnit att framställningen stöder sig på ett av landstinget tidigare konstaterat behov samt att blankettlagsförfarandet i föreliggande slag av lagstiftning är ändamålsenligt. Utskottet tillstyrker därför lagförslaget med endast en ändring av formell karaktär i 2 §. Utskottets beslut har tillkommit efter omröstning (3-2), varvid minoriteten (ledamöterna Jansson och Karlsson) ansett att landstinget saknar lagstiftningsbehörighet på området. Ledamöterna Jansson och Karlsson har fogat reservation till betänkandet.

Utskottet konstaterar slutligen att landskapsstyrelsens framställning förverkligar de syften som eftersträvas i lagmotionen nr 8/1988-89. Utskottet har lagt framställningen till grund för sin behandling och föreslår därför att det i lagmotionen ingående lagförslaget förkastas.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet värdsamt föreslå

att Landstinget måtte antaga det i framställningen ingående lagförslaget i följande lydelse:

L a n d s k a p s l a g .

om tillämpning i landskapet Åland av vissa riksförfattningar rörande överlastavgift

(Ingressen lika som i framställningen).

1 §

(Lika som i framställningen).

2 §

I landskapet gäller följande avvikelser från bestämmelserna i lagen om överlastavgift:

1) hänvisningarna till vägtrafiklagen skall i landskapet avse vägtrafiklagen för landskapet Åland (27/83); samt

2) hänvisningen till lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden skall i landskapet avse lagen om tillämpningen i landskapet Åland av lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (FFS 182/79).

3 §

(Lika som i framställningen).

Utskottet föreslår vidare

att Landstinget måtte förkasta det i lagmotionen nr 8/1988-89 ingående lagförslaget.

Mariehamn den 25 april 1989

På lagutskottets vägnar:

Gunnevi Nordman
ordförande

Lars Ingmar Johansson
sekreterare

Närvarande vid ärendets avgörande behandling: ordföranden Nordman, viceordföranden Jan-Erik Lindfors samt ledamöterna Christer Jansson, Karlsson och Wiklöf.

R E S E R V A T I O N

Vi undertecknade , som anser att lagstiftningen rörande överlastavgift, sådan den utformats i lagen om överlastavgift (FFS 51/82), är att hänföra till rikets behörighet, önskar på följande grunder reservera oss mot utskottsmajoritetens beslut.

Riksdagens grundlagsutskott har i sitt utlåtande den 12 mars 1981 (nr 2) konstaterat att överlastavgiften "har tydlig karaktär av ett straff, dvs. utgör en ekonomisk påföljd av en lagstridig gärning". Vi delar grundlagsutskottets åsikt och finner följaktligen att överlastavgiften inte kan utgöra en i 23 § självstyrelselagen förutsatt skatt eller avgift.

Vad sedan gäller straffrättsliga påföljder för överträdelser av förbud (eller underlåtenhet att iaktta påbud) kan först konstateras att reglerna om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten ~~in~~ ingår i 11 § 2 mom. 13 punkten och 13 § 1 mom. 11 punkten självstyrelselagen . Innebörden av reglerna är att landstinget kan lagstifta om bötesstraff medan behörigheten beträffande den "allmänna strafflagen" och "övriga straffbestämmelser" tillkommer rikets lagstiftande organ.

Utskottsmajoriteten har ^{uppenbarligen} dragit slutsatsen att överlastavgiften skall uppfattas som en form av bötesstraff. Enligt vår ^{finns det} åsikt ~~ingen~~ som stöder den uppfattningen. Begreppet "bötesstraff" har visserligen ansetts omfatta bl.a. parkeringsbot (15/71) och ordningsbot (24/86) men dessa bägge påföljder ersätter den form av bötesstraff (dagsböter) som tidigare utgjorde påföljd för ifrågakommande förseelser och utgör de facto **en förenklad form av bötesstraff.**

Införandet av överlastavgiften ledde inte till att möjligheten att ådöma dagsböter för överlast försvann. I 18 § 1 mom. lagen om överlastavgift förutsätts tvärtom att straff enligt vägtrafiklagstiftningen fortfarande skall ådömas den som framför fordon med överlast, oaktat att överlastavgift uppbärs ! Följaktligen kan överlastavgiften knappast uppfattas som ett bötesstraff i självstyrelselagen^s bemärkelse.


Mest logiskt förefaller vara att betrakta överlastavgiften som en sådan förverkandepåföljd avseende den ekonomiska fördel som vunnits genom brott vilken avses i 2 kap. 16 § strafflagen. Denna slutsats

har tydligen även riksdagens grundlagsutskott dragit i sitt ovan nämnda utlåtande. På annat sätt kan man nämligen knappast förstå utskottets åsikt att överlastavgiften utgör en "ekonomisk påföljd av en lagstridig gärning". (Jfr även 18 § 2 mom. lagen om överlastavgift).

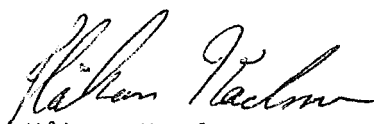
Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att överlastavgiften har straffrättslig karaktär men att den inte kan betraktas som ett bötesstraff eller en bötesstraff ersättande påföljd, varför lagstiftningsbehörigheten med stöd av 11 § 2 mom. 13 punkten (ev. även 20 punkten) självstyrelselagen bör anses ankomma på rikets lagstiftande organ.

Samtidigt som vi med hänsyn till det sagda anser att utskottet bort föreslå förkastande av förevarande framställning beklagar vi att landstingets tidigare hemställan i detta ärende erhöll en sådan form att landskapsstyrelsen ansåg sig böra avlämna en framställning i ärendet.

Mariehamn den 9 maj 1989.



Christer Jansson



Håkan Karlsson