

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen och om ändring av 3 § i avfallslagen och av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen. Den nuvarande lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation upphävs. Det föreslås också att avfallslagen och lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik ändras.

I den föreslagna lagen föreskrivs om skyldighet för fyra kommuner i huvudstadsregionen, dvs. städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda, att i samarbete sköta avfallshanteringen samt planeringen av kollektivtrafiken och upphandlingen av kollektivtrafiktjänster inom området. Det föreslås att två olika samkommuner ska sköta uppgifterna.

Det föreslås att Huvudstadsregionens samarbetsdelegations verksamhet ska fortsätta till utgången av 2009. Delegationsens egendom fördelas mellan Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda som kapitalandelar i samkommunen i förhållande till kommunernas ansvar för tillgångarna och skulderna i Helsingforsregionens samarbetsdelegation, om inte

kommunerna kommer överens om något annat i grundavtalet för samkommunen.

Genom den övergångsbestämmelse som föreslås i lagen befrias de mottagande samkommunerna från överlåtelseskatt på de aktier i ett fastighetsaktiebolag som överförs till dem, när bolagets lokaler används av Huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Enligt förslaget ska överlåtelseskatt inte heller betalas för andra aktier.

Det föreslås att avfallslagen och lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik ändras så att hänvisningarna till Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ersätts med hänvisningar till den samkommun som sköter uppgiften i fråga.

Lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen avses träda i kraft så snart som möjligt hösten 2009, dock så att lagens bestämmelser, med undantag för bestämmelsen om upprättande av en slutredovisning, tillämpas från ingången av 2010. De övriga lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2010.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis som gäller Huvudstadsregionens samarbetsdelegation	3
1.2 Internationell jämförelse	6
1.3 Bedömning av nuläget	7
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	8
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	9
3.1 Ekonomiska konsekvenser	9
3.2 Konsekvenser för förvaltningen	10
3.3 Konsekvenser för miljön	10
3.4 Konsekvenser för företagen	10
3.5 Konsekvenser för personalens ställning	11
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	11
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	12
DETALJMOTIVERING	13
1 LAGFÖRSLAG	13
1.1 Lag om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen	13
1.2 Lag om ändring av 1 och 2 lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik	16
1.3 Lag om ändring av 3 § i avfallslagen	16
2 IKRAFTTRÄDANDE	16
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	16
LAGFÖRSLAG	18
Lag om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen	18
Lag om ändring av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik	20
Lag om ändring av 3 § i avfallslagen	21
BILAGA	22
PARALLELLTEXT	22
Lag om ändring av 1 och 2 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik	22
Lag om ändring av 3 § i avfallslagen	23

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge**1.1 Lagstiftning och praxis som gäller Huvudstadsregionens samarbetsdelegation**

Bestämmelser om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (nedan SAD) finns i lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996). Dessutom hänvisas det till SAD:s ställning i flera lagar, bl.a. i avfallslagen (1072/1993), lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991), lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) och mervärdesskattelagen (1501/1993).

SAD är en på lag grundad offentligjuridisk person, vars lagstadgade medlemmar är städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda (kommunerna i huvudstadsregionen) och som har bildats för att sköta gemensamma ärenden i kommunerna i huvudstadsregionen.

SAD:s organ och kommunernas kapitalandelar

SAD:s högsta beslutanderätt utövas av regionstämman. Vid regionstämman har Helsingfors 11, Esbo och Vanda vardera fem samt Grankulla en representant, som väljs av respektive kommun. I fråga om jäv för en representant i regionstämman och regionstämman's offentlighet gäller vad som i 52 § 1 mom. och 57 § 1 mom. i kommunallagen bestäms om jäv för en fullmäktigeledamot och fullmäktigesammanträdes offentlighet.

Regionstämman har till uppgift att

1. godkänna budgeten och ekonomiplanen,
2. godkänna bokslutet och fatta beslut om ansvarsfrihet,
3. välja medlemmar i samarbetsdelegationens organ, om inte något annat föreskrivs i lag,
4. välja en revisor,
5. godkänna instruktioner, samt
6. fatta beslut om andra uppgifter som enligt denna lag hör till regionstämman.

Representanterna i regionstämman utses för en stämma i sänder. Enligt instruktionerna för medlemsstäderna ska stadsstyrelserna välja representanterna till regionstämman. Det ska hållas minst två regionstämmor per år.

SAD:s övriga organ är en styrelse med 14 medlemmar och en revisionsnämnd med 5 medlemmar. SAD leds av samarbetsdirektören, för vilken i tillämpliga delar gäller vad som föreskrivs om kommundirektören i kommunallagen. För samarbetsdelegationens övriga personal gäller vad som föreskrivs om kommunala tjänsteinnehavare och arbetstagarer.

Enligt lagen ska medlemskommunerna betala kostnaderna för samarbetsdelegationens uppgifter i proportion till utnyttjandet av tjänster. Av de utgifter som inte fastställs enligt utnyttjandet av tjänster betalar Helsingfors hälften och de övriga medlemskommunerna tillsammans andra hälften i proportion till antalet invånare i respektive kommun den 1 januari varje år. Respektive kommuns andel är dock minst 3 procent. Medlemskommunernas andelar av samarbetsdelegationens tillgångar och skulder bestäms på det ovan nämnda sättet utifrån de proportioner som gäller de fem föregående åren.

SAD är inte en samkommun enligt kommunallagen och den omfattas endast delvis av kommunallagens bestämmelser om samkommuner. Enligt lagens hänvisningsbestämmelser gäller för SAD vad som föreskrivs i kommunallagens 14 § (delegering), 16 § 1 mom. (instruktioner), 17 § (kommunens organ), 18 § 2—5 mom. (organens sammansättning), 19 § 1 mom. (mandattid för ledamöter), 20—25 § (ordförande, återkallande av förtroendeuppdrag, tillfälliga utskott, kommunstyrelsen, kommundirektör, uppsägning av kommundirektören), 27—29 § (möjligheter att delta, initiativrätt, information), 32 § (förtroendevalda), 33 § (valbarhet), 37—43 § (förlust av valbarhet, avsägelse och avgång, felaktigt förfarande i förtroendeuppdrag, brottsligt förfarande, arvoden och ersättningar, rätt till upplysningar), 44—52 §

(anställda, förvaltningsstadga, rätt att ta ett ärende till behandling, jäv) 57 § (sammanträdes offentlighet), 58—62 § (beslutsförfarande), 64—65 § (tillkännagivanden och budget), 67—75 § (bokföring, bokslut, granskning av förvaltning och ekonomi), 81 § 4 mom. (politisk proportionalitet), 82 § 1 och 2 mom. (valbarhet), 85 § (framläggande av protokoll) och 11 kap. (ändringssökande).

SAD:s uppgifter

Enligt lagens 2 § har SAD till uppgift att

1. ha hand om avfallshantering och anknyttande funktioner i medlemskommunerna,
2. organisera kollektivtrafiken i regionen och upphandla regionala trafiktjänster samt även i övrigt ha hand om kollektivtrafiksamarbetet mellan medlemskommunerna,
3. utarbeta planer för trafiksystemet och kollektivtrafiken i huvudstadsregionen och bidra till att verkställa dem,
4. godkänna taxorna och biljettsystemet för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen och taxorna i den regionala trafiken,
5. sörja för uppföljning, undersökning, planering samt utbildning och upplysning i luftvårdsfrågor i medlemskommunerna, samt
6. sörja för utredning, undersökning, planering och beredning som tjänar huvudstadsregionen och skötseln av ärenden som är gemensamma för medlemskommunerna samt yttra sig i samarbetsfrågor.

Enligt lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik har kommunikationsministeriet beviljat SAD rätt att ta ut kontrollavgift av dem som färdas utan giltig biljett i kollektivtrafik. Enligt avtal med VR sköter SAD också kontrollverksamheten inom den nationella järnvägstrafiken i enlighet med vad som föreskrivs i lagen.

Medlemskommunerna kan tillsammans anförtro SAD nya uppgifter som är jämförbara med de lagstadgade uppgifter som nämns ovan. SAD kan enligt avtal åta sig en uppgift som hör till någon annan kommun eller en samkommun, om den anknyter till dess behörighet enligt lagen. SAD ansvarar också enligt avtal för ordnandet av avfallshanteringen i Kyrksläotts kommun och delvis för organisationen av kollektivtrafiken för Kervo stads

och Kyrksläotts kommuns räkning. Enligt avtal ansvarar SAD dessutom för det geografiska informationssystemet, trafikrådgivningen, samarbetet kring resekort och biljetter, samarbetet kring tågmateriel, informationen, marknadsföringen och kundsamarbetet.

Genom sin uppgift att sköta avfallshanteringen ansvarar SAD i enlighet med avfallslagen för insamling, återvinning och behandling av avfall som uppkommit från bosättning och därmed jämförbart avfall som uppkommit vid offentlig verksamhet. SAD beslutar också om avfallshanteringsbestämmelserna för regionen och fastställer avfallshanteringsavgifterna.

För mottagning av avfall har SAD en avfallshanteringscentral i Kärringmossen och tre avfallsstationer. I Kärringmossen deponeras blandat avfall på en avstjälningsplats, behandlas bioavfall i en komposteringsanläggning och mottas olika fraktioner av återvinningsavfall. Kärringmossen är den enda avstjälningsplatsen i huvudstadsregionen som används för deponering av blandat avfall och där behandlas årligen närmare 300 000 ton blandat avfall. Från och med 2014 kommer största delen av det blandade avfallet att brännas i Vanda Energis rosterpanna, som används för produktion av el och fjärrvärme. Avfallstransporterna konkurrensutsätts vart femte år inom särskilt indelade områden. SAD Avfallshantering samlar också in olika problemavfall och, på avtalsbasis, avfallsfraktioner som omfattas av producentansvar. Dessutom informerar och upplyser SAD Avfallshantering i synnerhet om hur uppkomsten av avfall kan förhindras.

Genom sin uppgift att sköta kollektivtrafiken ansvarar SAD för organisationen av regionaltrafiken. Detta innebär planering av rutter och tidtabeller samt upphandling av trafiktjänster, som sker genom att trafiktjänster köps av konkurrensutsatta entreprenörer. Till regionaltrafiken hör den busstrafik som trafikerar över kommungränserna och järnvägstrafiken i huvudstadsregionen. Till regionaltrafiken hör också en del av den linjetrafik som trafikerar mellan kommuner utanför regionen och regionen (den s.k. U-trafiken). SAD köper busstrafiktjänster i enlighet med upphandlingslagen genom konkurrensutslutning som köpta tjänster och lokaltågstjänster

från VR. Enligt avtal ordnar SAD dessutom den interna kollektivtrafiken i Esbo, Grankulla och Vanda och en del av kollektivtrafiken i Kervo och Kyrkslätt.

År 2007 uppgick intäkterna från SAD:s kollektivtrafikverksamhet till 199,5 miljoner euro, varav biljettintäkternas andel var 110,6 miljoner euro och kommunernas betalningsandelar sammanlagt 83,6 miljoner euro.

Helsingfors stads trafikverk (HST) har ansvarat för organiseringen av kollektivtrafiken inom Helsingfors. Verket producerar själv tunnelbane- och spårvagnstjänsterna och upphandlar busstrafiktjänsterna genom konkurrensutsättning som köpta tjänster.

SAD har hand om planeringen av trafiksystemet för hela huvudstadsregionen och av kollektivtrafiken inom sitt område. SAD och dess medlemskommuner ansvarar tillsammans för den långsiktiga strategiska planeringen av kollektivtrafiken i huvudstadsregionen. Dessutom fastställer SAD målen för utvecklingen av regionens trafiksystem och drar upp riktlinjer för trafikpolitiken på längre sikt genom att utarbeta långsiktsplaner. SAD utarbetar också regionens kollektivtrafikplan, som är en plan för servicenivån inom kollektivtrafiken och sträcker sig flera år framåt i tiden. Enligt avtal utarbetar SAD dessutom planer för den interna kollektivtrafiken i Esbo och Vanda. Utifrån planerna planerar SAD rutterna och tidtabellerna för den trafik som ordnas av delegationen.

Med stöd av lagen beslutar SAD om taxorna och biljettsystemet för kollektivtrafiken inom huvudstadsregionen och om biljettpriserna inom den regionala trafiken. Enligt avtal beslutar SAD också om biljettpriserna inom den interna trafiken i Esbo, Grankulla och Vanda.

Helsingfors stad beslutar om biljettpriserna inom den interna trafiken i Helsingfors.

I enlighet med SAD-lagen och miljöskyddslagen (86/2000) följer och undersöker SAD luftkvaliteten i huvudstadsregionen och enligt avtal också inom Nylands miljöcentrals område. Dessutom har SAD åtagit sig att på avtalsbasis sköta den kontroll av luftkvaliteten som förutsätts för miljötillstånden för huvudstadsregionens energianläggningar och Helsingfors hamn. SAD informerar dagligen om luftkvaliteten till medier och på sina

webbsidor. En snabb försämring av luftkvaliteten anmäls till myndigheterna för att beredskapsåtgärder inom luftvården ska kunna vidtas.

I sina utrednings-, undersöknings-, planerings- och beredningsuppgifter som gäller området i huvudstadsregionen har tyngdpunkten i SAD:s verksamhet varit uppföljning av luftkvaliteten, luftvård, bekämpning av klimatförändringen, utveckling av samarbetet kring boende och markanvändning, utveckling av den informationstjänst som grundar sig på det regionala basregistret och uppföljning av materialströmmarna. Skötseln av uppgifterna har grundat sig på avtal som har ingåtts med kommunerna eller på beslut som kommunerna har fattat. SAD producerar bl.a. information om boendet, arbetsplatsutvecklingen, arbetsplatstrafiken, bostadsmarknaden och byggnadsmarksreserverna i regionen.

Huvudstadsregionens kommuners beslut om delning av verksamheten vid SAD

Städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda har för sin del kommit överens om en delning av SAD i två samkommuner. Avsikten är att uppgifterna i anknytning till den kollektivtrafik som ordnas av SAD överförs till en ny samkommun, Helsingforsregionens trafik, till vilken Helsingfors stad överför planeringen och upphandlingen av tjänster för den kollektivtrafik som sköts av HST. Tunnelbane- och spårvagnsverksamheten blir kvar i Helsingfors stads ägo.

Uppgifterna i anknytning till SAD:s avfallshantering och den produktion av information, den uppföljning och de undersökningar som gäller luftvården och Helsingforsnejden och dess miljö överförs till en annan samkommun, till vilken städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda överför ordnandet av VA-tjänster. Den VA-egendom som ägs av kommunerna och som omfattar vatten- och avloppsnäten och därtill hörande anläggningar (vattenreningsverk, pumpstationer, vattentorn, tryckhöjningsstationer, pumpstationer för avloppsvatten, reningsverk och utlopp i havet) samt aktier i Huvudstadsregionens Vatten Ab (Päijännetunneln) över-

förs genom ett affärsverksamhetsförvärv till den nya samkommunen.

1.2 Internationell jämförelse

Den internationella jämförelsen baserar sig på regleringen av ordnandet av avfallshanteringen och kollektivtrafiken inom stora stadsregioner.

Sverige

I Sverige ansvarar landstingen för de uppgifter som gäller kollektivtrafiken. Landstingen är 18 till antalet och landstingsfullmäktige väljs genom direkta val. Landstingen ansvarar inte enbart för kollektivtrafiken utan även för bl.a. hälso- och sjukvården.

Landstingen ansvarar också för organisationen av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Regionplane- och trafikkontoret RTK vid Stockholms läns landsting ansvarar för regionplaneringen och den översiktliga trafikplaneringen i länet, regionala utvecklingsfrågor, miljöfrågor och naturvårdsfrågor samt för ärenden som gäller utveckling av energiförsörjningen.

Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen finansieras till hälften med skattemedel och till hälften med biljettintäkter. Landstinget äger trafikbolagen Storstockholms Lokaltrafik Ab (SL) och Waxholmsbolaget Ab. SL beslutar om trafikens omfattning och äger infrastrukturen för kollektivtrafiken, som hållplatser och tunnelbanestationer. Själva trafiken sköts av privata företag. Waxholmsbolaget Ab ansvarar främst för skärgårdstrafiken.

I Sverige pågår som bäst försök i anslutning till länens och landstingens uppgifter (i Skåne och Västra Götaland). Försöken omfattar också kollektivtrafiken. Försökslagstiftningen är i kraft fram till utgången av 2010. I dessa områden fördelas ansvaret för organisationen av kollektivtrafiken jämt mellan kommunerna och staten. Exempelvis beslutar Västra Götalandsregionen bl.a. också om regionens trafikinvesteringar. Västtrafik, som ägs av Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland, ordnar kollektivtrafiken, beslutar om taxorna och biljetterna och utvecklar informationssystemen. Trafiken ordnas som köpta tjänster genom

konkurrensutsättning. Västtrafik är den näst största kollektivtrafikorganisationen i Sverige.

Danmark

Köpenhamns metropolområde har 1,6 miljoner invånare. Trafiken i huvudstadsregionen och regionerna på Själland omfattas av en lag om trafikbolag (Lov om Trafikselskaber). Kollektivtrafiken i huvudstadsregionen sköts av trafikföretaget Trafikselskabet Movia. Movia ansvarar för den kollektiva buss- trafiken, fastställandet av taxor och biljettsystem, samordningen och planeringen av kollektivtrafiken, ordnandet av servicetrafik för personer med nedsatt funktionsförmåga och den privata spårtrafiken. I de fall då spårtrafiken grundar sig på ett avtal med staten kan transport- och energiministeriet med stöd av lagen fastställa principerna för fördelning av biljettintäkterna från kollektivtrafiken mellan trafikbolagen och spårtrafikföretagen.

Drifts- och förvaltningskostnaderna för bussrutter och privata spårtrafikförbindelser inom den regionaltrafik som sköts av Movia finansieras med kommunala och regionala understöd och nästan hälften med biljettintäkter. Förutom av Movia sköts kollektivtrafiken i Köpenhamnsområdet av Metroselskapet I/S, som ansvarar för byggandet av metron och beställningen och övervakningen av trafiken. Trafiken sköts också av det statliga järnvägsbolaget DBS. I tunnelbanebolaget äger Köpenhamns stad 50 procent, staten 41,7 procent och Fredriksbergs kommun 8,3 procent. Metro Service A/S, som ägs av två internationella operatörsföretag inom kollektivtrafik, ansvarar för tunnelbanetrafiken och underhållet av metron.

Norge

Till Stor-Osloregionen hör 43 kommuner och området har 1,3 miljoner invånare, varav 0,57 miljoner bor i Oslo. Oslo stad är också en kommun som sköter regionkommunens (fylkeskommune) uppgifter. De övriga kommunerna inom Stor-Osloregionen hör till Akershus fylkeskommuns område.

Skyldigheten att tillhandahålla kollektivtrafik är lagstadgad (Lov om samferdselstjenest-

ter). I Stor-Osloregionen ansvarar bolaget Ruter AS för konkurrensutsättningen av kollektivtrafiktjänster och för avtal för lokal-tågtrafiken. Oslo stad äger 60 procent och Akershus fylkeskommun 40 procent av Ruter AS.

Fylkeskommunen ansvarar för utbildningen på andra stadiet, tandvården, den regionala trafikinfrastrukturen och organiseringen av kollektivtrafiken. Akershus ansvarar dessutom för uppgifter i anslutning till bekämpningen av klimatförändringen i området. Staden har ett större utbud av kollektivtrafik än vad som förutsätts i lagen.

Enligt den norska avfallslagen (Lov om vern mot forurensninger og om avfall) ska kommunerna sköta avfallshanteringen. Kommunernas samarbete kring avfallshanteringen grundar sig på avtal.

Förenade kungariket

Samarbetet inom Storlondon regleras i lag (Greater London Authority Act). Storlondon består av 32 kommuner (borough) och City of London.

London administreras på två nivåer. Det gemensamma förvaltningsorganet för Storlondon är Greater London Authority (GLA), vars högsta beslutanderätt utövas av fullmäktige (London Assembly), som har 25 ledamöter. GLA:s verksamhet leds av borgmästaren, som utses genom val.

GLA sköter uppgifter i anslutning till trafiken, polisväsendet och brandväsendet, näringspolitiken, den strategiska markanvändningspolitiken, hälso- och sjukvården samt miljö- och kulturfrågor. Till GLA:s uppgifter har sedan 2007 även hört bekämpning av klimatförändringen och hantering av energifrågor. GLA:s uppgift är bl.a. att ansvara för bekämpningen av klimatförändringen i Storlondon och för det strategiska arbetet med anpassningen till förändringen. Till miljöuppgifterna hör bl.a. att utarbeta olika strategier vad gäller luftkvalitet, avfallshantering, buller, biologisk mångfald och energi.

Trafikorganisationen Transport for London (TfL), som grundades 2000, ansvarar för stadsregionens trafiksystem. TfL har som uppgift att genomföra trafikstrategin för London och ordna trafiktjänster inom hela

huvudstadsregionen. Organisationen ansvarar för busstrafiken och den lokala spår- och tunnelbanetrafiken. TfL ansvarar också för uppgifter i anslutning till trängselavgifter, underhåll av huvudleder, trafikljus, reglering av taxitrafiken, ökad tillgänglighet för rörelsehindrade och bättre förutsättningar för lätttrafik och cykeltrafik. Organisationen förvaltning grundar sig på lagstiftningen om Storlondon (GLA Act) och lagstiftningen om dotterbolag (Companies Act 2006).

1.3 Bedömning av nuläget

SAD:s förvaltningsstruktur och kommunernas andelar av SAD:s tillgångar och ansvar regleras i lag. Förändringar i förvaltningsstrukturen förutsätter alltid att lagen ändras. Det är svårt för nya medlemskommuner att ansluta sig till SAD eftersom det förutsätter en lagändring och att kommunen förbinder sig till det lagstadgade samarbetet. Utvidgningen av SAD:s verksamhet till nya kommuner har grundat sig på avtal. Dessa kommuner har inga representanter i SAD:s organ.

I och med att kommunerna i huvudstadsregionen har kommit överens om en delning av SAD:s verksamhet och om de principer som ska följas i grundavtalen för de nya samkommunerna samt om samkommunernas nya uppgifter är det nödvändigt att ändra lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Samtidigt kan man bedöma om den nuvarande regleringen kan upphävas och nya kommuner ges möjlighet att ansluta sig till samarbetet.

Det är inte ändamålsenligt att kollektivtrafiken planeras skilt för den interna trafiken och den regionala trafiken. Kollektivtrafiktjänsterna i området bör utvecklas och planeras som en helhet. Det bör vara möjligt för andra kommuner att bli medlemmar i samkommunerna på frivillig basis. I synnerhet i planeringen av kollektivtrafiken i Helsingforsregionen finns det behov av att få med nya kommuner.

I utvärderingen av planen för huvudstadsregionens trafiksystem (PLJ 2007) konstateras det att det finns behov av att utvidga området för utarbetandet av planen för trafiksystem till alla 14 kommuner i Helsingforsregionen.

onen, eftersom de som arbetar i regionen pendlar allt längre sträckor.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att fördela SAD:s uppgifter på två samkommuner och att göra regleringen av samarbetet smidigare så att kommunerna i Helsingforsregionen och andra kommuner i området lättare kan ansluta sig till samarbetet. Överföringen av beställar- och planeringsfunktionerna vid Helsingfors stads trafikverk till den gemensamma samkommunen syftar till att effektivisera den gemensamma planeringen av trafiken i området.

I propositionen föreslås det att lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation upphävs och att det i stället för den föreskrivs om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen. Det föreslås också att avfallslagen och lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik ändras.

I den föreslagna lagen föreskrivs om en skyldighet för fyra kommuner i huvudstadsregionen, dvs. städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda, att i samarbete sköta uppgifter i anknytning till ordnande av avfallshanteringen, planering av kollektivtrafiken och upphandling av kollektivtrafiktjänster inom området. Det föreslås att två olika samkommuner ska sköta uppgifterna.

Enligt förslaget utvidgas den nuvarande samarbetskyldigheten så att uppgifterna i anslutning till kollektivtrafiken inte bara omfattar regionaltrafiken utan även kommunernas interna trafik. I lagen föreskrivs inte längre om en skyldighet att ansvara för medlemskommunernas uppföljnings-, undersöknings-, planerings-, utbildnings- eller upplysningsverksamhet i anslutning till luftvården eller för utrednings-, undersöknings-, planerings- eller beredningsarbeten som tjänar skötseln av gemensamma ärenden. I enlighet med riktlinjerna i kommunernas grundavtal hör dessa uppgifter även i fortsättningen till samkommunerna.

I propositionen föreslås inga bestämmelser om samkommunernas förvaltning eller ekonomi, utan kommunerna kan komma överens

om dem i grundavtalen för samkommunerna. På samkommunerna tillämpas bestämmelserna om samkommuner i 10 kap. i kommunallagen. Enligt förslaget kan kommunerna således ändra grundavtalet för samkommunen och ta med nya medlemskommuner i samkommunen. Eftersom kommunerna i enlighet med kommunallagen redan har kommit överens om hur förvaltningen och ekonomin ska skötas i samkommunen finns det inte behov av att föreskriva om villkoren för samarbetet. Genom lagen säkerställs det dock att samarbetet fortsätter i fråga om SAD:s viktigaste lagstadgade uppgifter.

Propositionen avser också att förtydliga tillämpningen av upphandlingslagstiftningen i fråga om den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken. Det föreslås att lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster ska tillämpas på upphandling som genomförs av samkommunen. Den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken ska enligt förslaget kunna enge en trafikidkare ensamrätt att driva spårvagns- eller tunnelbanetrafik i 15 år.

Helsingforsregionens samarbetsdelegation ska upprätta en slutredovisning över egendom, skulder, tillgångar och ansvar och bestämma vilken samkommun de ska överföras till. Egendomen, tillgångarna, skulderna och ansvaret fördelas i enlighet med uppgiftsöverföringen och de överförs med stöd av lagen till samkommunerna från ingången av 2010.

Den egendom som överförs till samkommunerna delas i Esbos, Grankullas, Helsingfors och Vandas kapitalandelar i samkommunen i förhållande till kommunernas ansvar för SAD:s tillgångar och skulder, om inte kommunerna kommer överens om något annat i grundavtalet för samkommunen.

I de tillgångar som överförs från Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ingår fastigheter som omfattas av överlåtelseskatt, arrendeavtal, byggnader, aktier i ett fastighetsaktiebolag och aktier i Ekokem Oy Ab. Med stöd av 10 § i lagen om överlåtelseskatt (931/1996) är kommuner och samkommuner befriade från överlåtelseskatt på förvärv av fastighet. Skattefriheten gäller inte förvärv av en fastighet som ägs indirekt genom ett aktiebolag, utan samkommunen är skyldig att

betala överlåtelseskatt, som är 1,6 procent av det gängse värdet på de aktier i fastighetsaktiebolaget som övergår i samkommunens ägo. Detsamma gäller för andra aktier än fastighetsaktier. Med beaktande av målet med arrangemanget är det inte ändamålsenligt att överföringen belastas med kostnader för överlåtelseskatt. Det föreslås att det i lagens övergångsbestämmelse ska föreskrivas att de mottagande samkommunerna är befriade från överlåtelseskatt på de ovan nämnda överföringarna av egendom. Eftersom Huvudstadsregionen samarbetsdelegation och de mottagande samkommunerna inte själva har trafik eller avfallshantering som affärsverksamhet, strider skattefriheten inte mot neutralitetsprincipen för beskattningen. Av neutralitets-skäl förutsätter dock befrielsen från skatt på aktier i fastighetsaktiebolag att den berörda fastigheten huvudsakligen har varit i samarbetsdelegationens direkta användning.

Det föreslås att avfallslagen och lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik ändras så att hänvisningarna till Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ersätts med hänvisningar till den samkommun som sköter uppgiften i fråga.

Lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen avses träda i kraft så snart som möjligt hösten 2009, dock så att lagens bestämmelser, med undantag för bestämmelsen om upprättande av en slutredovisning, tillämpas från ingången av 2010. Enligt förslaget ska lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation dock tillämpas på delegationens verksamhet till utgången av 2009. De övriga lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2010.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Genom att inrätta en separat myndighet för kollektivtrafiken blir det i praktiken möjligt för andra kommuner i området att ansluta sig till samkommunen. Detta gör att planeringen av trafikarrangemangen i området och ordnandet av kostnadseffektiva kollektivtrafiktjänster kan skötas på ett effektivare sätt.

Samarbetet minskar den överlappande planeringen och främjar samordningen av de interna och regionala rutterna liksom även det övriga samarbetet kring trafiktjänster.

Den föreslagna övergångsbestämmelsen om befrielse från överlåtelseskatt innebär att staten avstår från skatteintäkter till ett belopp av uppskattningsvis 400 000 euro. De mottagande samkommunernas finansiella ställning förbättras på motsvarande sätt. Propositionen har inga andra statsfinansiella konsekvenser.

Fördelningen av SAD:s uppgifter på två samkommuner förutsätter att SAD:s egendom delas. I propositionen föreslås att SAD:s regionstämma ska besluta om hur egendomen ska delas i slutredovisningen.

När det gäller avfallshanteringen består största delen av SAD:s egendom av egendom som behövs för avfallshanteringen. Det är huvudsakligen fråga om fastigheter och hyrda marker med byggnader, konstruktioner, anläggningar och utrustning. En liten del av fastigheterna har hyrts ut till andra verksamhetsidkare. SAD har också lös egendom som anknyter till avfallshanteringen, t.ex. fordon och arbetsmaskiner, kärl och utrustning för uppsamling av avfall, vågutrustning, utrustning för insamling av gas och fackelbrännare, mätinstrument och mätrör, verktyg och kontorsmöbler samt datatekniska system och utrustning som behövs för avfallshanteringen. Balansvärdet på den egendom som anknyter till avfallshanteringen är ca 150 miljoner euro och nyanskaffningsvärdet med fastigheterna inräknade 250–350 miljoner euro. I fråga om denna egendom är det klart att den övergår till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen.

Största delen av den egendom som behövs för skötseln av trafiken består av datatekniska system och datateknisk utrustning, varav den mest betydande delen är resekortssystemet jämte fordonsutrustning. Balansvärdet på den egendom som anknyter till trafiken är ca 8 miljoner euro och nyanskaffningsvärdet utan de resekort som är i användning ca 30 miljoner euro. Denna egendom övergår till den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken.

Den egendom som behövs för region- och miljöinformationen består av utrustning för att mäta luftkvaliteten och datatekniska sy-

stem. Egendomens värde i balansräkningen är ca 0,3 miljoner euro och nyanskaffningsvärdet 1,7 miljoner euro. Denna egendom övergår till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen.

Balansvärdet av den egendom som hör till SAD:s centralförvaltning är ca 12 miljoner euro. Egendomen består av kontorsmöbler och kontorsutrustning, huvudkontorets lokaler (aktier i ett fastighetsaktiebolag) samt datateknisk utrustning och datatekniska program. Dessutom äger SAD ca 10 procent av Ekokem Oy Ab:s aktiestock. Denna egendom används för all verksamhet och fördelningen av egendomen kan inte göras i enlighet med uppgiftsöverföringen. Aktierna i Ekokem Oy Ab övergår till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen. Till övriga delar ska det bestämmas om fördelningen av egendomen i slutredovisningen.

Möjligheten att ge en trafikidkare ensamrätt att driva spårvagns- eller tunnelbanetrafik i 15 år tryggar finansieringen av den aktuella omfattande upphandlingen av spårvagnsmateriel och automatiseringen av metron.

3.2 Konsekvenser för förvaltningen

Genom att lagen om SAD upphävs och det stiftas en ny lag där utgångspunkten är att organiseringen av de nya samkommunernas förvaltning och ekonomi ska bygga på avtal mellan kommunerna och på kommunallagen blir det möjligt att organisera samkommunerna på många olika sätt. Det blir också möjligt att komma överens om att ta med nya medlemskommuner utan att det behövs en lagändring.

Kommunerna har beslutat att samkommunernas förvaltning organiseras så att samkommunernas högsta beslutanderätt utövas av samkommunstämmen. Kommunerna kan även i fortsättningen komma överens om att samkommunernas förvaltning ska ordnas i enlighet med kommunallagen.

Kommunerna i huvudstadsregionen har kommit överens om att verksamheten vid städernas vatten- och avloppsverk och städernas VA-egendom överförs till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen. Samkommunen fortsätter sköta hela av-

fallshanteringen i Kyrksläatts kommun på avtalsbasis. Till samkommunen överförs dessutom ansvaret för bl.a. de avtal som har ingåtts med Esbo stad om leverans av bruksvatten och behandling av avloppsvatten. Kyrksläatts kommun har anmält intresse att bli medlem i samkommunen. Kommunerna i huvudstadsregionen har anmält att möjligheten att utvidga medlemsbasen för samkommunen utreds efter det att den nya samkommunens verksamhet har etablerats.

Kommunerna i huvudstadsregionen och kommunerna Kervo och Kyrksläätt har kommit överens om att Kervo och Kyrksläätt blir medlemmar i den samkommun för trafik som bildas från ingången av 2010. Möjligheten för andra kommuner i Helsingforsregionen att bli medlemmar i samkommunen utreds senare efter det att samkommunen har inlett sin verksamhet.

3.3 Konsekvenser för miljön

Bildandet av en ny organisation för kollektivtrafiken innebär att den regionala trafiken planeras inom en enda organisation. En enhetlig planering av kollektivtrafiken bidrar till att trafiklinjerna används effektivare och fungerar bättre, vilket för sin del ökar kollektivtrafikens andel av den totala trafiken och således minskar personbilstrafikens proportionella andel. Detta har en direkt positiv inverkan på utsläppen från trafiken.

Överföringen av uppgifter inverkar inte på SAD:s ansvar eller t.ex. på skyldigheten att uppfylla villkoren för miljötillstånd. SAD:s ansvar och miljötillstånd överförs genom lagen till den samkommun som ansvarar för uppgiften. Fördelningen av den egendom och det ansvar som överförs ska enligt förslaget bestämmas på samma sätt som kommunernas ansvar för SAD:s verksamhet. Kommunerna kan också komma överens om saken på annat sätt. Med stöd av kommunallagen svarar kommunerna för finansieringen av sådana utgifter i samkommunen som inte kan täckas på något annat sätt.

3.4 Konsekvenser för företagen

Avsikten är att SAD:s och HST:s nuvarande avtal ska överföras till de nya samkomu-

nera genom överföringsklausulerna i avtalen eller separata förhandlingar.

Den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken eller avfallshanteringen kommer inte att ha egen transportmateriel utan samkommunen upphandlar tjänsterna genom konkurrensutsättning i enlighet med lagarna om offentlig upphandling.

När det gäller kollektivtrafiken kommer Helsingfors stad även i fortsättningen att sköta tunnelbane- och spårtrafiken. Enligt propositionen kan samkommunen upphandla tunnelbane- och spårvagnstrafiktjänster genom att ge en trafikidkare ensamrätt att driva tunnelbane- eller spårvagnstrafik i 15 år. Detta medför inte några konkurrensneutralitetsproblem, eftersom det inte finns någon konkurrens om dessa tjänster.

VR Aktiebolag sköter också i fortsättningen järnvägstrafiken. För närvarande finns det inte några andra leverantörer av dessa tjänster. Den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken ska tillsammans med Helsingfors stad och VR komma överens om hur tjänsterna ska ordnas. I framtiden kan den ovan nämnda situationen eventuellt förändras på grund av en utredning som görs i enlighet med regeringsprogrammet och som gäller möjligheten att konkurrensutsetta persontrafiken på järnväg särskilt inom huvudstadsregionens pendlingsområde medför förändringar.

I och med att det bildas en samkommun som ansvarar för planeringen och beställningen av kollektivtrafiken inom hela området kommer det att finnas en större beställare än tidigare, vilket kan påverka busstrafikmarknaden. Busstrafikens verksamhetsområde är rätt så koncentrerat. I praktiken kan en konkurrensutsättning påverka små företags möjligheter att producera tjänster.

SAD har delat in sitt verksamhetsområde i entreprenadområden, inom vilka avfalls-transporten konkurrensutsetts vart femte år. I fråga om avstjälpningsplatserna har SAD dessutom upphandlat de maskintjänster som behövs främst genom att konkurrensutsetta tjänsterna mellan privata maskinentreprenörer. Avsikten är inte att ändra denna praxis.

3.5 Konsekvenser för personalens ställning

SAD har ca 350 anställda. Avsikten är att de som arbetar inom SAD:s resultatområde trafik och en del av dem som arbetar inom centralförvaltningen ska övergå i tjänst hos den nya samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken. De som arbetar inom resultatområdet avfallshandling och resultatområdet region- och miljöinformation samt de övriga anställda inom centralförvaltningen övergår i tjänst hos den samkommun som ansvarar för avfallshandlingen. Enligt uppskattning kommer 160 personer från SAD och 160 personer från Helsingfors stads trafikverk att övergå i tjänst hos den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken. Ungefär 1 000 personer kommer att stanna kvar i tjänst hos trafikverket.

I den föreslagna lagen föreskrivs att personalen övergår i tjänst hos de nya samkommunerna i enlighet med uppgiftsöverföringen. Uppgiftsöverföringen betraktas som överlåtelse av rörelse enligt 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen (55/2001) och 25 § i lagen om kommunala tjänsteinnehavare (304/2003). Personalen övergår i de nya samkommunernas tjänst som s.k. gamla arbetstagare och arbetsgivaren har inte rätt att säga upp ett anställningsförhållande på grund av övergången. Bytet av arbetsgivare inverkar inte på personalens löne-, semester- eller pensionsförmåner.

Ärenden som gäller överföringen av personal ska behandlas i samarbetsförfarande med personalen enligt lagen om samarbete mellan kommunala arbetsgivare och arbetstagare (449/2007).

4 Beredningen av propositionen

Beredningen av lagen har inletts på initiativ av kommunerna i huvudstadsregionen. En arbetsgrupp med företrädare för finansministeriet, kommunikationsministeriet, städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda samt SAD utarbetade ett utkast till regeringsproposition. Under arbetets gång har arbetsgruppen hört företrädare för Kervo och Kyrkslätt samt företrädare för personalorganisationerna vid SAD och HST.

När Kyrksläotts kommun hördes ansåg kommunen det vara viktigt att kommunens nuvarande avtal och de skyldigheter som anges i dem överförs till den nya samkommunen. Kyrkslätt kommer inte till en början att vara medlem i den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen, men Kyrksläotts önskan är att det avtalsbaserade samarbetet inte ska ändras. Kyrkslätt ville inte att det i lagen föreskrivs om en skyldighet för kommunen att vara medlem i den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken.

När Kervo stad hördes framförde staden att den bör ha samma ställning som de andra kommunerna i huvudstadsregionen. Eftersom lagen inte innehåller några bestämmelser om hur samkommunernas förvaltning ska organiseras (t.ex. bestämmelser om rösträtt) skulle en jämlik ställning innebära att även Kervo har en lagstadgad skyldighet att vara medlem i den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken. Eftersom kommunerna redan har kommit överens om grundavtalet för samkommunen och Kervo stads ställning inte i praktiken ändras som medlemskommun i samkommunen, innehåller den föreslagna lagen inte en skyldighet för Kervo att vara medlem i samkommunen. I samband med beredningen ansågs det inte finnas grunder för att föreskriva om Kervos och Kyrksläotts ställning på olika sätt. Sådana bestämmelser gynnar inte Kervo och det finns inga grunder för ett tvångsmedlemskap som endast gäller Kervo. För att nya kommuner i framtiden ska ansluta sig till samkommunen ansågs det vara viktigt att syftet med regleringen närmast är att upphäva den nuvarande regleringen av SAD och undvika specialreglering. Man ska inte skapas en praxis, enligt vilken ett medlemskap samtidigt innebär ett tvångsmedlemskap. På motsvarande sätt som

i fråga om andra samkommuner ska samkommunens verksamhet i fortsättningen grunda sig på bestämmelserna i kommunallagen.

Företrädarna för personalen ansåg att de föreslagna lagstiftningslösningarna är bra. Enligt personalorganisationerna var det till största delen klart vilka personer som ska överföras, men i fråga om dem som arbetar inom centralförvaltningen önskade man att det snabbt drogs upp riktlinjer för hur överföringen ska ske i praktiken. Personalorganisationerna ansåg det vara bra att policyn i de nya samkommunernas verksamhet är att ingen sägs upp på produktionsmässiga eller ekonomiska uppsägningsgrunder.

Bestämmelserna om tillämpningen av upphandlingslagstiftningen har utarbetats tillsammans med arbets- och näringsministeriet.

Propositionen har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning.

5 Samband med andra propositioner

Kommunikationsministeriet bereder som bäst en lag om kollektivtrafik, som ska ersätta den nuvarande lagen om persontrafik. Lagen om kollektivtrafik har ett nära samband med genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007, som gäller kollektivtrafik på järnväg och väg. Avsikten är att den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken ska vara en sådan myndighet som avses i förordningen och bl.a. bevilja de tillstånd för linjetrafik och anropsstyrd trafik som gäller trafiken inom området. Regeringens proposition ska lämnas under vårsessionen 2009. Propositionerna har samordnats sinsemellan.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Lag om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen**

1 §. Tillämpningsområde. I paragrafen föreskrivs om en samarbetsskyldighet och om den regionala tillämpningen av lagen. Lagen tillämpas på skyldigheten för städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda att sköta uppgifter i samarbete. Lagens förpliktande verkan motsvarar till denna del den gällande SAD-lagen. I 5 § föreskrivs om andra kommuners möjlighet att frivilligt delta i samarbetet.

Kervo stad och Kyrksläpps kommun har redan godkänt grundavtalet för samkommunen Helsingforsregionens trafik och således kommer åtminstone dessa kommuner att gå med i den ena samkommunen. För dessa kommuner finns det dock inte samma behov av att föreskriva om en samarbetsskyldighet som i fråga om de andra kommunerna i huvudstadsregionen. Kervo stads önskan om att bli medlem i samkommunen med de skyldigheter som detta medför har behandlats ovan i denna proposition i avsnittet om beredningen av förslaget.

2 §. Avfallshantering. I paragrafen föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande SAD-lagen att kommunerna i huvudstadsregionen ska ordna sin avfallshantering i samarbete. Med ordnande av avfallshanteringen avses de uppgifter som föreskrivs för kommunerna i avfallslagen, med undantag för uppgifter som gäller miljövårdstillsyn. Enligt avfallslagen ska kommunen ordna transport av avfall som uppkommit från bösättning och därmed jämförbart avfall, ordna återvinning och behandling av sådant avfall samt besluta om avfallshanteringsbestämmelser.

För att ordna avfallshanteringen föreslås det att kommunerna bildar en samkommun, vars förvaltning och ekonomi omfattas av bestämmelserna om samkommuner i kommunallagen. SAD har varit en särskild offentlig-rättslig juridisk person, som endast delvis har omfattats av bestämmelserna om samkom-

muner. Kommunerna i huvudstadsregionen har kommit överens om hur förvaltningen ska ordnas i grundavtalet och det finns inte behov av att föreskriva om det på ett sätt som avviker från kommunallagen.

I grundavtalet för samkommunen ska kommunerna enligt 78 § i kommunallagen komma överens om bl.a. följande:

- 1) hur beslutsfattandet i samkommunen ordnas,
- 2) antalet ledamöter i samkommunens organ eller antalet representanter vid samkommunstämmen och grunderna för rösträtten,
- 3) uppgifterna och befogenheterna för en eventuell samkommunsstämma,
- 4) vilket organ som representerar samkommunen och bevakar samkommunens intressen och vem som har rätt att teckna samkommunens namn,
- 5) medlemskommunernas andelar i samkommunens tillgångar och deras ansvar för samkommunens skulder samt annat som gäller samkommunens ekonomi,
- 6) ställningen för en medlemskommun som utträder ur samkommunen och för de medlemskommuner som fortsätter verksamheten,
- 7) hur samkommunens förvaltning och ekonomi ska granskas, samt om
- 8) förfarandet vid upplösning och likvidation av samkommunen.

Enligt den föreslagna 8 § är den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen SAD:s efterföljare.

3 §. Kollektivtrafik. I paragrafen föreskrivs om en skyldighet för kommunerna i huvudstadsregionen att samarbeta kring kollektivtrafiken. I samarbetsskyldigheten ingår ansvar för att utarbeta planer för huvudstadsregionens trafiksystem (PLJ) och kollektivtrafik, planera och upphandla trafiktjänster för kollektivtrafiken, liksom även ansvar för taxe- och biljettsystemet samt taxorna inom kollektivtrafiken.

Enligt den lag om kollektivtrafik som är under beredning ska den samkommun som ansvarar för kollektivtrafiken utarbeta en plan för servicenivån inom kollektivtrafiken och vara tillståndsmyndighet för linjetrafiken och den anropsstyrda trafiken, med rätt att besluta om hur rutterna inom området ska

läggas upp. I andra områden är närings-, trafik- och miljöcentralen behörig myndighet. Om nya kommuner frivilligt ansluter sig till samkommunen, medför ett medlemskap i samkommunen inte ännu en överföring av myndighetsuppgifter enligt den lag om kollektivtrafik som är under beredning.

Propositionen ändrar nuläget så att det i lagen direkt föreskrivs att samkommunen ska sköta uppgifter i anslutning till kollektivtrafiken och att samkommunen inte särskilt behöver avtala med varje kommun om kollektivtrafik som enbart körs inom kommunens område. Det görs inte längre någon skillnad mellan planeringen av den interna och av den regionala trafiken, eftersom samkommunen ansvarar för trafiken såväl internt som regionalt. I fråga om kollektivtrafiken inom Helsingfors stads område överförs dessutom ansvaret för planering och upphandling från Helsingfors stads trafikverk till samkommunen i fråga. Samkommunen har också rätt att besluta om taxorna i sin helhet och inte endast om taxorna i regionaltrafiken.

I det föreslagna 3 mom. anges vilken lag som ska tillämpas vid samkommunens upphandling av tjänster. I propositionen föreslås det att lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007, nedan försörjningslagen) ska tillämpas på samkommunens verksamhet.

Syfte med bestämmelsen är att förtydliga det rådande rättsläget. Vid upphandling har SAD tillämpat upphandlingslagen och HST försörjningslagen. Enligt 8 § i försörjningslagen ska lagen tillämpas på byggande, service, underhåll och tillhandahållande av sådana nät som används i syfte att tillhandahålla offentliga transporttjänster med bl.a. järnväg, busar eller metro. Med ett nät för transporttjänster avses en tjänst som tillhandahålls enligt de villkor som en myndighet ställer för verksamheten. Villkoren kan gälla trafikerade rutter, tillgänglig transportkapacitet eller turtäthet. Eftersom samkommunen tillhandahåller transporttjänster inom det nätverk av rutter för kollektivtrafiken som samkommunen har planerat, kan försörjningslagen tillämpas på samkommunens verksamhet.

Valet av tillämplig lag har betydelse vid valet av upphandlingsförfarande och tillämpningen av bestämmelsen om anknutna enhe-

ter. Enligt försörjningslagen kan förhandlat förfarande utan särskilda grunder tillämpas på upphandling.

I 4 mom. föreslås det att samkommunen kan ge en trafikidkare ensamrätt att driva spårvagns- eller tunnelbanetrafik inom samkommunens verksamhetsområde i högst 15 år. Den nuvarande situationen, där endast HST tillhandahåller tjänsterna, ändras inte i praktiken. På detta område finns ingen konkurrens.

HST har gjort betydande investeringar i ny materiel och håller på att automatisera tunnelbanetrafiken. För att de investeringar som görs ska kunna utnyttjas på ett effektivt sätt är det motiverat att samkommunen kan ingå långsiktiga avtal om spårvagns- och tunnelbanetrafiktjänster. Ensamrätt kan också beviljas med stöd av upphandlingslagstiftningen.

I 5 mom. föreslås det att samkommunen på motsvarande sätt som nu enligt avtal ska kunna åta sig uppbörden av den kontrollavgift som avses 4 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik även i annan än regional kollektivtrafik. Detta möjliggör nuvarande praxis, där SAD har ansvarat för biljettkontrollerna i VR:s fjärrtrafik.

4 §. Övriga uppgifter. I paragrafen klargörs att de samkommuner som avses i lagen också får sköta andra uppgifter, om man har kommit överens om det i grundavtalet. Samkommunen får också sköta uppgifter i anslutning till avfallshanteringen och kollektivtrafiken för andra kommuners räkning, om en kommun har överfört uppgiften till samkommunen i enlighet med grundavtalet. Även då får en kommun som inte hör till kommunerna i huvudstadsregionen utträda ur samkommunen i enlighet med grundavtalet, varvid kommunen inte längre omfattas av den lagstadgade samarbetsskyldigheten.

5 §. Övriga kommuner. I paragrafen klargörs att också andra kommuner frivilligt får ansluta sig till samkommunen. Andra kommuner har dock inte någon lagstadgad skyldighet att vara medlemmar i samkommunen och de har rätt att utträda ur den i enlighet med de villkor som man har kommit överens om i grundavtalet för samkommunen.

6 §. Ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst hösten 2009, dock så att lagens bestämmelser, med undantag för bestämmelsen om upprättande av en slutredovisning, tillämpas från ingången av 2010..

7 §. Upphävande av lag. Genom lagen upphävs lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, dock så att lagen tillämpas på SAD till utgången av 2009 och på beredningen och beslutsfattandet i ärenden som gäller bokslutet och beviljandet av ansvarsfrihet för 2009 tills beslut om bokslutet och beviljandet av ansvarsfrihet har fattats.

I samband med beredningen av lagen utreddes också alternativet att det nuvarande SAD skulle fortsätta sin verksamhet på samma sätt som nu när det gäller avfallshanteringen. Eftersom kommunerna avser att också överföra ordnandet av vattentjänster till SAD och detta påverkar kommunernas kapitalandelar och förvaltning, beslutade man i samband med beredningen att lagen ska upphävas. Samkommunmodellen gör det möjligt att omorganisera verksamheten på avtalsbasis, medan ändringar som gäller SAD har förutsatt ändringar av lagen.

8 §. Övergångsbestämmelser. I paragrafen föreslås bestämmelser om fördelningen av SAD:s egendom och om överföringen av den till de nya samkommunerna.

Upphävandet av SAD-lagen förutsätter att SAD:s egendom, tillgångar, skulder och ansvar utreds. Det föreslås att en slutredovisning över SAD:s egendom, skulder, tillgångar och ansvar ska upprättas före utgången av 2009. I samband med slutredovisningen ska det också beslutas om vilken samkommun delegationens egendom, tillgångar, skulder och ansvar ska överföras till. I lagen föreslås inga bestämmelser om hur slutredovisningen ska utformas, utan SAD får själv besluta om utformningen. Slutredovisningen ska fungera som åtkomsthandling för egendomen. Avsikten är att t.ex. fastigheterna specificeras noggrant så att slutredovisningen kan användas som grund för lagfart.

Egendomen överförs inte till medlemskommunerna i SAD. Med stöd av lagen övergår egendomen, tillgångarna, skulderna och ansvaret från ingången av 2010 direkt till

de nya samkommunerna som sköter uppgifterna. Egendomen, tillgångarna och skulderna fördelas i enlighet med uppgiftsfördelningen. Till den del egendomen, tillgångarna och skulderna inte kan fördelas i enlighet med uppgiftsfördelningen föreskrivs det i lagen att de ska överföras till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen. Det högsta organet för Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, dvs. regionstämman, fattar beslut om slutredovisningen.

Om det efter upprättandet av slutredovisningen uppstår oklarheter som gäller överföringen av egendom, tillgångar, skulder och ansvar, ska det enligt förslaget föreskrivas att dessa hör till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen.

I fråga om den egendom och de tillgångar och skulder som överförs ska huvudstadsregionens kommuners andelar av de nya samkommunernas tillgångar och ansvar i princip bestämmas enligt 7 § 2 mom. och 9 § i SAD-lagen. Enligt 9 § i SAD-lagen bestäms medlemskommunernas andelar av samarbetsdelegationens tillgångar och skulder utifrån de proportioner som avses i 7 § 2 mom. och som gäller de fem föregående åren. Enligt 7 § 2 mom. betalar Helsingfors stad hälften och de övriga medlemskommunerna tillsammans andra hälften. Den hälft som de andra kommunerna ska betala fördelas i proportion till antalet invånare i respektive kommun den 1 januari varje år, dock så att varje andel är minst tre procent. Enligt förslaget får kommunerna dock också till denna del komma överens på annat sätt om kommunernas andelar av samkommunens skulder och ansvar.

Den slutredovisning som avses i 1 mom. ersätter inte SAD:s bokslut, utan SAD:s nuvarande organ ska besluta om godkännande av bokslutet och beviljande av ansvarsfrihet. Revisionsnämnden och revisorerna för SAD ska fortsätta sitt uppdrag tills bokslutet för 2009 har godkänts och ansvarsfrihet har beviljats. På verksamheten tillämpas SAD-lagen.

I 5 mom. föreslås en bestämmelse om befrielse från överlåtelseskatt för de mottagande samkommunerna. Skattefriheten föreslås gälla överlåtelser enligt denna paragraf. I praktiken skulle skattefriheten främst gälla aktier i Ekokem Oy Ab och aktier som sam-

arbetsdelegationen äger i ett fastighetsaktiebolag, vars lokaler delegationen använder.

I det föreslagna 6 mom. föreskrivs om överföring av tillstånd till de nya samkommunerna i enlighet med uppgiftsöverföringen. SAD har flera miljötillstånd och andra myndighetstillstånd, som det inte är ändamålsenligt att ansöka om på nytt. Det föreslås att de i stället överförs genom lag i enlighet med uppgiftsöverföringen. Exempelvis överförs miljötillståndet för Kärringmossens avstjäpningsplats och därtill hörande ansvar och skyldigheter till den samkommun som ansvarar för avfallshanteringen.

I det föreslagna 7 mom. föreskrivs att personalen vid SAD övergår i tjänst hos de nya samkommunerna i enlighet med uppgiftsfördelningen. SAD fattar i egenskap av arbetsgivare beslut om personalöverföringen tillsammans med den nya samkommunen. Överföringen ska behandlas i samverkansförhandlingar. Överföringen av SAD:s personal till de nya samkommunerna betraktas som överlåtelse av rörelse enligt arbetsavtalslagen och lagen om kommunala tjänsteinnehavare. SAD har således inte rätt att säga upp ett anställnings- eller tjänsteförhållande med motiveringen att skötseln av uppgiften överförs till den nya samkommunen. Enligt bestämmelserna om överlåtelse av rörelse binder löneförmåner som förfallit och andra förmåner för personalen, t.ex. rätt till semester, den nya arbetsgivaren trots arbetsgivarbytet.

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

1.2 Lag om ändring av 1 och 2 lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik

1 §. Tillämpningsområde. I 1 mom. föreslås endast en teknisk ändring så att hänvisningen till Huvudstadsregionens samarbetsdelegation ersätts med en hänvisning till den samkommun enligt 3 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen som sköter uppgiften.

2 §. Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift. I paragrafen föreslås endast en teknisk ändring så att SAD ersätts med en hänvisning till den samkommun som avses i den nya lagen.

1.3 Lag om ändring av 3 § i avfallslagen

3 §. Definitioner. I paragrafen föreslås endast en teknisk ändring så att SAD ersätts med en hänvisning till den samkommun som avses i den nya lagen.

2 Ikraftträdande

Lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen avses träda i kraft så snart som möjligt hösten 2009, dock så att lagens bestämmelser, med undantag för bestämmelsen om upprättande av en slutredovisning över SAD:s egendom, tillämpas först från ingången av 2010. De övriga lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2010.

Genom lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen upphävs lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Enligt förslaget ska lagen tillämpas på SAD:s verksamhet till utgången av 2009. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft. På så sätt kan kommunerna bilda de samkommuner som behövs innan lagen träder i kraft och organisera beslutsfattandet i dem.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I den föreslagna lagen om en samarbetskyldighet för kommunerna i huvudstadsregionen åläggs kommunerna att sköta uppgifter i anslutning till avfallshanteringen och kollektivtrafiken i samarbete, medan organisationen av förvaltningen av de samkommuner som sköter uppgifterna bestäms genom avtal mellan kommunerna. Förslaget måste bedömas med tanke på kommunal självstyrelse, som tryggas i 121 § i grundlagen.

Riksdagens grundlagsutskott har i sin tolkningspraxis i princip förhållit sig tolerant mot obligatoriska samkommuner och även annat påtvingat samarbete mellan kommunerna (se t.ex. GrUU 11/1984 rd, 42/1996 rd, 42/1998 rd, 32/2001 rd, 65/2002 rd och 37/2006 rd). Utskottet har i sin bedömning fäst uppmärksamhet vid bl.a. de överförda

uppgifternas överkommunala karaktär och en rationell förvaltning av uppgifterna. I bedömningen av organiseringen av förvaltningen har utskottet fäst uppmärksamhet vid om arrangemanget innebär att någon enskild kommun får ensidig beslutanderätt i samkommunen.

Propositionen ändrar inte skyldigheten för kommunerna i huvudstadsregionen att sköta uppgifter i samarbete på annat sätt än att den nya samkommunen Helsingforsregionens trafik med stöd av lagen också ansvarar för planeringen av kollektivtrafiken och upphandlingen av tjänster inom städerna och inte bara regionalt eller med stöd av avtal. Med stöd av avtal har SAD redan ansvarat för planeringen av den interna trafiken i Esbo, Grankulla och Vanda. Kommunerna i huvudstadsregionen hör till samma pendlingsregion och det är inte ändamålsenligt att göra skillnad mellan den regionala trafiken och kommunernas interna trafik. Uppgifterna inom såväl kollektivtrafiken som avfallshanteringen är av överkommunal karaktär.

I propositionen föreslås inga bestämmelser om hur samkommunernas förvaltning ska ordnas, utan det överläts till kommunerna att bestämma genom avtal. Vid beredningen av

propositionen ansåg man att det inte längre finns behov av denna typ av reglering och att kommunerna kan avtala om hur beslutanderätten ska fördelas. I lagstiftningen tillämpas inte heller längre t.ex. rösträttsbegränsningar enligt 17 § i lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977). Enligt 3 § i kommunallagen får kommunerna utan hinder av vad som i någon annan lag föreskrivs om formerna för samarbete mellan kommuner komma överens om saken i enlighet med kommunallagen.

Om beslutanderätten fördelades enligt invånarantal, är det möjligt att Helsingfors stad skulle få majoritet. I grundavtalet för samkommunen Helsingforsregionens trafik har kommunerna emellertid redan kommit överens om att en kommun kan ha högst 50 procent av rösträtten. Städerna har uppgett att de också kommer att upprätta grundavtalet för en samkommun för avfallshanteringen på samma grunder.

I enlighet med det ovanstående kan lagförslaget anses kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag**om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde

Städerna Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda (*kommunerna i huvudstadsregionen*) ska sköta de uppgifter som avses i 2 och 3 § i samarbete på det sätt som föreskrivs i denna lag.

2 §

Avfallshantering

Kommunerna i huvudstadsregionen ska i samarbete sköta de kommunala uppgifter som avses i avfallslagen (1072/1993), med undantag för de uppgifter som föreskrivs för den kommunala miljövårdsmyndigheten. En samkommun svarar för skötseln av uppgifterna. På samkommunen tillämpas bestämmelserna om samkommuner i 10 kap. i kommunallagen (365/1995).

3 §

Kollektivtrafik

För sitt område ska kommunerna i huvudstadsregionen tillsammans

1) planera trafiksystemet och kollektivtrafiken,

2) planera och upphandla trafiktjänster för kollektivtrafiken, och

3) besluta om taxe- och biljettsystemet samt taxorna inom kollektivtrafiken.

De uppgifter som avses i 1 mom. sköts av en samkommun. På samkommunen tillämpas bestämmelserna om samkommuner i 10 kap. i kommunallagen.

På samkommunens verksamhet tillämpas lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007).

Samkommunen kan ge en trafikidkare ensamrätt att driva spårvagns- eller metrotrafik inom samkommunens verksamhetsområde i högst 15 år.

Samkommunen kan dessutom enligt avtal åta sig uppbärandet av den kontrollavgift som avses 4 § i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) även i annan än verksamhetsområdets kollektivtrafik.

4 §

Övriga uppgifter

I grundavtalen för samkommunerna kan medlemskommunerna i samkommunerna komma överens om att samkommunen kan åta sig att sköta även andra uppgifter än de som avses i 2 och 3 §.

5 §

Andra kommuner

Även andra kommuner än kommunerna i huvudstadsregionen kan vara medlemskommuner i samkommunerna.

6 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Med undantag för 8 § 1 mom. tillämpas lagen från ingången av 2010.

7 §

Upphävande av lag

Genom denna lag upphävs lagen av den 30 december 1996 om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996) jämte ändringar. Lagen tillämpas på Huvudstadsregionens samarbetsdelegation till utgången av 2009 och på beredningen och beslutsfattandet i ärenden som gäller bokslutet och beviljandet av ansvarsfrihet för 2009 tills beslut om bokslutet och beviljandet av ansvarsfrihet har fattats.

8 §

Övergångsbestämmelser

En slutredovisning över Helsingforsregionens samarbetsdelegations egendom, tillgångar, skulder och ansvar ska upprättas före utgången av 2009. Egendomen, tillgångarna, skulderna och ansvaret enligt slutredovisningen övergår vid ingången av 2010 till de samkommuner som avses i 2 och 3 §. Regionstämman för Huvudstadsregionens samarbetsdelegation beslutar om slutredovisningen. Slutredovisningen fungerar som åtkomsthandling för egendomen.

Om det efter upprättandet av slutredovisningen uppstår oklarheter som gäller överfö-

ringen av samarbetsdelegationens egendom, tillgångar, skulder och ansvar, hör egendomen, tillgångarna, skulderna och ansvaret till den samkommun som avses i 2 §.

Den egendom, tillgångar, skulder och ansvar som med stöd av 1 och 2 mom. övergår till samkommunerna fördelas som kapitelandelar mellan medlemskommunerna i samkommunerna enligt vad som föreskrivs om kommunernas ansvar för tillgångar och skulder i 7 § 2 mom. och 9 § i lagen om Helsingforsregionens samarbetsdelegation. Medlemskommunerna i samkommunerna kan komma överens om fördelningen av samkommunens skulder och ansvar mellan medlemskommunerna också på annat sätt i grundavtalen för samkommunerna.

Regionstämman fattar beslut om bokslutet och beviljande av ansvarsfrihet för samarbetsdelegationen för 2009. Bokslutet upprättas av styrelsen för samarbetsdelegationen. Revisionsnämnden och revisorerna för samarbetsdelegationen ska granska förvaltningen och ekonomin tills bokslutet för 2009 har godkänts och de redovisningsskyldiga har beviljats ansvarsfrihet.

Ingen överlåtelseskatt ska betalas för överlåtelse enligt denna paragraf genom vilken aktier i ett aktiebolag som äger och förvaltar en fastighet som huvudsakligen är i samarbetsdelegationens direkta användning överförs från delegationen till den mottagande samkommunen. Överlåtelseskatt ska inte heller betalas för motsvarande överlåtelser av aktier i andra aktiebolag.

Myndighetstillstånd som har beviljats samarbetsdelegationen överförs i enlighet med uppgiftsöverföringen till den samkommun enligt 2 eller 3 § som sköter uppgiften.

Personalen vid samarbetsdelegationen övergår i tjänst hos de samkommuner som bildas och övergången betraktas som överlåtelse av rörelse enligt arbetsavtalslagen (55/2001) och lagen om kommunala tjänsteinnehavare (304/2003).

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

2.

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 1 § 1 mom.
 och 2 §, sådana de lyder i lag 1053/2007, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett kan beviljas kommuner samt den samkommun som avses i 3 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen () och som i fråga om järnvägstrafik kan beviljas rätt att uppbära kontrollavgift i hela landet.

som omfattas av deras behörighet får uppbäras i samarbete. Kommunerna kan också avtala om att ordna samarbetet så att en kommun eller den samkommun som avses i 3 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen ges i uppdrag att sköta uppbärandet av kontrollavgifter för en eller flera kommuners räkning på det sätt som föreskrivs i kommunallagen (365/1995). Avtalet om samarbete ska fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollavgift eller om avtalet ingås efter att ansökan gjorts, delges kommunikationsministeriet.

2 §

Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

De offentliga samfund som avses i 1 § 1 mom. kan avtala om att de kontrollavgifter

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

3.

Lag**om ändring av 3 § i avfallslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i avfallslagen av den 3 december 1993 (1072/1993) 3 § 2 mom. som följer:

3 §

Definitioner

andra samkommuner till de delar som de har getts uppgifter som i denna lag eller med stöd av den föreskrivs eller bestäms för kommunerna.

Vad som i denna lag föreskrivs om kommuner gäller även den samkommun som avses i 2 § i lagen om samarbete inom avfallshandlingen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen samt

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

Helsingfors den 29 maj 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Jyrki Katainen*

2.

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 1979 om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) 1 § 1 mom.
och 2 §, sådana de lyder i lag 1053/2007, som följer:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde

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

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Rätt att uppbära kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett kan beviljas kommuner samt *den samkommun som avses i 3 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen ()* och som i fråga om järnvägstrafik kan beviljas rätt att uppbära kontrollavgift i hela landet.

2 §

Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

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

2 §

Samarbete mellan dem som beviljats rätt att uppbära kontrollavgift

De offentliga samfund som avses i 1 § 1 mom. kan avtala om att de kontrollavgifter som omfattas av deras behörighet får uppbäras i samarbete. Kommunerna kan också avtala om att ordna samarbetet så att en kommun eller *den samkommun som avses i 3 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen* ges i uppdrag att sköta uppbärandet av kontrollavgifter för en eller flera kommuners räkning på det sätt som föreskrivs i kommunallagen (365/1995). Avta-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

kommunikationsministeriet eller fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollavgift, om avsikten är att från första början uppbära kontrollavgift i samarbete.

let om samarbete ska fogas till ansökan om rätt att uppbära kontrollavgift eller om avtalet ingås efter att ansökan gjorts, delges kommunikationsministeriet.

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

3.

Lag**om ändring av 3 § i avfallslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i avfallslagen av den 3 december 1993 (1072/1993) 3 § 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 §

3 §

*Definitioner**Definitioner*

Vad som i denna lag stadgas om kommuner gäller även huvudstadsregionens samarbetsdelegation eller samkommuner till de delar som de har getts uppgifter som i denna lag eller med stöd av den stadgas eller bestäms för kommunerna.

Vad som i denna lag föreskrivs om kommuner gäller även den samkommun som avses i 2 § i lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen samt andra samkommuner till de delar som de har getts uppgifter som i denna lag eller med stöd av den föreskrivs eller bestäms för kommunerna.

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