

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik samt 2 § i lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik och lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ändras.

Det föreslås att de tjänstemän som sköter uppbörden av kontrollavgifter i tågtrafiken flyttas över från Järnvägsverket till Huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Ändringen effektiviserar biljettkontrollen.

Uppbörden av kontrollavgifter i kollektivtrafiken hör inte till Järnvägsverkets kärn-

verksamhet. Statliga ämbetsverk och inrättningar sköter inte heller i övrigt biljettkontroll.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den. Syftet med propositionen är att genomföra regeringens åtgärdsprogram för produktivitet.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2008.

MOTIVERING

1 Nuläge

Lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979), nedan kontrollavgiftslagen, trädde i kraft i juni 1979. I början kunde lagen tillämpas enbart på ett offentligt samfund som idkar spårtrafik i sådan kollektivtrafik som samfundet bedriver. År 1986 utvidgades lagens tillämpningsområde (504/1986) så att också Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, nedan SAD, beviljades kontrollrätt i den regionala busstrafiken inom dess verksamhetsområde och i den interna busstrafiken i städerna Esbo, Grankulla och Vanda.

Enligt 1 § 1 mom. i kontrollavgiftslagen kan rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett beviljas kommuner, SAD samt den myndighet som ansvarar för säkerheten inom järnvägstrafiken.

Lagens 1 § uppluckrades genom en lagändring (448/2006) så att verksamhetsområdet för vart och ett offentligt samfund som bevil-

jats rätt att uppbära kontrollavgift inte längre definierades direkt i lagen, utan kommunikationsministeriet skulle definiera verksamhetsområdet på grundval av ansökan med stöd av 4 § i lagen. Målet med den lagändring som baserade sig på regeringens proposition (RP 167/2005 rd) var att den myndighet som har intresse av att uppbära biljettintäkter skall idka kontrollverksamhet.

Enligt 1 § 2 mom. i kontrollavgiftslagen får kontrollavgift uppbäras även av den som utan vederbörlig biljett befinner sig inom sådan del av stationsområde för kollektivtrafik som tydligt anges genom inhägnad eller på annat sätt och där biljett fordras för tillträde.

I huvudstadsregionens spårtrafik har man nästan helt övergått till öppen betalning. Resekorten har inneburit att också busstrafiken delvis övergått till öppen betalning, där betalningen kontrolleras med hjälp av en avläsningsanordning. Chauffören följer betalningen, men kan åtminstone inte helt försäkra sig om att betalningen är korrekt.

Ändringarna beträffande betalningen har medfört att det för kommunerna, i egenskap av den myndighet som finansierar kollektivtrafiken, har uppstått ett ekonomiskt intresse av att se till att de som anlitar kollektivtrafiktjänster betalar en korrekt avgift. För VR Aktiebolag vore det viktigt att en effektiv kontrollverksamhet säkerställs inom järnvägstrafiken.

Kontrollavgiften har från och med år 1995 ansetts som en offentligrättslig påföljd av straffnatur och kontrollverksamheten med sina tvångs- och maktmedel och sina möjligheter till tvångsindrivning som sådant utövande av offentlig makt, att rätten att påföra och uppbära kontrollavgift beviljats enbart offentligrättsliga samfund eller dess organ (t.ex. RP 49/1995 rd, s. 2). Propositionen grundar sig på uppfattningen att påförandet av kontrollavgift innehåller element av en sådan betydande utövning av offentlig makt att det på grundval av 124 § i grundlagen kan ges endast myndigheter.

Åren 1987—1995 svarade Statsjärnvägarna för uppbörden av kontrollavgifter i tågtrafiken. I samband med bolagiseringen av Statsjärnvägarna överfördes biljettkontrollen till Banförvaltningscentralen. Biljettkontrollörerna började arbeta som tjänstemän vid Järnvägsverket när Järnvägsverket inledde sin verksamhet den 1 september 2006. Genom lagen om Järnvägsverket (1094/2005) gavs Järnvägsverket i uppgift att sörja för den allmänna järnvägssäkerheten, de myndighetsuppgifter som föreskrivs för eller anvisas verket och det internationella samarbetet på området samt att övervaka att säkerheten iaktas inom järnvägssystemet. I samband med förberedelserna inför inrättandet av Järnvägsverket övervägdes en omorganisering av biljettkontrollen, men då beslutade man sig för att senarelägga denna omorganisering.

Enligt 1 § i lagen om Järnvägsverket ligger tyngdpunkten i Järnvägsverkets uppgifter på att sörja för den allmänna järnvägssäkerheten. Därför kan det anses att biljettkontrollverksamheten inte hör till Järnvägsverkets kärnverksamhet. Järnvägsverket har lämnat in ett förslag till kommunikationsministeriet om inrättande av 11 nya biljettkontrollörstjänster. På grund av statens produktivitets-

program är det inte möjligt att inrätta nya tjänster vid Järnvägsverket.

I syfte att effektivisera biljettkontrollverksamheten inom järnvägstrafiken och genomföra åtgärdsprogrammet för produktiviteten inom den offentliga sektorn föreslås inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde att biljettkontrollörstjänsterna inom järnvägstrafiken (sammanlagt 35 tjänster) överförs till SAD.

För att de biljettkontrollörer som arbetar inom järnvägstrafiken skall kunna flyttas över till SAD måste också lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996), nedan SAD-lagen, ändras.

2 Föreslagna ändringar

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att kontrollavgiftslagen ändras på följande sätt. I lagens 1 § 1 mom. stryks möjligheten att bevilja den myndighet som ansvarar för säkerheten inom järnvägstrafiken rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett. Med den myndighet som ansvarar för säkerheten inom järnvägstrafiken avses Järnvägsverket, som inledde sin verksamhet den 1 september 2006. En följd av ändringen av momentet är att kontrollavgiftslagen inte längre tillämpas på Järnvägsverket, till den del som det i lagen hänvisas till säkerhetsmyndigheten för järnvägstrafiken.

Det föreslås att hänvisningen i lagens 2 § till den myndighet som ansvarar för säkerheten inom järnvägstrafiken stryks. I lagens 6 § 2 och 4 mom., 6 a § 1-4 mom., 7 § 1 och 2 mom., 13 § 1 mom. samt 13 a § 1 mom. hänvisas till den myndighet som vid sidan av det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift har vissa rättigheter eller skyldigheter i anslutning till kontrollverksamheten. Eftersom det föreslås att omnämnandet av myndigheten stryks, kan rätten att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett enligt 1 § 1 mom. beviljas endast kommuner eller SAD. Dessa paragrafer gäller således inte längre Järnvägsverket.

Med stöd av 2 § 2 punkten i den gällande SAD-lagen begränsar sig de uppgifter gäl-

lande uppbörden av kontrollavgifter som ankommer på SAD till regional kollektivtrafik. SAD har med stöd av ett tillstånd som utfärdats av trafikministeriet år 1986 rätt att sköta dessa uppgifter även i den interna busstrafiken i Esbo, Grankulla och Vanda.

Det föreslås att till 2 § i SAD-lagen fogas ett nytt 2 mom., med stöd av vilket SAD har möjlighet att enligt avtal åta sig uppbörden av kontrollavgifter på ett större område än för närvarande. Inom tågtrafiken kunde uppgifterna omfatta närtrafik som överskrider medlemskommunernas gränser samt fjärrtrafik som omfattar hela landet. Trots lagändringen riktar sig kontrollavgiftsverksamheten även i fortsättningen huvudsakligen till huvudstadsregionens närtrafikområde. Hittills har man kommit överens om fördelningen av kostnaderna för uppbörden av avgifterna i ett avtal mellan VR Aktiebolag, SAD och Järnvägsverket, som för närvarande sköter uppgiften. Avsikten är att SAD och VR Aktiebolag i fortsättningen genom inbördes avtal kommer överens om fördelningen av kostnaderna för kontrollavgiftsverksamheten inom järnvägstrafiken.

3 Propositionens konsekvenser

SAD beställer järnvägstrafiktjänster av VR Aktiebolag som bedriver järnvägstrafik. Därför är det SAD i fråga om närtrafiken och VR Aktiebolag i fråga om den egna region- och fjärrtrafiken som har ett intresse av att ta ut biljettavgifter.

Överföringen av den kontrollavgiftsverksamhet inom tågtrafiken som i dagens läge sköts av Järnvägsverket effektiviserar uppbörden av kontrollavgifter, eftersom en större enhet möjliggör mera omfattande kontroller på ett visst område. Det vore viktigt att verksamheten vid den enhet som bedriver biljettkontrollverksamhet inom järnvägstrafiken startar så smidigt som möjligt i början av 2008. Därför måste man i så god tid som möjligt kunna påbörja organiseringen av verksamheten och övriga uppgifter i det inledande skedet.

Järnvägsverket, SAD, och VR Aktiebolag har ett avtal om kontrollavgiftsverksamheten. Efter lagändringen kan SAD och VR Aktiebolag ingå ett motsvarande avtal. Järnvägs-

verket har utfört kontrollavgiftsverksamheten till självkostnadspris. Om verksamheten fortsätter med samma personal och i samma form också vid SAD föranleder överföringen av verksamheten inga merkostnader.

År 2006 uppgick trafikföretagens intäkter av kontrollavgiftsverksamheten till 859 000 euro. Kostnaderna för verksamheten år 2006 uppgick till ca 1 850 000 euro. Av kostnaderna för kontrollavgiftsverksamheten har ca 75 procent utgjorts av personalkostnader. Ca 72 procent av de kontrollavgifter som påförts passagerare som färdats utan giltig biljett har erhållits. Lagförslaget har beaktats i anslagen i budgetpropositionen för 2008 så att Järnvägsverkets bruttoinkomster har minskats med 1 850 000 euro, vilket motsvarar utgifterna för kontrollavgiftsverksamheten. Lagändringen inverkar inte på dimensioneringen av Järnvägsverkets anslag.

Indragningen av tjänsterna vid Järnvägsverket förutsätter inte någon särskild grund och inte heller tjänstemännens samtycke. Övergångsbestämmelsen gällande indragningen av tjänsterna motsvarar etablerad praxis vid organisationsförändringar.

De biljettkontrollörer vid Järnvägsverket som varit statligt anställda före år 1993 har rätt till pensionsskydd med högre pensions-tillväxt enligt statens gamla pensionssystem. Dessutom har 13 personer, som har en tågkarlstjänst, rätt till pensionering vid 58 års ålder. När personalen övergår från Järnvägsverket till Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, byts pensionssystemet från statens pensionssystem till det kommunala pensionssystemet. Detta påverkar dock inte personalens ställning eftersom kommunaliseringssituationer har beaktats i pensionsbestämmelserna.

När pensionssystemet byts betalas personalen i sinom tid pension ur statens pensionssystem beträffande tiden i statlig anställning och ur det kommunala pensionssystemet beträffande tiden i kommunal anställning. Enligt 18 § i lagen om införande av lagen om statens pensioner (1296/2006) bibehålls rätten till tilläggspensionsskydd och lägre pensionsålder enligt statens pensionssystem vid kommunalisering om ifrågavarande anställning fortsätter inom det kommunala pensionssystemet fram till pensionsåldern. I 12 §

i lagen om kommunala pensioner (549/2003) bestäms att personalen har rätt till pension enligt det kommunala pensionssystemet från samma tidpunkt som ett offentligt pensionssystem har beviljat s.k. pension enligt tilläggspensionsskyddet. Med stöd av dessa bestämmelser får tågkarlar pension enligt båda pensionssystemen vid 58 års ålder och den högre pensionstillväxten enligt statens pensionssystem bibehålls också.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts i en arbetsgrupp som sammankallats av kommunikationsministeriet. I gruppens arbete deltog företrädare för kommunikationsministeriet, statens arbetsmarknadsverk, Kommunala arbetsmarknadsverket, Järnvägsverket, SAD, VR Aktiebolag och tjänstemän som vid Järnvägsverket sköter biljettkontrollverksamheten (Järnvägsarbetarnas Förbund rf, Pardia rf).

Utlåtande om propositionen har begärts hos justitieministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, Statskontoret, SAD, Järnvägsverket, Kommunernas pensionsförsäkring, Kommunala arbetsmarknadsverket, Järnvägsarbetarnas Förbund rf, Pardia rf och VR Aktiebolag. Alla dessa instanser gav utlåtanden. Dessutom lämnade Finlands Kommunförbund ett utlåtande. I utlåtandena understöddes propositionen i huvudsak eller så sågs inga hinder för den. Järnvägsarbetarnas Förbund rf och Löntagarorganisationen Pardia rf fäster dock uppmärksamhet vid att förhandlingarna om ställningen för den personal som övergår fortfarande pågår och att anställningsvillkoren för denna personal skall tryggas i den omfattning som förbunden förutsätter.

Finansministeriet anser i överensstämmelse med motiveringen till lagförslaget att biljettkontrollverksamheten inte hör till Järnvägsverkets kärnverksamhet och att det över huvud taget inte är motiverat att denna verksamhet sköts av en statlig myndighet. Med tanke på lagförslagets koppling till statsförvaltningens produktivitetsprogram anser finansministeriet att propositionen är både motiverad och ändamålsenlig och att den bör påskyndas. Finansministeriet anser det vara nödvändigt med vissa ändringar beträffande

genomförandet av överföringen av den personal som från staten flyttar över till SAD samt att det görs upp en beskrivning över hur förslaget skall beaktas i anslagen i budgetpropositionen för 2008.

Justitieministeriet fäster uppmärksamhet bl.a. vid bestämmelserna om överföringen av tjänstemännen och utvidgningen av SAD:s behörighet till att omfatta hela landet. Till denna del föreslår ministeriet ett tillägg om att utvidgningen av SAD:s kontrollavgiftsverksamhet skall basera sig på ett avtal.

Inrikesministeriet fäster uppmärksamhet bl.a. vid att det med tanke på den personal som övergår behövs detaljerade bestämmelser om genomförandet av övergången, indragningen och inrättandet av tjänster, rätten till semester samt pensionsskyddet och bevarandet av det.

Enligt SAD är det viktigt att effektivisera biljettkontrollen. Det ligger i SAD:s intresse att se till att de som använder kollektivtrafiktjänsterna betalar den fastställda avgiften. Detta är viktigt också för VR Aktiebolag i bolagets tågtrafik.

Kommunala arbetsmarknadsverket anser att det skall vara fråga om överlåtelse av rörelse. Enligt Kommunernas pensionsförsäkring är den lägre pensionsålder på 58 år som föreslås förbli i kraft i fråga om 13 tjänstemän inte betydande som ett enskilt avgörande, men av mycket stor betydelse på en principiell nivå.

Enligt VR Aktiebolag är det ytterst viktigt att biljettkontrollverksamheten fortsätter utan avbrott inte bara under omställningen utan också efter den. Dessutom bör VR och SAD snarast möjligt inleda avtalsförhandlingar om ordnande av kontrollverksamheten inom VR:s region- och fjärrtrafik i framtiden.

I sitt utlåtande fäste Finlands Kommunförbund uppmärksamhet vid de pensionslösningar som är förknippade med lagändringen och behovet att jämna ut skillnaderna i fråga om lön och andra förmåner mellan den personal som övergår från Järnvägsverket och SAD:s nuvarande personal.

Ovan nämnda synpunkter och övriga synpunkter som framförts i utlåtandena har beaktats i mån av möjlighet.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

6 Ikraftträdande

De tjänstemän som är anställda vid Järnvägsverket och sköter uppgifter i anslutning till uppbörden av kontrollavgifter i tågtrafik blir, när denna lag träder i kraft, tjänsteinnehavare vid SAD i uppgifter som motsvarar de tidigare, om de inte har motsatt sig övergången senast två månader före det. Tjänsterna för alla de tjänstemän som avses i övergångsbestämmelserna dras in när lagen träder i kraft. Indragningen av tjänsterna förutsätter inte någon särskild grund och inte heller tjänstemannens samtycke. Vid indragningen av tjänsterna upphör de tjänsteförhållanden vid Järnvägsverket som baserat sig på dem utan uppsägning.

Om tjänsterna inte skulle dras in, borde Järnvägsverket inom statsförvaltningen försöka omplacera anställda som vägrar flytta och, om detta eventuellt misslyckas, separat säga upp dessa tjänstemän. Detta kan inte anses vara motiverat under nämnda förhållanden, då man garanterar anställningsförhållandets fortgång inom pendlingsregionen och bibehållna anställningsvillkor.

I övergångsbestämmelsen bestäms att 35 tjänster (tjänsterna nr 41-75) inom Järnvägsverkets kontrollavgiftsverksamhet dras in. I praktiken innebär detta att kontrollverksamheten inom järnvägstrafiken fortsätter i huvudsak med befintliga resurser. Kontrollverksamhetens nuvarande resurser omfattar biljettkontrollörernas arbetsinsatser och de kontorstjänstemäns arbetsinsatser som arbetar vid kontrollavgiftsbryån. Den personal som vid Järnvägsverket arbetar i kontrolluppgifter är anställd i tjänsteförhållande. Till SAD överförs 33 personer och två obesatta biljettkontrollörstjänster. Av de personer som flyttas över hör 28 personer till Järnvägsarbetarnas Förbund och 5 personer till Pardia rf.

Enligt övergångsbestämmelsen bibehåller de anställda som övergår de rättigheter och

skyldigheter som de vid tidpunkten för övergången har på basis av anställningsförhållandet. Av anställningsvillkoren vid tidpunkten för övergången bibehålls dock endast de villkor som baserar sig på statens tjänstekollektivavtal på centralnivå och enskilda tjänstestavtal samt lönen i euro vid tidpunkten för övergången. De förmåner som baserar sig på Järnvägsverkets preciserande tjänstekollektivavtal och förmåner som baserar sig på eventuella arbetsgivarbeslut, förutom lönen i euro, bibehålls inte vid övergången. Detta motsvarar etablerad praxis vid statens interna organisationsförändringar. Avsikten med bestämmelsen är inte heller att permanent trygga de anställningsvillkor som baserar sig på nämnda avtal eller andra rättigheter som baserar sig på anställningsförhållandet. En ändring av de anställningsvillkor som baserar sig på avtal som nämns i bestämmelsen förutsätter emellertid överenskommelse. Den lägre pensionsålder som gäller för tågkarlar till följd av ändringarna i pensionslagstiftningen 2005 och 2007 kommer att stå kvar.

Vid fastställandet av anställningsvillkoren för en person som utnämnts till en tjänst vid SAD beaktas den tjänstgöringstid som hos staten räknats till godo på motsvarande sätt som kommunal tjänstgöring. Personen bibehåller den rätt till semester som han eller hon intjänat i statlig anställning vid övergången till SAD. Semestern under året för övergången och därpå följande år är åtminstone lika lång som den skulle vara enligt de grunder som gällde statliga tjänsteinnehavare vid tidpunkten för övergången.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

7 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rätts säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Åtminstone påförandet av kontrollavgift samt användningen av tvångs- och maktmedel kan anses vara sådana offentliga förvaltningsuppgifter inom uppbörden av kontrollavgift som innefattar utövning av offentlig makt. Enligt gällande lag kan som biljettkontrollörer godkännas endast en innehavare av en tjänst vid ett samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. Också efter lag-

ändringen utförs biljettkontrollen av en tjänsteinnehavare vid ett samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Med stöd av vad som anförts ovan anses att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslag***1.****Lag****om ändring av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 1 § 1 mom.
och 2 §, sådana de lyder i lag 448/2006, som följer:

1 §*Tillämpningsområde*

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett kan beviljas kommuner samt Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, som i fråga om järnvägstrafik kan beviljas rätt att uppbära kontrollavgift i hela landet.

2 §*Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift*

De offentliga samfund som avses i 1 § 1 mom. kan avtala om att de kontrollavgifter som omfattas av deras behörighet får uppbäras i samarbete. Kommunerna kan också avtala om att ordna samarbetet så att en kommun eller Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ges i uppdrag att på det sätt som föreskrivs i kommunallagen (365/1995) eller lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) för en eller flera kommuners räkning sköta uppbärandet av kontrollavgifter. Avtalet om samarbete skall delges kommunikationsministeriet eller fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollav-

gift, om avsikten är att från första början uppbära kontrollavgift i samarbete.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

De tjänstemän som är anställda hos Järnvägsverket och sköter uppgifter i anslutning till uppbörden av kontrollavgifter i tågtrafik blir, när denna lag träder i kraft, tjänsteinnehavare vid Huvudstadsregionens samarbetsdelegation i uppgifter som motsvarar de tidigare, om de inte har motsatt sig övergången senast två månader före det. Deras tjänster vid Järnvägsverket dras in när denna lag träder i kraft. Vid indragningen av tjänsterna upphör de tjänsteförhållanden som baserat sig på dem utan uppsägning.

Anställda som övergår bibehåller de rättigheter och skyldigheter som de vid tidpunkten för övergången har på basis av anställningsförhållandet. Av rättigheterna och skyldigheterna bibehålls dock endast de rättigheter och skyldigheter som baserar sig på statens tjänstekollektivavtal på centralnivå och enskilda tjänsteavtal samt lönen i euro vid tidpunkten för övergången.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag**om ändring av 2 § i lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 2 § i lagen av den 30 december 1996 om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) ett nytt 2 mom. som följer:

2 §

Uppgifter

trollavgift i kollektivtrafik (469/1979) även i
annan än regional kollektivtrafik.

Samarbetsdelegationen kan dessutom enligt avtal åta sig uppbörden av den kontrollavgift som avses 4 § i lagen om kon-

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 5 oktober 2007

Republikens President**TARJA HALONEN***Minister Suvi Lindén*

*Bilaga
Parallelltext*

1.

Lag

om ändring av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 1 § 1 mom.
och 2 §, sådana de lyder i lag 448/2006, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett kan beviljas kommuner, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation samt den myndighet som ansvarar för säkerheten inom järnvägstrafiken.

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett kan beviljas kommuner samt Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, som i fråga om järnvägstrafik kan beviljas rätt att uppbära kontrollavgift i hela landet.

2 §

2 §

Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

De offentliga samfund *och den myndighet* som avses i 1 § 1 mom. kan avtala om att de kontrollavgifter som omfattas av deras behörighet får uppbäras i samarbete. Kommunerna kan också avtala om att ordna samarbetet så att en kommun eller Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ges i uppdrag att på det sätt som föreskrivs i kommunallagen (365/1995) eller lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) för en eller flera kommuners räkning sköta uppbärandet av kontrollavgifter. Avtalet om samarbete skall delges kommunikationsministeriet eller fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollavgift, om avsikten är att från första början uppbära kontrollavgift i samarbete.

De offentliga samfund som avses i 1 § 1 mom. kan avtala om att de kontrollavgifter som omfattas av deras behörighet får uppbäras i samarbete. Kommunerna kan också avtala om att ordna samarbetet så att en kommun eller Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ges i uppdrag att på det sätt som föreskrivs i kommunallagen (365/1995) eller lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) för en eller flera kommuners räkning sköta uppbärandet av kontrollavgifter. Avtalet om samarbete skall delges kommunikationsministeriet eller fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollavgift, om avsikten är att från första början uppbära kontrollavgift i samarbete.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

De tjänstemän som är anställda hos Järnvägsverket och sköter uppgifter i anslutning till uppbörden av kontrollavgifter i tågtrafik blir, när denna lag träder i kraft, tjänsteinnehavare vid Huvudstadsregionens samarbetsdelegation i uppgifter som motsvarar de tidigare, om de inte har motsatt sig övergången senast två månader före det. Deras tjänster vid Järnvägsverket dras in när denna lag träder i kraft. Vid indragningen av tjänsterna upphör de tjänsteförhållanden som baserat sig på dem utan uppsägning.

Anställda som övergår bibehåller de rättigheter och skyldigheter som de vid tidpunkten för övergången har på basis av anställningsförhållandet. Av rättigheterna och skyldigheterna bibehålls dock endast de rättigheter och skyldigheter som baserar sig på statens tjänstekollektivavtal på centralnivå och enskilda tjänsteavtal samt lönen i euro vid tidpunkten för övergången.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till 2 § i lagen av den 30 december 1996 om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Uppgifter

Uppgifter

Samarbetsdelegationen kan dessutom enligt avtal åta sig uppbörden av den kon-

trollavgift som avses 4 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) även i annan än regional kollektivtrafik.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
