

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik, 17 kap. 6 § i strafflagen och 1 § i lagen om ordningsvakter

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik skall ändras. En förslaget skall lagens tillämpningsområde utvidgas så att det omfattar hela landet. Enligt propositionen skall samtliga kommuner få möjlighet att hos kommunikationsministeriet ansöka om rätt att uppbära kontrollavgift.

För att minska på resandet utan biljett föreslås ett effektiviserat samarbete mellan de offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift, möjlighet att använda ordningsvakter som hjälp vid biljettkontroller och vid avlägsnande av passagerare som fär-

das utan biljett och en höjning av det högsta tillåtna beloppet för kontrollavgiften. Dessutom föreslås en precisering av bestämmelserna om beviljande och återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift, om biljettkontrollör och om ändringssökande. I propositionen har dessutom beaktats de krav på författningsnivån och bemyndigande som grundlagen uppställer. Ytterligare föreslås smärre ändringar i strafflagen och lagen om ordningsvakter. De föreslagna lagarna avses träda i kraft tre månader efter det att de antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	4
Kontrollavgiftssystemet och utövning av offentlig makt	4
Tillämpningsområde och samarbete.....	5
Beviljande och återkallande av rätt att uppbära kontrollavgift	5
Effektivisering av kontrollavgiftsverksamheten	6
Tekniska medel	6
Kontrollresurserna och utnyttjandet av dem	6
Användning av påföljder som sanktion.....	7
3. Propositionens konsekvenser	8
4. Beredning av ärendet	9
DETALJMOTIVERING.....	10
1. Lagförslagen	10
1.1. Lag om kontrollavgift i kollektivtrafik	10
1.2. Strafflagen	17
1.3. Lagen om ordningsvakter	17
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	17
3. Ikraftträdande.....	17
4. Förhållande till grundlagen och samt lagstiftningsordning.....	17
LAGFÖRSLAGEN.....	20
om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik.....	20
om ändring av 17 kap 6 § i strafflagen	25
om ändring av 1 § i lagen om ordningsvakter.....	26
BILAGA.....	27
PARALLELLTEXTER.....	27
om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik.....	27
om ändring av 17 kap 6 § i strafflagen	36
om ändring av 1 § i lagen om ordningsvakter.....	37

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och bedömning av nuläget

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. Rätten beviljades Helsingfors stads trafikverk och Statsjärnvägarna. År 1986 utvidgades lagens tillämpningsområde så att också Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, nedan SAD, beviljades kontrollrätt i busstrafiken. År 1995, då Statsjärnvägarna ombildades till ett aktiebolag som idkar trafiken och till Banförvaltningscentralen, som svarade för myndighetsverksamheten, beviljades Banförvaltningscentralen rätt att uppbära kontrollavgift, och Statsjärnvägarnas rätt återkallades samtidigt.

Enligt gällande lag kan rätten att uppbära kontrollavgift av person som färdas utan giltig biljett beviljas offentligt samfund som idkar spårtrafik i kollektivtrafik som samfundet bedriver, SAD i den regionala busstrafiken inom dess verksamhetsområde och i den interna busstrafiken i Esbo, Vanda och Grankulla samt Banförvaltningscentralen för kollektivtrafik på järnvägarna. Rätten att uppbära kontrollavgift beviljas av kommunikationsministeriet. Rätten kan beviljas om detta med beaktande av passagerarnas antal och trafikslaget samt andra faktorer anses nödigt med hänsyn till allmän fördel.

Kontrollavgiften påförs av en biljettkontrollör som är godkänd av chefen för det polisdistrikt där trafikidkaren har sin hemort. Avgränsningen av lagens tillämpningsområde har lett till att endast Helsingforspolisen har använt behörigheten att godkänna biljettkontrollörer. Som biljettkontrollör kan godkännas endast innehavare av tjänst vid offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Rätten att uppbära kontrollavgift har bevil-

jats Banförvaltningscentralen, SAD och Helsingfors stad i den omfattning som lagen tillåter. Helsingfors stads rätt utsträcker sig till olika former av trafik. Den kontrollerar biljetter i stadens interna buss-, spårvagns- och metrotrafik samt på Sveaborgsfärjan. All spårtrafik omfattas alltså av kontrollavgiftssystemet, medan igen systemet tillämpas på busstrafik endast i huvudstadsregionen. Behovet att ta i bruk kontrollavgiftssystemet har dock ökat i vissa kommuner utanför huvudstadsregionen. Främst har Tammerfors, Åbo och Uleåborg visat intresse för uppgiften.

SAD kan på grundval av avtal med trafikidkarna uppbära kontrollavgifter i all busstrafik inom sitt område. Detta samarbete har i praktiken mistat sin betydelse, då trafiken arrangerats på annat sätt. Banförvaltningscentralens, SAD:s och Helsingfors stads kontrollörer verkar delvis på samma geografiska område. Lagen saknar bestämmelser om samarbete mellan kontrollavgiftsmyndigheterna, men ett samarbete kan tänkas leda till en effektivare verksamhet.

Kommunikationsministeriet fastställer kontrollavgiftens storlek. Denna kan vara ett belopp som är högst 30 gånger så stor som den lägsta allmänna engångsavgiften i busstrafik. Kontrollavgiften för kollektivtrafik har fastslagits till 60 euro. Beloppet är det samma i all trafik där kontrollavgifter uppbärs. Fastställandet av beloppet har delvis blivit föremål för tolkning efter att man avstått från den riksomfattande fastställda taxan för engångsavgift i kollektivtrafik. Det finns inte längre ett allmänt pris som kan användas som uträkningsgrund.

Sättet att arrangera trafiken liksom också biljett- och betalningssystemen har ändrats efter det att lagens tillämpningsområde senast utvidgades. Kommunerna har tagit ansvar för att det finns ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik, särskilt i städerna. Biljetterna av papper har allmänt ersatts av elektroniska resekort, och i en del av kollektivtrafiken har

det också blivit möjligt att betala med hjälp av mobiltelefon. Passagerarna kan numera använda olika region- och stadsbiljetter, vars priser har nedsatts med hjälp av kommunens och statens finansiering.

I huvudstadsregionens spårtrafik har man nästan helt övergått till en öppen betalning av biljetter. Resekorten har inneburit att också busstrafiken övergått till en delvis öppen betalning, där betalningen kontrolleras med hjälp av en avläsningsanordning. Chauffören följer med betalningarna, men kan åtminstone inte helt försäkra sig om att betalningen är korrekt. Detta kan bero på det stora passagerarantalet, placeringen av avläsningsanordningen, omfattningen av biljetturvalet som ingår i kortet samt den samtidiga försäljningen av engångsbiljetter vilken stjälar förarens uppmärksamhet.

Ändringarna har haft två slag av verkningar. För det första har det för kommunen som myndighet som finansierar kollektivtrafiken uppstått ett ekonomiskt intresse av att se till att de som utnyttjar kollektivtrafik betalar en korrekt avgift. Utanför huvudstadsregionen är finansieringsansvaret mest heltäckande i Tammerfors och Åbo där staden har det ekonomiska ansvaret och verksamhetsansvaret för anordnandet av kollektivtrafiken. För det andra har det blivit allt mera lockande att lämna biljetten obetald, att betala en för liten avgift och att färdas med annan persons biljett, eftersom kontrollen av betalningar i fordon har blivit allt svårare som en följd av att resekorten tagits i bruk. Av dessa orsaker är behovet av en regional utvidgning av tillämpningen av kontrollavgiftssystemet uppenbart.

Systemet med öppen betalning innebär kortare tider på hållplatsen, vilket leder till att själva trafiken går snabbare. Kortare restider än tidigare är fördelaktiga för passagerarna och kan också locka flera passagerare att använda kollektivtrafik. Då trafiken blir snabbare går dess driftskostnader ner, och flera passagerare innebär högre biljettintäkter. En negativ följd är dock att det blir lättare att låta bli att betala och att risken för att åka fast minskar. Också möjligheten till betalning med hjälp av mobiltelefon har ökat lockelsen för missbruk. För tillfället råder det en situation då det öppna biljettsystemet är en ound-

viklig del av en effektiv kollektivtrafik. Det öppna biljettsystemet kan dock inte fungera, om det inte stöds av ett effektivt kontrollavgiftssystem.

Det nuvarande antalet kontrollörer räcker dock inte till för att hålla risken för att åka fast tillräckligt stor. I den trafik som Helsingfors stads trafikverk kontrollerar var de icke betalande passagerarnas andel år 1999 1,92 procent, år 2000 2,06 procent, år 2001 2,22 procent, 2,68 procent år 2002, 2,88 procent år 2003 och 3,33 procent år 2004. I den trafik som SAD kontrollerade har den relativa andelen av de passagerare som färdades utan behörig biljett ökat från 0,5 procent till 1 procent på 2000 talet.

Betalningsunderlåtelser förekommer mest i spårtrafik, men att färdas med felaktig biljett har också ökat i busstrafiken. Det har också förekommit offentliga upprop som syftar till att färdas utan biljett. En effektivare kontrollavgiftsverksamhet bör alltså utvecklas.

Till lagen anknyter också behov av översyn, vilka är förknippade närmast med exaktheten för och avgränsningen av de bestämmelser som rör beviljande och återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift samt godkännande av kontrollör och återkallande av befogenheten. Den nuvarande förordningen reglerar också till en del sådant som bör föreskrivas i lag.

2. Målsättning och de viktigaste förslagen

Kontrollavgiftssystemet och utövning av offentlig makt

Kontrollverksamheten har ansetts som en offentligrättslig påföljd med straffkaraktär och med sina tvångs- och maktmedel som en sådan utövning 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 åsikten att kontrollavgiftssystemet innehåller element av en sådan betydande utövning av offentlig makt att det på grundval av 124 § i grundlagen kan ges endast myndigheter. Också rättsskyddsaspekter talar för att utgångspunkterna i det nuvarande systemet skall bevaras.

Nämnda utgångspunkt kan anses harmoniera med förslaget att en ordningsvakt skall kunna bistå en kontrollör enbart vid kontroll av biljetter och avlägsnande av passagerare.

Tillämpningsområde och samarbete

Det centrala målet med propositionen är att utvidga tillämpningsområdet för kontrollavgiftslagen till att täcka hela landet. Det skall bli möjligt att mera omfattande än tidigare ta i bruk kontrollavgiftssystemet i de fall då en kommun bedömer det motiverat och då de i lagen uppställda förutsättningarna uppfylls. En utvidgning av verksamhetsområdet påverkar i praktiken busstrafiken, eftersom all spårtrafik redan omfattas av systemet. Kontrollavgiftssystemet skapar förutsättningar för tillämpning av öppna betalningar. Genom utvidgningen av tillämpningsområdet för kontrollavgiftslagen eftersträvas alltså förbättrade verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiken. Också jämlikhetsaspekter skapar behov för en utvidgning av verksamhetsområdet.

I propositionen föreslås att alla kommuner skall kunna ha rätt att hos kommunikationsministeriet ansöka om rätt att uppbära kontrollavgift. De orter som ligger utanför huvudstadsregionen får möjlighet att övergå till kontrollavgiftssystemet då kommunerna önskar det och med beaktande av kollektivtrafikarrangemangen på orten. Det vore ändamålsenligt att tillämpa systemet regionalt, eftersom de nuvarande biljetterna gör det möjligt att färdas inom staden med användning av sådana regionlinjer som också överskrider stadsgränsen. Regiontrafiken och stadstrafiken bildar en helhet, där det i allmänhet är motiverat att anordna kontrollverksamheten i samarbete mellan kommunerna. Det mest naturliga framför allt inom nya regioner kan tänkas vara att kontrollavgiftsuppgiften för alla kommuners del som deltar i verksamheten ges till centralstaden. Det är därför skäl att utvidga lagens tillämpningsområde att gälla samtliga kommuner och samtidigt möjliggöra ett mera utvidgat samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift samt ge kommunerna möjlighet att överföra uppgiften på en annan kommun.

I propositionen föreslås att bestämmelsen

om tillämpningsområdet skrivs med en mera vidsträckt formulering än den nuvarande bestämmelsen. På detta sätt är det möjligt att göra tillämpningen av lagen mera flexibel. Propositionen syftar också till en överföring av Helsingfors stads kontrollavgiftsbehörighet till SAD utan en särskild ändring av lagen, om staden och SAD anser en sådan överföring motiverad. Dessutom möjliggörs en överföring av kontrollavgiftsrätten från Banförvaltningscentralen till den nya myndighet som skall grundas år 2006 och svara för järnvägstrafikens säkerhet.

Beviljande och återkallande av rätt att uppbära kontrollavgift

I allmänhet ges myndigheterna uppgifter och behörighet direkt med stöd av lag utan ett tillståndsförfarande. Lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik utgör ett undantag från denna huvudregel, eftersom rätten att uppbära kontrollavgifter enligt den beviljas genom beslut av kommunikationsministeriet. Ett bevarande av tillståndssystemet är motiverat, eftersom i propositionen föreslås en uppluckring av lagrummen om lagens tillämpningsområde och samarbetet mellan kontrollmyndigheterna. Ordnandet av kontrollverksamheten kan med hjälp av tillståndsförfarandet ändras inom ramen för de villkor som lagen ställer. Dessutom ger tillståndssystemet en möjlighet att effektivt ingripa mot de missförhållanden som eventuellt uppdragas vid kontrollverksamheten.

Å andra sidan föreslås en precisering av bestämmelserna om beviljande och återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift. Rätten att uppbära kontrollavgift skall alltid kunna beviljas för spårtrafik utan utredning av antalet passagerare och biljettsystem. Detta är motiverat på grund av att fordonens kapacitet i spårtrafiken alltid är större än i fråga om bussar och på grund av att föraren i praktiken inte har möjlighet att kontrollera betalningarna. Däremot skall det i fråga om buss trafik särskilt bedömas om antalet passagerare är så stort att ibruktagandet av kontrollavgiftssystemet är motiverat. Dessutom förutsätts ett enhetligt system för biljetter och priser.

Rätten att uppbära avgifter skall kunna

återkallas om rätten inte utnyttjas. Rätten kan återkallas om det uppdagas väsentliga förseelser eller allvarliga brister. Vid lindrigare förseelser skall det bli möjligt att ge en anmärkning. På detta sätt står påföljderna i bättre relation till de klandervärda gärningarna.

Effektivisering av kontrollavgiftsverksamheten

Bedömningen av hur effektivare åtgärder skall riktas och valet av medel försvåras av brist på forskningsmaterial. Det finns inga särskilt noggranna uppgifter om orsakerna till att man färdas utan biljett, vilka slags personer som färdas utan biljett och vilka deras motiv är. Till exempel saknas information om vilken inverkan medellöshet och oakt-samhet har på att färdas utan biljett. Också de kostnader som olika medel medför styr och begränsar valet av dem.

En central omständighet som leder till att färdas utan biljett kan anses vara risken att åka fast. Att färdas utan biljett kan antas minska om risken att åka fast ökar. Av denna orsak skall de nya åtgärder som omfattas av biljettkontrollen och kontrollverksamheten framför allt syfta till att öka risken för att åka fast. Vid ökningen av denna risk skall tonvikten främst läggas vid olika fysiska och tekniska medel. Också en effektivare kontrollverksamhet kan antas öka risken för att åka fast och på detta sätt minska resande utan biljett. Däremot kan det inte ställas lika stora positiva förväntningar på en skärpning av påföljderna med anledning av att resa utan biljett.

Tekniska medel

Att färdas utan biljett kan effektivt hindras genom att med tekniska medel styra passage-rarnas ankomst till fordonet och öka kontrollen så att tillträde till fordonet utan biljett hindras eller att varje passagerares biljett kontrolleras under resan. En användning av dessa medel i hela deras utsträckning är dock inte möjlig med hänsyn till ekonomiska faktorer och en rimlig smidighet i trafiken.

I busstrafiken kan förarens möjligheter att kontrollera betalningarna jämförelsevis lätt förbättras t.ex. genom en placering av avläs-ningsanordningarna så att de är inom föra-

rens synfält och en utveckling av anordning-ens ljudsignaler så att ljudsignalerna för hu-vudtyperna av biljetter skiljer sig från var-andra. I spårtrafiken finns inte denna möjlig-het, fastän resande utan biljett utgör ett pro-blem framför allt i spårtrafiken. I fråga om spårtrafiken kan man planera och utveckla nya slags hjälpmedel för kontroll av betal-ningen. På metrostationerna kan det installe-ras portar som är omöjliga eller svåra att pas-sera utan biljett, men för järnvägstrafiken finns inte färdiga tillämpningsalternativ. Tekniska hjälpmedel som minskar resande utan biljett finns alltså inte, åtminstone inte särskilt snabbt, tillgängliga. De tekniska och eventuella andra medlen för förbättring av kontrollen bör dock kontinuerligt utvecklas, testas och vid behov tas i bruk.

Kontrollresurserna och utnyttjandet av dem

Genom en utvidgning av samarbetet mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontroll-avgift eftersträvas en effektivare kontrollav-giftsverksamhet. Förslagen möjliggör bl.a. användning av kontrollörer på flera kommu-ners område eller t.ex. samtidigt i olika kollektiva trafikmedel om detta särskilt har avta-lats. På detta sätt utnyttjas kontrollresurserna mera effektivt.

En ökning av antalet kontrollörer är visser-ligen möjlig och också önskvärd, men betydande öknings hålls tillbaka av de kostnader detta medför.

I propositionen föreslås att kontrollörerna skall kunna bistås av ordningsvakter vid av-slöjandet av dem som reser utan biljett. Detta skall komma i fråga närmast i metrotrafiken, men också i järnvägstrafiken, där ordnings-vakter och väktare redan används för upp-rätthållande av ordningen. En ordningsvakt skall efter utbildning för ändamålet kunna bi-stå kontrollören vid biljettkontrollen. Passa-geraren skall vara skyldig att uppvisa sin bil-jett för ordningsvakten. Ordningsvakten an-mäler en resa utan biljett till kontrollören, och kontrollören vidtar åtgärder inom ramen för sina egna befogenheter. De personer som bistår vid kontrollen skall inte själva kunna påföra kontrollavgift, men de skall på begä-ran av kontrollören bistå med att gripa och avlägsna en person som färdas utan biljett.

En ordningsvakt som bistår vid kontrollen skall också utan begäran av kontrollören från fordonet eller plattformsområdet kunna avlägsna en person som färdas helt utan biljett, om detta har avtalats med det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. Kontrollerna kan på detta sätt göras snabbas, antalet biljetter som skall kontrolleras höjas och risken för åka fast ökas.

Användning av påföljder som sanktion

Tekniska medel och en ökad kontroll kan anses som primära medel att reducera antalet resor utan biljett. Dessutom kan man eftersträva att påverka lönsamheten för att färdas utan biljett och passagerarnas motivation genom strängare sanktioner för att färdas utan biljett. Strängare påföljder kan innebära antingen en höjning av kontrollavgiften eller en kriminalisering av åtminstone upprepade resor utan biljett. Som en påföljd för upprepat resande utan biljett kunde också vara en förhöjd kontrollavgift i stället för en kriminalisering.

En kriminalisering är förknippad med såväl principiella som praktiska problem. Kontrollavgiften anses som en offentligrättslig påföljd med straffkaraktär, vid sidan av vilken ett straff syns obehövt. I strafflagen (39/1889) förslogs år 1888 en kriminalisering av att färdas utan biljett som s.k. snyltning (RP 66/1888 rd, s 135—136). Snyltningen skulle ha gällt mycket olika tjänstesektorer och hade varit vidare än ett bedrägeri, eftersom den inte hade förutsatt att någon vilseleds eller misstaget utnyttjas. Riksdagens lagutskott ansåg inte en särskild kriminalisering behövlig eftersom ”när det t.ex. är fråga om t.ex. att skaffa sig tillträde till ett samfärdsmedel kunde lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik tillämpas” (LaUB 6/1990 rd, s. 14). Snyltningen skulle också överlappa kontrollavgiften för kollektivtrafik, betalningsmedelbedrägeri och bedrägeri, vilket skulle göra antingen snyltningen eller kontrollavgiftssystemet till en del onödigt. En samtidig användning av olika sanktioner är inte motiverad. Om igen snyltningen vore primär i förhållande till kontrollavgiften, vore det problematiskt att identifiera den mera klandervärda snyltningen t.ex. då un-

derlåtenhet att betala beror på betalningsoförmåga och utreda när ”skaffande av tillträde till samfärdsmedlet” skett på det sätt som avsågs i kriminaliseringsförslaget ”utan att vederbörlig betalning erläggs”.

En avgränsning av kriminaliseringen att gälla enbart upprepade resor skulle medföra ytterligare problem. I straffrätten avskiljs vanligtvis de grova gärningarna från grundbrotten genom att gärningens art är allvarligare än i genomsnitt och den skuld som detta utvisar hos gärningsmannen, inte av upprepning. Det vore skäligen svårt att i straffrätten motivera en gränsdragning mellan en gärning som begås första gången och ett upprepat beteende i fråga om själva det straffbara handlinget. Det vore också problematiskt att tillräckligt exakt särskilja att ett upprepat beteende utvisar ett mera klandervärdt sinne t.ex. då beteendet beror på oaktsamhet eller vållande. En strängare behandling av upprepat handling har därför i många fall inte en preventiv verkan och udden i den strängare behandlingen kan i onödan tänkas rikta sig mot de mindrebemedlade delen av befolkningen. En kriminalisering skulle förutsätta en omfattande registerföring av alla påförda kontrollavgifter.

Att färdas utan giltig biljett kan dock redan nu uppfylla rekvisiten för bedrägeri, betalningsmedelsbedrägeri, lämnande av oriktiga personuppgifter eller förfalskning. Det kan vara fråga om bedrägeri bl.a. då en passagerare stämplar sin biljett för en resa inom staden fastän han eller hon står i beråd att åka över kommungränsen och föraren upptäcker fallet. Betalningsbedrägeri förutsätter inte vilseledande och kan komma i fråga bl.a. då resekort överläts för orättmätig användning. En del av de smitningar som är grövre än normalt blir på detta sätt straffbelagda.

På dessa grunder föreslås inte i denna proposition en kriminalisering av att färdas utan biljett. På samma grunder föreslås inte heller som en påföljd för att upprepat färdas utan biljett en strängare kontrollavgift än normalt.

Däremot föreslås en översyn av grunderna för fastställandet av kontrollavgiften. Kontrollavgiftslagen föreslås bli ändrad så att den koefficient som reglerar den högsta avgiften höjs från 30 till 40. Samtidigt skall uträkningsgrunden specificeras. Avsikten är inte

att ändringen skall ge ett omedelbart motiv för en allmän höjning av kontrollavgifterna.

Genom den föreslagna höjningen av maximibeloppet för kontrollavgiften eftersträvas tillsammans med åtgärderna för att göra kontrollen striktare att det inte längre skall vara ekonomiskt lönsamt att färdas utan biljett. En förhöjd kontrollavgift antas tillsammans med den ökade risken att åka fast inverka reducerande på antalet passagerare som kalkylerat färdas utan biljett. Höjningen av koefficienten ger också bättre möjligheter än tidigare att beakta den allmänna inflationsutvecklingen då beloppet för kontrollavgiften fastställs då priserna på biljetter har stigit mindre än den allmänna inflationen.

En målmedveten strävan efter ekonomisk nytta och en större eftersträvad ekonomisk nytta än vanligt ökar klandervärdeheten för att färdas utan biljett och kan alltså utgöra en grund för en ytterligare strängare kontrollavgift än den föreslagna. En kännbar allmän höjning av kontrollavgiften i kollektivtrafik kan dock tänkas öka underlåtelseerna att betala kontrollavgiften på grund av betalningsoförmåga och på det sättet minska höjningens preventiva verkan. Kontrollavgifterna bör alltså till sitt belopp vara sådana att betalningsunderlåtelser inte nämnvärt sker på grund av betalningsoförmåga.

Vid bedömningen av behovet att höja kontrollavgifterna bör man beakta också förhållandet till beloppen för ordningsbot. Med tanke på helheten i påföljdssystemet kan det inte anses motiverat att obetydligt resande utan biljett som inte förorsakar fara sanktioneras strängare eller på samma nivå som gärningar som skall bedömas med hänsyn till straffrätten. Enligt 2 a kap. 8 § i strafflagen är ordningsboten ett till beloppet fast förmögensstraff som är lindrigare än böter. Ordningsboten får uppgå till 200 euro. Enligt 2 § i förordningen om ordningsbotförelser (619/1999) varierar ordningsboten mellan 10 och 115 euro. Enligt 9 § i förordningen föreskrivs för föraren av ett motorfordon för brott mot trafikreglerna 50 euro, vilket är lägre än den nuvarande kontrollavgiften. Enligt 8 § i förordningen är ordningsboten för en överskridning av den högsta tillåtna hastigheten med 15 kilometer i timmen högst 85 euro, dvs. något högre än den föreslagna

kontrollavgiften om högst 40 gånger uträknad enligt nuvarande priser för kollektivtrafikbiljetter. Kontrollavgiften skall åtminstone inte i huvudsak vara betydligt högre än motsvarande ordningsbot. Med tanke på att forskningsdata saknas har det inte i detta skede ansetts finnas skäl för att höja kontrollavgiften t.ex. till det dubbla på grund av fördröjd betalning.

3. Propositionens konsekvenser

Underlåtelseerna att betala är mest allmänna i spårtrafiken. Enligt de uppgifter som Banförvaltningscentralen samlat in för år 2003 färdades 3,4 procent av sammanlagt 606 000 kontrollerade passagerare utan biljett. I den busstrafik som SAD kontrollerat var andelen som underlät att betala under samma år 0,82 procent. SAD kontrollerade 277 000 passagerares biljetter. Intäkterna från kontrollavgifterna förslår inte till att täcka kostnaderna för verksamheten, men det kan antas att systemets preventiva verkan är stor. Den preventiva verkan inte mätas i pengar, men betydelsen av verksamheten beskrivs av att inget av de samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift i något skede har övervägt att upphöra med verksamheten.

Erfarenheterna ger vid handen att kontrollavgifterna inte heller på de orter där systemet tillsvidare inte tillämpas helt kan täcka de kostnader som föranleds av kontrollverksamheten. Lagen avses dock inte förplikta kommunerna att ta i bruk kontrollavgiftssystemet. På detta sätt har en kommunen möjlighet att i vart och ett fall bedöma för- och nackdelarna med systemet innan tillstånd för kontrollrätt söks. Lagändringen innebär alltså ingen direkt kostnadsökning för kommunerna.

Vid SAD:s tjänstgör 15 kontrollörer, som till en del har också andra uppgifter än kontrollörsuppgifter. År 2004 uppgick kostnaderna för kontrollverksamheten till 497 000 euro och intäkterna från kontrollavgifterna till 85 500 euro. Kostnaderna per kontrollör uppgick till omkring 33 000 euro per år. För t.ex. Tammerfors, där trafikmängden och antalet passagerare är mindre skulle tre eller fyra kontrollörer vara tillfyllest och kostnaderna uppgå till 102 000—136 000 euro per år.

En ökad kontroll antas minska resande utan biljett varför biljettintäkterna ökar. Intäkterna från kontrollverksamheten kan sannolikt också i fortsättningen täcka enbart en rätt liten del av kostnaderna, fastän en höjning av kontrollavgiften och en ökad kontroll i viss mån torde öka kontrollavgiftsintäkterna.

En utvidgning av lagens tillämpningsområde att omfatta hela landet ökar i någon mån kommunikationsministeriets uppgifter. Arbetet inom de offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift ökar något i och med utbildningen av ordningsvakter och förande av förteckningen. Dessa uppgifter kan dock skötas vid sidan av de nuvarande utan tilläggskostnader.

En utvidgning av lagens tillämpningsområde leder också till att andra än Helsingfors polisinspektion kan få uppgifter som är förknippade med godkännandet av kontrollörer. Den nya uppgiften förutsätter en instudering i arbetet och en organisering av uppgifterna. De uppgifter som i Helsingfors enligt lagen hör till chefen för polisdistriktet har delegerats till tillståndsenheten med stöd av bemyndigande i lagen. Uppgiften har i praktiken visat sig innebära en mycket liten arbetsmängd. Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet medför därför inte en ökning av statens personalkostnader.

För att minska resandet utan biljett är det skäl att redan i samband med att ändringarna träder i kraft informera om det effektiviserade kontrollavgiftssystemet och då betona att risken för att åka fast ökat.

Utvidgningen av rätten att uppbära kontrollavgift kräver lokal information på de orter där rätten tas i bruk. Informationen faller på rättighetsinnehavarnas lott. Eftersom det är fråga om en reform som berör en stor grupp personer, anknyter till det dagliga livet och väcker allmänt intresse, stöds informationsspridningen av inslag i nyheterna. Informationen och nyhetsförmedlingen avgör i hög grad framgången för den ökade kontrollens preventiva verkan.

4. Beredning av ärendet

Justitieministeriet tillsatte den 22 december 2003 en arbetsgrupp, vars uppdrag var att sammanställa ett förslag till en regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik på ett sådant sätt att kontrollavgift skall kunna påföras överallt i Finland på samma sätt som för tillfället i huvudstadsregionen. Arbetsgruppen hade också som uppgift att effektivisera det tillämpliga påföljdssystemet i fråga om sådana passagerare som upprepade gånger färdas utan biljett och i detta syfte dryfta om det vore motiverat att införa en särskild straffbestämmelse för snyltning. Dessutom kunde arbetsgruppen komma med övriga förslag som den ansåg behövliga.

Arbetsgruppen föreslog i det betänkande som den överlämnade den 30 september 2004 att kontrollavgiften skall utsträckas att gälla hela landet och att resande utan biljett skall minskas med hjälp av effektivare åtgärder som syftar till att öka risken för att åka fast. Dessa är främst fysiska och tekniska medel, men också ett effektivare samarbete mellan de offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift och ett medtagande av ordningsvakter för bistånd av kontrollören. Också en höjning av den högsta tillåtna kontrollavgiften ingick i förslaget.

Betänkande skickades på remiss till 18 myndigheter och samfund. Remissvaren var i huvudsak positiva, men de innehöll också preciserande förslag i fråga om betänkandets detaljer. Propositionen har sammanställts i justitieministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet och grundar sig på arbetsgruppens betänkande och remissvaren med anledning av detta. De viktigaste ändringarna i förhållande till arbetsgruppens förslag är avlägsnandet från propositionen av möjligheten för personer i arbetsförhållande att verka som kontrollörer samt en precisering av bestämmelserna om ändringsökande.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Lag om kontrollavgift i kollektivtrafik

1 §. Tillämpningsområde. Lagens tillämpningsområde föreslås bli utvidgat. Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrat så att rätten att uppbära kontrollavgift kan beviljas samtliga kommuner som önskar det och kan påvisa att de förutsättningar som lagen ställer uppfylls. Samtidigt uppluckras bestämmelsens ordalydelse så att verksamhetsterritoriet för vart och ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift inte längre definieras direkt i lagen, utan kommunikationsministeriet skall definiera verksamhetsterritoriet på grundval av ansökan med stöd av 4 § i lagen. Målet är att den myndighet som har intresse av att uppbära biljettintäkter skall idka kontrollverksamhet.

Med kollektivtrafik avses järnvägarnas persontrafik, spårvägs- och metrotrafik samt regelbunden busstrafik som kan nyttjas av envar. Också sjötrafik kan utgöra kollektivtrafik då trafiken idkas som en del av den övriga kollektivtrafiken.

Ändringen av tillämpningsområdet inverkar inte på de myndigheters rättigheter som har beviljats rätt att uppbära kontrollavgifter. Ändringen av paragrafen i kombination med ändringen av 2 § möjliggör dock en överföring av behörigheten från Helsingfors stad till SAD, om Helsingfors och SAD anser att en sådan ändring är motiverad. Samma gäller också SAD:s och Banförvaltningscentralens behörighet. Banförvaltningscentralens behörighet skall dessutom kunna överföras på den nya myndighet som skall svara för säkerheten i järnvägstrafiken som planeras bli grundad år 2006.

Utanhör huvudstadsregionen kan kontrollavgiftsverksamhet för tillfället idkas enbart i busstrafiken, eftersom det där inte idkas annan slag kollektivtrafik förutom spårtrafik, där uppbärandet av kontrollavgift i sin helhet hör till Banförvaltningscentralen.

2 §. Samarbete mellan de offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontroll-

avgift. Det föreslås att paragrafen om samarbetet mellan de offentliga samfund som idkar kontrollavgiftsverksamhet och trafikidkarna skall ersättas med en bestämmelse om samarbete mellan de offentligt-rättsliga samfund. Samtidigt ändras rubriken för paragrafen. Den nuvarande bestämmelsen har mistat sin betydelse eftersom arrangemangen för trafiken ändrat. Bestämmelsen avser också klargöra praxis. Dessutom skall till paragrafen fogas en hänvisning till 10 kap. i kommunallagen (365/1995) och till överföring av uppgifter till en annan kommun eller till SAD enligt 3 § i lagen om SAD (1996/1269). Enligt 76 § i kommunallagen kan kommunerna komma överens om att anförtro en annan kommun uppgifter för en eller flera kommuners räkning. Dessutom innehåller kommunallagen andra kompletterande bestämmelser om samarbete mellan kommuner. Enligt 3 § i lagen om SAD kan SAD åta sig vissa uppgifter för dess medlemskommuners räkning. Enligt överenskommelse kan SAD åta sig sådana uppgifter också för andra kommuners räkning.

Biljettsystemen för trafiken har inom de flesta stadsregioner blivit regionala, varför samarbete myndigheterna emellan blivit nödvändigt och motiverat med hänsyn till effektiviteten i systemet. På de orter där det planeras ett ibruktagande av kontrollavgifter är ett avtalsbaserat samarbete mellan kommunerna ett lätt och åtminstone i allmänhet det billigaste alternativet att arrangera kontrollverksamheten. Kommunerna kan också komma överens om samarbete med tillämpning av den samarbetsform enligt kommunallagen enligt vilken en kommun anförtro en annan kommun uppgifter.

Inom huvudstadsregionen finns beredskap för att snabbt inleda ett samarbete där parterna kunde vara i synnerhet SAD och Banförvaltningscentralen. I praktiken kan samarbetet genomföras så att också SAD idkar kontrollverksamhet i den regionala järnvägstrafiken. Om man önskar överföra kontrollavgiften för den regionala järnvägstrafiken från Banförvaltningscentralen till SAD skall dock 1 § tillämpas.

3 §. *Tilläggsavgifter som uppbäres på statsjärnvägarna.* Paragrafen föreslås bli upphävd eftersom dess innehåll föråldrats. VR Aktiebolag uppbär inte de tilläggsavgifter som avses i paragrafen, utan i järnvägstrafiken tillämpas enbart kontrollavgiftssystemet.

4 §. *Beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift.* Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrat så att trafikministeriets namn blir uppdaterat.

Paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrat så att kommunikationsministeriets prövningsrätt vid behandlingen av rätt att uppbära kontrollavgift inskränks till en närmare definiering än tidigare av förutsättningarna för att bevilja rätt att uppbära kontrollavgift. Å andra sidan innebär de föreslagna ändringarna av 1 och 2 § en ökad smidighet i tillämpningen på ett sådant sätt att kommunikationsministeriet på grundval av ansökningarna kan besluta för vilken trafik rätten beviljas.

Rätt att tillämpa kontrollavgift i spårtrafik kan beviljas utan utredning av antalet passagerare och det tillämpliga biljett- och prissystemet, medan igen en sådan utredning behövs för busstrafiken. Skillnaden beror på att övervakningen av betalningar i spårtrafik är nästan omöjlig att anordna till rimliga kostnader, eftersom fordonen har flera vagnar och ingångsdörrar. I busstrafiken har föraren i någon mån bättre möjligheter att hindra påstigningen av åtminstone sådana passagerare som inte ämnar betala. På grund av kapacitetsskillnaderna i fråga om fordonen är antalet passagerare i medeltal alltid större i spårtrafik än i trafik som bedrivs med buss. I praktiken blir kontrollavgiftssystemet aktuellt i busstrafik då det årliga totalantalet passagerare uppgår till flera miljoner.

Sökanden skall presentera en plan över hur kontrollen skall ordnas. Planen skall innehålla åtminstone följande element: rekrytering och handledning av kontrollörer, samarbetet mellan det offentliga samfund som fått rätt att uppbära kontrollavgift och den polismyndighet som övervakar kontrollörerna, sättet att informera passagerarna, vilken information också skall ge upplysning om hur biljetterna skaffas och används samt arbetsfördelningen mellan kontrollörerna och den som innehar rätten att uppbära kontrollavgift.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett 3 mom. som föreskriver om giltighetstiden för den beviljade rätten samt om till rätten anknutna villkor. Rätten att uppbära kontrollavgift beviljas tillsvidare. Detta tillägg inverkar inte på gällande tillstånd. I beslutet definieras den trafik i vilken kontrollverksamhet får bedrivas. Till beslutet kan fogas villkor som är motiverade med hänsyn till passagerarnas rättsskydd. Ur passagerarnas synvinkel är det viktigt att biljetterna och informationen om deras användning är lättillgängliga. Anvisningarna om biljetthanvändningen skall vara entydiga och lättförståeliga.

5 §. *Kontrollavgiftens storlek.* Enligt gällande lag får kontrollavgiftens storlek fastställas till ett belopp som är högst 30 gånger så stort som den lägsta allmänna engångsavgiften i busstrafik. Paragrafen föreslås bli preciserad så att som uträkningsgrund tillämpas det lägsta priset för enkelbiljett för vuxna i bussar eller i den för passageraren billigaste tågtypen som tillämpas på verksamhetsområdet för det offentliga samfund som fått rätt att uppbära kontrollavgift. Uträkningsgrunden är alltså i Helsingfors stadens interna biljett som gäller i bussar, spårvagnar, metro, tåg och på Sveaborgsfärjan. Inom huvudstadsregionen är uträkningsgrunden den interna biljetten för Esbo och Vanda, också i regiontrafiken. I järnvägstrafiken med undantag för samtarriftrafiken i huvudstadsregionen är uträkningsgrunden den lägsta engångsavgiften i det för passageraren billigaste tågalternativet, dvs. i tätortståg. År 2004 kostade samtliga dessa biljetter två euro men år 2005 steg den billigaste tågbiljettens pris till 2,10 euro och den interna biljetten i Vanda till 2,20 euro. Bestämmelsen möjliggör dock en differentiering av kontrollavgifterna om priserna på engångsbiljetter differentieras. Å andra sidan kan kommunikationsministeriet bevara enheten i fråga om avgifterna om differenserna mellan biljettpriserna är små.

Den koefficient som reglerar det högsta beloppet för kontrollavgiften föreslås bli höjd från 30 till 40. Särskilt i spårtrafiken förekommer passagerare som kontinuerligt underlåter att betala utgående från bristen på sannolikhet för en upprepad kontroll. Vid en tillämpning av nu gällande koefficient är det fördelaktigare att låta bli att skaffa ett rese-

kort om risken för att åka fast är t.ex. i medeltal en gång per månad. Genom en höjning av koefficienten minskar lockelsen för en sådan kalkylering.

En höjning av koefficienten skulle betyda att kontrollavgiften på grundval av biljettpriserna år 2005 skulle kunna vara högst 84 euro, vilket överskrider priset på en 30 dagars regionbiljett. Den vore dock klart lägre än den högsta ordningsboten som uppgår till 200 euro och skulle motsvara i stort sett en ordningsbot för en överhastighet om 15 kilometer i timmen då den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen. Kontrollavgiften skulle motsvara ca 14 dagsböter med den lägsta dagsboten, dvs. sex euro. Avsikten är dock inte att kontrollavgiften omedelbart och allmänt skall höjas till sitt maximala belopp, utan höjningarna skall göras enligt noggrann prövning. En underlåtelse att betala kontrollavgift på grund av betalningsoförmåga skall inte nämnvärt få öka. Vid en övervägning av höjningen skall man också eftersträva att kontrollavgiften åtminstone i huvudsak inte överstiger den sedvanliga ordningsboten. Synpunkter som är förknippade med en höjning av grunden för kontrollavgiften har också anförts ovan i den allmänna motiveringen. Angående storleken av kontrollavgiften skall närmare bestämmas i en förordning av kommunikationsministeriet. Det skulle alltså inte längre vara nödvändigt att ansöka om fastställelse av kommunikationsministeriet för kontrollavgiftens storlek.

6 §. Biljettkontrollörer. Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrat och uppdelat i tre moment, varvid det nuvarande 2 mom. överförs till 4 mom.

I 1 mom. ingår basbestämmelsen om kontrollör och godkännande som kontrollör. Det har blivit svårt att definiera polisens behörighet på grundval av trafikidkarens hemort enligt det gällande 1 mom. bl.a. på grund av att trafikidkarna och alltså också deras hemorter kan vara flera. Också i övrigt är de mera motiverat att definiera polisens behörighet på grundval av hemorten för den trafikidkare som fått kontrollavgiftstillstånd. Samtidigt blir bestämmelsen om Helsingfors polisinskrivnings behörighet onödig, eftersom såväl Huvudstadsregionens samarbetsdelegations och Banförvaltningscentralens hemort är

Helsingfors.

Behörigheten har för tillfället anvisats chefen för polisdistriktet, men den kan i instruktionen för polisdistriktet överföras på annan tjänsteman i detsamma. Enligt förslaget definieras endast den polisinskrivning, som har som uppgift att besluta om godkännandet. Formuleringen har ofta använts i annan motsvarande lagstiftning. I praktiken skall dock om godkännande av kontrollörer på samma sätt som nu besluta en person som hör till polisbefälet vilket är önskvärt. Enligt 1 § i polisförordningen (1112/1995) hör till polisbefälet vid lokalpolisen polischef, biträdande polischef, länsman, föreståndare för administrativ avdelning, föreståndare för tillståndsbyrå, kriminalöverinspektör, kriminalinspektör, kriminalöverkommissarie, överkommissarie, kriminalkommissarie och kommissarie.

I 2 mom. i paragrafen skall intas bestämmelser om förutsättningarna för godkännande som kontrollör. Som kontrollör skall också i fortsättningen kunna verka endast tjänsteinnehavare vid i 1 § 1 mom. avsett offentligt samfund. I paragrafen föreslås bestämmelser om kontrollörens yrkesskicklighet och lämplighet som för tillfälle delvis ingår i förordningen. Som kontrollör skall kunna godkännas enbart en person som fyllt 18 år som fått behövlig utbildning för uppgifterna och i fråga om sina personliga egenskaper är lämplig för dem. Till de kunskaper och den skicklighet som en behörig skötsel av uppgiften förutsätter anses höra kunskap om bestämmelserna om kontrollverksamhet, kunskap om trafiken och biljettsystemen inom regionen samt förmåga i kundservice. Kontrollören skall kunna ge råd till kunderna i ärenden som anknyter till trafiken och till anskaffningen av biljetter. Tillräckliga kunskaper om de fullmakter som hör till uppgiften och om rätten att använda maktmedel samt gränserna för dem och likaså om det straffrättsliga ansvaret är också en central förutsättning för en framgångsrik skötsel av uppgifterna. Det är det offentliga samfund som beviljats rätt att kontrollera biljetter som skall se till att kontrollörerna utbildas. Angående innehållet i utbildning skall utfärdas bestämmelser genom en förordning av kommunikationsministeriet.

Bestämmelserna om kontrollpass skall införas i 3 mom., som skall kompletteras med en bestämmelse om överlåtande av kontrollpasset till polisen samt med den bestämmelse om skyldigheten att för passagerare förete kontrollpasset som för tillfället ingår i förordningen. I momentet nämns också att kontrollpasset skall förses med kontrollörens fotografi och namn.

I 4 mom. ingår bestämmelser om polisens övervakningsskyldighet, återkallande av kontrollörs befogenheter och givande av varning. Kontrollörens rättigheter skall kunna återkallas om kontrollören handlar mot sina förpliktelser eller visar sig vara olämplig för sin uppgift. Kontrollörens olämplighet skall bedömas på grundval av hans eller hennes hederlighet, tillförlitlighet och personliga egenskaper. Också en laga kraft vunnen dom för ett brott kan utvisa olämplighet, likaså brott mot de villkor och begränsningar som är förknippade med kontrollörens uppgifter. Kontrollörerna övervakas förutom av polisen av sina arbetsgivare, vars uppgift är att på grundval av arbetsgivarens övervakningsrätt ingripa mot olämpligt beteende. Då ett återkallande av befogenheterna med hänsyn till omständigheterna är oskäligt, skall det vara möjligt att ge en varning i stället för att återkalla befogenheterna. Godkännandet som kontrollör skall återkallas också då kontrollören eller hans eller hennes arbetsgivare anhåller om det eller kontrollörens tjänsteförhållande upphör eller då det offentliga samfundets rätt att uppbära kontrollavgift återkallas.

Till 5 mom. föreslås bli överförda förordningens bestämmelser om den förteckning som polisen för. Lagrummet skall förses med en hänvisning till lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet.

6 a §. *Ordningsvakter som bistår vid kontrollen.* I den nya paragrafen föreslås bestämmelser om ordningsvakter som bistår vid kontrollen, om de kunskaper och den skicklighet som förutsätts och övriga förutsättningar. Om ordningsvaktens befogenhet, rättigheter och förpliktelser skall ingå bestämmelser i 8 § 2 mom. och 11 §.

I 1 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om att de ordningsvakter som bistår vid kontrollen kan motta uppdrag att utföra sina

uppgifter av det offentliga samfund som fått rätt att uppbära kontrollavgift. Ordningsvakten skall på det sätt som avses i 22 § i ordningslagen (612/2003) vara utsedd för att upprätthålla ordning och säkerhet för den trafikstation eller det kollektiva trafikmedel där bistånd till kontrollören skall lämnas. Dessutom skall den som bistår kontrollören uppfylla samma förutsättningar för personliga kvalifikationer och i huvudsak samma krav på utbildning som en kontrollör.

Att bistå kontrollörerna skall förutsätta kännedom om kontrollavgiftssystemet och betalningssystemet för trafiken i fråga samt om de rättigheter och förpliktelser som lagen reglerar för den som bistår kontrollören. Tyngdpunkten i utbildningen skall i någon mån ligga vid kännedom om trafiken och betalningssystemet. De delområden som avser utbildningen till ordningsvakt kan hänskjutas till en kort repetitionsperiod. Om det närmare innehållet för utbildning skall utfärdas bestämmelser genom en förordning av kommunikationsministeriet.

Angående ordningsvaktens verksamhet sluts enligt 2 mom. ett avtal mellan det offentliga samfund som fått rätt att uppbära kontrollavgift och ordningsvaktens arbetsgivare. Vid avtalandet om ordningsvakternas kontrolluppgifter skall det bevakningsföretag som är ordningsvakternas arbetsgivare i praktiken av det offentliga samfundet i fråga skaffa det i 1 mom. avsedda uppdraget för ordningsvakt i dess tjänst och ge honom eller henne ett kontrollpass.

I det föreslagna 2 mom. skall ingå bestämmelser om förutsättningarna för återkallande av uppdraget för en ordningsvakt som bistår vid kontrollen. Uppdraget skall återkallas om den ordningsvakt som bistår vid kontrollen handlar mot sina förpliktelser, visar sig vara olämplig för sitt uppdrag, godkännandet som ordningsvakt är inte längre i kraft eller uppdragsgivarens rätt att uppbära kontrollavgift återkallas. Om uppdraget återkallas skall ordningsvakten överlåta sitt kontrollpass till polisen.

Enligt det föreslagna 3 mom. skall det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift föra en förteckning över de ordningsvakter som det givit uppdrag åt att delta i biljettkontrollen. Vad i 6 § 3 och 4

mom. föreskrivs angående kontrollpass, polisens övervakning och givandet av varning skall också tillämpas på en ordningsvakt som bistår vid kontrollen. På ordningsvaktens verksamhet som biträde till kontrollören skall i första hand tillämpas lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik, men på hans eller hennes verksamhet som upprätthållare av ordningen skall tillämpas lagen om ordningsvakter (533/1999).

7 §. Återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift. I fråga om återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift föreslås en precisering på det sättet att i 1 mom. definieras de situationer där rätten att uppbära kontrollavgift skall återkallas och i 2 mom. de situationer där ett återkallande kan övervägas.

Enligt 1 mom. skall kommunikationsministeriet återkalla det offentliga samfundets rätt att uppbära kontrollavgift om den som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift anhåller om det eller om kontrollavgiftsverksamheten har upphört.

Möjligheten till återkallande är i 2 mom. begränsad till väsentliga och allvarliga förseelser och missförhållanden. Som en allvarlig förseelse kan t.ex. anses att låta ordningsvakter handha uppgifter i anslutning till påförande av kontrollavgifter eller att kontrollverksamheten är förknippad med brottslig verksamhet. En tillämpning av 3 punkten i momentet förutsätter dessutom att det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift efter att ha fått kännedom om ett allvarligt missförhållande underlåtit att skrida till omedelbara åtgärder för att avhjälpa det samma.

I det föreslagna 3 mom. ingår bestämmelser om möjligheten att ge det offentliga samfundet en anmärkning då förseelsen eller underlåtelserna inte är allvarliga eller väsentliga. Det behövs mildare påföljder än återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift, eftersom ett strikt återkallande av rätten i betydande grad inverkar på möjligheten att arrangera kollektivtrafiken på ett ekonomiskt hållbart sätt. Av denna orsak är det med hänsyn till allmän fördel motiverat att erbjuda den som fått rätt att uppbära kontrollavgift möjlighet att avhjälpa bristerna.

8 §. Påförande av kontrollavgift. Paragrafens 1 mom. ändras så att en passagerare som

inte uppvisar en behörig biljett på kontrollörens yrkande skall uppge också sin personbe-teckning. Detta är nödvändigt med hänsyn till individualiseringen av personen. Uppgivandet av yrke skall dock inte längre vara nödvändigt.

Paragrafen kompletteras med en bestämmelse som intas i 2 mom. enligt vilken en passagerare är skyldig att uppvisa sin biljett för en ordningsvakt som enligt 6 a § bistår kontrollören. Om en passagerare inte uppvisar behörig biljett kan ordningsvakten anmäla detta till kontrollören som kan påföra en kontrollavgift eller vidta övriga fortsatta åtgärder. Ordningsvakten kan också vidta sådana åtgärder som avses i 11 § 1 mom. Hänvisningen avser ordningsvaktens rätt att i vissa fall också självständigt avlägsna en person som färdas utan biljett från fordon i kollektivtrafik eller från i 1 § 2 mom. avsett plattformsområde. För tydlighetens skull föreslås en bestämmelse om att en person som bistår vid kontrollen inte kan påföra kontrollavgift. På detta sätt bevaras påförandet av kontrollavgift och andra påföljder och prövningen i anslutning till detta uteslutande hos kontrollörerna.

Ordningsvakternas bistånd gör biljettkontrollen snabbare och effektivare. Biljetter kontrolleras redan nu i samarbete med väktare t.ex. i metron och i spårvagnarna i Helsingfors. Kontrollörerna och väktarna är vid kontrollsituationen vardera på plats och väktarna fungerar som kontrollörernas stöd och bistår i våldssituationer. Ordningsslagen har klarlagt situationen på det sättet att väktarna så småningom på trafikstationerna och de kollektiva trafikmedlen kan ersättas med ordningsvakter.

För att undgå kontrollavgift skall passageraren ha en behörig biljett. Biljetten är inte behörig om den gått ut då passageraren stiger på fordonet eller förflyttar sig till ett plattformsområde som avses i 1 § 2 mom. En biljett är inte heller behörig då den förfalskats eller används på en längre sträcka eller ett mera omfattande område än biljetten berättigar till. En biljett anses inte heller behörig då en passagerare använder en annan persons personliga biljett eller om en rabattbiljett används orättmätigt. En ostämplad biljett är inte behörig om passageraren är skyldig att

lämna sin biljett för att stämplas eller att stämpla den själv.

De nuvarande 2 och 3 mom. överförs att utgöra 3 och 4 mom., varvid hänvisningen till 2 mom. korrigeras till en hänvisning till 3 mom. Samtidigt görs texten i 4 mom. klarare.

Paragrafens 3 mom. kompletteras med preciserade förfarandebestämmelser om påförande av kontrollavgift och om rättelseyrkande. Bestämmelserna är viktiga med hänsyn till passagerarens rättsskydd och har överförts från förordningen. Betalning av kontrollavgiften eliminerar i och för sig inte passagerarens möjlighet att inom utsatt tid anföra rättelseyrkande i enlighet med 13 §. Enligt det föreslagna 3 mom. skall i det skriftliga föreläggande som skall ges till passageraren anges storleken på kontrollavgiften, orsaken till påförandet, förfallodagen, betalningssättet och det ovan avsedda äventyret. I föreläggandet skall dessutom nämnas passagerarens personuppgifter samt tiden och den trafikrutt eller det banavsnitt som avgiften påförts på. Till föreläggandet skall fogas anvisning för sökande av rättelse. Anvisning för sökande av rättelse skall fogas också till det kvitto som ges till en passagerare som omedelbart betalar kontrollavgiften till kontrollören.

11 §. Kontrollörernas och ordningsvakternas ansvar och rättigheter. De gällande 1 och 2 mom. i paragrafen föreslås bli kompletterade med bestämmelser om den ordningsvaktens som bistår vid kontrollen rättigheter och skyldigheter. Rubriken skall ändras på motsvarande sätt. Ordalydelsen i bestämmelsen om kontrollörs rätt att gripa skall ses över.

Enligt det föreslagna 1 mom. har den ordningsvakt som bistår vid kontrollen rätt att på begäran av kontrollören lämna behövt bistånd för att avlägsna, gripa, eller till polisen överlämna passagerare. Om användningen av denna befogenhet beslutar alltså kontrollören, som självständigt kan bedöma om han eller hon behöver hjälp eller inte. Ordningssvakten har också rätt att vid behov också utan begäran av kontrollören avlägsna en passagerare som saknar biljett från ett kollektivt trafikmedel eller från ett ovan avsett plattformsområde, om angående avlägsnandet på förhand avtalats med det offentliga samfund

som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. Avlägsnandet skall komma i fråga framför allt i sådana situationer där kontrollen av biljetter i första hand syftar till att förhindra resande utan biljett och det inte finns möjligheter till att påföra kontrollavgifter. Ordningssvakten skall alltså inte ha rätt att utan begäran av kontrollören avlägsna en person som har biljett fastän han eller hon misstänker biljettens äkthet. Från bestämmelsen ifråga om gripande har avlägsnats ordet "omedelbart" för undvikande av onödig upprepning.

På samma sätt som kontrollör har också enligt 2 mom. en ordningsvakt som bistår honom eller henne rätt till maktmedel som är försvarliga om passageraren vid gripandet eller avlägsnandet gör motstånd. Hänvisningen i paragrafens 3 mom. till excess vid användning av maktmedel och möjligheten till handräckning enligt 4 mom. skall gälla också ordningsvakt som bistår vid kontrollen

För klarhetens skull föreslås i 5 mom. en hänvisning till bestämmelserna i 40 kap. i strafflagen om det straffrättsliga tjänsteansvaret. En sådan hänvisning är med hänsyn till laglighetsprincipen nödvändig, då det straffrättsliga ansvaret grundar sig på något annat än tjänsteställning. Hänvisningen gäller ordningsvakt som bistår vid kontrollen då han eller hon utför uppgifter som avses i 8 § 2 mom. eller begagnar sig av sina i 11 § angivna rättigheter.

12 §. Passagerares straffansvar. Hänvisningen i fråga om passagerarens straffansvar till 17 kap. 6 § i strafflagen föreslås bli kompletterad med ett omnämnande om ordningsvakt. Motstånd mot ordningsvakt bestraffas som motstånd mot person som upprätthåller ordningen.

Paragrafen skall kompletteras också med en hänvisning till strafflagens bestämmelse om lämnande av oriktiga personuppgifter. Hänvisningen är nödvändig med hänsyn till klarheten eftersom en passagerare enligt 8 § är skyldig att lämna sina personuppgifter till kontrollören. Angående straff för lämnande av oriktiga personuppgifter bestäms i 16 kap 5 § i strafflagen.

13 §. Sökande av ändring i beslut om kontrollavgift. Bestämmelserna om ändringssökande har gjorts tidsenliga och kompletterats så att kraven i grundlagen och i förvaltnings-

processlagen (586/1996) beaktats. I propositionen har beaktats propositionen om ändring av förvaltningsprocesslagen (RP 112/2004 rd) som behandlas i riksdagen. Med enhetliga bestämmelser undviks också den situation att besvärsvägarna blir olika beroende på beslutsfattaren och dennes arbetsgivarsamfund. Angående ändringssökande föreslås bestämmelser i 13 och 13 a §. Den förra gäller som för tillfället ändringssökande i fråga om kontrollavgiften och den nya ett annat överklagbart beslut. Ändringssökandet skall kunna ske i två faser.

Enligt det föreslagna 13 § 1 mom. får en passagerare som påförts kontrollavgift framställa ett rättelseyrkande i kontrollörens beslut om att påföra kontrollavgift. Yrkandet skall framställas inom 14 dagar hos det organ som kommunen eller det offentliga samfundet förordnat för denna uppgift. Enligt förslaget får besvär inte anföras över kontrollörens beslut om att påföra kontrollavgift. Angående fogande av anvisning om rättelseyrkande till det kvitto som lämnas till passageraren och till föreläggandet om kontrollavgift föreslås bestämmelser i 8 §.

Enligt det föreslagna 2 mom. får besvär över beslut med anledning av rättelseyrkande anföras hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Bestämmelsen i det nuvarande 3 mom. enligt vilken besvär över förvaltningsdomstolens beslut inte får anföras föreslås bli bevarad och överförd till 2 mom.

Den behöriga förvaltningsdomstolen bestäms enligt 3 mom. på grundval av hemorten för den kommun eller annat offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. Besvär över SAD:s och Banförvaltningscentralens beslut anföras alltså hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I momentet skall dessutom ingå bestämmelser om att förvaltningsdomstolen vid ett undanröjande av kontrollavgiften med anledning av besvären skall sända en kopia av beslutet till respektive offentligt samfund för återbetalning av avgiften.

Ansökan om rättelse och besvär till förvaltningsdomstolen skall inte vara de enda sätten att söka ändring. I 50 § i förvaltningslagen (434/2003) bestäms om rättelse av sakfel, i 52 § om inledande av behandling av rät-

telseärende och i 53 § om övrigt i anslutning till rättelseförfarande. Enligt 50 § kan sakfel rättas om ett beslut grundar sig på klart oriktig eller bristfällig utredning eller på uppenbart oriktig tillämpning av lag eller om det skett ett fel i förfarandet då beslutet fattades. Enligt 10 § i kontrollavgiftslagen påförs inte en kontrollavgift om det framgår att avsaknaden av biljett har berott på ouppmärksamhet, tanklöshet eller okunnighet som är ursäktlig med hänsyn till passagerarens ålder, utvecklingsnivå eller därmed jämförbar omständighet, eller om påförandet av kontrollavgift av annan orsak måste anses vara uppenbart oskäligt eller obefogat.

De offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift har på grundval av förvaltningslagen på ansökan av passagerare undanröjt påförda kontrollavgifter om passageraren glömt att ta med sig en biljett som är i kraft, om påförandet av kontrollavgift konstaterats ha skett utgående från en bristfällig utredning eller om påförandet av kontrollavgift av annan orsak på det sätt som avses i 10 § vore oskäligt. Till exempel Helsingfors stads trafikverk undanröjde år 2003 2050 kontrollavgifter. Under samma år hade 221 besvär anförts hos förvaltningsdomstolen. I det nuvarande 2 mom. finns en särbestämmelse om grundbesvär. I den nya paragrafen föreslås inte en motsvarande bestämmelse. Möjligheten att anföras grundbesvär skall dock finnas kvar, eftersom till 8 § 4 mom. föreslås bli överförd bestämmelsen i paragrafens nuvarande 3 mom. enligt vilken kontrollavgift får indrivnas hos passageraren utan dom eller utslag i den ordning som är stadgad för indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg. En sådan hänvisning till lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (skatteutsökningslagen, 367/1961) innebär att också bestämmelserna i 8—11 § i skatteutsökningslagen angående grundbesvär blir tillämpliga.

13 a §. Ändringssökande i annat beslut. I paragrafen skall intas andra bestämmelser om ändringssökande än de som avses i 13 §. I det föreslagna 1 mom. skall ingå bestämmelser om sökande av ändring i beslut som avses i denna lag av polisen eller kommun eller offentligt samfund. Rättelse i ett sådant beslut får sökas inom 14 dagar från delfående

av beslutet. Rättelse i ett beslut som avses i 6 § 2 och 4 mom. i denna lag söks genom ett skriftligt rättelseyrkande till polisen. Rättelse i ett offentligt samfunds beslut som avses i 6 a § 2 och 4 mom. söks genom ett skriftligt rättelseyrkande till den tjänsteinnehavare eller det organ som det offentliga samfundet särskilt utsett för uppgiften.

Enligt 2 mom. i paragrafen får ändring i ett beslut med anledning av rättelseyrkande sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen i den ordning som är föreskriven i förvaltningsprocesslagen. I förvaltningsdomstolens beslut kan sökas ändring genom besvär, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. söks ändring i annat beslut enligt denna lag på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

14 §. Närmare bestämmelser. Paragrafen skall göras klarare och dess rubrik ändras. Närmare bestämmelser om sökande av rätt att uppbära kontrollavgift, om de handlingar som behövs för att godkännas som kontrollör och om godkännandeförfarandet samt om informationen om kontrollavgiftssystemet skall kunna utfärdas genom en förordning av statsrådet.

1.2. Strafflagen

Strafflagens 17 kap. 6 § 2 mom. 2 punkten skall kompletteras. Med en person som upprätthåller ordningen skall avses förutom en biljettkontrollör som avses i lagen om kontrollavgift också en ordningsvakt som bistår kontrollören på uppdrag av ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

1.3. Lagen om ordningsvakter

Lagrummet 1 § 3 mom. i lagen om ordningsvakter föreslås bli kompletterat med en hänvisning till lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik. I nämnda lag skall ingå bestämmelser om ordningsvakternas rätt att bistå kontrollören vid biljettkontrollen och om rätten att avlägsna en passagerare utan biljett från ett kollektivt trafikmedel eller från ett plattformsområde.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

En ny förordning av statsrådet om kontrollavgift i kollektivtrafik skall utfärdas. Genom förordningen skall närmare bestämmelser utfärdas om sökande av rätt att uppbära kontrollavgift, om de handlingar som behövs för att godkännas som kontrollör och om godkännandeförfarandet samt om informationen om kontrollavgiftssystemet. Dessutom skall genom en förordning av kommunikationsministeriet utfärdas bestämmelser om det närmare innehållet i utbildningen för kontrollör och ordningsvakt som bistår vid kontrollen. Enligt planerna skall förordningarna träda i kraft samtidigt som lagen.

3. Ikraftträdande

De föreslagna lagarna avses träda i kraft efter tre månader från att de antagits och blivit stadfästa. Innan lagarna träder i kraft skall det vara möjligt att vidta sådana åtgärder som verkställigheten förutsätter, t.ex. utbildning av ordningsvakter.

4. Förhållande till grundlagen och samt 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 kravet på god förvaltning. Uppgifter som innebär en betydande utövning av offentlig makt får dock endast ges myndigheter.

Ätminstone påförandet av kontrollavgift samt tvångs- och maktmedlen kan anses som en sådan offentlig förvaltningsuppgift som innefattar utövning av offentlig makt. Enligt gällande lag kan som kontrollörer godkännas endast innehavare av tjänst vid offentligt samfund.

I propositionen föreslås att ordningsvakter skall kunna användas för att avslöja passagerare som färdas utan biljett. På detta sätt kan kontrollerna göras snabbare, det kontrollera-

de antalet biljetter ökas och riskerna för att åka fast för att färdas utan biljett ökas. En användning av ordningsvakter som bistår biljettkontrollörerna kan tänkas bli aktuell närmast i järnvägs- och metrotrafiken. En avgränsning av den persongrupp som har rätt att bistå kontrollörerna till endast ordningsvakter är motiverad på grund av att de utgående från sin utbildning är kompetenta att vid behov bistå kontrollörerna vid gripande av passagerare utan biljett och avlägsna passagerare från fordon eller plattformsområde. Om ordningsvakternas rätt att gripa och avlägsna skall ingå bestämmelser i uttryckligen kontrollavgiftslagen. Detta är nödvändigt redan av den orsaken att den föreslagna användningen av befogenheter inte direkt grundar sig på ett behov att upprätthålla ordningen. Ordningsvakterna är dock bättre utbildade än kontrollörerna för användning av sådana befogenheter och maktmedel i anslutning till dem. Redan ordningsvakternas närvaro vid kontrollen kan tänkas medverka till att en passagerare utan biljett lugnt avlägsnar sig vilket effektiviserar kontrollen.

Passagerare har enbart skyldighet att uppvisa sin biljett för ordningsvakten. Ordningvakten anmäler avsaknaden av biljett till kontrollören, som inom ramen för sina egna befogenheter vidtar åtgärder. Om en ordningsvakt misstänker att en biljett som uppvisas inte är behörig skall också detta anmälas till kontrollören. Att påföra kontrollavgift, vilket innebär betydande utövning av offentlig makt, skall inte omfattas av de befogenheter som ordningsvakterna som bistår vid kontrollen har. De skall dock på kontrollörens begäran kunna bistå kontrollören vid gripandet och avlägsnandet av en person som färdas utan biljett, i vilket sammanhang de också sköter uppgifter som innebär utövning av offentlig makt.

Ordningsvakterna skall ha rätt att kräva att en passagerare uppvisar sin biljett. Denna rätt kan användas endast då den grundar sig på ett uppdrag från ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. Angående ordningsvakternas verksamhet skall avtalas mellan det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift och ordningsvaktens arbetsgivare. Då det bevakningsföretag som verkar som ordningsvak-

ternas arbetsgivare kommer överens om kontrolluppgifterna skaffar företaget i fråga i praktiken uppdrag för ordningsvakt i dess tjänst samt ger honom eller henne ett kontrollpass. Som uppdragsgivare sörjer det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift för utbildningen av ordningsvakter för nya uppgifter och övervakar vid sidan av polisen att verksamheten är behörig och kan också av motiverat skäl återkalla uppdraget. De ordningsvakter som bistår kontrollörerna står dessutom under kontrollörens direkta övervakning. Bistånd vid gripande förutsätter en uttrycklig begäran av kontrollören, likaså i allmänhet ett avlägsnande av passagerare. En ordningsvakt kan dock också utan en begäran av kontrollören avlägsna en passagerare från fordon eller plattformsområde, om passageraren är helt utan biljett och detta uttryckligen avtalats med uppdragsgivaren.

I motiveringen till grundlagen (RP 1/1998 rd) har som betydande utövning av offentlig makt ansetts på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller på annat sätt ingripa en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter. Enligt tidigare praxis har genom vanlig lag kunnat ges rätt att använda maktmedel endast när det är fråga om ett sådant tillfälligt behov av utomstående hjälp som uppkommit i samband med en konkret tjänsteuppgift och som således har anknytning till en myndighet (RP 1/1998 rd). Grundlagsutskottet har senare preciserat sin i grundlagsreformen anförda linje och har ansett att väktarnas befogenheter och rätt att använda maktmedel vid avlägsnandet av en person från ett område som bevakas och företagande av säkerhetsvisitation som en helhet inte är sådana att bevakningsrörelsen bör anses som betydande utövning av offentlig makt (GrUU 28/2001 rd, se också GrUU 2/1999 rd). Dessutom har grundlagsutskottet ansett att inte heller befogenheterna för ordningsvakter som är anställda hos bevakningsföretaget som utsetts för upprätthållande av ordning och säkerhet i köpcentra, trafikstationer och kollektiva trafikmedel och vars befogenheter inte nämnvärt fick avvika från övriga väktares befogenheter föranledde behov av grundlagsordning enligt 124 § i grundlagen. Sådana ordningsvaktens verksamhet bör

dock i förhållande till polisen och andra myndigheter vid upprätthållandet av den allmänna ordningen och säkerheten vara assisterande och kompletterande (GrUU 20/2002 rd).

De befogenheter som föreslås för de ordningsvakter som bistår kontrollörerna har i förhållande till kontrollören karaktären av assistans och de kompletterar kontrollörernas uppgifter. Som en helhet betraktade torde det inte finnas skäl för att betrakta de föreslagna befogenheterna och befogenheterna att an-

vända maktmedel som en sådan betydande utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen.

Då de föreslagna bestämmelserna dessutom i propositionen dessutom är tillräckligt preciserade torde lagändringen kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Det är dock önskvärt att det angående propositionen begärs grundlagsutskottets utlåtande.

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

1.

Lag**om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 3 §,
ändras 1 § 1 mom., 2, 4—8 och 11—14 §,
 av dem 1 § 1 mom. sådant det lyder i lag 904/1995, 6 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lag, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 504/1986, 11 § sådan den lyder i lagarna 540/1982, 500/1995 och 525/2003 och 12 § sådan den lyder i lag 586/1998, samt
fogas till lagen nya 6 a och 13 a § som följer:

1 §

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 järnvägs-
 trafik

2 §

Samarbete mellan de offentliga samfund 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 kontrollavgift, om avsikten är att från första början uppbära kontrollavgift i samarbete.

4 §

Beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift

Rätt att uppbära kontrollavgift beviljas av kommunikationsministeriet på ansökan.

Rätt att uppbära kontrollavgift skall beviljas, om

1) avsikten är att tillämpa kontrollavgiftssystemet

a) i spårtrafik, eller

b) i annan kollektivtrafik där passagerarantalet är stort och ett enhetligt biljett- och pris-system används, och

2) sökanden lämnar in en utredning om att
 a) anskaffandet av biljetter ordnats på ett säkert sätt och att det är lätt att använda biljetterna,

b) utbildningen av kontrollörer och informationen till allmänheten om kontrollavgiftssystemet har ordnats på behörigt sätt, och

c) kontrollen planerats bli ordnad enligt denna lag.

Rätten att uppbära kontrollavgift är i kraft tills vidare. I beslutet om beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift anges den kollektiv-

tivtrafik som omfattas av kontrollverksamheten, och till beslutet kan vid behov fogas villkor beträffande sättet för ordnandet av biljettanskaffning och hur enkel användningen av biljetter skall vara, utbildningen av kontrollörer, informationen om systemet samt samarbetet vid uppbärande av kontrollavgifter.

5 §

Kontrollavgiftens storlek

Kontrollavgiften är högst 40 gånger så stor som det lägsta priset på en enkelbiljett för vuxna i busstrafiken inom det offentliga samfundets område eller på en enkelbiljett för vuxna enligt den billigaste tågtypen. Närmare bestämmelser om storleken av kontrollavgiften utfärdas genom förordning av Kommunikationsministeriet.

6 §

Biljettkontrollörer

Kontrollavgiften påförs av biljettkontrollör som har godkänts för uppgiften av polisinspektionen i kommunen eller på hemorten för det offentliga samfund, som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Som kontrollör godkänns en tjänsteinnehavare vid ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift om han eller hon

- 1) fyllt 18 år,
- 2) på ett godkänt sätt genomgått utbildning som närmare bestäms genom förordning av Kommunikationsministeriet och som omfattar åtminstone introduktion i respektive kollektivtrafik och dess betalningssystem, bestämmelserna och föreskrifterna om kontrollavgift i kollektivtrafik samt kontrollörens uppgifter och de rättigheter och skyldigheter som behövs för att fullgöra dem och det till uppgifterna knutna ansvaret, samt
- 3) är känd som redbar och tillförlitlig och till sina personliga egenskaper är lämplig för uppgiften.

Polisinspektionen utfärdar för kontrollören

ett kontrollpass försett med fotografi. I kontrollpasset anges åtminstone kontrollörens släktnamn, förnamn och befogenheter samt den trafik som hans eller hennes befogenhet gäller. Kontrollören skall vid behov visa upp sitt kontrollpass för passageraren.

Kontrollören står i sin uppgift under polisens tillsyn. Om en kontrollör handlar i strid med sina skyldigheter eller annars visar sig vara olämplig för sin uppgift, kan polisen återkalla godkännandet som kontrollör eller, om ett återkallande med hänsyn till omständigheterna är oskäligt, ge kontrollören en varning. Godkännandet skall återkallas, om kontrollören eller arbetsgivaren anholder om det, kontrollörens tjänsteförhållande upphör eller om det offentliga samfundets rätt att uppbära kontrollavgift återkallas. Om godkännandet återkallas, skall kontrollören överlämna sitt kontrollpass till polisen.

Polisen för en förteckning över beslut om godkännanden som kontrollör och återkallande av godkännanden. På behandlingen av personuppgifter tillämpas också lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003)

6 a §

Ordningstvakter som bistår vid kontrollen

Vid kontrollen av biljetter kan på uppdrag av ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift bistånd ges av ordningstvakter, som i enlighet med ordningslagen (612/2003) utsetts att på en trafikstation eller i ett kollektivt trafikmedel upprätthålla ordning eller allmän säkerhet. Ordningstvakter skall på godkänt sätt i tillämpliga delar ha genomgått utbildning enligt 6 § 2 mom. 2 punkten.

Angående ordningstvakternas verksamhet avtalas mellan det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift och ordningstvaktens arbetsgivare.

Det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift skall föra en förteckning över de ordningstvakter som samfundet gett i uppdrag att bistå vid kontrollen. Vad som föreskrivs i 6 § 3 och 4 mom. om kontrollpass, polisens tillsyn och givande av

varning tillämpas också på ordningsvakter som bistår vid kontrollen.

Det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift skall återkalla uppdraget för en ordningsvakt som bistår vid kontrollen, om han eller hon handlar i strid med sina skyldigheter eller annars visar sig vara olämplig för uppgiften eller om uppdragsgivarens rätt att uppbära kontrollavgift återkallas. Om uppdraget återkallas skall ordningsvakten överlämna sitt kontrollpass till polisen.

7 §

Återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift

Kommunikationsministeriet skall återkalla ett offentligt samfunds rätt att uppbära kontrollavgift, om

- 1) samfundet anhåller om det, eller
- 2) kontrollverksamheten har upphört.

Kommunikationsministeriet kan återkalla rätten att uppbära kontrollavgift, om

1) samfundet handlat väsentligt i strid med denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den,

2) samfundet väsentligt brutit mot centrala villkor som fogats till beslutet att bevilja rätten, eller

3) det har framkommit andra väsentliga missförhållanden i kontrollverksamheten och samfundet inte omedelbart efter att ha fått kännedom om missförhållandena har vidtagit åtgärder för att avhjälpa dem.

Kommunikationsministeriet kan i de fall som avses i 2 mom. i stället för att återkalla rätten att uppbära kontrollavgift ge det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift en anmärkning, om ett återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift med beaktande av kontrollavgiftssystemets syfte och mål är oskäligt eller om missförhållandet redan har avhjulpts.

8 §

Påförande av kontrollavgift

En passagerare skall på begäran av en kon-

trollör visa upp sin biljett. En passagerare som inte visar upp behörig biljett är skyldig att utöver biljettens pris betala en av kontrollören påförd kontrollavgift. En passagerare som inte visar upp giltig biljett skall på begäran av kontrollören uppge namn, personbe-teckning och adress.

En passagerare skall visa upp sin biljett också på begäran av en ordningsvakt som bistår vid kontrollen. Om passageraren inte visar upp giltig biljett, kan ordningsvakten anmäla saken till kontrollören för påförande av kontrollavgift eller vidta åtgärder enligt 11 § 1 mom. Ordningsvakten får inte påföra kontrollavgift.

Om passageraren inte omedelbart betalar den yrkade kontrollavgiften, skall kontrollören ge honom eller henne ett skriftligt föreläggande att betala kontrollavgiften inom en vecka vid äventyr att avgiften drivs in i utsökningsväg. I det skriftliga föreläggandet skall nämnas storleken på avgiften, orsaken till påförandet, förfallodag för betalningen, betalningssätt samt ovan nämnda äventyr. I föreläggandet skall dessutom anges passagerarens personuppgifter samt tidpunkten för påförande av avgiften och trafikrutten eller banavsnittet där avgiften påförts. Till föreläggandet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande. En anvisning om rättelseyrkande skall också fogas till det kvitto som ges en passagerare som genast betalar kontrollavgiften till kontrollören.

En kontrollavgift som inte har betalats inom den tid som avses i 3 mom. får drivas in hos passageraren utan dom eller beslut i den ordning som föreskrivs om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg.

11 §

Kontrollörernas och ordningsvakternas rättigheter och ansvar

En kontrollör har rätt att gripa passagerare som saknar giltig biljett och som inte på ett tillförlitligt sätt styrker sin identitet. En kontrollör får också avlägsna en sådan passagerare från trafikmedlet eller ett i 1 § 2 mom. avsett plattformsområde, om det inte är oskä-

ligt med hänsyn till passagerarens ålder och andra faktorer eller äventyrar passagerarens hälsa. Om den gripne inte avlägsnas från fordonet eller det ovan angivna plattformsområdet, skall kontrollören ofördröjligen överlämna passageraren till polisen. En ordningsvakt som bistår vid kontrollen har rätt att på begäran av kontrollören lämna behövlig hjälp vid gripande, avlägsnande eller överlämnande till polisen. Också en ordningsvakt kan under samma förutsättningar som en kontrollör även utan begäran av kontrollören avlägsna en passagerare utan biljett från ett trafikmedel eller från ett plattformsområde som avses ovan, om detta har avtalats med det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Om en passagerare genom att göra motstånd försöker undgå att bli gripen, överlämnad till polisen eller avlägsnad ur trafikmedlet eller från ett plattformsområde som avses i 1 § 2 mom., får kontrollören använda sådana maktmedel som är nödvändiga för att genomföra åtgärden och som kan anses försvarliga med beaktande av passagerarens uppträdande och övriga omständigheter. En ordningsvakt som bistår en kontrollör har samma rätt.

Bestämmelser om excess i samband med användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § strafflagen (39/1889).

En kontrollör och en ordningsvakt har i de fall som nämns i 1 och 2 mom. rätt att få handräckning av polisen.

En ordningsvakt som bistår vid kontrollen anses vid fullgörandet av de uppgifter enligt i 8 § 2 mom. eller utövandet av rättigheter enligt i 11 § som en person som avses i 40 kap. 11 § 5 punkten i strafflagen (39/1889).

12 §

Passagerares straffansvar

Bestämmelser om straff för motstånd mot en kontrollör eller ordningsvakt som avses i denna lag finns i 17 kap. 6 § i strafflagen och om straff för lämnande av oriktiga personuppgifter i 16 kap. 5 § i strafflagen.

13 §

Sökande av ändring i beslut om kontrollavgift

En passagerare som har påförts kontrollavgift får inom 14 dagar yrka rättelse av kontrollörens beslut hos det organ som kommunen eller något annat offentligt samfund särskilt förordnat för denna uppgift. I kontrollörens beslut att påföra kontrollavgift får ändring inte sökas genom besvär.

Ändring i beslut med anledning av ett rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvär över förvaltningsdomstolens beslut får inte anföras.

Besvären riktas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets den kommun som fått rätt att uppbära kontrollavgift finns eller där det offentliga samfund med sådan rätt finns. Om förvaltningsdomstolen med anledning av besvären undanröjer kontrollavgiften skall en kopia av beslutet sändas till respektive offentliga samfund för återbetalning av kontrollavgiften.

13 a §

Sökande av ändring i annat beslut

Rättelse i beslut som avses i denna lag och som fattats av polisen eller en kommun eller ett annat offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift får sökas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet. Rättelse i beslut som avses i 6 § 2 och 4 mom. i denna lag söks skriftligt hos polisen. Rättelse i offentligt samfunds beslut som avses i 6 a § 2 och 4 mom. söks skriftligt hos den tjänsteinnehavare eller det organ som det offentliga samfundet har förordnat för denna uppgift.

Ändring i beslut med anledning av ett rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Besvär över förvaltningsdomstolens beslut får anföras, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Ändring i andra beslut enligt denna lag

söks på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

14 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om sökande av rätt att uppbära kontrollavgift, om de handlingar

som behövs för att godkännas som kontrollör och godkännandeförfarandet samt om information om kontrollavgiftssystemet utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den _____ 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag**om ändring av 17 kap 6 § i strafflagen**

I enlighet med riksdagens med riksdagens beslut
ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 17 kap. 6 § 2 mom. 2 punkten, så-
 dan den lyder i lag 563/1998, som följer:

17 kap.

Om brott mot allmän ordning

6 §

Motstånd mot person som upprätthåller ord-
ningen

2) en biljettkontrollör som avses i lagen om
 kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979)
 och en ordningsvakt som bistår vid kontrol-
 len.

Denna lag träder i kraft den
 20 .

 Med *person som upprätthåller ordningen*
 avses i denna paragraf

3.

Lag**om ändring av 1 § i lagen om ordningsvakter**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordningsvakter av den 22 april 1999 (533/1999) 1 § 3 mom. som följer:

1 §

Tillämpningsområde

om sammankomster. Om rätt att bistå vid biljettkontroll och att avlägsna en passagerare som färdas utan biljett från ett kollektivt trafikmedel eller ett plattformsområde bestäms i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979).

Bestämmelser om rätten att avbryta en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller bestämma att en sådan sammankomst eller tillställning skall avslutas finns i lagen

Denna lag träder i kraft den

20 .

Helsingfors den 21 oktober 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister *Tuula Haatainen*

Bilaga
Parallelltexter

1.

Lag

om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 3 §,
ändras 1 § 1 mom., 2, 4—8 och 11—14 §,
av dem 1 § 1 mom. sådant det lyder i lag 904/1995, 6 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lag, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 504/1986, 11 § sådan den lyder i lagarna 540/1982, 500/1995 och 525/2003 och 12 § sådan den lyder i lag 586/1998, samt
fogas till lagen nya 6 a och 13 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som färdas utan giltig biljett kan beviljas

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.

1) offentligt samfund som idkar spårtrafik, i kollektivtrafik som samfundet bedriver,

2) huvudstadsregionens samarbetsdelegation i den regionala busstrafiken inom dess verksamhetsområde och i den interna bussstrafiken i städerna Esbo, Grankulla och Vanda samt

3) Banförvaltningscentralen i kollektivtrafik på järnvägarna.

2 §

2 §

Trafik som idkas i samarbete

Samarbete mellan de offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

Idkar samfund, som avses i 1 § 1 mom, kollektivtrafik inom huvudstadsregionens samarbetsdelegations verksamhetsområde i samarbete med en eller flera andra trafikidkare, kan trafikministeriet på ansökan av alla i samarbetet delaktiga besluta, att rätten att uppbära kontrollavgift skall gälla hela den i samarbete idkade trafiken. Uppbäran-

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

det av kontrollavgift får dock ombesörjas endast av ovan i 1 § 1 mom. åsyftat samfund som deltar i samarbetet.

(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.

3 §

Tilläggsavgifter som uppbäres på statsjärnvägarna

De särskilt utfärdade stadgandena och bestämmelserna om tilläggsavgifter, som uppbäres på statsjärnvägarna, tillämpas i sådan persontrafik på järnvägarna, i vilken rätt att uppbära i denna lag avsedd kontrollavgift icke gäller.

(upphävs)

4 §

Beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift

Rätt att uppbära kontrollavgift beviljas av trafikministeriet på ansökan.

Rätt att uppbära kontrollavgift kan beviljas, om detta med beaktande av passagerarnas antal och trafikslaget samt andra faktorer anses nödigt med hänsyn till allmän fördel. Rätt att uppbära kontrollavgift skall beviljas under förutsättning att anskaffandet och användningen samt kontrollen av biljetter ordnas på ett enkelt och säkert sätt.

4 §

Beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift

Rätt att uppbära kontrollavgift beviljas av kommunikationsministeriet på ansökan.

Rätt att uppbära kontrollavgift skall beviljas, om

1) avsikten är att tillämpa kontrollavgiftssystemet

a) i spårtrafik, eller

b) i annan kollektivtrafik där passagerarantalet är stort och ett enhetligt biljett- och prissystem används, och

2) sökanden lämnar in en utredning om att

a) anskaffandet av biljetter ordnats på ett säkert sätt och att det är lätt att använda biljetterna,

b) utbildningen av kontrollörer och informationen till allmänheten om kontrollavgiftssystemet har ordnats på behörigt sätt, och

c) kontrollen planerats bli ordnad enligt denna lag.

Rätten att uppbära kontrollavgift är i kraft tills vidare. I beslutet om beviljande av rätt att uppbära kontrollavgift anges den kollektivtrafik som omfattas av kontrollverksamheten, och till beslutet kan vid behov fogas villkor beträffande sättet för ordnandet av

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Kontrollavgiftens storlek

Kontrollavgiftens storlek rastställes av trafikministeriet på ansökan. Avgiften får fastställas till ett belopp som är högst 30 gånger så stort som den lägsta allmänna engångsavgiften i busstrafik.

6 §

Biljettkontrollörer

Kontrollavgift påförs av biljettkontrollör som är godkänd av chefen för det polisdistrikt där trafikidkaren har sin hemort. I de fall som avses i 1 § 1 mom. 2 och 3 punkten godkänns kontrollörerna dock av chefen för Helsingfors polisdistrikt. Såsom kontrollör kan godkännas endast innehavare av tjänst vid offentligt samfund som avses i 1 § 1 mom. 1 eller 3 punkten eller vid huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Kontrollören är i kontrollverksamheten underställd tillsyn av chefen för polisdistriktet. Denne utfärdar kontrollpass för kontrollören. I detta anges kontrollörens befogenheter samt den trafik som hans behörighet gäller.

5 §

Kontrollavgiftens storlek

Kontrollavgiften är högst 40 gånger så stor som det lägsta priset på en enkelbiljett för vuxna i busstrafiken inom det offentliga samfundets område eller på en enkelbiljett för vuxna enligt den billigaste tågtypen. Närmare bestämmelser om storleken av kontrollavgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

6 §

Biljettkontrollörer

Kontrollavgiften påförs av biljettkontrollör som har godkänts för uppgiften av polisnärheten i kommunen eller på hemorten för det offentliga samfund, som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Som kontrollör godkänns en tjänsteinnehavare vid ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift om han eller hon

1) fyllt 18 år,

2) på ett godkänt sätt genomgått utbildning som närmare bestäms genom förordning av kommunikationsministeriet och som omfattar åtminstone introduktion i respektive kollektivtrafik och dess betalningssystem, bestämmelserna och föreskrifterna om kontrollavgift i kollektivtrafik samt kontrollörens uppgifter och de rättigheter och skyldigheter som behövs för att fullgöra dem och det till uppgifterna knutna ansvaret, samt

3) är känd som redbar och tillförlitlig och till sina personliga egenskaper är lämplig för uppgiften.

Polisnärheten utfärdar för kontrollören ett kontrollpass försett med fotografi. I kontrollpasset anges åtminstone kontrollörens släktnamn, förnamn och befogenheter samt den trafik som hans eller hennes befogenhet

Chefen för polisdistriktet kan återkalla kontrollörens befogenheter, om kontrollören visar sig vara olämplig för sin uppgift. Befogenheterna upphör även, om kontrollörens tjänsteförhållande till det offentliga samfundet upphör eller om rätten att uppbära kontrollavgift återkallas.

Uppgifter, som enligt 1 och 2 mom. ankommer på chefen för polisdistriktet, kan i instruktionen för polisdistriktet överföras på annan tjänsteman i polisdistriktet.

gäller. Kontrollören skall vid behov visa upp sitt kontrollpass för passageraren.

Kontrollören står i sin uppgift *under polisens tillsyn. Om en kontrollör handlar i strid med sina skyldigheter* eller *annars* visar sig vara olämplig för sin uppgift, kan polisen återkalla *godkännandet som kontrollör eller, om ett återkallande med hänsyn till omständigheterna är oskäligt, ge kontrollören en varning. Godkännandet skall återkallas, om kontrollören eller arbetsgivaren anholder om det, kontrollörens tjänsteförhållande upphör eller om det offentliga samfundets rätt att uppbära kontrollavgift återkallas. Om godkännandet återkallas, skall kontrollören överlämna sitt kontrollpass till polisen.*

Polisen för en förteckning över beslut om godkännanden som kontrollör och återkallande av godkännanden. På behandlingen av personuppgifter tillämpas också lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003)

6 a §

Ordningsvakter som bistår vid kontrollen

(ny)

Vid kontrollen av biljetter kan på uppdrag av ett offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift bistånd ges av ordningsvakter, som i enlighet med ordningslagen (612/2003) utsetts att på en trafikstation eller i ett kollektivt trafikmedel upprätthålla ordning eller allmän säkerhet. Ordningsvakten skall på godkänt sätt i tillämpliga delar ha genomgått utbildning enligt 6 § 2 mom. 2 punkten.

Angående ordningsvakternas verksamhet avtalas mellan det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift och ordningsvaktens arbetsgivare.

Det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift skall föra en förteckning över de ordningsvakter som samfundet gett i uppdrag att bistå vid kontrollen. Vad som föreskrivs i 6 § 3 och 4 mom. om kontrollpass, polisens tillsyn och givande av varning tillämpas också på ordningsvakter som bistår vid kontrollen.

Det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift skall återkalla uppdraget för en ordningsvakt som bistår

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift

Trafikministeriet kan återkalla rätten att uppbära kontrollavgift, om 4 § avsedda förutsättningar icke längre föreligger eller om stadgandena eller bestämmelserna rörande kontrollverksamheten överträdes eller om andra missförhållanden vid uppbärandet av kontrollavgifter yppas.

8 §

Påförande av kontrollavgift

Passagerare är skyldig att vid anfordran av kontrollör uppvisa sin biljett. Uppvisar passageraren icke vederbörlig biljett, är han skyldig att mot kvitto till kontrollören utöver biljettens pris betala den av honom påförda kontrollavgiften. Passagerare som icke uppvisar vederbörlig biljett skall på yrkande

7 §

Återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift

vid kontrollen, om han eller hon handlar i strid med sina skyldigheter eller annars visar sig vara olämplig för uppgiften eller om uppdragsgivarens rätt att uppbära kontrollavgift återkallas. Om uppdraget återkallas skall ordningsvakten överlämna sitt kontrollpass till polisen.

Kommunikationsministeriet skall återkalla ett offentligt samfunds rätt att uppbära kontrollavgift, om

- 1) samfundet anhåller om det, eller*
- 2) kontrollverksamheten har upphört.*

Kommunikationsministeriet kan återkalla rätten att uppbära kontrollavgift, om

1) samfundet handlat väsentligt i strid med denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den,

2) samfundet väsentligt brutit mot centrala villkor som fogats till beslutet att bevilja rätten, eller

3) det har framkommit andra väsentliga missförhållanden i kontrollverksamheten och samfundet inte omedelbart efter att ha fått kännedom om missförhållandena har vidtagit åtgärder för att avhjälpa dem.

Kommunikationsministeriet kan i de fall som avses i 2 mom. i stället för att återkalla rätten att uppbära kontrollavgift ge det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift en anmärkning, om ett återkallande av rätten att uppbära kontrollavgift med beaktande av kontrollavgiftssystemets syfte och mål är oskäligt eller om missförhållandet redan har avhjälpits.

8 §

Påförande av kontrollavgift

En passagerare skall på begäran av en kontrollör visa upp sin biljett. En passagerare som inte visar upp behörig biljett är skyldig att utöver biljettens pris betala en av kontrollören påförd kontrollavgift. En passagerare som inte visar upp giltig biljett skall på begäran av kontrollören uppge

av kontrollören för denne uppge namn, ålder, yrke och adress.

Erlägger passagerare icke kontrollavgift som kräves av honom, skall kontrollören tillstålla honom skriftligt föreläggande att betala kontrollavgiften inom en vecka, vid äventyr att avgiften indrives i utsokningsväg.

Erlägges icke kontrollavgift inom ovan i 2 mom. stadgad tid, får den indrivas hos passageraren utan dom eller utslag i den ordning som är stadgad om indrivning av skatter och avgifter i utsokningsväg.

11 §

Kontrollörs rättigheter och ansvar

Kontrollör har rätt att gripa passagerare som saknar vederbörlig biljett och inte tillförlitligt styrker sin identitet. Kontrollören kan även avlägsna sådan passagerare ur fordonet eller från plattformsområde som avses i 1 § 2 mom., om detta inte är oskäligt med hänsyn till passagerarens ålder och andra faktorer eller äventyrar passagerarens hälsa. Avlägsnas den gripne inte omedelbart ur fordonet eller från plattformsområdet, skall han ofördröjligen överlämnas till polisen.

namn, personbeteckning och adress.

En passagerare skall visa upp sin biljett också på begäran av en ordningsvakt som bistår vid kontrollen. Om passageraren inte visar upp giltig biljett, kan ordningsvakten anmäla saken till kontrollören för påförande av kontrollavgift eller vidta åtgärder enligt 11 § 1 mom. Ordningsvakten får inte påföra kontrollavgift.

Om passageraren inte omedelbart betalar den yrkade kontrollavgiften, skall kontrollören ge honom eller henne ett skriftligt föreläggande att betala kontrollavgiften inom en vecka vid äventyr att avgiften drivs in i utsokningsväg. I det skriftliga föreläggandet skall nämnas storleken på avgiften, orsaken till påförandet, förfallodag för betalningen, betalningssätt samt ovan nämnda äventyr. I föreläggandet skall dessutom anges passagerarens personuppgifter samt tidpunkten för påförande av avgiften och trafikrutten eller banavsnittet där avgiften påförts. Till föreläggandet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande. En anvisning om rättelseyrkande skall också fogas till det kvitto som ges en passagerare som genast betalar kontrollavgiften till kontrollören.

En kontrollavgift som inte har betalats inom den tid som avses i 3 mom. får drivas in hos passageraren utan dom eller beslut i den ordning som föreskrivs om indrivning av skatter och avgifter i utsokningsväg.

11 §

Kontrollörernas och ordningsvakternas rättigheter och ansvar

En kontrollör har rätt att gripa passagerare som saknar giltig biljett och som inte på ett tillförlitligt sätt styrker sin identitet. En kontrollör får också avlägsna en sådan passagerare från trafikmedlet eller ett i 1 § 2 mom. avsett plattformsområde, om det inte är oskäligt med hänsyn till passagerarens ålder och andra faktorer eller äventyrar passagerarens hälsa. Om den gripne inte avlägsnas från fordonet eller det ovan angivna plattformsområdet, skall kontrollören ofördröjligen överlämna passageraren till polisen. En ordningsvakt som bistår vid kontrollen har rätt att på begäran av kontrollören lämna

Om en passagerare genom att göra motstånd försöker undgå att bli gripen, förpassad till polisen eller avlägsnad ur fordonet eller från plattformsområde som avses i 1 § 2 mom., har kontrollören rätt att använda sådana maktmedel som är nödvändiga för att genomföra åtgärden och som kan anses försvarliga med beaktande av passagerarens uppträdande och övriga omständigheter.

Bestämmelser om excess i samband med användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § strafflagen (39/1889).

En kontrollör har i de fall som nämns i 1 och 2 mom. rätt att få handräckning av polisen.

12 §

Passagerares straffansvar

Straff för motstånd mot en kontrollör som avses i denna lag bestäms i 17 kap. 6 § strafflagen.

13 §

Ändringssökande

Passagerare, som är missnöjd med kontrollörs åtgärd som gäller påförande av kontrollavgift, får inom 30 dagar anföra besvär däröver hos länsrätten i det län inom vars verksamhetsområde kontrollavgiften har på-

behövlig hjälp vid gripande, avlägsnande eller överlämnande till polisen. Också en ordningsvakt kan under samma förutsättningar som en kontrollör även utan begäran av kontrollören avlägsna en passagerare utan biljett från ett trafikmedel eller från ett plattformsområde som avses ovan, om detta har avtalats med det offentliga samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift.

Om en passagerare genom att göra motstånd försöker undgå att bli gripen, överlämnad till polisen eller avlägsnad ur trafikmedlet eller från ett plattformsområde som avses i 1 § 2 mom., får kontrollören använda sådana maktmedel som är nödvändiga för att genomföra åtgärden och som kan anses försvarliga med beaktande av passagerarens uppträdande och övriga omständigheter. *En ordningsvakt som bistår en kontrollör har samma rätt.*

Bestämmelser om excess i samband med användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § strafflagen (39/1889).

En kontrollör och en ordningsvakt har i de fall som nämns i 1 och 2 mom. rätt att få handräckning av polisen.

En ordningsvakt som bistår vid kontrollen anses vid fullgörandet av de uppgifter enligt i 8 § 2 mom. eller utövandet av rättigheter enligt i 11 § som en person som avses i 40 kap. 11 § 5 punkten i strafflagen (39/1889).

12 §

Passagerares straffansvar

Bestämmelser om straff för motstånd mot en kontrollör eller *ordningsvakt* som avses i denna lag finns i 17 kap. 6 § i strafflagen och om straff för lämnande av oriktiga personuppgifter i 16 kap. 5 § i strafflagen.

13 §

Sökande av ändring i beslut om kontrollavgift

En passagerare som har påförts kontrollavgift får inom 14 dagar yrka rättelse av kontrollörens beslut hos det organ som kommunen eller något annat offentligt samfund särskilt förordnat för denna avgift. I

förts. I fråga om meddelande av besvärsumdervisning, anförande av besvär och komplettering av besvär samt besvär förfarandet i övrigt gäller vad i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50) och i lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/66) är stadgat.

Passagerare, som önskar anföras besvär över kontrollörs åtgärd på den grunden, att kontrollavgift påförts genom oriktig tillämpning av lagen eller att det vid ärendets behandling inträffat sådant misstag eller fel i förfarandet, som kan antagas ha påverkat avgörandet i saken, får hos den i 1 mom. avsedda länsrätten anföras besvär även efter det den däri stadgade tiden utlöpt, likväl icke sedan fem år förflutit från ingången av det kalenderår som följt efter påförandet av kontrollavgiften.

I utslag som givits i ärende, vilket avses i 1 och 2 mom., får ändring icke sökas genom besvär.

kontrollörens beslut att påföra kontrollavgift får ändring inte sökas genom besvär.

Ändring i beslut med anledning av ett rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvär över förvaltningsdomstolens beslut får inte anföras.

Besvären riktas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets den kommun som fått rätt att uppbära kontrollavgift finns eller där det offentliga samfund med sådan rätt finns. Om förvaltningsdomstolen med anledning av besvären undanröjer kontrollavgiften skall en kopia av beslutet sändas till respektive offentliga samfund för återbetalning av kontrollavgiften.

13 a §

Sökande av ändring i annat beslut

(ny)

Rättelse i beslut som avses i denna lag och som fattats av polisen eller en kommun eller ett annat offentligt samfund som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift får sökas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet. Rättelse i beslut som avses i 6 § 2 och 4 mom. i denna lag söks skriftligt hos polisen. Rättelse i offentligt samfunds beslut som avses i 6 a § 2 och 4 mom. söks skriftligt hos den tjänsteinnehavare eller det organ som det offentliga samfundet har förordnat för denna uppgift.

Ändring i beslut med anledning av ett rättelseyrkande får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Besvär över förvaltningsdomstolens beslut får anföras, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Ändring i andra beslut enligt denna lag söks på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

Rätt att utfärda förordning

Uppgifter som enligt 6 § ankommer på chefen för polisdistriktet kan genom förordning överföras på Banförvaltningscentralen i fråga om kollektivtrafik på järnvägarna.

Allmänheten skall informeras om kontrollavgiftssystemet på sätt genom förordning stadgas.

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

14 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om sökande av rätt att uppbära kontrollavgift, om de handlingar som behövs för att godkännas som kontrollör och godkännandeförfarandet samt om information om kontrollavgiftssystemet utfärdas genom förordning av statsrådet.

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .

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

2.

Lag**om ändring av 17 kap 6 § i strafflagen**

I enlighet med riksdagens med riksdagens beslut
ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 17 kap. 6 § 2 mom. 2 punkten, så-
dan den lyder i lag 563/1998, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

Om brott mot allmän ordning

6 §

6 §

*Motstånd mot person som upprätthåller
ordningen*

*Motstånd mot person som upprätthåller
ordningen*

Med *person som upprätthåller ordningen*
avses i denna paragraf

Med *person som upprätthåller ordningen*
avses i denna paragraf

2) en biljettkontrollör som avses i lagen
om kontrollavgift i kollektivtrafik
(469/1979),

2) en biljettkontrollör som avses i lagen
om kontrollavgift i kollektivtrafik
(469/1979) och en ordningsvakt som bistår
vid kontrollen.

Denna lag träder i kraft den
20 .

3.

Lag**om ändring av 1 § i lagen om ordningsvakter**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordningsvakter av den 22 april 1999 (533/1999) 1 § 3 mom. som följer:

Gällande lyselse

1 §

Tillämpningsområde

Om rätten att avbryta en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller bestämma att en sådan sammankomst eller tillställning skall avslutas bestäms i lagen om sammankomster.

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Bestämmelser om rätten att avbryta en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller bestämma att en sådan sammankomst eller tillställning skall avslutas finns i lagen om sammankomster. *Om rätt att bistå vid biljettkontroll och att avlägsna en passagerare som färdas utan biljett från ett kollektivt trafikmedel eller ett plattformsområde bestäms i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979).*

Denna lag träder i kraft den

20 .