

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om Rederiverket, Lotsverket och Sjöfartsverket

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att det stiftas nya lagar om Rederiverket, Lotsverket och om Sjöfartsverket. Genom dessa lagar upphävs lagen om sjöfartsverket. Till propositionen hänför sig den proposition med förslag till lotsningslag som riksdagen föreläggs separat.

I propositionen föreslås att rederiverksamheten och lotsningen överförs från det nuvarande Sjöfartsverket till statliga affärsverk. Till det nya Rederiverket överförs isbrytningen och kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet, opererandet av tunga farledsfartyg, underhållet av vissa sjömättnings- och forskningsfartyg samt förbindelsefartygstrafiken som en separat resultatenhet. Det föreslås också att fartygslotsningen överförs till det nya Lotsverket. Sjöfartsverket skall fortsättningsvis vara den myndighet som ansvarar för assistansen av vintersjöfarten, farledshållningen, sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken och lotsningen och förbindelsetrafik tjänsterna samt den myndighet som ansvarar för fartygssäkerheten samt stödtjänsterna och informationsservicen inom sjöfarten. Sjöfartsverket upphandlar av de affärsverk som inrättas, och i takt med marknadsutvecklingen och öppnandet av konkurrensen även från företag inom branschen, de produkter och tjänster som behövs för att verksamhetsbetingelserna inom sjöfarten skall kunna upprätthållas och utvecklas i enlighet med statsrådets, kommunikationsministeriets och riksdagens beslut. Det föreslås att Sjöfartsverket fortsättningsvis själv producerar de

produkter och tjänster som behövs inom farledshållningen, sjökartläggningen och styrningen av sjötrafiken.

Enligt förslaget skall Rederiverket vara ett sådant statligt affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk, verka inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och styras av kommunikationsministeriet. Det föreslås att Rederiverkets verksamhetsområde inbegriper sådan verksamhet som tjänar sjötrafiken, huvudsakligen produktion av isbrytningstjänster, kombinationsfartygens specialtjänster, farledsservice, oljebekämpningstjänster och förbindelsetrafik tjänster. Verket skall dessutom bedriva verksamhet i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg.

Enligt förslaget skall även Lotsverket vara ett sådant statligt affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk, och verket skall svara för produktionen av lotsningstjänster, verka inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och styras av kommunikationsministeriet. Det föreslås att Lotsverkets verksamhetsområde omfattar tjänster som främjar säkerheten inom och verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken samt utvecklandet av dessa tjänster, i första hand med hjälp av lotsningstjänster och övriga tjänster och produkter som hänför sig till dem.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2004. Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2004.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	5
1. Inledning	5
2. Nuläge	7
2.1. Sjöfartsverket.....	7
2.2. Lagstiftning och nuvarande praxis när det gäller Sjöfartsverket	7
2.3. Den internationella utvecklingen i fråga om assistansen av vintersjöfart, lotsningsverksamheten och förbindelsetrafiken	9
2.3.1. Assistansen av vintersjöfart, farledsfartygens verksamhet och sjömätningen	9
Sverige	9
Danmark	10
Tyskland	10
Estland och Lettland.....	10
Ryssland	10
Kanada	10
2.3.2. Lotsningsverksamheten och EU:s direktiv gällande hamntjänster	11
Sverige	11
Norge	11
Danmark	11
Tyskland	11
Nederländerna	12
Frankrike	12
Storbritannien	12
EU:s förslag till direktiv gällande hamntjänster	12
2.3.3. Förbindelsetrafiken	13
Åland	13
Sverige	13
Norge	13
2.4. Bedömning av nuläget	14
Bedömning av Sjöfartsverkets allmänna utvecklingslinje	14
Verksamhetsfinansiering och personalresurser	15
Farledshållningen, sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken samt fartygssäkerheten	17
Assistansen av vintersjöfarten och nivån på servicen	18
Kombiusbrytarnas kommersiella verksamhet	19
Farledsservicefartyg	20
Tjänster i anslutning till serviceunderhåll och bemanning av sjömätningfartyg....	21
Lotsningen	21
Förbindelsefartygstrafiken	23
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	23

3.1.	Mål och medel att uppnå dem	23
3.2.	De viktigaste förslagen.....	24
3.2.1.	Rederiverket.....	24
3.2.2.	Lotsverket.....	26
3.2.3.	Sjöfartsverket.....	27
	<i>Sjöfartsverket som myndighet och sakkunnigt organ</i>	<i>27</i>
	<i>Sjöfartsverket som beställare samt öppnande av konkurrensen</i>	<i>27</i>
	<i>Styrningen av Sjöfartsverket och verkets organisation</i>	<i>28</i>
4.	Propositionens verkningar	29
4.1.	Samhälls- och trafikpolitiska verkningar	29
	<i>Förbättring i den ekonomiska och verksamhetsmässiga effektiviteten</i>	<i>29</i>
	<i>Myndighetsbeslutsfattande och styrning</i>	<i>29</i>
	<i>Intressegrupper och kunder</i>	<i>30</i>
	<i>Tryggheten av nivån på servicen och kvaliteten.....</i>	<i>30</i>
	<i>Verkningar med tanke på sjötransporter</i>	<i>31</i>
	<i>Beredskap för undantagsförhållanden</i>	<i>32</i>
4.2.	Ekonomiska verkningar	32
4.2.1.	Rederiverket.....	32
	<i>Tillgångar som tilldelas det affärsverk som inrättas</i>	<i>32</i>
	<i>Verkningar på statsekonomin</i>	<i>33</i>
4.2.2.	Lotsverket.....	34
	<i>Tillgångar som tilldelas det lotsverk som inrättas</i>	<i>35</i>
	<i>Verkningar på statsekonomin</i>	<i>35</i>
4.2.3.	Sjöfartsverket.....	36
	<i>Effekterna på statsekonomin.....</i>	<i>36</i>
4.3.	Närings- och konkurrenspolitiska verkningar	37
4.3.1.	Allmänt	37
4.3.2.	Rederiverket.....	37
4.3.3.	Lotsverket.....	38
4.3.4.	Sjöfartsverket.....	38
4.4.	Verkningar i fråga om organisation och personal.....	39
4.4.1.	Allmänt	39
4.4.2.	Personalens anställningsförhållande och omställningsskydd	40
4.4.3.	Rederiverket.....	41
4.4.4.	Lotsverket.....	41
4.4.5.	Sjöfartsverket.....	41
4.5.	Miljökonsekvenser	41
4.5.1.	Rederiverket.....	41
4.5.2.	Lotsverket.....	42
4.6.	Verkningar med tanke på regionutvecklingen.....	42
5.	Beredningen av propositionen	44
5.1.	Beredningsskeden och beredningsmaterial	44
	<i>Trafikministeriets arbetsgrupp år 1996</i>	<i>44</i>
	<i>Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt 1998–1999.....</i>	<i>44</i>
	<i>Trafikministeriets och Sjöfartsverkets utredning om bildandet av affärsverk 2000</i>	<i>45</i>

<i>Beredningen åren 2001–2003</i>	45
5.2. Remissutlåtanden.....	47
6. Propositionens verkningar i fråga om annan lagstiftning.....	47
DETALJMOTIVERING	48
1. Lagförslag.....	48
1.1. Lag om Rederiverket.....	48
1.2. Lag om Lotsverket.....	50
1.3. Lag om Sjöfartsverket.....	53
2. Ikraftträdande.....	56
LAGFÖRSLAGEN	57
om Rederiverket	57
om Lotsverket	59
om Sjöfartsverket	61

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

I slutet av 1980-talet började man överföra statens avgiftsbelagda produktion av tjänster från statsbudgetstyrning till affärsverk som bedrivs enligt företagsekonomiska principer. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har sammanlagt sex omvandlingar till affärsverk genomförts fr.o.m. 1990-talet. Den första utredningen om omvandlingen av Sjöfartsverket till ett affärsverk gjordes under ledning av kommunikationsministeriet år 1996. Efter detta tillsattes en arbetsgrupp för beredningen av Sjöfartsverkets omvandling till affärsverk. Arbetsgruppen konstaterade under arbetets gång att det var ett för stort steg att genast inrätta ett affärsverk och började i stället bereda en proposition om övergång till nettobudgetering. I enlighet med arbetsgruppens förslag blev Sjöfartsverket ett nettobudgeterat ämbetsverk från ingången av år 1998. Verkets omkostnader finansieras därmed med avgiftsintäkter, men också med anslag ur budgeten. Sjöfartsverket fakturerar lotsningsavgifter och övriga stadgade serviceavgifter direkt av sina kunder och får disponera över intäkterna från försäljningen av kombiisbrytarnas kommersiella tjänster. Intäkterna från de farledsavgifter som tullen tar ut och som är avsedda att täcka isbrytnings- och farledshållningsutgifterna intäktsförs till Sjöfartsverket. Verkets myndighetsuppgifter och övriga uppgifter samt investeringar finansieras också med anslag ur statsbudgeten. Förbindelsefartygstrafiken finansieras med de anslag i budgeten som anvisats för ändamålet samt med biljettintäkter. Det anslag i budgeten som särskilt anvisats till assistansen av förbindelsefartygstrafiken har använts för stödande av förbindelsefartygstrafiken på övriga områden än på Skärgårdshavet.

I den utredning som år 2000 färdigställdes på uppdrag och under ledning av kommunikationsministeriet granskades två alternativa modeller för affärsverket: en där hela Sjöfartsverket bildar ett affärsverk och en där beställarmyndigheten och produktionen är åtskilda och där all produktionsverksamhet vid verket bildar ett affärsverk. Det konstate-

rades dock att den modell där hela Sjöfartsverket bildar ett enhetligt affärsverk är problematisk på grund av Sjöfartsverkets omfattande myndighetsuppgifter, medan beställarutförar-modellen å sin sida ansågs vara problematisk på grund av att verksamheten vid verket omspannar flera branscher.

Kommunikationsministeriet ställde efter detta upp som mål för Sjöfartsverket år 2002 att bereda funktions specifika förslag utgående från utvecklandet av verkets verksamhet, ekonomi och organisationsstruktur. Enligt det förslag Sjöfartsverket gav våren 2002 skall Sjöfartsverket kvarstå som ett nettobudgeterat ämbetsverk, i vars verksamhet betonas myndighetens och beställarens uppgifter i fråga om sjöfarten. För att detta skall kunna förverkligas, den omfattande kommersiella verksamheten separeras från ämbetsverket och en ökad effektivitet och överskådlighet i fråga om produktionsverksamheten uppnås, föreslogs att verkets produktionsverksamhet fördelas på tre nya affärsverk. Sjöfartsverkets förslag godkändes i kommunikationsministeriet och ministeriets förslag godkändes i sin tur i statsrådets finanspolitiska ministerutskott i maj 2002. De affärsverk som enligt förslaget skulle inrättas var ett rederiverk, ett lotsverk och ett färjerederi, med vilket även Vägaffärsverkets färjerederi skulle införlivas. Efter att ärendet i februari 2003 kommit till kommunikationsministeriet för fortsatt beredning bad ministeriet om utlåtanden gällande regeringens proposition med förslag till lagar om rederiverket, lotsverket, färjerederiet och sjöfartsverket. I utlåtandena var det främst personalorganisationerna som motsatte sig att ett färjerederi skulle inrättas. Dessutom är det utvecklande av Vägverkets organisation som ingår i regeringsprogrammet fortfarande öppet. Därför beslutade kommunikationsministeriet att ändra sin proposition så, att den inte omfattar inrättandet av ett färjerederi och så, att Sjöfartsverkets nuvarande förbindelsefartygstrafiktjänster överförs till rederiverket som en separat resultatenheter.

Rederiverket skall som ett riksomfattande affärsverk producera behövliga isbrytningstjänster i hela landet, svara för kombiisbry-

tarnas kommersiella verksamhet, produktionen och försäljningen av farledsfartygens tjänster samt produktionen av förbindelsetrafiktjänsterna i skärgården. Rederiet skall dessutom producera tjänster i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg. Affärsverket förpliktas även att erbjuda sig att delta i oljebekämpningsuppgifter.

Det föreslås att Lotsverket i egenskap av riksomfattande affärsverk skall producera behövliga lotsningstjänster i hela landet.

Det föreslås att Sjöfartsverket inom isbrytningen, farledsfartygsservicen och förbindelsetrafiken bibehåller sin ställning som beställare och myndighet.

Målet med utvecklandet av Sjöfartsverket är att förtydliga verkets roll och verksamhet genom att separera serviceproduktionen, trafikidkandet och den kommersiella verksamheten från ämbetsverkets och myndighetens uppgifter i syfte att förbättra överskådligheten och neutraliteten och utveckla funktionerna. Samtidigt fokuserar Sjöfartsverket på upprätthållandet och utvecklandet av verksamhetsbetingelserna för och säkerheten i handelssjöfarten med en så låg avgiftsbörda som möjligt. Sjöfartsverkets roll som myndighet och beställare av tjänster skall i framtiden i högre grad än tidigare betonas.

Sjöfartsverket skall dessutom förbättra effektiviteten, lönsamheten och konkurrenskraften i den egna produktionen av farledshållnings- och sjökartläggningstjänster genom att verket internt skiljer åt dessa i separata organisationer.

Vid beredningen av ärendet och i finanspolitiska ministerrådets behandling den 12 augusti 2003 har speciell uppmärksamhet fästs vid de verkningar som omorganiseringen har på personalen och den regionala utvecklingen samt vid ordnandet av kombifartygens kommersiella verksamhet enligt följande:

Grundprincipen med Sjöfartsverkets omorganisering eller bildandet av affärsverk är att personalen flyttas i enlighet med sina uppgifter till de affärsverk som bildas eller blir kvar vid Sjöfartsverket. Kontinuiteten, förmånerna och rättigheterna i fråga om personalens anställningsförhållanden garanteras.

Sjöfartsverkets omorganisering har förberetts i samarbete med Sjöfartsverkets personal och alla personalorganisationer. Man har

med samtliga personalorganisationer även kommit överens om personalens omställningsskydd som en del av tjänste- och arbetskollektivavtalen samt med fem personalorganisationer genom ett särskilt personalavtal.

Sjöfartens regionpolitiska verkningar har beaktats med eftertryck: verksamheterna är regionala, riksomfattande och till sin prissättning och sina prissättningsgrunder sådana att de stöder balanserad utveckling i områdena. I framtiden kan verkets och affärsverkens regionala placering styras genom kommunikationsministeriets resultatstyrnings- och affärsverksstyrningsprocesser.

Lagen om farledsavgifter bygger på principen om regional likvärdighet och förnyelsen påverkar inte denna lag. Förnyelsen inverkar inte heller på grunderna för förbindelsefartygstrafiken. Dessa saker har en starkt stödjande inverkan på de regionpolitiska målsättningarna.

Beslutsfattandet gällande bl.a. affärsverkets lokalisering ankommer enligt lagen om statliga affärsverk på affärsverkets styrelse. Med beaktande av utgångsläget för verksamheten är det förutsägbart att Förbindelsefartygsrederiet, som är en del av Rederiverket, kommer att finnas i Åbo. De isbrytare som överflyttas till Rederiverket har nu placerats i ett hamnområde vid Skatudden i Helsingfors, som hyrts av Helsingfors stad. Hyreskontraktet gäller till slutet av mars 2005. Rederiverket kommer naturligtvis att konkurrensutsätta kontraktet om isbrytarnas placeringsshamn. I det skedet görs en ny bedömning om placeringssorten. Rederiverket kommer att förhandla med sin personal i samband med att placeringssbeslutet fattas. Det personalavtal som fattats med organisationerna innehåller inte något avtal om ny regionalisering. Kommunikationsministeriet har genom resultat- och affärsverksstyrningsprocesser bundit sig till att sörja för att regionaliseringsmöjligheterna i anknytning till Sjöfartsverket och de affärsverk som bildas och i synnerhet isbrytarna, utreds i framtiden, och att de valda lösningarna i förväg behandlas av en arbetsgrupp för regional koordinering.

Avsikten är att kombiisbrytarnas kommersiella avtal flyttas över till Rederiverket.

2. Nuläge

2.1. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett resultatstyrt statligt ämbetsverk som verkar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och som fr.o.m. år 1998 helt och hållet har fungerat som ett nettobudgerat ämbetsverk. I ämbetsverkets verksamhet har utgifterna för isbrytning och handelssjöfart täckts med intäkter från farledsavgifterna, utgifterna för lotsningsverksamheten har täckts med intäkter från lotsningsavgifterna och utgifterna för den övriga farledshållningen och förbindelse- trafikerna samt för myndighetsfunktionerna har täckts med budgetanslag och intäkter från den övriga avgiftsbelagda verksamheten och affärsverksamheten. De stora utvecklingsinvesteringarna i anslutning till vintersjöfarten och farledshållningen har finansierats med anslag ur budgeten.

Sjöfartsverket svarar för underhållet och utvecklandet av de vattenvägar staten ansvarar för, samt för sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken samt isbrytnings- och lotsningsverksamheten på dessa vattenvägar. Sjöfartsverket ansvarar dessutom för förbindelsefartygstrafiken i skärgården samt för de myndighetsuppgifter som hänför sig till fartygssäkerheten.

De farleder för handelssjöfart som upprätthålls utgör en sträcka om 5 614 km och övriga farleder en sträcka om 10 160 km. Man strävar efter att i 23 vinterhamnar trygga trafiken under vintersäsongen. De djupa farlederna i Saimen hålls öppna även vintertid. I samverkan med försvarsmakten upprätthålls systemet av farleder i beredskap på grund av beredskapsplikten. Sammanlagt upprätthålls 14 rutter med förbindelsetrafik, av vilka 10 trafikeras av statens fartyg och 4 av tidsbefraktade fartyg.

2.2. Lagstiftning och nuvarande praxis när det gäller Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets uppgifter finns uppräknade i lagen om sjöfartsverket (13/1990) och förordningen om sjöfartsverket (1249/1997). I lagen bestäms att Sjöfartsverket bl.a. har till uppgift att följa utvecklingen inom sjöfarten

och den övriga sjötrafiken och de näringar som hänför sig till dem samt att enligt de mål som vederbörande ministerium ställer upp vidta åtgärder för främjande, tryggnad och organisering av sjöfarten och den övriga sjötrafiken. Sjöfartsverket skall utföra de utrednings-, försöks-, uppföljnings- och planeringsuppdrag som det får av vederbörande ministerium och sköta de uppgifter och uppdrag som ankommer på det enligt särskilda bestämmelser eller föreskrifter. I förordningen har dessutom närmare fastställts Sjöfartsverkets uppgifter som uppges vara produktion av tjänster som gäller isbrytning, lotsning, trafikledning, farleder, sjömätning, sjökartläggning, kanaler och småbåtshamnar samt fartygstjänster och annan verksamhet som hör till dess verksamhetsområde, såsom förbindelsetrafik. Dessutom för Sjöfartsverket fartygsregistret och sköter in-teckningar i fartyg samt sörjer för radiokommunikationen i säkerhetssyfte. Sjöfartsverket har också i uppgift att sköta fartygssäkerheten och säkerheten inom småbåtstrafiken samt tillsynen över dessa. Sjöfartsverket sköter också det internationella samarbetet i anknytning till verkets uppgifter.

Servicenivån när det gäller assistansen av vintersjöfarten fastställs i ett resultatavtal mellan kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket. Vid fastställandet av servicenivån används två variabler i mätningen: väntetiden för de fartyg som assisteras samt ett procenttal som anger det antal fartyg som under året kunnat passera utan att behöva vänta. Väntetiden för de fartyg som assisteras får i medeltal inte överstiga fyra timmar och andelen fartyg som kunnat passera utan att behöva vänta skall då trafikbegränsningar gäller utgöra 90–95 % av all trafik. Assistan-sen av vintersjöfarten finansieras med en farledsavgift som är en nettobudgerad avgift som grundar sig på en separat lag.

I lotsningslagen (90/1998) och lotsningsförordningen (92/1998) samt i Sjöfartsverkets bestämmelser och anvisningar som utfärdats med stöd av bemyndiganden i ovan nämnda stadganden föreskrivs om skyldig-heten att anlita lots på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal. Sjölagen (674/1994) och skadeståndslagen (412/1974) innehåller också bestämmelser

om lotsning. Bestämmelser som gäller produktionen av lotsningstjänster ingår i förordningen om sjöfartsverket och i Sjöfartsverkets arbetsordning.

Servicenivån och till den anknutna åligganden i lotsningsverksamheten fastställs i ett resultatavtal mellan kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket. I fastställandet av servicenivån utgör väntetiden för lotsning en variabel i bedömningen, och väntetiden får år 2003 inte överstiga två timmar. Lotsningstaxan har fastställts i kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1199/2001) med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Enligt förordningen är lotsning en i 6 § 2 mom. lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) avsedd avgiftsbelagd offentligrättslig prestation, för vilken Sjöfartsverket uppbär fasta avgifter enligt avgiftstabeller.

Lotsningslagen innehåller bestämmelser om skyldigheten att anlita lots och det finns närmare bestämmelser om skyldigheten i lotsningsförordningen. De farleder där lots skall anlitas och lotsningssträckorna anges i Sjöfartsverkets beslut. Syftet med anlita av lots är enligt lagen att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöskador som trafiken kan orsaka. Anlitandet av lots anses minska risken för olyckor i svårnavigerade farleder och under svåra isförhållanden. Kravet på att anlita lots baseras på hur farlig lasten är och på fartygets storlek. Skyldigheten att anlita lots när det gäller fartyg från en främmande stat grundar sig dessutom på bestämmelserna i lotsningslagen. Fartyg vars befälhavare innehar av Sjöfartsverket beviljat linjelotsbrev för den farled fartyget använder är enligt förordningen befriade från skyldigheten att anlita lots. Linjelotsbrev beviljas på de grunder som anges i förordningen och i Sjöfartsverkets bestämmelser. Linjelotsexamen avläggs och godkänns i respektive sjöfartsdistrikt. Sjöfartsverket kan dessutom på ansökan bevilja befrielse från skyldigheten att anlita lots till ett sådant fartyg vars befälhavare har lång erfarenhet av trafiken på Finlands inre territorialvatten eller på Saimens vattenområde. Befrielsen kan utfärdas att gälla antingen vissa eller alla farleder som fartyget använder. Ut-

över den skyldighet att anlita lots som anges i lotsningslagstiftningen skall fartygets befälhavare enligt sjölagen tillkalla en lots om anlita av lots är nödvändigt för trygghet av fartygets säkerhet.

Enligt lotsningslagen skall Sjöfartsverket sörja för att lotsning ordnas samt övervaka lotsningsverksamheten. På hamnområden får även de som hamnförvaltningen har godkänt för uppdraget utföra lotsningar. I praktiken är det i huvudsak statens lotsar som utför lotsningar och statsmonopol kan anses gälla för lotsningsverksamheten. I 1 § förordningen om sjöfartsverket fastställs att Sjöfartsverket har till uppgift att producera lotsningstjänster. Enligt förordningens 4 § sköter sjöfartsdistrikten ärenden som gäller lotsning inom dess verksamhetsområde enligt vad som bestäms närmare i Sjöfartsverkets arbetsordning. Till sjöfartsdistriktens uppgifter hör förutom produktionen av lotsningstjänster även skriftliga förhör i anslutning till beviljandet av styrsedlar för lotsar, provkörningar och beviljande av styrsedlar samt examina som hänför sig till beviljandet av linjelotsbrev.

Lotsens uppgifter och lotsens rätt att vägra utföra lotsning fastställs i lotsningslagen. I lotsningsförordningen finns bestämmelser om lotsens rättigheter och skyldigheter samt om beviljande av styrsedel för lotsar. I lotsningsverksamheten iakttas dessutom de av Sjöfartsverket utfärdade lotsningsanvisningarna och stående bestämmelser och anvisningar inom varje distrikt.

Inom regionförvaltningen har sjöfartsdistrikten i enlighet med lagen om regional utveckling (1135/1993) en betydande samarbetsuppgift i beredningen av utvecklingsplaner och -program för regionerna tillsammans med de förbund på landskapsnivå som verkar som regionala utvecklingsmyndigheter samt med den samarbetsgrupp i landskapet som avses i lagen om den nationella förvaltningen av programmen för strukturfonderna (1353/1999). I markanvändningsplaneringen samarbetar Sjöfartsverket med kommunerna och regionalförvaltningsmyndigheterna.

Efter att Sjöfartsverket övergick till nettobudgetering började man i skärgårdens förbindelsefartygstrafik använda resultatmätare som är avsedda att spegla verksamhetens ef-

fektivitet och dess samhällsliga verkningsfullhet. Kostnaderna per timme i trafik samt kostnaderna per passagerare som transporteras har varit de variabler som använts i mätningen av verksamhetens effektivitet. Som parameter för effekterna av verksamheten har man använt det tal som uppstår när kostnaderna för förbindelsetrafiken divideras med antalet bofasta personer i skärgården..

Det finns inga egentliga målsättningar gällande servicenivån på förbindelsetrafiken i skärgården, utan verksamheten styrs av lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) samt av statsrådets beslut om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka tillämpas stadgandena om skärgårdskommuner (1175/1999). I praktiken har det ordnats förbindelsefartygs trafik till så gott som varje ö med bofast befolkning ifall ingen allmän eller privat väg leder till ön. Den förbindelsetrafik som Sjöfartsverket upprätthåller i skärgården är koncentrerad till Skärgårdshavet. På övriga skärgårdsområden i Finland där förbindelsetrafik idkas understöds trafiken med ett särskilt anslag i budgeten i enlighet med statsrådets förordning 371/2001. Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt har koordinerat understödet. Det finns ingen separat definition på kvaliteten och kvantiteten när det gäller nivån på trafikservicen, utan verksamheten är i hög utsträckning resursstyd. Trafiktjänsterna är avgiftsfria för i skärgården fast bosatta personer. Av övriga uttas en transportavgift som baseras på kommunikationsministeriets förordning. Avgifterna står för en andel om ca 10 % i finansieringen av de totala kostnaderna.

Till de myndighetsavgifter som ankommer på verket hör beslut om sjötrafiken i anslutning till farledshållningen, intressebevakning gällande farleder och beslut om farleder, beslut om trafikbegränsningar och dispenser som hänför sig till assistansen av vintersjöfarten, fartygsinspektioner och isklassintyg, lotsningsrelaterade befrielser från skyldigheten att anlita lots, behörighetsbrev och styrsejlar för lotsar, säkerhetskontroller och -besiktningar av fartyg, behörighetsbrev för besättningen, mönstring av sjömän och förande av register samt nedsättning av farledsavgifter som hänför sig till sjöfartsstöden,

statsunderstöd och lästavgifter samt officiell statistik och officiella register över sjöfarten. Sjöfartsverket är dessutom en sådan övrig territorialövervakningsmyndighet som avses i territorialövervakningslagen och en sådan övrig sjöräddningsmyndighet som avses i sjöräddningslagen.

2.3. Den internationella utvecklingen i fråga om assistansen av vintersjöfart, lotsningsverksamheten och förbindelsetrafiken

2.3.1. Assistansen av vintersjöfart, farledsfartygens verksamhet och sjömätningen

Assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygens verksamhet och sjömätningen har i länderna i väst förverkligats på olika sätt. På Östersjöområdet förfogar Sverige, Danmark, Ryssland, Estland, Lettland och Tyskland över isbrytare.

Sverige

I Sverige har isbrytarna fram till år 2000 i huvudsak ägts eller finansierats av staten. Ett undantag är isbrytaren Oden, som finansierades av Sveriges skogsindustri och som Sjöfartsverket i Sverige med ett långsiktigt fraktavtal har befraktat för eget bruk. Efter år 2000 har Sverige skaffat tre mindre kombinationsfartyg som främst är avsedda för assistansen av vintersjöfarten i södra Sverige. Fartygen finansieras av ett privat rederi i Norge. Efter år 2000 har det också skett en förändring beträffande fartygspersonalen. Tidigare tillhörde befälet på isbrytarna den svenska marinens personal och den övriga personalen utgjordes av värnpliktiga. I och med förändringen bemannas alla fartyg med civil personal och ett privat rederi sköter om fartygens personaladministration. Marinens personal fick övergå i det privata rederiets tjänst, en del gick i pension och en del fick uppdrag antingen hos det svenska Sjöfartsverket eller hos Försvarsmakten i Sverige. Isbrytarverksamheten finansieras i Sverige, liksom i Finland, genom att kostnaderna täcks med de farledsavgifter som tas ut för handelssjöfarten.

Sverige har två stora farleds-/arbetsfartyg som svarar för farledsserviceuppgifterna vid hela den svenska kusten. Ansvaret för utförandet av dessa uppgifter är hos den enhet som svarar för produktionen i anslutning till farledshållningen. Enheten beställer farledsfartyg från det svenska Sjöfartsverkets rederi, som ansvarar för bemanningen och det tekniska underhållet av fartygen.

Bruket av sjömätningfartyg grundar sig på samma verksamhetsförfarande som gäller för farledsfartyg, och sjömätningseenheten beställer enligt behov mätkapacitet i form av sjömätningfartyg från Sjöfartsverkets rederi. Det svenska Sjöfartsverkets rederi har också sålt sjömätningfartygskapacitet till utomstående. År 2001 utförde t.ex. ett svenskt sjömätningfartyg sjömätningen i hamnområdet Klaipeda i Litauen.

Danmark

I Danmark bemannas och opereras fartygen av marinen, och fartygen hör till en enhet som underlyder den danska marinen. Isbrytarverksamheten finansieras med medel ur försvarsmaktens budget. Bruket av danska isbrytare har under hela 1990-talet varit obetydligt på grund av de milda vintrarna. Den danska flottan handhar sjömätningen (Farvandsvæsenet) med sin egen materiel i områdena kring både Danmark och Grönland.

Tyskland

Finland och Tyskland har en lång tradition av samarbete när det gäller assistansen av vintersjöfarten. Tyskland finansierade anskaffningen av isbrytaren Hanse år 1966, och Sjöfartsverket i Finland skötte om underhållet och använde fartyget ända fram till år 1997. Det året upplöstes serviceavtalet och den tyska parten sålde fartyget till annat ändamål. Tyskland har på senare tid skaffat ett eget fartyg som fungerar som isbrytare och miljöskyddsfartyg. Fartyget används vintertid huvudsakligen i Norra Tyskland, i Kielviken, och när havet ligger öppet står fartyget i miljöskyddsberedskap i Nordsjön. Tysklands trafikministerium svarar för användningen och opererandet av fartyget. I Tyskland sköter landets sjökortsinrättning (Bundesamt für

Seeschiffahrt und Hydrographie), som har egen sjömätningmateriel, om sjömätningen.

Estland och Lettland

Åren 1993 och 1994 sålde Finland två isbrytare till de baltiska länderna; isbrytaren Tarmo till Estland och isbrytaren Varma till Lettland. Fartygen har i mycket begränsad utsträckning använts i isbrytaruppdrag, delvis till följd av att vintrarna under hela 1990-talet har varit milda. De nationella sjöfartsverken i vardera landet svarar för opererandet av isbrytarna, och kostnaderna täcks med de farleds- och hamnavgifter som tas ut för handelssjöfarten. Sjömätningen ankommer på dessa länders sjökortsinrättningar som har egen materiel, men även utomstående mätning har anlitats; bl.a. svenskar och danskar har utfört mätningar för dessa länder.

Ryssland

Den ryska sjöförvaltningen svarar för isbrytningen inom hela riket. Sjöförvaltningen har i fråga om Finska viken befullmäktigat sjöförvaltningen i S:t Petersburg att svara för isbrytningen på Finska vikens område. Hamnförvaltningen i S:t Petersburg har tre havsisbrytare i användning samt fem isbrytare som bryter isen på hamnområdet. I hamnen Vysotsk i Finska viken är dessutom den gamla finska isbrytaren Karhu, som anskaffats med privat finansiering, i bruk. Sjöförvaltningen i hamnen i S:t Petersburg tar ut en isavgift med hjälp av vilken isbrytarverksamheten i den östra delen av Finska viken finansieras. Rysslands sjöförvaltning har planer på att reformera isbrytningsverksamheten i enlighet med beställar-utförar-modellen. Sjukortsinrättningen, som lyder under flottan, utför sjömätningarna på Östersjön och Barents hav.

Kanada

I Kanada lyder isbrytarna under de regionala förvaltningsenheterna och för verksamheten svarar den kanadensiska kustbevakningen som äger, bemannar och opererar fartygen. Sjukortsinrättningen i Kanada ser till att sjömätningarna utförs med egen materiel eller

genom att lägga ut en del mätningar.

2.3.2. *Lotsningsverksamheten och EU:s direktiv gällande hamntjänster*

Sverige

I Sverige ansvarar Sjöfartsverket för lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket är internt uppdelat i beställning och produktion. Lotsningen utgör en del av produktionen. I Sverige innehåller förordningen om lotsning av år 1982 samt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om lotsning av år 2000 bestämmelser om lotsning, och dessa tillämpas på lotsning inom det svenska sjöterritoriet. I bestämmelserna anges bl.a. de farleder där lots skall anlitas, lotsningssträckor, platser för var en lots kan tas ombord och avlämnas, tiden och platsen för beställning av lots samt undantag från skyldigheten att anlita lots. Skyldigheten att anlita lots är beroende av fartygstyp och last samt av region. Endast statens lotsar får lotsa på svenskt territorialvatten.

Lotsningsavgiftssystemet förnyades år 2000 i syfte att öka avgiftens kostnadsmot svarighet. Taxan är riksomfattande och man har försökt beakta principen om att användaren betalar samt de trafik- och regionpolitiska målsättningarna. Lotsningsavgiften baserar sig på den tid lotsningen tagit i anspråk. I samband med revideringen av lotsningstaxan ändrades arbetstidsbestämmelserna för lotsar så, att arbetstiden årligen omfattar en flexibel del på 18 dagar som används för trafiktoppar, utbildning och sjukledighetsvikariat. Samtidigt drog man ned antalet lotstjänster och pensionsåldern för lotsar sänktes från 65 till 60 år.

Norge

I Norge ansvarar Kystverket, som lyder under Fiskeridepartementet, för lotsningsverksamheten. Lotsningsverksamheten finansieras helt och hållet med de avgifter som tas ut av kunderna.

I Norge tillämpas ett system enligt vilket en beredskapsavgift tas ut för alla fartyg med en bruttodräktighet över 500 grt, oberoende av om de anlitar lots eller inte. Även de far-

tyg som inte måste anlita lots betalar en beredskapsavgift som baserar sig på fartygets storlek och lotsningssträckan i den farled fartyget använder. Den egentliga lotsningsavgiften fastställs enligt den tid lotsningen tar i anspråk. Minimiavgiften är en avgift för tre timmar.

Man håller på att utveckla Kystverkets verksamhet så att myndighetsverksamheten och produktionen skiljs åt. Man strävar efter att förbättra kostnadseffektiviteten inom lotsningen bl.a. genom att omvärdera skyldigheten att anlita lots och befrielsen från denna skyldighet, utveckla prissättningen i en riktning som beaktar kostnadsgrunderna och miljöskyddsaspekterna, effektivera förmedlingen av lotsar och de ekonomiska och administrativa tjänsterna samt genom att utreda vilka möjligheter det finns att börja tillämpa fjärrlotsning från sjötrafikcentralerna.

Danmark

I Danmark sköts lotsningen av Farvandsvæsenet, som lyder under försvarsministeriet. Ministeriet övervakar lotsningsverksamheten och fastställer lotsdistrikten och antalet lotsstationer och lotsar. Alla fartyg som transporterar farliga ämnen är skyldiga att anlita lots, och lots måste också anlitas vid användning av bogserbåt. De danska lotsarna står i privaträttsligt arbetsförhållande till Lodsvæsenet. Lotsarna sköter främst hamntrafiken, även om det finns möjlighet att anlita s.k. ruttlotsar i de olika danska sunden. Ministeriet fastställer lotsningstaxan enligt hur långt, brett och djupt fartyget är, enligt sträckan för vilken lots anlitas samt enligt den tid som förbrukats. Verksamheten finansieras genomgående med lotsningsavgifter.

Tyskland

I Tyskland är alla fartyg som transporterar farlig last samt sådana fartyg i utlandstrafik vars bruttodräktighet är över 1 000 skyldiga att anlita lots. Lotsningen sköts av s.k. Lotsenbruderschaft, dvs. offentligrättsliga, regionala lotsorganisationer. I praktiken har dessa kooperativ monopolställning. Trafikministeriet övervakar lotsningen och fastställer en riksomfattande lotsningstaxa efter att ha för-

handlat med lotsorganisationerna. Avgifterna fastställs så, att de täcker kostnaderna för avlönning av lotsar och kostnaderna för den administrativa personalen. Den fartygsmateriel som används för lotstransporter ägs av staten och det är staten som betalar materielens driftskostnader. Staten avlönar också besättningen på lotsfartygen. Lotsarnas arbetspass är huvudsakligen ordnade så, att lotsarna är fyra månader i arbete och en månad lediga.

Nederländerna

I Nederländerna privatiserades lotsningsverksamheten år 1988. Lotsarna äger de regionala företagen, som är fyra till antalet. Lotsföretagen äger tillsammans ett bolag som leder verksamheten och förvaltningen samt äger lotsbåtarna och avlönar stödpersonal. Trafikministeriet fastställer lotsningstaxan. Skyldigheten att anlita lots baseras på fartygets storlek och på hur säker lasten är. De företag som svarar för lotsningsverksamheten har monopolställning.

Avsikten är dock att förnya lotsningsverksamheten så, att flera organisationer kan erbjuda lotsning i en konkurrenssituation. En oavhängig organisation skall ha befogenheter att sköta kvalitetskontrollen och de nationella myndigheterna kan definiera tjänstens kvalitets- och säkerhetsnivå och de lokala myndigheterna fastställa skyldigheten att anlita lots så, att den kvalitets- och säkerhetsnivå som krävs uppnås.

I anslutning till reformen läggs det fram sådana förslag till ändringar i servicenivån som innebär att en mellanform mellan skyldigheten att anlita lots och befrielse från denna skyldighet tas i bruk i form av lotsning från land och vid fastställandet av skyldigheten att anlita lots skall också andra fartygs-egenskaper än storlek och lokala förhållanden beaktas. Dessutom föreslås att lotsningsavgifterna utvecklas så att de i högre grad anknyter till den tjänst som erbjuds och de utgifter denna tjänst orsakar.

Frankrike

I Frankrike övervakas lotsningsverksamheten av trafikministeriet och de lokala förvaltningsmyndigheterna (landshövdingarna).

Lotsningsverksamheten grundar sig på lagstiftningen och de regionala bestämmelser som de lokala förvaltningsmyndigheterna har utfärdat. De 27 lotsstationerna bildar tillsammans lotsorganisationen. Lotsens rätt att utföra lotsningar baserar sig på det befullmäktigande som lotsstationen utfärdat och innebär i praktiken monopol för de lotsar som fått befullmäktigandet.

Storbritannien

I Storbritannien svarade tidigare Trinity House för lotsningsverksamheten, men i samband med revideringen av lotsningslagstiftningen år 1987 överfördes ansvaret på hamnarna. Det finns sex lotsdistrikt med sammanlagt 127 hamnar. Hamnarna är lotsmyndigheter som för varje hamn utfärdar specifika bestämmelser om skyldigheten att anlita lots. Lotsplikten baserar sig på fartygets storlek. Lotsarna är antingen anställda hos hamnarna eller verksamma som privatföretagare.

EU:s förslag till direktiv gällande hamntjänster

Förslaget till direktiv gällande hamntjänster ger medlemsländerna stor prövningsrätt när det gäller organiserandet av lotsningsverksamheten. I samband med att rådets sjöfartsarbetsgrupp beredde direktivet förespråkade Finland att den lotsning som utförs vid hamnarnas inseglsleder inte skall omfattas av direktivet. Som motivering hänvisade man till den finska kustens särdrag (svåra farleder, förhållandena vintertid) och de sjösäkerhetsaspekter som har samband med dem. Denna lotsning omfattades dock av rådets beslut, trots Finlands ståndpunkt. Däremot togs Finlands och vissa andra länders lotsningsrelaterade behov väl i beaktande. I ordförandens förslag till text inkluderades en ny artikel med anknytning till lotsning enligt vilket medlemsstaterna när det gäller egentliga lotsningstjänster i enlighet med artikel 6 kan ställa synnerligen stränga villkor för beviljandet av tillstånd med tanke på sjösäkerheten och de allmänna tjänsterna.

De behöriga myndigheterna kan också slå fast att lotsning är obligatorisk och utfärda

sådana bestämmelser om anordnandet av tjänsten som de anser är ändamålsenliga med beaktande av säkerheten och kraven på den offentliga servicen, inklusive en möjlighet att reservera ifrågavarande tjänst för sig själva eller vid behov hänvisa den direkt till endast en tjänsteleverantör, om förhållandena i hamnen eller gruppen av hamnar och/eller inträdet i hamnen det förutsätter. Det kan i synnerhet krävas att ifrågavarande tjänst skall tillhandahållas av sådana behöriga personer som fyller de krav som ställs i fråga om rättvisa och icke-diskriminering i den nationella lagstiftningen.

I Finland ansvarar för närvarande staten för lotsningsverksamheten. Enligt lotsningslagen ankommer den allmänna tillsynen av lotsningsverksamheten på kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket sörjer för att lotsning ordnas. Det åligger också Sjöfartsverket att producera lotsningstjänster. Situationen motsvarar det som bestäms i direktivet gällande hamntjänster i och med att en behörig myndighet har bestämt att lotsning är obligatorisk och sett till att själv ordna tjänsten. Situationen ändras inte när produktionen av tjänster överförs på Lotsverket, som skall verka som ett statligt affärsverk. Kommunikationsministeriet kommer fortfarande att ha hand om den allmänna tillsynen över lotsningsverksamheten, Sjöfartsverket sköter myndighetsuppgifterna och det statliga affärsverket tar hand om produktionen av lotsningstjänster.

Sjöfartsverket utredde hösten 2002 hur situationen skulle se ut om engelskan godtogs som språk i linjelotsningen parallellt med finskan eller svenskan. Utredningen visar att ibruktagandet av ett tredje språk på det hela taget kan vara negativt, trots att det inte har någon större inverkan i fråga om säkerheten. Av denna orsak är det nödvändigt att slutföra vissa aktuella åtgärder som ökar säkerheten innan det tillåts att ärendet framskrider. Sådana åtgärder är bl.a. förbättringen av navigeringsmöjligheterna i farlederna för handelsjöfart och utvecklandet av styrningen av sjötrafiken. Innan linjelotsningen utvidgas är det dessutom skäl att förverkliga planen på att övergå till att ange vattendjupet i farlederna för handelssjöfart i stället för att ange djupgåendet.

2.3.3. Förbindelsetrafiken

Åland

Ålands landskapsstyrelse svarar för förbindelse- och färjetrafiken i Ålands skärgård. Landskapsstyrelsen har målmedvetet utvecklat förbindelse- och färjetrafiken mellan öarna, såväl från de mindre öarna till Ålands huvudö som från Åland till Egentliga Finland. Finska statens skyldighet att delta i upprätthållandet av Ålands förbindelsetrafik slopades i samband med revideringen av självstyrelselagen (1141/1991). Landskapsstyrelsen har stegvis ökat konkurrensutsättningen av förbindelsetrafiken i den åländska skärgården.

Både servicenivån och resurserna fastslås av landskapsstyrelsen. För trafiken uppbärs transportavgifter. Avgiftsintäkterna täcker ca 5 % av de totala kostnaderna.

Sverige

I Sverige sköter ett bolag, som antingen administreras av kommunen eller landstinget, förbindelsetrafiken i skärgården på olika områden (t.ex. i Stockholms och Göteborgs skärgård). Den omfattande förbindelsetrafiken i Sverige är avgiftsbelagd. Inkomsterna är dock lägre än utgifterna, vilket innebär att kommunerna och landstingen måste subventionera trafiken. För att kostnaderna skall kunna sänkas och verksamheten effektiveras har man i högre grad börjat bolagisera verksamheten och opererandet av trafiken har öppnats för offentlig konkurrens.

Norge

Norge har den mest omfattande förbindelsetrafiken i Europa. Längs med Norges kust verkar flera rederibolag, vilkas verksamhet förutom sjötrafiken också inbegriper en viss del av landtrafiken. Bolagens ägarunderlag domineras dock i stor omfattning av landskapen. Den norska staten har själv inte på 40 år ägt eller opererat förbindelsefartyg. Landets alla färjeförbindelser har alltid varit avgiftsbelagda för alla användare. Trots detta har analyser av hur nöjda kunderna är visat att det största problemet inte bestått i de höga

avgifterna, utan i upprätthållandet och bevarandet av servicenivån.

2.4. Bedömning av nuläget

Bedömning av Sjöfartsverkets allmänna utvecklingslinje

Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har man strävat efter att utveckla organisationsformerna så, att de på bästa sätt skall motsvara utvecklingsläget och utgångspunkterna för varje verksamhetsfält.

Sjöfartsverket har i dagens läge hand om både myndighetsuppgifterna och produktionen av tjänster inom lotsningen. I stort sett samma enheter och personer ansvarar för båda uppgifterna. Myndighetsverksamheten och produktionsstyrningen har fördelats mellan sjöfartsdistrikten. Distrikten producerar lotsningstjänster och fakturerar lotsningsavgifter av kunderna. Distrikten håller också linjelotsexamina och fakturerar examensavgifter och andra utgifter som examen föranleder av kunderna. Styrningen och ledningen av lotsningsproduktionen samt effektiviteten i produktionen skulle förbättras i en enhetligt ledd organisation med fokus på utveckling av produktionen. Samtidigt kunde såväl neutraliteten som överskådligheten förbättras om produktionen av lotsningstjänster i organisatoriskt och ekonomiskt hänseende separerades från myndighetsuppgifterna.

Sjöfartsverket sköter i en och samma myndighetsorganisation även de myndighets- och beställaruppgifter som när det gäller produktionen hänför sig till assistansen av vintersjöfarten, kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet och rederiverksamheten i fråga om verkets fartyg. Sjöfartsverket verkar också som fartygssäkerhetsmyndighet för sina egna fartyg. Placeringen av alla dessa funktioner inom samma inrättning kan inte anses vara en klar och hållbar lösning med tanke på styrningen av assistansen av vintersjöfarten, utvecklandet av produktionsverksamheten och en neutral konkurrens. Av denna orsak borde dessa verksamheter skiljas åt på ett tydligare sätt än i den nuvarande interna uppdelningen i ämbetsverket. I den produktionsverksamhet som bedrivs i ämbetsverksform regleras organisationens verksamhet av

sådana författningar och administrativa bestämmelser som i första hand har utfärdats med tanke på produktionen av offentligrättsliga förvaltningsuppgifter och prestationer.

En produktionsorganisation som har karaktären av ett ämbetsverk och som verkar i anslutning till en beställare kan på den konkurrensutsatta marknaden inte heller tillräckligt nyanserat reagera på det föränderliga marknadsläget. Produktionsverksamheten vid Sjöfartsverkets trafikavdelning har under det senaste årtiondet målmedvetet utvecklats i riktning mot sådana verksamhetsformer som kännetecknar affärsverksamhet.

Sjöfartsverket sköter för närvarande både myndighetsuppgifterna i anslutning till förbindelsetrafiken och produktionen av tjänster, delvis i form av egen produktion och delvis genom att beställa tjänster av utomstående producenter. I stort sett samma enheter och personer ansvarar för båda uppgifterna. Sjöfartsverket verkar också som fartygssäkerhetsmyndighet för sina egna fartyg. Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt har hand om myndighetsverksamheten och produktionsstyrningen. Sjöfartsdistriktet producerar förbindelsetrafiktjänster och tar ut transportavgifter av kunderna. Förbindelsetrafiken är i enlighet med kommunikationsministeriets förordning (1142/2002) avgiftsfri för den bofasta befolkningen i skärgården och avgiftsbelagd för övriga passagerare. Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt sörjer också i riksomfattande skala för assistansen av den övriga förbindelsetrafiken i enlighet med statsrådets förordning (371/2001). Placeringen av alla dessa funktioner inom samma inrättning kan inte anses vara en klar och hållbar lösning med tanke på assistansen av den övriga förbindelsetrafiken, styrningen av den egna förbindelsetrafiken, utvecklandet av produktionsverksamheten och en neutral konkurrens. Av denna orsak borde dessa verksamheter skiljas åt på ett tydligare sätt än i den nuvarande interna uppdelningen i ämbetsverket. I den produktionsverksamhet som bedrivs i ämbetsverksform regleras organisationens verksamhet av sådana författningar och administrativa bestämmelser som i första hand har utfärdats med tanke på produktionen av offentligrättsliga förvaltningsuppgifter och prestationer. Effektiviteten i styrning-

en och ledningen av förbindelsetrafikservice och samt flexibiliteten i själva verksamheten skulle förbättras i en enda enhetligt ledd organisation som fokuserar på produktionsutveckling. Samtidigt kunde såväl neutraliteten som överskådligheten förbättras om produktionen av förbindelsetrafik separerades från myndighetsuppgifterna i organisatoriskt och ekonomiskt hänseende.

En produktionsorganisation som har karaktären av ett ämbetsverk och som verkar i anslutning till en beställare kan på den konkurrensutsatta marknaden inte heller tillräckligt nyanserat reagera på det föränderliga marknadsläget. Produktionsverksamheten vid Sjöfartsverket har, i synnerhet när det gäller förbindelsetrafiken, under det senaste årtiondet målmedvetet utvecklats i riktning mot sådana verksamhetsformer som kännetecknar affärsverksamhet, bl.a. i och med att statens fartyg har ersatts av tidsbefraktade fartyg.

De senaste årens utveckling har bl.a. bestått i införandet av resultatstyrning vid Sjöfartsverket år 1993 samt i den tidsbefraktningens verksamhet av privata fartyg som inleddes år 1995 och som bedrivs enligt företagsekonomiska principer på den konkurrensutsatta marknaden i överensstämmelse med EU:s konkurrensregler. Förslaget att bryta ut produktionsverksamheten till en separat, intern produktionsenhet vid Rederiverket utgör en naturlig fortsättning på det utvecklingsarbete som fram till i dag har bedrivits inom Sjöfartsverket.

Den utveckling som beskrivs ovan skulle göra Sjöfartsverkets verksamhet och hela verksamhetsfältet tydligare. Utvecklingen vore enhetlig och i linje med de lösningar som redan genomförts vid de övriga farledsinrättningarna, där myndighets- och beställaruppgifterna sköts i ämbetsverksform och där affärsverk eller bolag har hand om den kommersiella produktionen samt produktionen av tjänster. Med en sådan lösning separeras den kommersiella verksamheten, den övriga produktionen av tjänster samt trafikidkandet från ämbetsverkets verksamhet. Sjöfartsverket skulle koncentrera sig på myndighets- och beställaruppgifter när produktionen av tjänster separeras externt till affärsverk och internt till produktionsenheter. All verksamhet blir mer överskådlig i och med

att de avgiftsfinansierade tjänsterna får en tydligare struktur. På samma sätt stärks neutraliteten i verksamheten i och med att myndigheten och ämbetsverket som ger normer och utför inspektioner inte bedriver omfattande kommersiell verksamhet eller trafik och inte heller reglerar sin egen produktion av tjänster.

Genom ändringen uppstår samtidigt också bättre förutsättningar för en effektivare och mer produktiv produktionsverksamhet. Ledningen och utvecklandet av produktionen effektivteras i en organisation som fokuserar enbart på detta.

Verksamhetsfinansiering och personalresurser

Sjöfartsverket är ett nettobudgerat ämbetsverk för vars omkostnadsmoment verkets inkomster har budgerats (farledsavgifter, lotsningsavgifter, inkomster av affärsverksamheten, myndighetsavgifter och anslag i budgeten). Med medel ur omkostnadsmomentet finansieras inrättningens alla omkostnader. Verksamheten finansieras till ca 51 % med farledsavgifter, till ca 23 % med lotsningsavgifter, till ca 16 % med övriga avgifter och till ca 10 % med anslag ur statsbudgeten. Sjöfartsverket får sin huvudsakliga finansiering i form av avkastning från den avgiftsbelagda verksamheten, vilken år 2002 sammanlagt uppgick till 126,9 milj. euro då de totala kostnaderna för verksamheten sammanlagt utgjorde 178,8 milj. euro. I intäkterna från farledsavgifterna ingår även kapitalkostnaderna för farledshållningen och assistansen av vintersjöfarten (avskrivningar och räntor för de farleds- och fartygsinvesteringar som finansierats med anslag ur budgeten).

Med farledsavgifterna täcks farledshållningskostnaderna för assistansen av vintersjöfarten och handelssjöfarten (inkl. trafikstyrningen). Farledsavgiftens kostnadsmot-svarighet uppgick år 2002 till ca 99 % och avkastningarna utgjorde ca 73,4 milj. euro.

Med lotsningsavgifterna täcks utgifterna för lotsningen. Lotsningens kostnadsmot-svarighet uppgick år 2002 till 107 % vid kusten och 44 % på Saimen. Intäkterna från lotsningen utgjorde ca 32,4 milj. euro. Även in-

täkterna från lotsningen var högre till följd av den ökade trafiken.

Till finansiering av förbindelsetrafiken användes år 2002 ca 6,1 milj. euro av anslagen i statsbudgeten och ca 0,7 milj. euro i uppburna transportsavgifter. Av finansieringen utgjorde anslaget i budgeten 90 % och transportavgifterna 10 %.

Propositionen inverkar på finansieringen av verksamheten genom att Lotsverket direkt fakturerar lotsningsavgifter av kunderna och verket med dessa avgifter finansierar alla sina utgifter, inklusive kapitalkostnaderna. Det föreslås att tullen fortsättningsvis skall intäktsföra farledsavgifterna till Sjöfartsverket, som med dessa medel upphandlar assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygens tjänster och underhållet av mätningsfartyg samt även annan farledshållning som utförs i form av eget arbete. Transportavgifterna i förbindelsetrafiken tas fortsättningsvis ut direkt av kunderna som offentlighetsrättsliga prestationer enligt lagen om grunderna för avgifter till staten. Rederiverket verkställer inkasseringen och redovisar biljettintäkterna för Sjöfartsverket. Det föreslås att finansieringen av Rederiverkets förbindelsefartygsenhet skall komma från de avtal om anskaffning av förbindelsetrafik som Sjöfartsverket och Rederiverket ingår och som i början av övergångsperioden ingås som förhandlingsavtal. Förslaget inverkar inte på transportavgifternas storlek.

Det föreslås att de affärsverk som inrättas i fortsättningen själva skall finansiera sina fartygsinvesteringar och övriga investeringar i anläggningstillgångar. Finansieringen i anslutning till avskrivningar och räntor som motsvarar Rederiverkets fartygsinvesteringar (såsom även farledsprojekt) ingår i farledsavgiften, och affärsverket debiterar i sin serviceavgift i fortsättningen även för kapitalkostnaderna för fartygen. Fartygsinvesteringarna har hittills finansierats med anslag ur statsbudgeten, och Sjöfartsverkets omkostnader omfattar, för verkets eget bruk, fortfarande motsvarande poster för kapitalkostnader i farledsavgiften. Det föreslås att fartygsinvesteringar i fortsättningen inte skall finansieras med anslag ur budgeten. På motsvarande sätt minskar finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till den del kapitalkostnaderna

inkluderas i Rederiverkets prissättning. Det föreslås att den andel finansiering som motsvarar dessa kapitalkostnader skall fogas till anslagen i verkets budget. Denna ändring gör att farledsavgiften blir mer överskådlig i och med att man med farledsavgiften i fortsättningen på ett tydligare sätt finansierar de kostnader som avgiften avses täcka. På längre sikt väntas produktionskostnaderna för tjänster sjunka till följd av en effektivare organisering och styrning av verksamheten samt till följd av den öppnade konkurrensen.

Det föreslås att Rederiverkets förbindelsefartygsenhet på motsvarande sätt i fortsättningen själv finansierar sina fartygsinvesteringar och övriga investeringar i anläggningstillgångar. Det föreslås att den finansiering som rör avkastningar och räntor som motsvarar fartygsinvesteringarna skall ingå i de serviceavgifter som affärsverket fakturerar. Investeringarna i förbindelsefartyg har hittills finansierats med anslag ur statsbudgeten, och Sjöfartsverkets omkostnader omfattar, för verkets eget bruk, fortfarande motsvarande poster för kapitalkostnader. I fortsättningen skall det inte vara nödvändigt att finansiera investeringarna i förbindelsefartyg med anslag ur statsbudgeten. På motsvarande sätt minskar finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till den del kapitalkostnaderna inkluderas i förbindelsefartygsenhetens prissättning. Det föreslås att den andel finansiering som motsvarar dessa kapitalkostnader skall fogas till anslagen i Sjöfartsverkets budget. Denna ändring förbättrar överskådligheten i finansieringen av förbindelsetrafiken, också med tanke på att de anslag i budgeten som riktats till förbindelsetrafiken används enbart till skötsel och utvecklande av trafiken, inte till att täcka eventuella utgifter för annan affärsverksamhet. Denna överskådlighet förbättras också av att förbindelsetrafikverksamheten organiseras så att den utgör en separat resultatenhet vid Rederiverket, en enhet som har en egen intern kostnads- och resultatbudget.

Propositionen inverkar inte på transportavgifternas storlek. På längre sikt väntas kostnaderna för produktionen av förbindelsetrafiktjänster sjunka till följd av en effektivare organisering och styrning av verksamheten samt till följd av den öppnade konkurrensen.

Enligt personalboks slutet år 2002 motsvarade Sjöfartsverkets personal 1 795 årsverken. Inom lotsningen motsvarande personalen 399 årsverken, inom farledshållningen 451 årsverken, inom isbrytningen och kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet sammanlagt 480 årsverken (inkl. personalen på havsforskningsfartygen), inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården 67 årsverken och i den övriga verksamheten 398 årsverken.

De ändringar som föreslås i propositionen innebär att Sjöfartsverkets årsverken inom lotsningen, isbrytningen och kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet (inkl. personalen på havsforskningsfartyg) och en del av farledshållningen (personalen på tunga farledsfartyg) samt förbindelsefartygstrafiken i skärgården överförs från Sjöfartsverket till de nya affärsverken. Ca 795 personer blir kvar på Sjöfartsverket, medan ca 1 005 personer förflyttas till de nya affärsverken.

Farledshållningen, sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken samt fartygssäkerheten

Staten har en betydande roll som farledshållare i sjötrafiken. Den totala längden på de allmänna farleder som märkts ut på kartorna uppgår till ca 18 500 km, varav Sjöfartsverket underhåller ca 15 500 km. I farlederna finns i motsvarande mån ca 30 000 officiella sjösäkerhetsanordningar som underlättar navigeringen, och av dessa underhåller Sjöfartsverket ca 25 000.

Sjöfartsverket har i sin nya organisation som mål att göra farledshållningsverksamheten tydligare genom att i farledshållningen tillämpa en s.k. intern beställar-utförarmodell. På producentsidan innebär detta också att man på lång sikt stegvis ökar konkurrensen med utomstående aktörer allt efter att marknaden och konkurrenskraften i den egna produktionen utvecklas. Bruket av externa tjänster varierar i dagens läge beroende på funktion. Det dagliga underhållet av farlederna (farledshållningen) sköts i dag i huvudsak i form av eget arbete. Man har satt i gång lokala försök med att i underhållet anlita underleverantörer. Arbetet med att bygga farleder beställs däremot redan nu i huvudsak, och när det gäller stora projekt i sin helhet, av utomstående entreprenörer. Ungefär hälft-

ten av planeringen görs i form av eget arbete och hälften beställs av konsulter. Av säkerhetsanordningarna framställs plastprickarna på den egna remmarfabriken. De övriga säkerhetsanordningarna köps av leverantörerna inom branschen.

Sjömätningen bildar tillsammans med framställandet av sjökartor en riksomfattande funktion, sjökartläggningen. Sjömätningssuppdrag utförs av sex sjömätningsexpeditioner, varav en är verksam på insjöarna och resten till havs. Det mest centrala målet med sjömätningarna är att tillhandahålla mätinformation om farleder och andra navigeringsområden på en sådan nivå som den satellitbaserade positionsbestämningen förutsätter.

Sjöfartsverkets egen produktion av sjökartläggningstjänster separeras i internt hänseende från myndighets- och beställaruppgifterna i början av år 2004. Avsikten är att även inom sjökartläggningen på lång sikt stegvis öppna produktionen för konkurrens i samband med att marknaden och konkurrenskraften i den egna produktionen utvecklas.

Verksamhetsidén bakom systemet för styrning och övervakning av fartygstrafiken (VTS), är att övervaka och styra fartygstrafiken från en övervakningscentral på land, på ett sätt som gör det möjligt att förutse och undvika farliga situationer. Detta sker smidigt genom att de fartyg som finns på området underrättas om andra fartyg och deras trafik. Styrningen av trafiken kan också vara aktiv i och med att VTS-centralen strävar efter att hålla fartygen på betryggande avstånd från varandra genom att t.ex. tillämpa ett förfarande med att ge de fartyg som skall lämna hamnen tillstånd att lägga ut eller genom att på ett reglerande sätt samordna trafiken när det gäller fartyg som rör sig på samma område.

I slutet av år 2002 fanns det fem verksamma VTS-centraler och -områden vid den finska kusten. På Saimenområdet finns dessutom Saimaa VTS, vars tjänster baserar sig på kommunikation via VHF-radio samt på systemet för automatisk identifiering av fartyg (AIS) som ger Saimaa VTS större möjligheter att följa fartygstrafiken på hela Saimenområdet.

Det rapporteringssystem för styrningen av

fartygstrafik (SRS) som täcker det internationella sjöterritoriet på Finska viken har godkänts av Internationella sjöfartsorganisationen IMO. Systemet har utvecklats i samarbete med Ryssland och Estland och tas i bruk sommaren 2004. Den finska styrcentralen finns i Helsingfors sjötrafikcentral som sköter trafiken västerut. Estland sköter den östgående trafiken i Tallinns VTS-central medan den ryska styrcentralen i Petershof är ansvarig för styrningen av trafiken på ryskt territorium.

Propositionen har inga verkningar på styrningen av sjötrafiken. Sjöfartsverket kommer även i fortsättningen att sköta myndighets- och beställarfunktionerna och de funktioner som har samband med produktionen av tjänster.

Arbetet i syfte att förbättra fartygssäkerheten kommer att fortsätta utgående från IMO:s internationella fördrag, EU-lagstiftningen och nationella bestämmelser. Målsättningen är en trygg sjöfart för sjömän, passagerare och lastägare, utan skadlig inverkan på miljön. Man har också som målsättning att minska antalet olyckor så att de olyckor som inträffar på finskt territorialvatten, eller olyckorna där finska fartyg är inblandade, inte skall vara fler än 48 till antalet år 2007, räknat utgående från fyra års glidande medeltal.

Propositionen inverkar inte på arbetet med att förbättra fartygssäkerheten eller på annat myndighetsarbete, eftersom dessa funktioner hålls oförändrade inom Sjöfartsverket.

Assistansen av vintersjöfarten och nivån på servicen

Finlands läge som kuststat vid Östersjön framhäver den ekonomiska verksamhetens beroende av sjöfarten. Sjöförbindelserna måste vara tillgängliga året om, även då Östersjön ligger under is. I praktiken innebär detta att alla de handelsfartyg som vintertid har Finland som mål måste vara konstruerade för vintertrafik.

Isläget på Östersjön har i hög grad varierat under åren. Istäcket har årligen varit mellan 52 000 och 420 000 km² stort, vilket motsvarar ca 12–100 % av Östersjöns, Kattegatts och Skagerraks sammanlagda yta. Finland är

Europeiska unionens nordligaste medlemsland och ett av de få länder i världen vars samtliga hamnar fryser till under normala vintrar, vissa t.o.m. för ett halvt år. Av Finlands utrikeshandelstransport sker 80 % sjöledes. På grund av sitt läge och sin utrikeshandel påminner Finland om ett örike, vars strandlinjer sammanlagt utgör 1 500 km. Finlands import och export är totalt beroende av sjötransporterna. Sjötransport året runt är möjlig endast med assistans av Sjöfartsverkets isbrytare.

Av Finlands 53 hamnar hålls 23 öppna året om på så vis att Sjöfartsverket strävar efter att garantera isbrytarassistans till dessa 23 s.k. vinterhamnar under alla isförhållanden. Under vintermånaderna, från den 1 december till den 30 april, besöks hamnarna av över 12 000 fartyg med drygt 32 milj. ton. Fartygen assisteras av Sjöfartsverkets nio isbrytare, varav sex är traditionella isbrytare och tre kombiisbrytare.

Isbrytarna inleder vanligen sin säsong någon gång mellan mitten av november och mitten av december och avslutar den i allmänhet under maj månad. Under normala vintrar är isbrytarna i bruk sammanlagt ca 650 dagar, och under denna tid assisterar de fartyg under en sträcka på inalles 20 000 sjömil under sammanlagt ca 2 300 timmar.

Under normala vintrar förbrukar isbrytarna omkring 25 000 ton bränsle och de har vintertid en fartygsbesättning på omkring 400 personer. Normala vintrar utgör omkostnaderna för isbrytarna ca 20 milj. euro. Om kapitalkostnaderna räknas in stiger de totala utgifterna till ca 36 milj. euro.

Finlands och Sveriges isbrytarflottor arbetar i nära samarbete med varandra när det gäller vintersäsongens assistans och länderna har utvecklat ett gemensamt informationssystem för isbrytare (IBNet) för att stödja den operativa ledningen och förbättra informationsgången. Med hjälp av dessa gemensamma system och den gemensamma verksamhetspolitiken strävar man efter att optimera användningen av isbrytare så att assistansen skall fungera så smidigt och tryggt som möjligt utan att fartygen förorsakas förseningar. Alla kuststater vid Östersjön idkar samarbete för att vintertrafiken skall löpa smidigt på Östersjön, men samarbetet mellan

Finland och Sverige har nått allra längst.

Den operativa driften av isbrytarna leds nu-förtiden av en intern produktionsenhet vid Sjöfartsverket, där chefen för den operativa enheten ansvarar för all verksamhet. Trafikchefen ansvarar för assistansen av vintersjöfarten. Sjöfartsverkets enhet för vintersjöfart ansvarar för myndighetsverksamheten, vilken inkluderar fastställandet av trafikbegränsningar, beviljandet av dispenser och tolkningen av den lagstiftning och övriga anvisningar som hänför sig till verksamheten.

De totala kostnaderna för isbrytningen varierar från år till år. År 2002 utgjorde de sammanlagt 38,2 milj. euro, år 2001 sammanlagt 37,6 milj. euro, år 2000 sammanlagt 36,5 milj. euro, år 1999 sammanlagt 36 milj. euro och år 1998 sammanlagt 41 milj. euro.

Sjöfartsverket ansvarar för all assistans av vintersjöfarten på så vis att både beställar- och produktionsverksamheterna, inklusive den kommersiella verksamheten, sker genom verkets försorg. Verkets produktionsenhet ansvarar för styrningen och opererandet av produktionen och den bistående enheten för vintersjöfart ansvarar för fastställandet av trafikbegränsningar i vintertrafiken och den beviljar också fartygen undantag när det gäller assistans och trafikidkande. I synnerhet kunderna har ifrågasatt neutralitetsaspekten i denna typ av verksamhet. Utvecklandet av såväl produktionen av tjänster som myndighetsfunktionerna vore effektivare om de var placerade i skilda organisationer.

Sjöfartsverket ansvarar för planeringen av assistansen av vintersjöfarten och för att den servicenivå man kommit överens om gällande assistansen uppnås. Målsättningen är att Sjöfartsverket i framtiden inte längre låter bygga isbrytare med statlig finansiering, utan att ett affärsverk eller ett privat rederi står för investeringen på så vis att Sjöfartsverket anger vilka isbrytningssegenskaper som krävs av fartyget och ingår ett avtal med rederiet om användningen av fartyget för isbrytning. I avtalets villkor slås fast att den kapacitet som servicenivån garanterar finns tillgänglig. De beslut som gäller vintersjöfartens servicenivå fattas inom samma förvaltningsområde, dvs. i kommunikationsministeriet och på Sjöfartsverket.

Om de nya investeringarna binds till köpet

av isbrytningskapacitet innebär det att anskaffningarna av isbrytare inte längre finansieras med medel ur statsbudgeten. Det föreslås att även kapitalkostnaderna skall ingå i den tjänst som anskaffas, varvid effektiviteten och produktiviteten i produktionen av tjänster fortsätter att öka samtidigt som tryggheten av servicenivån och överskådligheten i fråga om användningen av farledsavgifter blir bättre. Sedan år 1990 har i medeltal 22 milj. euro årligen anvisats till det moment i statsbudgeten som rör Sjöfartsverkets fartygsanskaffningar.

Kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet

De isbrytare som Sjöfartsverket äger används i huvudsak för isbrytning och assistans av vintersjöfart. De speciella tjänster som tillhandahålls av kombiisbrytare byggda efter år 1993 har också sålts till offshoreindustrin i Nordsjön, vid den brasilianska kusten, i Mexikanska golfen, i Medelhavet och på havsområdet utanför Angola. Användningen av fartygen grundar sig på ett långvarigt fraktavtal med den norska avtalsparten DSND. Med begreppet offshore avses den utvinning av kolväte och gaser som sker utanför kusten, ute på öppet hav, samt till den anknuten verksamhet. Till offshoreverksamheten hänför sig också dragning av olika teleförbindelser med tillhörande kabelläggning. Oljefälten i Nordsjön är i detta sammanhang det närmast liggande område på vilket kombiisbrytarna kan bedriva kommersiell verksamhet.

Verksamheten vid de flesta oljeborningsriggarna förutsätter underhåll och installationer i vilka man behöver lämpliga fartyg som hjälp. Byggandet av oljefält inbegriper många olika arbetsuppgifter, t.ex. rör- och kabelläggning i havsbotten, plogning, installation av ankare vid borrhiggarna, koppling av rör samt installation, underhåll och avlägsnande av anläggningar i havsbotten. Arbetsprestationerna kan räcka från några dagar till några månader.

Vart och ett av fartygen är i enlighet med avtalet i arbete minst 224 dygn i ovan nämnda specialuppdrag, för vilka den norska parten för varje dygn betalar en avtalsenlig ersättning. Befraktaren betalar förutom en avtalsenlig ersättning för fartygshyra och far-

tygsunderhåll också kostnaderna för fartygsbränsle och smörjmedel samt ersättningen för bespisning och inkvartering av offshorepersonalen samt för bruket av fartygstillbehör eller sådana funktioner som inte nämns i avtalet.

De tre kombiisbrytarna inkomster uppgick åren 2000, 2001 och 2002 till 13,1 milj. euro, 16,3 milj. euro respektive 12,9 milj. euro. Kostnadsmotsvarigheten i fråga om kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet uppgick till 102, 104 och 95 procent. Kostnadsmotsvarigheten har definierats så, att man som kostnader har beaktat fartygets alla driftskostnader samt kapitalkostnaderna för kombinationsegenskaperna. Verksamhetens lönsamhet bedöms som en del av lönsamheten i all isbrytningsverksamhet. När havet ligger öppet, en period om uppemot åtta månader, har man med kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet i regel kunnat täcka fartygens driftskostnader och kapitalkostnaderna för den mångsidiga verksamheten. Driftskostnaderna för en motsvarande traditionell isbrytare utgör i fråga om löner och vissa andra utgifter också kostnader under den period havet ligger öppet.

Till följd av att kombinationsfartygen togs i bruk i början av 1990-talet har verksamheten hos de fartyg som tidigare bara använts för isbrytning blivit mångsidigare. Bedrivandet av verksamheten i ämbetsverksform har gett upphov till problematiska situationer som på ett smidigare och snabbare sätt kan lösas i ett affärsverk. Dylika situationer består t.ex. i att kombinationsfartygens befraktningssäsong fortsätter utöver den egentliga avtalade säsongen och i därtill relaterade frågor gällande anskaffning av ersättande kapacitet, parternas tolkning och tillämpning av avtalen om kommersiell verksamhet, optimering av bruket av fartyg för isbrytning samt frågor gällande anlitanande av hela rederiets personal.

Statens revisionsverk har också i sin revisionsberättelse om anskaffningen av kombiisbrytare och deras kommersiella verksamhet (revisionsberättelse 43/2003) konstaterat att bedrivandet av produktionsmässig och kommersiell verksamhet i ämbetsverksform orsakar speciella problem. Därför anser revisionsverket att Sjöfartsverkets produktionsmässiga och kommersiella verksamhet bör

separeras från det ämbetsverk som utför myndighetsuppgifter. Sjöfartsverket har också meddelat DSND Shipping att i samband med att kombiisbrytarna överförs till Rederiverket avslutas i slutet av seglingssäsongen 2004 för alla fartygs del de optionsavtal som gäller kombiisbrytarna, förutsatt att de fraktaavtal som gäller kombiisbrytarna inte överförs till Rederiverket. Avslutandet av optionsavtalen förutsätter att också DSND ger sitt godkännande därtill. Det finanspolitiska ministerutskottet ansåg i sitt möte den 12 augusti 2003 att befraktingsavtalen borde flyttas över till Rederiverket som inrättas.

Dagens normgivande och inspekterande myndighet bedriver omfattande kommersiell verksamhet, vilket orsakar problem med neutraliteten. Överskådligheten gällande de tjänster som finansieras med farledsavgifter och kommersiell verksamhet har likaså ifrågasatts.

Farledsservicefartyg

De farledsfartyg som används i farledshållningen är utplacerade i sjöfartsdistrikten. Distrikten har i dagens läge det operativa ansvaret för fartygen, vilka i regel används inom det egna distriktet.

Användningen av de farledsfartyg som överförs på Rederiverket baserar sig i fortsättningen på den organisations beställningar som ansvarar för Sjöfartsverkets farledshållning, och fartygen kan på ett mer flexibelt sätt vid behov användas på alla områden i riket. Sjöfartsverket finansierar också farledsservicen med de farledsavgifter handelssjöfarten betalar, och med denna interna finansiering köper Sjöfartsverket de farledsfartygstjänster som farledshållningen kräver. På årsnivå uppgår kostnaderna för fartygen till ca 4–5 milj. euro. Fartygen har också oljebekämpningsutrustning och de utgör en del av Finlands miljöcentrals (SYKE) oljebekämpningsberedskap vid den finska kusten. SYKE betalar en avtalsenlig ersättning för användningen av fartyg i oljebekämpningsövningar och SYKE står dessutom för alla de kostnader som hänförs till personalens utbildning i oljebekämpning. Ersättningen för oljebekämpningen betalas på basis av de faktiska kostnader som uppstått.

När verksamheten förs över på Rederiverket kommer farledsfartygen i Rederiverkets besittning och personalen övergår till att bli personal hos rederiet. Personalen anlitas i huvudsak för de nuvarande uppgifterna och fartygen samt i mån av möjlighet också för rederiets övriga fartyg. Inrättandet av Rederiverket skapar ytterligare förutsättningar för utnyttjande av personalens kunskaper på olika fartyg och under olika årstider.

I dagens läge är det svårare att utveckla produktionen av farledshållningstjänster och effektivisera verksamheten och ekonomin än om produktionen av tjänster samt myndighets- och beställaruppgifterna vore placerade i skilda organisationer. Genom att skilja åt opererandet av farledsservicefartyg och produktionen av tjänster till ett affärsverk och binda produktionsvolymen till beställningarna kan produktionsvolymen, kundernas behov och finansieringen samordnas på ett bättre sätt.

Tjänster i anslutning till serviceunderhåll och bemanning av sjömätningfartyg

Sjöfartsverket har sex stora sjömätningfartyg. Tjänster i anslutning till serviceunderhållet och bemanningen av dessa lämpar sig väl för Rederiverkets verksamhetsområde. Den personal som är specialiserad på sjömätning, personal motsvarande ca 30 årsverken, kommer dock även i fortsättningen att lyda under Sjöfartsverket. Sjöpersonalen på sjömätningfartygen, ca 50 årsverken, övergår i rederiets tjänst och denna personal kommer i huvudsak att anlitas på Sjöfartsverkets sjömätningfartyg och i mån av möjlighet på rederiets övriga fartyg. Rederiet sörjer för sjömätningfartygens personaladministration och för det tekniska underhållet. På årsnivå köper Sjöfartsverket dessa tjänster av Rederiverket för 3–4 milj. euro.

Sjöfartsverkets interna produktionsenhet sköter för närvarande också bemanningen och den fartygstekniska servicen på Havsforskningsinstitutets forskningsfartyg Aranda och miljöcentralen i Södra Savolax har hand om personaladministrationen på forskningsfartyget Muikku. Rederiverket strävar efter att förlänga dessa avtal och förvärva flera motsvarande serviceavtal. Värdet av dessa

serviceavtal ligger för närvarande på ca 1,5 milj. euro per år.

Lotsningen

Enligt lotsningslagen skall Sjöfartsverket sörja för att lotsning ordnas samt övervaka lotsningsverksamheten. Vid Sjöfartsverket är lotsningsverksamheten en uppgift för den interna produktionsenheten. För upprätthållandet av lotsningsservicen besitter sjöfartsdistrikten tillräckliga mängder lotsstationer, personal, materiel och kommunikationsapparat. Vid Sjöfartsverket svarar enheten för styrning av sjötrafiken för myndighetsverksamheten i anslutning till lotsningen.

Lotsningsverksamheten har i synnerhet under 1990-talet utvecklats betydligt. Det fanns år 1990 sammanlagt 23 lotsstationer, medan endast 16 kvarstod år 2001. Även antalet lotsar har minskat under ifrågavarande tid. År 1990 motsvarade lotspersonalen 361 årsverken och år 2001 sammanlagt 218 årsverken. Antalet lotskutterskötare har hållits i det närmaste konstant. År 1990 motsvarade kutterskötarpersonalen 157 årsverken och år 2001 sammanlagt 142 årsverken.

Sammanlagt 81 438 fartyg anlöpte eller lade ut från Finlands hamnar år 2001. Sammanlagt 33 019 lotsningar utfördes. 40 % av fartygen anlidade lots. Antalet fartyg som lotsas har minskat i förhållande till mängden fartygsbesök sedan år 1998 då bestämmelserna om linjelotsning reviderades i samband med att lotsningslagen trädde i kraft. År 1998 utfördes 35 549 lotsningar och antalet fartyg som anlidade lots utgjorde 50 % av det antal fartyg som anlöpte eller lade ut från hamnarna, dvs. 70 862 fartyg. I slutet av år 2001 var antalet giltiga linjelotsbrev 969 st. (555 st. beviljade efter år 1998).

Lotsningsinsatsen år 2000 inbegrep 32 976 lotsningar och 710 782 sjömil. Lotsningen gav 31,4 milj. euro i intäkter. År 2002 utfördes 34 669 lotsningar och 697 998 sjömil tillryggalades. Lotsningsinkomsten för detta uppgick till 32,4 milj. euro. Antalet lotsningar har ökat, men antalet lotsade sjömil och inkomsterna har sjunkit. Detta innebär att det i allt högre grad har blivit fråga om kortare lotsningar. Den genomsnittliga lotsningssträckan har förkortats från att år 2000 i me-

deltal ha utgjort 21,6 sjömil/lotsning till att år 2002 utgöra 20,1 sjömil/lotsning. Inkomsterna var någorlunda lika stora, 32,4 milj. euro bägge åren. Utgifterna har hållits oförändrade; de utgjorde 32,9 milj. euro såväl år 2000 som år 2002.

Genom att övergå till resultatstyrning strävade man efter att skapa en mekanism för uppföljning och påverkan av statens kostnader för produktionen av tjänster och för nivån på tjänsterna samt för beroendet dessa emellan. I produktionen av lotsningstjänster har man av tradition utgått från att fartygen alltid på begäran skall ha haft tillgång till lots. Som en i statsbudgeten uttalad skyldighet gällande servicenivån har detta inneburit att fartygen inte behövt vänta på lotsning. Detta har inverkat på mängden personal och därmed också på kostnadsnivån, eftersom man varit tvungen att förbereda sig på att alla fartyg skall kunna lotsas under alla omständigheter.

I statsbudgeten för 2002 och i verkets resultatmål inkluderades ett servicemål där det anges att väntetiden är högst två timmar. Kostnaderna per lotsad sjömil samt ett sådant procenttal för kostnadsmotsvarigheten som beskriver förhållandet mellan verksamhetens avkastning och kostnader används som ett nyckeltal som mäter lotsningsverksamhetens lönsamhet.

På det hela taget har lotsningsverksamheten de senaste åren i det närmaste motsvarat de totala kostnaderna. Vid kusten har verksamheten varit fullständigt kostnadsmotsvarig. På Saimenområdet, där lotsningstaxan är hälften så stor som taxan vid kusten, har kostnadsmotsvarighet inte kunnat uppnås. Kostnadsmotsvarigheten i fråga om lotsningsverksamheten vid kusten var 107 % år 2000 och 104 % år 2002. Kostnadsmotsvarigheten för Saimen var 40,0 % år 2000 och 41,3 % år 2002. Den totala kostnadsmotsvarigheten inom lotsningsverksamheten utgjorde 98 % år 2000. Kostnadsmotsvarigheten år 2002 var 99,8 %.

Sjöfartsverket har i dagens läge hand om både myndighetsuppgifterna och produktionen av tjänster inom lotsningen. Sjöfartsverkets interna produktionsenhet producerar lotsningstjänster och fakturerar lotsningsavgifter av kunderna. Sjöfartsdistrikten håller linjelotsexamina och fakturerar examensav-

gifter och andra utgifter som examen föranleder av kunderna. Utredningar om utvecklandet av Sjöfartsverket visar att kunderna ifrågasatt verksamhetens neutralitet och kostnadernas överskådlighet, eftersom man med lotsningsavgifterna täcker kostnaderna för såväl myndighetsverksamheten som produktionen av lotsningstjänster.

Produktionen av lotsningstjänster, som i ämbetsverksform fördelats på olika sjöfartsdistriktsområden, kan inte tillräckligt snabbt reagera på volymförändringar i lotsningsverksamheten. I den nuvarande organisationen finns det också överlappande funktioner och kostnader, eftersom alla sjöfartsdistrikt bedriver samma verksamhet i anslutning till styrningen. Dessutom slopas inte den prestationsbaserade delen av lönen (t.ex. lotsningsarvodet och lotsningstillägget) när mängden personal minskar, utan den fördelas på den återstående personalen och höjer på så vis lönenivån, förutsatt att antalet lotsar är desamma eller ökar.

Upprätthållandet av en hög servicenivå (inga väntetider, fr.o.m. år 2002 högst två timmars väntan) förutsätter en sådan mängd personal som gör det möjligt att nå denna servicenivå. Detta leder å sin sida primärt till överbemanning åtminstone på små lotsstationer där trafiken inte är livlig och regelbunden. Lotspersonalens arbetstider (en vecka arbete, en vecka ledigt) är inte direkt anpassade enligt det faktum att efterfrågan på lotsning varierar beroende på vecka och årstid, utan i tjänst finns alltid en sådan mängd personal som dimensionerats enligt behovet när efterfrågan är som störst, oberoende av den verkliga efterfrågan på lotsning.

För att man skall kunna organisera verksamheten effektivt och hålla kostnadsbelastningen av kunderna på nuvarande nivå krävs en förmåga att i samarbete med personalen styra och utveckla verksamheten utgående från kundernas behov. En sådan helhetsbetonad styrning och utveckling är för närvarande svår att uppnå på grund av att den produktionsmässiga verksamheten, styrningen och förvaltningen, tillsammans med de andra produktions- och myndighetsuppgifterna, är splittrad på centralförvaltningen och fyra sjöfartsdistrikts områden.

Det riksomfattande Lotsverket gör det möj-

ligt att på ett enhetligt och mer effektivt sätt utveckla och styra produktionen av tjänster samt att anordna stödfunktioner. Myndighetsfunktionerna kan härvid också organiseras oberoende av produktionen.

Förbindelsefartygstrafiken

Sjöfartsverket ansvarar för förbindelsefartygstrafiken i skärgården. För närvarande trafikerar Sjöfartsverket 14 rutter, av vilka fyra opereras med privat, tidsbefraktad materiel och 10 med Sjöfartsverkets egen materiel. På Skärgårdshavet finns 110 hamnar för förbindelsetrafik, av vilka Sjöfartsverket underhåller ca 80. Såväl kommunerna som privata företagare sörjer för den övriga förbindelsetrafiken i Finland. Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt koordinerar understödet till den övriga förbindelsetrafiken i Finland. År 2002 transporterade förbindelsefartygen sammanlagt 290 870 passagerare och 103 051 fordon på Skärgårdshavet. Antalet passagerare har sedan år 1992 vuxit med ca 87 % och fordonstransporterna med ca 265 %. Det föreslås att kommunikationsministeriet även i fortsättningen skall besluta om transportavgifterna i förbindelsetrafiken genom förordning. Det föreslås att affärsverket inkasserar biljettintäkterna av kunderna och redovisar intäkterna för Sjöfartsverket. Affärsverkets verksamhet i anslutning till förbindelsetrafikservicen finansieras med anslag ur statsbudgeten i form av de upphandlingsavtal som Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt och Rederiverkets resultatenheter har ingått.

Det föreslås att Sjöfartsverket i produktionen av förbindelsetrafiktjänster bibehåller sin ställning som beställare och myndighet samt ansvaret för underhållet av hamnar för förbindelsetrafik. Det föreslås att Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt fortsättningsvis skall svara för funktionaliteten och servicenivån i skärgårdstrafiken och Rederiverket för produktionen av tjänster på åtgärd av verkets separata resultatenheter i Åbo. Som beställare köper Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket med förhandlingsavtal de nuvarande förbindelsetrafiktjänsterna av den interna resultatenheter vid Rederiverket som producerar förbindelsetrafiktjänster. Efter en övergångsperiod på tre år skall alla anskaff-

ningar konkurrensutsättas. För främjande av konkurrensen inom förbindelsetrafiken och skapande av en bredare konkurrenssituation föreslås att Sjöfartsverket fortfarande har hand om avtalen för de fartyg som tidigare tidsbefraktats i förbindelsetrafiken, parallellt med de tjänster som beställs från Rederiverket.

Överskådligheten och neutraliteten i Sjöfartsverkets roll och verksamhet blir klarare i och med separeringen av produktionen av tjänster från myndighets- och beställaruppgifterna. På detta vis skapas förutsättningar för ett effektivare utvecklande och förbättrande av förbindelsetrafiktjänsterna. På längre sikt förväntas också kostnaderna för förbindelsetrafiktjänsterna sjunka till följd av en effektivare organisering och styrning av verksamheten samt till följd av den öppna konkurrensen.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Mål och medel att uppnå dem

En central målsättning i utvecklandet av Sjöfartsverket är att förbättra neutraliteten, överskådligheten och effektiviteten i verksamheten samt att med så låga och överskådliga avgifter som möjligt trygga en sådan kvalitets- och servicenivå som motsvarar samhällets och kundernas behov. För att detta skall kunna förverkligas separeras myndighetsverksamheten från produktionen av tjänster.

I arbetet med att reformera den offentliga sektorn har det allmänt ställts som mål att förbättra den offentliga förvaltningens resultat och höja förvaltningens produktivitet. Med tanke på näringspolitiken utgör sådana åtgärder som effektiverar bl.a. konkurrensmiljön och marknadstillgången centrala prioriteter. När de offentliga tjänsterna öppnas för konkurrens ser man samtidigt till att kvaliteten och tillgången på tjänster inte försägas. Principen om en hållbar utveckling är utgångspunkt i trafikpolitiken. Genom trafikpolitiken stöds tillväxten i samhällsekonomin, miljösituationen förbättras och det skapas förutsättningar för en förbättrad logistisk konkurrenskraft. Förbindelser och trafiktjän-

ter som stöder utvecklandet av den regionala och samhällsliga strukturen erbjuds i alla delar av landet. Att sjöfartsförvaltningen och produktionen skiljs åt innebär att de samhällsliga uppgifterna och myndighetsuppgifterna separeras från de produktionsmässiga uppgifterna. Detta förbättrar och tydliggör såväl den samhällsliga styrningen som skötseln av uppgifter i anslutning till produktionen. Statsrådet och kommunikationsministeriet får klarare och bättre förutsättningar att samordna och planera trafik- och infrastrukturpolitiken som en del av statsrådets styrning.

Man har också som mål att när det gäller assistansen av vintersjöfarten och farledsfartygstjänsterna förbättra lönsamheten och produktiviteten i den nuvarande produktionsverksamheten genom att i samband med reformen stegvis och kontrollerat öppna Sjöfartsverkets egna aktuella produkter och tjänster för konkurrens. På så vis har man genom reformen möjlighet att på längre sikt uppnå märkbar effektivitet och förbättrad lönsamhet i assistansen av vintersjöfarten, i produktionen av kombinationsfartygens specialtjänster, i farledsfartygens produktion samt även i produktionen av serviceunderhåll och i befaktningen av fartyg, och samtidigt trygga kvaliteten på och servicenivån hos dessa funktioner.

De åtgärder som avses i utvecklingsförslaget förtydligar för lotsningens del myndighetsrollen, beställarrollen och rollen för produktionen av lotsningstjänster. Det föreslås att Sjöfartsverket skall verka som myndighet och normgivande instans samt bevilja bl.a. styrsedlar och linjelotsbrev för lotsar. Affärsverket skall producera behövliga tjänster och få lotsningsintäkter från kunderna. Nivån på lotsningstjänsterna säkras genom ett mål för nivån på servicen, genom konkurrens (linjelotsning) och genom styrning av affärsverket.

Man har också som mål att förbättra lönsamheten och produktiviteten i förbindelsefartygens nuvarande produktionsverksamhet genom att på längre sikt i samband med reformen stegvis och kontrollerat öppna Sjöfartsverkets egna aktuella produkter och tjänster för konkurrens. På så vis har man genom reformen möjlighet att på längre sikt uppnå märkbar effektivitet och förbättrad

lönsamhet i förbindelsetrafiken och samtidigt trygga kvaliteten på och servicenivån hos funktionerna.

De åtgärder som avses i utvecklingsförslaget förtydligar för förbindelsetrafikens del myndighetsrollen, beställarrollen och rollen för produktionen av tjänster inom förbindelsetrafiken. Det föreslås att Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket skall fungera som myndighet och normgivande instans samt som beställare av de tjänster som produceras. Rederiverkets separata resultatenheter i Åbo producerar behövliga tjänster. Nivån på servicen i förbindelsetrafiken säkras med hjälp av kvalitetskriterier och kvalitetssystem för serviceavtal och med hjälp av undersökningar av hur nöjda kunderna är.

För att dessa målsättningar skall uppnås och effektiviteten och konkurrenskraften i produktionen av tjänster förbättras placeras den avgiftsbelagda produktionen av tjänster i separata produktionsorganisationer, och den produktion av tjänster som kvarstår vid Sjöfartsverket separeras i sin tur från myndighets- och beställarfunktionerna på följande vis:

- Det föreslås att ett rederiverk i form av ett statligt affärsverk inrättas från ingången av år 2004; affärsverket skall producera isbrytningstjänster, de specialtjänster som kombinationsfartygen tillhandahåller, farledshållnings- och oljebekämpningstjänster, förbindelsetrafiktjänster samt bedriva verksamhet i anslutning till serviceunderhåll och befaktning av fartyg.
- Det föreslås att ett lotsverk i form av ett statligt affärsverk inrättas från ingången av år 2004; affärsverket skall producera lotsningstjänster och övriga tjänster i anslutning till dessa.
- Sjöfartsverkets egen produktion av tjänster, produktionen av farledshållnings- och sjökartläggningstjänster, separeras i internt hänseende från verkets myndighets- och beställaruppgifter i början av år 2004.

3.2. De viktigaste förslagen

3.2.1. Rederiverket

De ovan nämnda målsättningarna för om-

organiseringen av Sjöfartsverkets rederiverksamhet kan bäst nås i en situation där ett affärsverk har hand om Sjöfartsverkets nuvarande assistans av vintersjöfart, kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet, farledsfartygens produktion av tjänster och förbindelsefartygstrafiken samt serviceunderhållet av vissa andra fartyg. På grund av isbrytningens samhälleliga betydelse är det motiverat att verksamheten bedrivs i ett affärsverk. Det föreslås att det utgående från denna produktionsverksamhet vid Sjöfartsverket genom lag inrättas ett statligt rederiverk som skall verka som ett affärsverk inom det ministeriums förvaltningsområde om vilket det föreskrivs i reglementet för statsrådet. I enlighet med den allmänna lagen om statliga affärsverk beslutar affärsverket om sina egna interna organisations- och verksamhetsstrukturer och om utvecklingen av dem. Det föreslås att affärsverket inrättas inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Att Sjöfartsverket utvecklas till dels en myndighetsorganisation som ansvarar för assistansen av vintersjöfarten, dels en organisation med affärsverksamhet som ansvarar för produktionen av assistansen av vintersjöfart, försäljningen av kombiisbrytarnas specialtjänster och produktionen av farledsfartygens tjänster samt produktionen av förbindelsetrafiktjänster och försäljningen av tjänster motsvarar på bästa sätt målsättningarna i samhälls-, trafik-, närings- och konkurrenspolitiken. På samma sätt utgör detta den bästa motsvarigheten till grundlinjerna och verkställighetsmöjligheterna för den offentliga förvaltningens utveckling. Inom trafikförvaltningen har detta alternativ redan förverkligats när det gäller allmänna vägar, banor och fordonsförvaltning.

Det föreslås att det genom en lag och förordning om Rederiverket bildas ett nytt statligt affärsverk som skall förvalta sex traditionella isbrytare, tre kombiisbrytare och nio farledsservicefartyg. Rederiverket skall inom sjötrafikbranschen i huvudsak sköta uppgifter i anslutning till produktionen av isbryningstjänster, kombinationsfartygens specialtjänster, farledsfartygens tjänster samt produktionen av tjänster i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg. Det föreslås likaså att 12 förbindelsefartyg överförs i Re-

deriverkets interna förbindelsefartygsenhets ägo. Förbindelsefartygsenheten skall inom sjötrafikbranschen i huvudsak sköta uppgifter i anslutning till produktionen av förbindelsetrafik och specialtjänster inom förbindelsetrafiken samt produktionen av tjänster i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg. I synnerhet produktionen av isbryningstjänster är av samhällelig betydelse för det finska näringslivet och för industritransporterna. Förbindelsetrafiken är regionpolitiskt sett i en nyckelställning när det gäller upprätthållandet och utvecklandet av levnadsförhållandena i skärgårdsområdena. Med beaktande av karaktären hos affärsverkets verksamhet bör affärsverket som organisationsform vara en lösning av bestående art.

Rederiverket skall i hög grad utgå från Sjöfartsverkets beställningar, utom när det gäller kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet. Det föreslås att konkurrensen stegvis och produktvis öppnas i samband med att marknaden utvecklas. Efter en övergångsperiod på tre år skall Sjöfartsverket öppna konkurrensen så att det när det gäller assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygens tjänster och serviceunderhållet av fartyg råder öppen konkurrens inom loppet av år 2006.

Det föreslås att Rederiverket skall ha en styrelse som statsrådet utser för högst tre år och att rederiets huvudkontor skall leda all verksamhet inom affärsverket. Den verkställande direktören utnämns av styrelsen. Det föreslås att Rederiverkets ledning och förvaltning skall koncentreras till ett enda verksamhetsställe. Den separata resultatenheten som producerar förbindelsetrafiktjänster skall ha ett eget administrativt verksamhetsställe i Åbo. Vid den tidpunkt Rederiverket inrättas skall uppskattningsvis 615 personer i Sjöfartsverkets tjänst övergå i Rederiverkets tjänst. Den mer detaljerade planeringen av Rederiverkets affärsverksamhet och organisation föreslås ankomma på affärsverksledningen.

Det föreslås att förbindelsefartygsenheten skall utgöra en intern resultatenhet vid Rederiverket. Enhetens ledning och förvaltning samt kostnads- och resultatuppföljningen skall organiseras på ett överskådligt sätt inom Rederiverket. Vid den tidpunkt förbindelsefartygsenheten inrättas skall uppskattningsvis

65 personer i Sjöfartsverkets tjänst övergå i förbindelsefartygsenhetens tjänst. Den mer detaljerade planeringen av enhetens affärsverksamhet och organisation föreslås ankomma på affärsverksledningen.

Styrningen av Rederiverket grundar sig på lagen om statliga affärsverk samt på företagsekonomiska principer i allmänhet.

3.2.2. *Lotsverket*

Lotsningstjänsterna är av samhällelig vikt eftersom de är obligatoriska och främjar fartygssäkerheten och miljöskyddet. Det ligger i statens intresse och är på statens ansvar att trygga dessa tjänster och upprätthålla en hög nivå i hela landet. De mål för lotsningsverksamheten som ställts gällande utvecklandet av Sjöfartsverkets produktion av lotsningstjänster genom en lag och förordning om det lotsverk som skall inrättas överförs till kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Lotsverket skall i egenskap av riksomfattande statligt affärsverk på de vattenområden som anges i lotsningslagen sörja för produktionen av lotsningstjänster i hela landet samt sköta de övriga uppgifter som anges i lotsningslagen eller som i övrigt förordnats verket.

Det föreslås att Lotsverkets verksamhetsområde omfattar tjänster som främjar säkerheten inom och verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken samt utvecklandet av dessa tjänster, i första hand med hjälp av lotsningstjänster och övriga tjänster och produkter som hänför sig till dem. Det föreslås att Lotsverket skall erbjuda lotsningstjänster, tjänster med anknytning till lotsbåtstransport samt informationsservice i anslutning till lotsning. Lotsverket kan även producera andra sjötrafiksfrämjande tjänster inom branschen. Exempel på sådana tjänster är konsulttjänster med anknytning till sjötrafiksäkerhet och lotsning, tjänster som underlättar fartygsnavigeringen samt tjänster i anslutning till farledsmärkning, såsom inspektion av farleder och reparation av säkerhetsanordningar. Produktionen av lotsningstjänster är av samhällelig betydelse för det finska näringslivet och för industritransporterna. Med beaktande av karaktären hos affärsverkets verksamhet

bör affärsverket som organisationsform ha karaktären av en bestående lösning.

Styrningen av Lotsverket grundar sig på lagen om statliga affärsverk samt på företagsekonomiska principer i allmänhet. Produktionen av Lotsverkets tjänster skall styras av efterfrågan på lotsningstjänsterna samt av de befrielser från skyldigheten att anlita lots som fastställs i lotsningslagstiftningen. De linjelotsbrev och befrielser från skyldigheten att anlita lots som utfärdas på basis av lotsningsmyndighetens lagstiftning och säkerhetsprövning utgör ett konkurrerande element. Det föreslås att kvaliteten på och tillgången till lotsningstjänsterna i hela landet skall säkras med hjälp av de centrala servicemål och övriga verksamhetsmål och de beslut av kommunikationsministeriet och statsrådet som riksdagen godkänner i samband med behandlingen av statsbudgeten.

Enligt förslaget skall Lotsverket finansiera sin verksamhet med de lotsningsavgifter kunderna betalar och med övriga inkomster från affärsverksamheten samt när det gäller företagsekonomiskt olönsamma uppgifter med anslag som inkluderas i statsbudgeten. Bestämmelser om grunderna för Lotsverkets prissättning utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att prissättningen skall utgå från de lotsningstaxor som vid tidpunkten för inrättandet av affärsverket gäller för finskt territorialvatten och Saima kanal och dess vattenområde. I enlighet med företagsekonomiska principer beslutar Lotsverket självt om prissättningen av de tjänster och produkter som inte fastställs i lotsningstaxan.

Det föreslås att Lotsverket skall vara ett riksomfattande affärsverk som tillhandahåller den regionala produktionsorganisation som behövs. Lotsverkets styrelse tillsätts av statsrådet och den verkställande direktören utnämns av styrelsen. Den mer detaljerade planeringen och utvecklingen av Lotsverkets verksamhet och organisation ankommer på affärsverksledningen. Vid den tidpunkt Lotsverket inrättas skall ca 390 personer i Sjöfartsverkets tjänst övergå i Lotsverkets tjänst. Det föreslås att det antal nuvarande lotsstationsbyggnader, jord- och vattenområden samt lotsbåtar och -kuttrar som affärsverksamheten förutsätter skall förvaltas av Lotsverket.

3.2.3. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket som myndighet och sakkunnigt organ

Det föreslås att Sjöfartsverket fortsättningsvis i egenskap av statligt ämbetsverk sköter och svarar för de myndighetsuppgifter som hänför sig till farledsnätverket, farledshållningen, styrningen av sjötrafiken, sjökartläggningen, assistansen av vintersjöfarten samt förbindelsetrafiken. Huvudparten av bestämmelserna ingår i lagen och förordningen om sjöfartsverket, lotsningslagen och lotsningsförordningen, sjötrafiklagen (463/1996) och sjölagen, samt i lagen om farledsavgift (708/2002), territorialövervakningslagen (755/2000) och sjöräddningslagen (1145/2001). Det föreslås att Sjöfartsverket behåller sina nuvarande myndighetsansvarsuppgifter.

I propositionen föreslås att Sjöfartsverket även i fortsättningen innehar rollen som sakkunnigt organ i hela sjötrafiksystemet. Sjöfartsverket skall i ekonomiskt och säkerhetsmässigt hänseende och med skonande av miljön svara för upprätthållandet och utvecklandet av grundförutsättningarna för handelsjöfart och annan sjötrafik. Sjöfartsverket har i enlighet med vad riksdagen och statsrådet beslutar på så vis även i fortsättningen ansvar för utvecklandet av dessa förutsättningar och för servicenivån. Sjöfartsverket skall i egenskap av myndighet alltjämt i samverkan med försvarsmakten ansvara för beredskaps- och reserveringsskyldigheterna inom sjökartläggningen och farledshållningen.

Det föreslås att Sjöfartsverket deltar i planeringen av samhället och markanvändningen och verkar som sakkunnigt organ bl.a. i frågor som gäller sjötrafiken, assistansen av vintersjöfarten, farledshållningen, säkerheten i sjötrafiken, konsekvensen av åtgärder i sjötrafiken och farledshållningen, samverkan mellan olika trafikformer samt i frågor som rör miljöverkningsarna.

Sjöfartsverket skall bereda strategier och planer för sjötrafikens och farledshållningens verkningar samt med tanke på kommunikationsministeriets beslutsfattande klarlägga de konsekvenser och finansieringsbehov dessa

ger. Sjöfartsverket skall för sin del i samarbete med högskolor, forskningsanstalter och tjänsteproducenter ansvara för forskningen och utvecklingen i anslutning till funktionerna.

Det föreslås att skapandet och genomförandet av ett sjökartlägningsprogram med tillhörande finansieringsprogram är sådana myndighetsuppgifter som Sjöfartsverket skall ha hand om i synnerhet när det gäller sjökartläggningen. Myndighetsuppgifterna skall dessutom omfatta normering av sjökartläggningen, ansvar för de vetenskapliga och tekniska grunderna samt internationellt samarbete.

Det föreslås att Sjöfartsverkets myndighetsuppgifter i synnerhet inom isbrytningen fortsättningsvis skall vara att besluta om trafikbegränsningar, att bevilja dispenser då trafikbegränsningar gäller, att fastställa isklasskriterier och att bevilja isklassintyg.

Sjöfartsverkets myndighetsuppgifter bör i synnerhet i lotsningsverksamheten fortsättningsvis omfatta iakttagande av den internationella utvecklingen inom lotsningen, beredning av lagstiftning, utfärdande av nödvändiga föreskrifter samt beslutsfattande i fråga om styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och befrielser från skyldigheten att anlita lots. Det föreslås att Sjöfartsverket också skall övervaka lotsningsverksamheten samt normera och producera den VTS-tjänst som stöder lotsningsverksamheten.

Sjöfartsverket som beställare samt öppnande av konkurrensen

Sjöfartsverket har till uppgift att med de intäkter från farledsavgifterna och de anslag i budgeten som verket anvisats upphandla och framställa de produkter och tjänster som behövs i assistansen av vintersjöfarten, farledshållningen, förbindelsetrafiken, sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken och trygghandlet av fartygssäkerheten. Sjöfartsverket ansvarar fortsättningsvis för de uppgifter som hänför sig till de mål som ställts för verket och till finansieringen, för servicenivån och kvaliteten på arbetet samt för samarbetet mellan olika parter.

Sjöfartsverket är en i lagen om offentlig upphandling avsedd upphandlingsenhet som iakttar upphandlingsstadgandena och i all sin upphandling nyttjar befintliga konkurrensmöjligheter. Sjöfartsverket har för avsikt att på lång sikt till fullo öppna serviceverksamheten för konkurrens.

Det finns för närvarande ingen helt fungerande marknad när det gäller assistansen av vintersjöfarten vid kusten, tunga farledsfartygs tjänster, sjömätningarfartygens driftsrederiverksamhet eller förbindelsetrafiktjänsterna. Verket har när det gäller dessa funktioner som mål att stegvis öppna konkurrensen. Marknaden ges möjlighet att utvecklas så, att det efter en övergångsperiod på tre år råder öppen konkurrens inom loppet av år 2006.

Också i fråga om produktionen av farledshållnings- och sjökartläggningstjänster har Sjöfartsverket för avsikt att på lång sikt stegvis öka konkurrensen. Efter att internt ha skiljt åt funktionerna skall Sjöfartsverket i samarbete med den egna produktionen och övriga aktörer i branschen göra upp en strategi för hur konkurrensen skall kunna öppnas. Hur processen skall framskrida i detalj fastställs i enlighet med att ämbetsverket får beredskap till en ny och bredare form av konkurrensutsättning samt enligt hur marknaden samt volymen och konkurrenskraften beträffande Sjöfartsverkets egen produktion utvecklas. I resultatstyrningen kan förutom de mål som ställs för ämbetsverket i fråga om verkningsfullhet och servicenivå även ställas kvantitativa och tidsmässiga målsättningar gällande den egna verksamhetens effektivitet och öppnandet av konkurrensen. Dessa målsättningar för öppnandet av konkurrensen säkerställer å sin sida att det under övergångsperioden sker en kontrollerad förändring och att marknaden utvecklas.

Styrningen av Sjöfartsverket och verkets organisation

Det föreslås att Sjöfartsverket fortsättningsvis skall styras av statsrådet och riksdagen. Styrmedel utgör de bestämmelser som gäller Sjöfartsverket samt finansieringen av farledshållningen och Sjöfartsverkets egen

verksamhet, verkets målsättningar i fråga om verkningsfullhet, servicenivå och lönsamhet inom sjöfarten samt de resultatmål som rör Sjöfartsverkets egen verksamhet. Statsrådet skall därutöver kunna bruka även andra styrmedel för den verksamhet som bedrivs i ämbetsverksform.

Det föreslås att Sjöfartsverket även i fortsättningen disponerar över de intäkter från farledsavgifterna som tas ut utgående från lagen om farledsavgift och som även i dagens läge är avsedda att täcka kostnaderna för assistansen av vintersjöfarten och farledshållningen. Riksdagen skall för finansieringen av Sjöfartsverkets övriga kostnader dessutom anvisa de belopp som behövs.

En direktion, utsedd av statsrådet på bestämd tid, skall fortsättningsvis styra och övervaka Sjöfartsverket. Direktionen har till uppgift att styra och övervaka ämbetsverket samt att utveckla dess verksamhet. Vid tillsättandet av direktionen säkerställs att de mål som satts upp för samhälls-, trafik- och sjöfartspolitikerna uppnås, att sjöfarts- och trafikförhållandena upprätthålls och utvecklas samt att det skapas verksamhetsbetingelser för den konkurrensutsatta marknaden. Sjöfartsverket skall ledas av en generaldirektör.

Det föreslås att Sjöfartsverkets centralförvaltning sörjer för koordineringen, utvecklandet och styrningen av Sjöfartsverkets riksomfattande funktioner samt för att enhetliga förfaringsätt tillämpas i verksamheten. Centralförvaltningen skall vidare ansvara för verkets forsknings- och utvecklingsuppgifter, för utvecklandet av upphandlingsverksamheten och ett kontrollerat öppnande av konkurrensen samt tillhandahålla de sakkunnigtjänster olika enheter behöver.

De nuvarande sjöfartsdistrikten skall fortsättningsvis verka som regionala organisationer inom Sjöfartsverket. Det föreslås att sjöfartsdistrikten inom sina egna områden sörjer för att Sjöfartsverkets riksomfattande verksamhetsstrategier och förfaranden verkställs när det gäller myndighets- och beställaruppgifterna och uppgifterna i anslutning till styrningen av sjöfarten.

Produktionen av farleds- och sjökartläggningstjänster separeras inom såväl central- som regionförvaltningen internt från myndighets- och beställaruppgifterna.

4. Propositionens verkningar

4.1. Samhälls- och trafikpolitiska verkningar

Förbättring i den ekonomiska och verksamhetsmässiga effektiviteten

Till de mest centrala grundförutsättningarna i samhällsverksamheten och -utvecklingen hör skapandet, upprätthållandet och utvecklandet av en fungerande infrastruktur. Dessa förutsättningar har inom området för såväl datakommunikation som fysisk trafik utvecklats genom bildande av affärsverk och bolagisering samt genom ökad konkurrens. Framför allt inrättandet av Banförvaltningscentralen, Oy VR-Rata Ab, Vägförvaltningen och Vägverket, Fordonsförvaltningscentralen, Finlands Bilbesiktning Ab och Luftfartsverket har inom kommunikationsministeriets område varit centrala åtgärder med tanke på upprätthållandet och utvecklandet av den fysiska trafikinfrastrukturen.

Med dessa åtgärder har man märkbart kunnat förbättra lönsamheten, och oftast också tjänsternas kvalitet, både i beställarmyndighetens verksamhet och i den produktion som separerats från ämbetsverket. Samtidigt har man nått en reellt sjunkande prisnivå. Detta har sin grund i att både de ämbetsverk och institutioner som kvarstår som beställarmyndigheter och de affärsverk och bolag som sörjer för produktionen av tjänster har kunnat koncentrera sig på sitt centrala kunnande, dvs. antingen på myndighetsverksamheten och anskaffningen av tjänster eller på produktionen av tjänster. På detta vis har utvecklandet och finansieringen av tjänster tryggats för en så lång tid framåt som möjligt. De strukturella förändringarna har, beroende på verksamhetsområde, resulterat i inbesparingar på 10–20 %.

Statens ansvar för underhållet och utvecklandet av vägar och järnvägar är redan nu organiserat så, att myndighets- och beställaruppgifterna är placerade i ämbetsverken medan motsvarande produktion av tjänster är placerad i de statliga affärsverken och i statsbolagen, men delvis också hos privata tjänsteproducenter. Endast Sjöfartsverket har i egenskap av ett ämbetsverk uppgifter och an-

svar som tillkommer en myndighet, en beställare, en tjänsteproducent och en kommersiell aktör.

Genom omorganiseringen av Sjöfartsverket, dels till ett sjöfartsverk som verkar som myndighet och beställare, dels till ett lotsverk och ett rederiverk som ansvarar för produktionen av tjänster, strävar man efter att vid sidan av ett enhetligt sätt för upprätthållandet och utvecklandet av den fysiska infrastrukturen också uppnå ekonomisk och verksamhetsmässig effektivitet i lotsningstjänsterna, i assistansen av vintersjöfarten, i försäljningen av kombinationsfartygens specialtjänster och i användningen av farledsfartyg i uppgifter som anknyter till underhåll och byggande av farleder samt i försäljningen av förbindelse- trafik tjänster. Med samma finansiering åstadkommer man mer i både kvalitet och kvantitet.

Myndighetsbeslutsfattande och styrning

Statsrådets och kommunikationsministeriets trafik- och infrastrukturpolitiska styrning, som härleds från riksdagens beslutsfattande, kan i enlighet med de riktlinjer som iakttas i utvecklandet av statsrådets verksamhet i samband med förnyelsen riktas mot centrala, samhällspolitiskt viktiga frågor. Det faktum att produktionsverksamheten separeras från myndighetsfunktionerna tydliggör och stärker beredningen och fastställandet av strategier, linjer och prioritetsområden i trafikpolitiken. Sjöfartsverket svarar också fortsättningsvis som myndighet och beställare för understöden, anskaffningarna och servicenivån när det gäller förbindelsetrafiken. Sjöfartsverket verkar fortsättningsvis som lotsningsmyndighet i och med att det beviljar styrsedlar för lotsar och linjelotstillstånd. Sjöfartsverket som myndighet svarar fortfarande också för assistansen av vintersjöfarten, beställer isbrytning med iakttagande av mängd, kvalitet och tidsmässig förläggning samt beslutar om trafikbegränsningar. Det föreslås att Sjöfartsverket i egenskap av övrig territorialövervakningsmyndighet också för sin del framöver ansvarar för de territorialövervakningsuppgifter som ankommer på verket.

Det föreslås att Sjöfartsverket som myn-

dighet fortsättningsvis i samhälls- och trafikpolitiskt hänseende skall styras av kommunikationsministeriet och därigenom av statsrådet och riksdagen. Utöver de författningar som gäller Sjöfartsverket skall styrningen också grunda sig på författningar gällande lotsningen, assistansen av vintersjöfarten och förbindelsetrafiken, på de resultatmål som ställs för Sjöfartsverket och på annan styrning på statsrådsnivå och regional nivå. Affärsverken ansvarar å sin sida för produktionsverksamheten och den kommersiella verksamheten under riksdagens och statsrådets företagsekonomiskt inriktade styrning i enlighet med det verksamhetsområde och de servicemål som anges i lagen om verket. I samband med behandlingen av statsbudgeten godkänner riksdagen årligen affärsverkets centrala mål för servicen och för den övriga verksamheten. Utifrån detta beslutar kommunikationsministeriet om affärsverkets mål för servicen och för den övriga verksamheten samt om affärsverkets resultat- och intäktsförmålmål.

Intrassegrupper och kunder

Innan ministeriet delgavs reformförslaget våren 2002 arrangerade Sjöfartsverket omfattande diskussioner med sina centrala intressegrupper, industrin, hamnarna och rederierna beträffande reformen av verket och inrättandet av affärsverken. På motsvarande sätt har diskussioner på nytt förts om de författningar som det i denna proposition föreslås att skall utfärdas.

Sjöfartsverket följer kontinuerligt med hur nöjda kunderna är genom direkta kontakter till rederierna, industrin, hamnarna och övriga kunder. Verket har redan under flera års tid undersökt kundtillfredsställelsen beträffande vintersjöfarten. Under vintersäsongen ordnas också regelbundna möten med Industrin och arbetsgivarnas grupp för vintertrafik. På dessa möten utreder företrädarna för Sjöfartsverket ärenden som hänför sig till assistansen av vintertrafiken och den aktuella situationen inom assistansverksamheten. På mötena utreds också begränsningspolitiken, ändringarna i bestämmelser och anvisningar samt allmänna spelregler gällande assistansen av vintersjöfarten.

Efter att reformen har genomförts fortsätter Sjöfartsverket samarbetet med intressegrupperna i frågor som gäller assistansen av vintersjöfarten. Även undersökningarna av hur nöjda kunderna är fortsätter och utvidgas. Rederiverket ansvarar för opererandet av vintersjöfarten i enlighet med de krav som härleds ur Sjöfartsverkets intressegruppers och kunders behov. Sjöfartsverket är Rederiverkets viktigaste kund, men även de fartyg som assisteras är viktiga kunder till den del affärsverkets kontakter i hög grad riktar sig till rederierna.

När det gäller förbindelsetrafiken följer Sjöfartsverket också kontinuerligt med hur nöjda kunderna är genom direkta kontakter till kommunerna, skärgårdsdelegationen samt övriga intressegrupper. Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket har redan under flera års tid undersökt kundtillfredsställelsen.

Tryggandet av nivån på servicen och kvaliteten

Det föreslås att ansvaret för service- och kvalitetsnivån i fråga om assistansen av vintersjöfarten samt dess funktionalitet kvarstår i ämbetsverksform vid Sjöfartsverket, som verkar som myndighet och beställare av tjänster inom vintersjöfarten. I lagen om Rederiverket ställs dessutom ett bestående mål för verkets service, ett mål som anger att verket skall erbjuda sig att sköta uppgifter i anslutning till assistansen av vintersjöfarten i hela landet. På detta vis säkerställs assistansen i alla vinterhamnar. Det föreslås att de tjänster som tunga farledsfartyg tillhandahåller och som hänför sig till farledshållningen skall köpas av Rederiverket i enlighet med de krav på service och kvalitet som Sjöfartsverket och kommunikationsministeriet kommit överens om.

Sjöfartsverket svarar för service- och kvalitetsnivån på förbindelsetrafiken och Rederiverket för tillgången till service. Om service- och kvalitetsnivån överenskommer man i beställningsavtal och i tillhörande direktiv samt i de mål för servicen och den övriga verksamheten som godkänns i samband med riksdagens behandling av statsbudgeten.

Lotsverket svarar för service- och kvali-

tetsnivån på lotsningen samt för tillgången till service. Affärsverket har en i lagen om Lotsverket stadgad skyldighet att tillhandahålla lotsning i hela landet på de vattenområden som anges i lotsningslagen. I övrigt innehåller lotsningslagen bestämmelser och föreskrifter om service- och kvalitetsnivån och om nivån bestäms även genom de mål för servicen och den övriga verksamheten som godkänns i samband med riksdagens behandling av statsbudgeten. Beställare av tjänster är de fartyg som anlitar lots. Sjöfartsverket är för sin del lotsningsansvarig myndighet och övervakar att lotsningen fullföljs.

Reformen ger inte upphov till ändringar i service- och kvalitetsnivån inom lotsningen, assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygstjänsterna eller förbindelsetrafiken, och inte heller i trafiksäkerheten. I och med att tjänsterna baserar sig på beställningar och avtal innehåller de trots allt klara mål i fråga om kvalitets- och servicenivån. De förbättrar kvalitetskontrollen och möjligheterna att reagera på avvikelser i kvaliteten. Effektiveringen av verksamheten skapar å sin sida bättre ekonomiska förutsättningar för upprätthållande av målsättningarna i fråga om servicen och kvaliteten. Sjöfartsverket sörjer fortsättningsvis för att de isbrytnings- och farledstjänster som finansieras med farledsavgifter motsvarar kostnaderna. I egenskap av beställare av tjänster övervakar Sjöfartsverket att affärsverket inte prissätter sina tjänster enligt för höga intäktskalkyler och att det på så vis uppstår tryck på höjda farledsavgifter.

Tjänsteprocenterna måste genom kvalitetsrevisioner kunna uppvisa en tillräcklig kvalitetsproduktionsförmåga. Upphandlingen av assistans av vintersjöfarten, farledsfartygstjänster och förbindelsetrafik görs utgående från vad som är förmånligt i samhälls-ekonomiskt perspektiv, där kvaliteten spelar en central roll.

För tryggande av kvalitetskraven förutsätter Sjöfartsverket att Rederiverket till en början har av Sjöfartsverket godkända kvalitetsplaner och senare kvalitetssystem. Det föreslås att Sjöfartsverket dessutom utövar sådan uppföljning av och tillsyn över kvalitets- och servicenivån som fastställs i avtalen. I den nya beställar-utförar-modell som skapas in-formerar Sjöfartsverket på ett tydligt sätt re-

derierna och övriga kunder om sin verksamhet samt offentliggör de kvalitetsmål och -standarder som verket vill att tjänsteprocenterna skall uppfylla.

Verkningar med tanke på sjötransporter

Det är med tanke på sjötransporterna viktigt att alla Finlands vinterhamnar är öppna för trafik även när havet ligger under is. Genom en i lagen om verket angiven bestående målsättning i fråga om servicen säkerställs därför förutom de årliga mål för servicen och för den övriga verksamheten som ställs för Rederiverket även tillgången till isbrytnings-tjänster i alla vinterhamnar.

Syftet med förbindelsetrafiktjänsterna är att främja och möjliggöra att medborgarna kan bo i skärgården samt i övriga avlägsna delar av landet samt att främja den allmänna säkerheten och en smidig trafik utan störningar i alla förhållanden. På detta vis tryggas även för sin del de förbindelsetransporter som medborgarna och näringslivet är beroende av. Tillgången till förbindelsetrafiktjänster är speciellt viktig för de medborgare som inte har ekonomisk förutsättning eller som i övrigt är oförmögna att på egen bekostnad upprätthålla sådana transporttjänster som motsvarar förbindelsetrafiktjänsterna. Upprätthållandet av förbindelsetrafiktjänster ökar jämställdheten mellan medborgarna i Finland. Det kan för Rederiverkets förbindelsefartygsenhet dessutom ställas årliga service- och verksamhetsmål, genom vilka tillgången till förbindelsetrafiktjänster säkras.

Att Sjöfartsverkets egen produktion av förbindelsetrafik bryts ut och bildar en separat resultatenheter vid Rederiverket säkerställer att de avgifter kunderna och samhället betalar är överskådliga och skapar genom kundspecifika lösningar möjligheter till effektivisering av verksamheten och servicen. Såväl de som sköter transporter som de medborgare, företag och sammanslutningar som anlitar dessa transporter drar nytta härav.

Syftet med lotsningen är att främja dels säkerheten i fartygstrafiken, dels en smidig trafik utan störningar i alla förhållanden och på så vis trygga de sjötransporter som näringslivet är beroende av. Tillgången till lotsningstjänster är speciellt viktig för de fartyg som

på grund av sin miljöfarliga last eller i övrigt enligt lagen måste anlita lots, eller av säkerhetsskäl vill anlita lots.

Genom en i lagen om verket angiven bestående skyldighet i fråga om servicen säkerställs förutom affärsverkets årliga mål för servicen och för den övriga verksamheten även tillgången till tjänster i hela landet.

Lotsningsservicen stöder säkerheten inom och verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken. Det riksomfattande affärsverket kan erbjuda enhetlig service i hela landet. Att produktionen bryts ut till ett affärsverk säkerställer att de avgifter kunderna betalar är överskådliga och skapar genom kundspecifika lösningar möjligheter till effektivisering av verksamheten och servicen. Såväl de som sköter sjötransporterna som de företag som anlitar transporterna drar nytta härav.

Beredskap för undantagsförhållanden

Såväl det nya ämbetsverk som ansvarar för sjöfartsförvaltningen och de affärsverk som bedriver affärsverksamhet är skyldiga att bereda sig på undantagsförhållanden i enlighet med särskild lagstiftning som berör detta. Det föreslås att föreberedelsen skall ske med hjälp av förhandsplaner och förberedelser inför verksamhet under exceptionella förhållanden samt med hjälp av övriga åtgärder. Sjöfartsverket bär det allmänna ansvaret för beredskapsplaneringen. Det föreslås att Sjöfartsverket samtidigt i egenskap av ämbetsverk fortfarande skall åläggas ansvaret för styrningen och begränsningen av den riksomfattande och regionala sjötrafiken samt ansvaret för beredskapsplaneringen i anslutning till anlitaandet av sjötrafik under exceptionella förhållanden och i anslutning till assisterandet av försvarsmakten. Sjöfartsverket bär samtidigt fortsättningsvis ansvaret för upprätthållandet av systemet av farleder i beredskap och för den sjökartläggning som stöder detta system. Affärsverken övertar å sin sida de åligganden Sjöfartsverket haft gällande den specifika planeringen för exceptionella förhållanden och beredskapsupplagningen. Kommunikationsministeriet beslutar separat om beredskapsnivån och om beredskapsfördelningen mellan Sjöfartsverket och affärsverken.

4.2. Ekonomiska verkningar

4.2.1. Rederiverket

I enlighet med den allmänna lagen om statliga affärsverk täcker Rederiverket såväl driftsutgifterna som investeringsutgifterna med sina intäkter. Verket har en egen finansförvaltning. Med stöd av den allmänna lagen har affärsverket dessutom rätt att ta ett lån och leveranskredit inom ramen för det samtycke som riksdagen givit i samband med behandlingen av statsbudgeten.

Avsikten är att forma affärsverkets kapitalstruktur så att den tryggar en tillräcklig finansiering i det inledande skedet och på lång sikt möjliggör en lönsam verksamhet för affärsverket. Branschens kapitalstruktur tas med tillämpning i beaktande vid formandet av affärsverkets kapitalstruktur.

Utgående från den preliminära planen för affärsverkets verksamhet har det uppskattats att dess rörelseresultat räcker till en sådan intäktsföring av vinst som årligen motsvarar en avkastning om ca 5 procent till grundkapitalet. I inledningsskedet, åren 2004–2006, är grundkapitalets krav på intäktsföring beroende av hur öppen marknaden är. Den preliminära uppskattningen av omsättningen under affärsverkets första verksamhetsår är ca 60 milj. euro, varav nettoresultatet utgör ca 1,5 milj. euro.

Tillgångar som tilldelas det affärsverk som inrättas

Det föreslås att huvudprincipen i uppdelningen av det nuvarande Sjöfartsverkets tillgångar skall vara att Sjöfartsverket fortsättningsvis får förvalta de tillgångar som beställar- och myndighetsverksamheten behöver för assistansen av vintersjöfarten och förbindelsetrafiken. Till Rederiverket överläts de tillgångar som direkt eller indirekt används i affärsverksamheten. Överlåtelsen av tillgångarna till affärsverket sker till gängse värde, dvs. bokföringsvärdet. Ett undantag utgör dock farledsfartygen som värderas så, att den del av anskaffningarna som finansieras ur oljeskyddsfonden dras av från bokföringsvärdet.

Av de fartyg som Sjöfartsverket förvaltar

överläts de sex traditionella isbrytare, de tre kombiisbrytare och de nio farledsfartyg som affärsverket behöver samt alla 12 förbindelsefartyg. Det gängse värdet på de fartyg som överläts är ca 184 milj. euro. Till affärsverket överläts dessutom anläggningar, materiel, värdepapper över anläggningstillgångar samt förråd med material och tillbehör till bokföringspris.

Utifrån bokslutet år 2002 och efter tillämpandet av ovan nämnda principer uppskattas preliminärt att värdet på de tillgångar som överförs till affärsverket uppgår till ca 199 milj. euro. Den preliminära kalkylen preciseras i samband med beredningen av statsrådets beslut om överlåtelse av tillgångarna.

I Rederiverkets första balansräkning antecknas 18,7 milj. euro överlätna tillgångar i grundkapital och resten i övrigt eget kapital samt i främmande kapital så, att självförsörjningsgraden högst är 50 procent. Verket har då en skuld till staten om ca 86 milj. euro. Avsikten är att återbetalningstiden för lånet är 20 år och räntan 4 procent. Skulderna för semesterlönerna om ca 7,3 milj. euro antecknas i balansräkningen som resultatreglering. Det inledande förhållandet mellan eget och främmande kapital definieras så, att det med beaktande av verksamhetens karaktär på lång sikt säkrar lönsamhet i verksamheten.

Vid Sjöfartsverket kvarstår nödvändiga kontorsmaskiner och materiel, lednings-, rapporterings- och informationsprogram för assistansen av vintersjöfarten, samt program som när det gäller konkurrensutsättning, rapportering och statistikföring används i förbindelsetrafiken.

Verkning på statsekonomin

Assistansen av vintersjöfarten och farledshållningen finansieras med farledsavgifter som årligen uppskattas i statsbudgeten och nettas som inkomster i verkets omkostnader. Trots att farledsavgiften innehåller avskrivningar och räntor för assistansen av vintersjöfarten och farledshållningen har Sjöfartsverket i statsbudgeten anvisats finansiering för investeringar som syftar till att utveckla vintersjöfarten och farledshållningen, t.ex. för fartygsanskaffning och större grundliga reparationer av fartyg samt för fördjupning av

farleder. På motsvarande sätt använder verket avskrivningarna och räntorna till att täcka sina omkostnader för motsvarande finansiering. De kostnader förbindelsetrafiken orsakar finansieras med de anslag i statsbudgeten som anvisats Sjöfartsverket och med de transportavgifter som tas ut av kunderna och som varje år uppskattas i samband med att avtal om anskaffning av förbindelsetrafik ingås. Transportavgifterna i förbindelsetrafiken är fortsättningsvis offentligt rättsliga prestationer enligt lagen om grunderna för avgifter till staten. Affärsverket tar ut transportavgifter av kunderna och intäktför dem till Sjöfartsverket. Om priserna i förbindelsefartygstrafiken beslutas fortsättningsvis genom förordning av ministeriet. Affärsverket finansierar sin produktion av förbindelsetrafiktjänster med de upphandlingsavtal som Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt vid Sjöfartsverket och Rederiverkets interna förbindelsefartygsenhet ingår.

Organisationsreformen har följande verkningar på statsbudgeten:

- Farledsavgifterna höjs inte till följd av reformen. Det är snarare möjligt att de sänks på grund av precisering av fartygens företagsekonomiska brukstider, minskat krav på kapitalavkastning och på längre sikt även på grund av effektiviserad verksamhet.
- Transportavgifterna i förbindelsetrafiken höjs inte till följd av reformen. I statsbudgeten anvisas Sjöfartsverket separat ett anslag för anskaffning av förbindelsetrafiktjänster. Under detta nya moment budgeteras också de understöd som Sjöfartsverket beviljar de privata instanser som idkar förbindelsetrafik.
- På längre sikt uppskattas att kostnaderna för de tjänster som anskaffas sänks reellt till följd av verksamhetsutvecklingen. Utgående från motsvarande reformer och med beaktande av karaktären på affärsverkets verksamhet bedöms att verksamheten effektiveras i mindre grad än när det gäller övriga reformer och att ca 10 % av den nuvarande omsättningen, dvs. de årliga spareffekterna, på längre sikt kommer att utgöra ca fyra milj. euro efter övergångsperioden. Primära effektiviseringsåtgärder är förbättrandet av kapaciteterna.

tetsutnyttjandet i fråga om farledsfartyg, anskaffningen av isbrytningskapacitet i stället för investering i ett nytt fartyg, förbättrandet av kombiisbrytarnas lönsamhet samt utvecklandet av driftsrederiverksamheten. För förbindelsetrafikens del uppskattas att verksamheten på längre sikt effektivteras med ca 5 %. Primära effektiviseringsåtgärder är förbättrandet av kapacitetsutnyttjandet i fråga om förbindelsefartyg, anskaffningen av tidsbefraktad fartygskapacitet i stället för investering i ett nytt fartyg, upplåtandet av förvaltningen och konkurrensutsättningen av underhålls- och reparationsverksamheten.

- Fartygen överförs i affärsverkets ägo till gängse värde, dvs. bokföringsvärdet. I priset på sina tjänster debiterar affärsverket för fartygens kapitalkostnader (kapitalkostnaderna för nya investeringar eller därmed jämförbara grundliga reparationer). Till följd av detta har staten inte längre ansvar för finansieringen av nyanskaffningar av isbrytare, farledsfartyg eller förbindelsefartyg med medel ur statsbudgeten. Härmed får affärsverket den finansieringsandel som motsvarar de avskrivningar och räntor på isbrytare och farledsfartyg som erhållits i intäkter från farledsavgifter, vilket i motsvarande grad minskar Sjöfartsverkets finansiering. En andel som motsvarar den andel som överförs till affärsverket skall i Sjöfartsverkets budget anges finansieras ur budgeten. Användningen av farledsavgiften blir samtidigt klarare och mer överskådlig.
- I statsbudgeten inkluderas intäktsföringarna av affärsverkets vinst som statsinkomster samt återbetalningarna av och räntorna på den finansiering som affärsverket beviljats på lånevillkor. Intäktsföringen är på årsnivå ca 1 milj. euro. Om återbetalningen av och räntan på främmande kapital bestäms genom beslut av statsrådet. Till staten intäktsför Rederiverket dessutom pensionsavgifter och övriga avgifter för de förmåner och ersättningar som centralt utbetalas till personalen. Som statliga utgifter inkluderas i statsbudgeten personalens pensioner och övriga förmåner och ersättningar som centralt utbetalas till personalen.

- Vid den tidpunkt Rederiverket inrättas överförs, beroende på uppgift, enligt uppskattning 615 personer till verket, och i och med det omfattas dessa personer inte längre av statens budgetekonomi.

4.2.2. Lotsverket

Det centrala målet med reformen av Sjöfartsverket är att separera den kommersiella och produktionsmässiga verksamheten från myndighetsfunktionerna. På detta vis blir verksamheten mer överskådlig och kunderna får förmånligt de tjänster de behöver till god kvalitet. Lotsningsverksamheten finansieras i dagens läge vid kusten genomgående och på Saimen delvis med avgifter som tas ut av kunderna. Upprätthållandet av kvaliteten och serviceförmågan i verksamheten förutsätter en kontinuerlig effektivisering och utveckling av produktionen av tjänster samt en separering av produktionen från myndighetsverksamheten.

I enlighet med den lagen om statliga affärsverk täcker Lotsverket såväl driftsutgifterna som investeringsutgifterna med sina intäkter. Det föreslås att affärsverket med stöd av den allmänna lagen och lagen om affärsverket dessutom skall ha rätt att för finansieringen av sin verksamhet uppta lån inom ramen för det samtycke som riksdagen givit. Rätten till upplåning tryggar en långsiktig finansiering av affärsverkets investeringar.

Avsikten är att forma Lotsverkets kapitalstruktur så att den tryggar finansieringen i det inledande skedet och på lång sikt möjliggör en lönsam verksamhet för affärsverket. Utgående från den preliminära planen för Lotsverkets verksamhet uppskattas att affärsverkets verksamhets resultat räcker till en sådan intäktsföring av vinst som årligen motsvarar en avkastning om ca 5 % till grundkapitalet. Den preliminära uppskattningen av omsättningen under affärsverkets första verksamhetsår är 35 milj. euro, varav nettoresultatet utgör 1,8 milj. euro.

Ca 31 milj. euro av Lotsverkets planerade omsättning kommer från de egentliga lotsningstjänsterna. Det föreslås att rederier, hamnar, kommuner, Sjöfartsverket och andra statliga myndigheter och företag skall vara Lotsverkets kunder. Lotsverkets intäkter är

nästan totalt beroende av efterfrågan på lotsning. Efterfrågan på lotsning och utvecklingen av efterfrågan är å sin sida bunden till mängden fartygstrafik, de trafikkoncept som används och typen av fartyg. Sjötransporterna har på grund av den ekonomiska tillväxten ökat med ca 2 % om året. Antalet lotsningar har de senaste åren stigit en aning till följd av den ökade fartygstrafiken. Detta trots att man övergått till linjelotsning. Det väntas de närmaste åren inga stora förändringar i antalet lotsningar, förutsatt att det inte görs några väsentliga ändringar i lotsningslagstiftningen. Det uppskattas att Lotsverkets personal inom de närmaste åren kommer att minska en aning till följd av naturlig avgång och effektiviserad verksamhet.

Tillgångar som tilldelas det lotsverk som inrättas

Det föreslås att principen i uppdelningen av tillgångar skall vara att Sjöfartsverket fortsättningsvis får förvalta de tillgångar som behövs inom myndighetsverksamheten för lotsning, huvudsakligen kontorsutrustning och kontorstillbehör. Till Lotsverket överläts de tillgångar som direkt eller indirekt används i affärsverksamheten. Överlåtelsen av tillgångarna till affärsverket sker till gängse värde, dvs. bokföringsvärdet.

Av de lotsstationsbyggnader som Sjöfartsverket förvaltar och övriga byggverk i anslutning till lotsning överläts ca 40 % till Lotsverket. Värdet på de byggnader och byggverk som överläts är ca 4,6 milj. euro. Till Lotsverket överläts jord- och vattenområden till ett värde av 0,2 milj. euro. Till affärsverket överläts också maskiner och materiel, närmast lotsbåtar och -kuttrar, till ett värde av 14,3 milj. euro. Dessutom överläts övriga materiella tillgångar och icke slutförda anskaffningar till ett värde av ca 300 000 euro. Till affärsverket överläts också immateriella rättigheter, aktier och andelar som anknyter till lotsningsproduktionen.

På basis av det uppskattade bokslutet för år 2002 bedöms att värdet på de tillgångar som överläts till Lotsverket utgör ca 19,7 milj. euro. Uppskattningen preciseras i samband med beredningen av statsrådets beslut om överlåtelse av tillgångarna.

I affärsverkets första balansräkning antecknas ca 2,0 milj. euro överlätna tillgångar i grundkapital och resten i övrigt kapital samt i främmande kapital så, att självförsörjningsgraden är 50 %. Skulden till staten uppgår till 6,7 milj. euro. Avsikten är att återbetalningstiden för lånet är 15 år och räntan 4 procent.

Verkningar på statsekonomin

Lotsningsverksamheten finansieras med de lotsningsavgifter som utifrån lotsningstaxan tas ut av kunderna. Vid kusten nås inom lotsningen som helhet en kostnadsmotsvarighet på 100 %, trots att kostnadsmotsvarigheten varierar mellan olika områden och farleder. I Saima kanal och i Saimens sjösystem är lotsningsverksamhetens kostnadsmotsvarighet bara ca 40 % på grund av att den lotsningstaxa som tas ut är betydligt lägre än vid kusten.

Kostnaderna för lotsningsverksamheten har, till den del de inte täcks av lotsningsintäkterna, finansierats med det nettonanslag som tilldelats Sjöfartsverket i statsbudgeten. Den del av lotsningsverksamhetens finansiering som skall täckas med andra medel än lotsningsavgifter är enligt det uppskattade bokslutet för år 2002 ca 2,8 milj. euro, vilket nästan i sin helhet beror på den låga lotsningstaxan på Saimenområdet.

Det föreslås att det reserveras ett anslag i statsbudgeten för att Lotsverket skall kunna utföra lotsning på Saimenområdet och sköta övriga företagsekonomiskt olönsamma uppgifter som eventuellt åläggs affärsverket. Lotsverket skall finansiera sin verksamhet med lotsningsavgifter och med ovan nämnda anslag. Dessutom har Lotsverket lägre intäkter från den övriga affärsverksamheten. Det föreslås att Lotsverkets ekonomi och personal, ca 390 personer, inte längre skall omfattas av statens budgetekonomi.

I statsbudgeten inkluderas intäktsföringarna av Lotsverkets vinst som inkomster samt återbetalningarna av och räntorna på den finansiering som affärsverket beviljats på lånevillkor. Intäktsföringen är på årsnivå ca 0,1 milj. euro. Till staten intäktsför affärsverket även hyror för de fastigheter som tills vidare ägs av Sjöfartsverket och ersättningar för de tjänster verket köper av Sjöfartsverket.

Till staten intäktsför Lotsverket dessutom pensionsavgifter och övriga avgifter för de förmåner och ersättningar som centralt utbetalas till personalen samt avgifter som enligt lagen om grunderna för avgifter till staten fastställs för skötseln av dessa förmåner. Som statliga utgifter inkluderas i statsbudgeten Lotsverkets personals pensioner och övriga förmåner och ersättningar som centralt utbetalas till personalen.

En särskild fråga är Lotsverkets försäkringsplikts relation till statens sekundära ansvar för affärsverket. En sjöolycka på Östersjön kan vara anmärkningsvärt stor förutom vad gäller skador på fartyget även i fråga om eventuella omfattande miljöverkningar. Med tanke på ett affärsverks tämligen låga balans vore det ekonomiskt oändamålsenligt att teckna dyra särskilda försäkringar mot större olyckor. Därför borde principerna för ordnandet av ansvaren fastställas tillsammans med finansministeriet så att styreffekten av affärsverkets eget ansvar är så stort som möjligt och att risken tack vare lotsningsavgiften fördelas på ett genomskådligt och rimligt sätt.

4.2.3. Sjöfartsverket

Enligt förslaget skall Sjöfartsverket fortfarande i egenskap av ett statligt nettobudgeterat ämbetsverksorganisation sörja och svara för myndighets- och beställningsuppgifter i anslutning till farledsnätet, farledshållningen, styrningen av sjötrafiken, sjökartläggningen, assistansen av vintersjöfarten och förbindelsetrafiken.

Sjöfartsverket har till uppgift att med de intäkter från farledsavgifterna och de anslag i budgeten som verket anvisats upphandla och framställa de produkter och tjänster som behövs i assistansen av vintersjöfarten, farledshållningen, förbindelsetrafiken, sjökartläggningen, styrningen av sjötrafiken och trygghandlet av fartygssäkerheten. Sjöfartsverket ansvarar fortsättningsvis för de uppgifter som hänför sig till de mål som ställts för verket och till finansieringen, för servicenivån och kvaliteten på arbetet samt för samarbetet mellan olika parter.

Propositionen inverkar på finansieringen av verksamheten genom att Lotsverket direkt

fakturerar lotsningsavgifter av kunderna och verket med dessa avgifter finansierar alla sina utgifter, inklusive kapitalkostnaderna. Det föreslås att tullen fortsättningsvis skall intäktsföra farledsavgifterna till Sjöfartsverket, som med dessa medel upphandlar assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygens tjänster och underhållet av mätningsfartyg samt även annan farledshållning som utförs i form av eget arbete. Transportavgifterna i förbindelsetrafiken tas fortsättningsvis ut direkt av kunderna som offentligt rättsliga prestationer enligt lagen om grunderna för avgifter till staten. Rederiverket verkställer inkaseringen och redovisar biljettintäkterna för Sjöfartsverket. Det föreslås att finansieringen av Rederiverkets förbindelsefartygsenhet skall komma från de avtal om anskaffning av förbindelsetrafik som Sjöfartsverket och Rederiverket ingår och som i början av övergångsperioden ingås som förhandlingsavtal. Förslaget inverkar inte på transportavgifternas storlek.

Den egendom som inte överflyttas till Rederiverket eller Lotsverket förblir hos Sjöfartsverket.

Effekterna på statsekonomin

- Förnyelsen påverkar statsekonomin så att de tjänster som upphandlas av Rederiverket finansieras med Sjöfartsverkets omkostnadsmoment, då uppgifterna tidigare har varit verkets eget arbete. Det nya affärsverket svarar för anskaffningen av nya fartyg och debiterar kapitalkostnaderna genom tjänsternas priser. Farledsavgifterna intäktsförs fortfarande till statsbudgeten under Sjöfartsverkets omkostnadsmoment. De kostnader som utgör grunden för farledsavgifterna beräknas enligt den nya kostnadsstrukturen. En sänkning av avgifterna är möjlig på lång sikt. Statens miljöförvaltning och havsforskningsinstitutet som har utnyttjat Sjöfartsverkets fartygsservice kunde köpa motsvarande tjänster av Rederiverket.
- Lotsverket tar ut lotsningsavgifter med vilka den täcker sina utgifter. Lotsningsavgifterna skall fastställas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att ett anslag tas in i statsbudgeten som prisstöd

för bevarandet av avgiftsnivån på Saima kanal.

- Den finansiering som beviljas förbindelsefartygstrafiken budgeteras enligt förslaget under ett nytt moment med vilket uppköpen och utvecklandet av skärgårdens förbindelsefartygstjänster och understödandet av skärgårdstrafiken finansieras.
- Båda affärsverken intäktsof för till statsbudgeten låneamorteringarna och räntorna för den skuld som motsvarar den överförda egendomen samt intäktsföringen av vinster för grundkapitalet. Förnyelsen medför nettomässiga tilläggsutgifter för staten. Tillägget är dock kalkylmässigt på grund av debiteringen av kapitalkostnaderna. I gengäld behöver staten i framtiden inte finansiera nya investeringar.

4.3. Närings- och konkurrenspolitiska verkningar

4.3.1. Allmänt

Medlemskapet i Europeiska gemenskapen förutsätter inte i sig att Sjöfartsverket omorganiseras. Europeiska gemenskapens grundfördrag samt bestämmelserna om offentlig upphandling i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förutsätter att föreskrifterna om öppenhet, icke-diskriminering och tröskelvärden iakttas vid begäran om och behandlingen av anbud. Anbudsförfarandet skall i en konkurrenssituation ske öppet. Finlands lagstiftning om offentlig upphandling följer EU-direktiven. Sjöfartsverket är en i lagen om offentlig upphandling (1505/1992) avsedd upphandlingsenhet som iakttar upphandlingsstadgandena. Det föreslås att de nya affärsverken också blir statliga upphandlingsenheter.

Världshandelsorganisationens (WTO) GPA-avtal gällande offentlig upphandling och EU:s direktiv om upphandling gäller endast upphandlingar som uppgår till eller överstiger tröskelvärdet. De tröskelvärden som år 2000 tillämpas är i fråga om upphandling av varor och tjänster ca 0,2 milj. euro (1,189 milj. mark) och i fråga om byggnadsentreprenader ca 5,0 milj. euro (29,7 milj. mark). Tröskelvärdet fastställs i Finland årligen

av handels- och industriministeriet. Om de upphandlingar som överstiger tröskelvärdet meddelas i EU:s officiella tidning.

4.3.2. Rederiverket

I enlighet med lagen om offentlig upphandling skall både Sjöfartsverket och Rederiverket i all upphandling utnyttja befintliga konkurrensmöjligheter, dvs. också i upphandling som understiger tröskelvärdet. Det finns för närvarande ingen fungerande marknad för assistansen av vintersjöfarten vid kusten eller för de tunga farledsfartygens tjänster. Även driftsrederiverksamheten har för sjömättnings- och forskningsfartygens del legat på Sjöfartsverkets ansvar. Inom förbindelsetrafiken finns delvis en fungerande marknad, eftersom Sjöfartsverket för tillfället använder fyra utomstående, tidsbefraktade fartyg på förbindelsetrafikruterna. När det gäller kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet är marknaden konkurrensutsatt. I fråga om assistansen av vintersjöfarten vid kusten och även i annan produktion av tjänster är Rederiverket den enda, eller åtminstone den huvudsakliga, tjänsteproducenten. Under Rederiverkets första verksamhetsperiod anskaffas alla tjänster från Rederiverket genom förhandlingsavtal. Efter en övergångsperiod på tre år öppnar Sjöfartsverket konkurrensen så att det råder öppen konkurrens inom loppet av år 2006. På motsvarande sätt får Rederiverket möjlighet att delta i konkurrensen på marknaden.

Det föreslås att det nya Rederiverket i sin verksamhet i hög grad skall utgå från Sjöfartsverkets beställningar. Det föreslås att konkurrensen i praktiken öppnas på lång sikt i samband med att marknaden utvecklas. I fråga om assistansen av vintersjöfarten kan konkurrensen öppnas då en ny isbrytare anskaffas, i samband med att affärsverket eller det privata rederiet låter bygga isbrytaren och erbjuder Sjöfartsverket dess kapacitet. En sådan situation kommer enligt kommunikationsministeriets isbrytningsarbetsgrupp att bli aktuell år 2008. Den i regeringsprogrammet nämnda anskaffningen av en kombiisbrytare för miljööndamål kan också bidra till att konkurrensen öppnas tidigare. För farledsservicefartygens och förbindelsetrafik-

tjänsternas del kan konkurrensen utvecklas snabbare. När konkurrensen öppnas får de privata rederierna och tjänsteproducenterna större möjligheter än i dag att i egenskap av tjänsteproducenter delta i konkurrensen. Sjöfartsverket har fram till i dag i form av eget arbete stått för en andel om 45 milj. euro av denna marknad.

När assistansen av vintersjöfarten, försäljningen av kombibrytarnas specialtjänster, produktionen av farledsfartygens tjänster, förbindelsetrafiktjänster samt tjänster i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg öppnas för konkurrens erbjuder Rederiverket på det lagstadgade verksamhetsområdet sina tjänster även till andra instanser som är i behov av tjänster inom rederibranschen och sjötrafiken. Kommuner, städer, statliga inrättningar, hamnar, affärsverk och bolag samt i begränsad utsträckning den privata sektorn kan vara potentiella nya kunder hos affärsverket. Dessutom kan en del av tjänsterna också säljas i mer omfattande skala på Östersjöområdet. Av grannländerna är åtminstone Sverige, Estland och Ryssland potentiella kunder inom farledsservicen, förbindelsetrafikservicen och även inom isbrytningen i de fall assistansen av vintersjöfarten i Finland, de förpliktelser som gäller affärsverket samt affärsverkets materiel det tillåter. När det gäller farledsfartygens och förbindelsetfartygens olika tjänster och produkter utgår man från att Rederiverkets verksamhetsområde är tillräckligt täckande så att det är möjligt för affärsverket att vara framgångsrikt på lång sikt, även på den konkurrensutsatta marknaden. Rederiverket bör inom branschen ha sådana förutsättningar att utveckla konkurrenskraften som kan mäta sig med konkurrenternas förutsättningar.

Även på lång sikt är Sjöfartsverket affärsverkets viktigaste kund och en mindre betydande andel av den omsättning affärsverket har inom sitt huvudsakliga verksamhetsområde skall komma från den externa marknaden. Andelens storlek beror bl.a. på kommunernas och städernas behov av isbrytning och på utvecklingen när det gäller att öppna farledshållningen för konkurrens.

Det föreslås att Rederiverket skall verka som ett separat statligt affärsverk. För att överskådligheten och konkurrensneutraliteten

i verksamheten skall säkras formas organisationsstrukturen så att det uppnås neutralitet i konkurrensen. Detta bör särskilt tas i beaktande när produktionen av förbindelsetrafiktjänster organiseras så att den bildar en intern, separat resultatenhet vid Rederiverket samt med produktionsavtal mellan Sjöfartsverket och Rederiverket. Det ankommer dock på Rederiverket att närmare forma sin övriga interna struktur.

4.3.3. *Lotsverket*

Produktionen av Lotsverkets tjänster skall styras av kunderna, lotsningslagstiftningen samt av de befrielser från skyldigheten att anlita lots som fastställs i lotsningslagstiftningen. De linjelotsbrev och befrielser från skyldigheten att anlita lots som utfärdas på basis av lotsningsmyndighetens lagstiftning och säkerhetsprövning utgör konkurrerande element. Lots anlitas i dag av ca 40 % av de fartyg som besöker Finlands hamnar.

4.3.4. *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket är en i lagen om offentlig upphandling avsedd upphandlingsenhet som iakttar upphandlingsstadgandena och i all sin upphandling nyttjar befintliga konkurrensmöjligheter. Sjöfartsverket har för avsikt att på lång sikt till fullo öppna serviceverksamheten för konkurrens.

Differentierandet av sjöfartsförvaltningen och produktionen betyder att de samhälleliga uppgifterna och myndighetsuppgifterna separeras från produktionsuppgifterna. Detta förbättrar skötandet av både det samhälleliga styrandet och produktionsuppgifterna, och gör dem klarare.

Det föreslås att Sjöfartsverket inom isbrytningen, farledsfartygsservicen och förbindelsetrafiken fortfarande bibehåller sin ställning som beställare och myndighet. I sin egenskap som beställare köper verket isbrytnings- och farledsfartygstjänsterna samt stödtjänsterna vad gäller sjömättningsfartygens underhåll och manskap av det nya affärsverket, och i och med att konkurrensen öppnas, även av andra eventuella serviceproducenter. I sin egenskap av myndighet fastställer Sjöfartsverket trafikbegränsningarna gällande vinter-

sjöfarten, beviljar fartyg dispens från trafikbegränsningar, utfärdar isklassintyg och utför kontroller av dem. I sin egenskap av farledsmyndighet fattar Sjöfartsverket fortfarande sjötrafikbeslut, sköter om intressebevakningen i fråga om farleder, beviljar nedsättningar av farledsavgifterna och för ett fartygsregister. Likaså skall Sjöfartsverket bibehålla sin ställning som lotsningsmyndighet och det skall övervaka lotsningsverksamheten och fatta de myndighetsbeslut som behövs i anslutning till styrsedel för lots, linjelotsbrev och befrielser från skyldigheten att anlita lots. Även myndighets- och beställningsuppgifterna i anslutning till förbindelsetrafiken förblir hos Sjöfartsverket. I egenskap av beställare köper Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt förbindelsetrafiktjänsterna av Rederiverket som skall inrättas, och även av andra serviceproducenter efter att konkurrensen öppnas. För främjande av konkurrensen inom förbindelsetrafiken och skapande av en bredare konkurrensituation föreslås att Sjöfartsverket fortfarande har hand om avtalen för de fartyg som tidigare tidsbefraktats i förbindelsetrafiken, parallellt med de tjänster som beställs från Rederiverket. Transportavgifterna i förbindelsetrafiken är fortsättningsvis offentlighetsrättsliga prestationer enligt lagen om grunderna för avgifter till staten, och kommunikationsministeriet skall fortsättningsvis fastställa dem.

Det finns för närvarande ingen fungerande marknad för assistansen av vintersjöfarten vid kusten, för de tunga farledsfartygens tjänster, driftsrederiverksamheten för sjömätningfartyg eller förbindelsefartygstjänsterna. Marknaderna får en möjlighet att utvecklas genom att Sjöfartsverket efter en övergångsperiod på tre år öppnar konkurrensen så att det råder öppen konkurrens inom loppet av år 2006.

Också i fråga om produktionen av farledshållnings- och sjökartläggningstjänster har Sjöfartsverket för avsikt att på lång sikt stegvis öka konkurrensen. Efter att internt ha skiljt åt funktionerna skall Sjöfartsverket i samarbete med den egna produktionen och övriga aktörer i branschen göra upp en strategi för hur konkurrensen skall kunna öppnas. Hur processen skall framskrida i detalj fastställs i enlighet med att ämbetsverket får

beredskap till en ny och bredare form av konkurrensutsättning samt enligt hur marknaden samt volymen och konkurrenskraften beträffande Sjöfartsverkets egen produktion utvecklas. I resultatstyrningen kan förutom de mål som ställs för ämbetsverket i fråga om verkningsfullhet och servicenivå även ställas kvantitativa och tidsmässiga målsättningar gällande den egna verksamhetens effektivitet och öppnandet av konkurrensen. Dessa målsättningar för öppnandet av konkurrensen säkerställer å sin sida att det under övergångsperioden sker en kontrollerad förändring och att marknaden utvecklas.

4.4. Verkningar i fråga om organisation och personal

4.4.1. Allmänt

Sjöfartsverkets ordinarie personal har på 1990-talet minskat från 2 350 till ca 1 800 personer till följd av utvecklandet av organisationen, utvecklingen inom teknologin och förbättrad kostnadseffektivitet. Största delen av personalen sköter produktionsuppgifter. Utnyttjandet av den naturliga avgången har bidragit till att medelåldern på personalen blivit högre. Efter år 1997 har nyrekryteringen inom Sjöfartsverket varit mycket återhållsam.

Reformen av Sjöfartsverket och inrättandet av affärsverk ger inte upphov till några sådana direkta eller stora behov av personalminskning som inte kan tillgodoses genom naturlig avgång. I de flesta fall måste alla organisationer anställa ny personal i stället för de personer som avgår. Grundprincipen i reformen av Sjöfartsverket är att personalen, i enlighet med sina uppgifter och med de villkor som gäller det tidigare anställningsförhållandet, överförs till de affärsverk som inrättas eller kvarstår i Sjöfartsverkets tjänst. Man utgår från att genomföra organisationsreformen så, att den tryggar kontinuiteten, förmånerna och rättigheterna i personalens anställningsförhållanden. Personalen övergår i affärsverkens tjänst som gamla arbetstagare.

Enligt bokslutet för år 2002 var 1 800 personer vid årets slut anställda vid Sjöfartsverket. Det föreslås att 390 av dessa personer skall förflyttas till Lotsverket och 615 till

Rederiverket och att 795 personer skall bli kvar i Sjöfartsverkets tjänst.

4.4.2. *Personalens anställningsförhållande och omställningsskydd*

Den allmänna målsättningen är att personalen i affärsverken skall stå i arbetsavtalsförhållande till staten. Denna målsättning gäller också Rederiverket och Lotsverket. Då ifrågavarande kollektivavtal har slutits övergår personalen från sina nuvarande tjänsteförhållanden till arbetsavtalsförhållanden. I samband med detta upphör också tjänsterna och tjänsteförhållandena. Detta innebär att personalens anställningsförhållande inte byter art vid övergången till affärsverk, om därom inte överenskommit genom kollektivavtal. Ett tillfälligt bevarande av tjänsteförhållanden i affärsverksformen motiveras förutom av ett omställningsskyddsavtal också av det faktum att detta kan trygga personalens ställning och de nya organisationernas funktionsförmåga. Åtgärder som syftar till att trygga vissa förmåner i anslutning till anställningsförhållandets art kräver dessutom tid för att ändringarna skall kunna genomföras hållbart också på lång sikt. Inga nya tjänster inrättas för de uppgifter där arbetsavtalsförhållande redan gäller. I övrigt avstås från att inrätta nya tjänster i fall det på grund av arbetstidslagen eller lagar som hänför sig till beskattningen inte blir nödvändigt under övergångsperioden, innan man har övergått enhetligt till arbetsavtalsförhållanden när det gäller anställningsförhållandena.

Av de personer som övergår till att arbeta för Rederiverket är ca 35 % i tjänsteförhållande och ca 65 % i arbetsavtalsförhållande. Av de personer som övergår till att arbeta för Lotsverket är över 90 % i tjänsteförhållande och under 10 % i arbetsavtalsförhållande. Avsikten är att den personal som övergår i affärsverkens tjänst i övergångsskedet behåller sina anställningsvillkor på den nivå de låg innan och att gällande tjänste- och arbetskollektivavtal iakttas under hela den tid de är i kraft.

Omorganiseringen av Sjöfartsverket har beretts i samarbete med Sjöfartsverkets personal och alla personalorganisationer. Man har med samtliga personalorganisationer

även kommit överens om personalens omställningsskydd som en del av tjänste- och arbetskollektivavtalen. Genom avtal har man kommit överens om följande gällande det omställningsskydd som skall verkställas i samband med att affärsverk eventuellt inrättas separat från Sjöfartsverket:

- 1) Alla anställda vid Sjöfartsverket går i samband med att affärsverken inrättas över till ett affärsverk eller till det ombildade Sjöfartsverket. Ingens anställningsförhållande upphör i samband med att de organisationer som här avses inrättas, inte heller med anledning av de omplaceringar eller omstruktureringar av personal som hänför sig till detta.
- 2) Hela personalen övergår som gamla arbetstagare, med de anställningsvillkor som gäller vid tidpunkten för övergången, till de affärsverk som inrättas eller till det ombildade Sjöfartsverket. Med iakttagande av Sjöfartsverkets personalstrategi skall det förhandlas och överenskommas om eventuella ändringar i uppgifter som rör personalen.
- 3) Personalens anställningsförhållande byter inte art i samband med övergången till affärsverk, om inte parterna särskilt kommer överens om detta. Målsättningen är att affärsverkets personal skall vara anställd i arbetsavtalsförhållande, något man övergår till när parterna har kommit överens om arrangemangen i anslutning till detta (kollektivavtal).
- 4) Den skattemässiga behandlingen av personalen kommer inte att ändra till följd av att affärsverken inrättas. Sjöfartsverket försäkras sig om detta genom det utlåtande de sakkunniga i ett ställningstagande begärde av skattestyrelsen den 29 november 2002 (enligt skattestyrelsens utlåtande är det även skattestyrelsens uppfattning att den skattemässiga behandlingen av personalen inte kommer att ändra efter att fartygen flyttats från Sjöfartsverket till Rederiverket). Ifall behandlingen i fråga om beskattning, pensioner eller dylikt ändras, överenskommer parterna före reformen om vilka åtgärder som måste vidtas för att verkningar som är neutrala för arbetstägaren skall åstadkommas.

- 5) Ansvar och förpliktelserna i detta avtal är bindande för Sjöfartsverket och de affärsverk som skall inrättas.
- 6) Detta protokoll gäller mellan parterna som en del av tjänste- och arbetskollektivavtalen.

Dessutom har ett skilt personalavtal fattats med fem personalorganisationer.

4.4.3. Rederiverket

Vid den tidpunkt Rederiverket inrättas skall uppskattningsvis 615 personer i ordinarie tjänst vid Sjöfartsverket övergå i Rederiverkets tjänst. Det föreslås att personalen placeras sig inom affärsverket på följande sätt:

- traditionella isbrytare 237 personer
- kombiisbrytare 142 personer
- sjömättningsfartyg 74 personer
- farledsfartyg 55 personer
- förbindelsefartyg 60 personer
- övriga 47 personer

Produktionen av farledsservice, förbindelsetrafiktjänster samt serviceunderhåll av fartyg öppnas för konkurrens efter en övergångsperiod på flera år. Den föreslagna övergångsperioden på tre år i fråga om öppnandet av konkurrensen är för utvecklandet av personalens beredskap viktig för både ämbetsverket och affärsverket, men också för eventuella övriga tjänsteproducenter. I synnerhet affärsverket måste kunna förse personalen med tillbörlig och konkurrenskraftig insatsberedskap och motsvarande kunnande.

4.4.4. Lotsverket

Det föreslås att uppskattningsvis 390 personer skall övergå till Lotsverket när det inrättas. Av dessa är 207 personer lotsar, 137 personer kutterskötare och 46 personer övrig personal. Under de närmaste åren är den mängd personal som behövs i affärsverket beroende av utvecklingen i fråga om efterfrågan på lotsningar. Genom att utveckla verksamheten bedömer man att det skall vara möjligt att utföra det nuvarande antalet lotsningar (ca 34 000) med lite mindre personal än i dagens läge. Det är möjligt att förbättra Lotsverkets verksamhet genom att även utveckla styr- och stödfunktionerna och effek-

tivera användningen av egendom.

4.4.5. Sjöfartsverket

Sammanlagt 795 personer stannar kvar på Sjöfartsverket och dessa placeras på de olika funktionerna enligt följande:

- farledshållning 415 personer
- sjökartläggning 110 personer
- assistans av vintertrafiken 5 personer
- styrning av sjötrafiken och lotsning 73 personer
- fartygssäkerhet 82 personer
- övriga 110 personer

För skötseln av beställar- och myndighetsuppgifterna i anslutning till assistansen av vintersjöfarten inrättas en enhet om ca 5 personer på Sjöfartsverket. Beställaruppgifterna i anslutning till farledsfartygens tjänster sköts av Sjöfartsverkets regionförvaltning. Vid Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt behövs ca två personer för skötseln av beställar- och myndighetsuppgifter inom förbindelsetrafiken. De beställaruppgifter som hänför sig till serviceunderhållet av sjömättningsfartyg och stödtjänster för bemanningen sköts i sjömättningsenheten inom Sjöfartsverkets centralförvaltning.

Myndighetsfunktionerna inom Sjöfartsverkets lotsverksamhet är för närvarande fördelade på centralförvaltningen och sjöfartsdistrikten. De personalresurser som används för dessa funktioner är tämligen anspråkslösa och de delas med VTS-verksamheten. För sjöfartsdistriktens del samsas myndighetsverksamheten om resurserna med produktionsledningen i fråga om lotsningstjänster. Den myndighetsverksamhet som förblir på Sjöfartsverket organiseras utgående från funktionstyp så, att styrningen av sjötrafiken och lotsningen sköts som en funktion. Funktionen sysselsätter personal inom såväl centralförvaltningen som sjöfartsdistrikten. Enligt uppskattning placeras ca 10 årsverken i myndighetsfunktioner i anslutning till styrningen av sjötrafiken och lotsningen.

4.5. Miljökonsekvenser

4.5.1. Rederiverket

Reformen har i sig inga direkta verkningar

på miljön. För Sjöfartsverket har redan i många år ställts resultatmål med tanke på miljön. Resultatmålen har gällt farledsprojektens miljökonsekvenser och svavelhalterna i de bränslen fartygen använder. Sjöfartsverkets värden inbegriper en verksamhet som syftar till en hållbar utveckling.

Styrningen av miljömålsättningarna blir tydligare i den föreslagna organisationsreformen. Det ställs upp ett resultatmål för Sjöfartsverket innehållande miljömålsättningar för beställningarna av isbrytning, förbindelsetrafik och farledshållning. Resultatmål kan likaså ställas upp för det affärsverk som inkluderar miljömålsättningar i sin produktionen. Det föreslås att även all uppföljning av miljömålsättningarna för isbrytningen, förbindelsetrafiken och farledshållningen skall ske vid Sjöfartsverket. I konkurrenssituationer skall Sjöfartsverket genom kvalitetsmål säkerställa att konkurrensförmåner inte uppnås på miljöaspekternas bekostnad. Sjöfartsverket kan främja en hållbar trafikpolitik genom att t.ex. betona lönsamheten och den ekologiska aspekten i sjötrafiken. Med miljömålsättningarna förverkligar Sjöfartsverket för sin del de internationella skyldigheterna i FN:s klimatavtal.

Rederiverket har i 2 § lagen om Rederiverket ålagts att erbjuda sig att utföra oljebekämpningsuppgifter. I och med det säkerställs att det även i fortsättningen är möjligt att vid behov vid bekämpning av olje- och kemikalieskador använda de farledsfartyg med oljebekämpningsberedskap som överförs till affärsverket. Finlands miljöcentral är i egenskap av nationell bekämpningsmyndighet skyldig att se till att förutsättningarna för denna verksamhet kvarstår och vidareutvecklas. I enlighet med dess beställningar förpliktas affärsverket på så vis att erbjuda sina oljebekämpningstjänster.

4.5.2. Lotsverket

Reformen har i sig inga direkta verkningar på miljön. Syftet med anlita lots är enligt 1 § lotsningslagen att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöskador som trafiken kan orsaka. På grund av den finska kustens svårnavigerbarhet har det ansetts att olyckor och av dem

försakade skador i skärgårdsnaturen kan förebyggas genom att man i fartygsnavigeringen anlitar lots utöver det ordinarie vaktbefälet.

Att produktionen av lotsningstjänster överförs på ett affärsverk inverkar inte på skyldigheten att anlita lots. Skyldigheten att anlita lots fastställs fortsättningsvis utgående från lotsningslagstiftningen. För närvarande måste de fartyg som transporterar miljöfarlig last enligt lagen anlita lots. Det föreslås att det riksomfattande Lotsverket, om vars centrala service- och verksamhetsmål Riksdagen beslutar, skall svara för produktionen av lotsningstjänster och att Sjöfartsverket som myndighet skall övervaka affärsverkets verksamhet. Tillgången till lotsningstjänster skall tryggas så, att Lotsverket är skyldigt att i hela landet erbjuda lotsningstjänster på de vattenområden som anges i lotsningslagen.

4.6. Verkningar med tanke på regionutvecklingen

Sjöfartens regionpolitiska verkningar har beaktats med eftertryck: verksamheterna är regionala, riksomfattande och till sin prissättning och sina prissättningsgrunder sådana att de stöder balanserad utveckling i områdena.

Det föreslås att reformen inte skall förändra det tidigare samarbetet i regionförvaltningen eller det sätt på vilket funktionerna placeras regionalt eller lokalt. Sjöfartsdistrikten skall fortsättningsvis utgöra regionala enheter inom Sjöfartsverket och verkar även framledes i samarbete med förbund, kommuner och övriga myndigheter inom respektive områdes landskap. Deras verksamhet fokuserar på uppgifter hos sjöfartsmyndigheten och beställaren av tjänster. När det gäller vintersjöfarten svarar Insjöfinlands sjöfartsdistrikt fortsättningsvis för de funktioner som hänförs till beställningen av isbrytning på Saimen. Sjöfartsdistrikten har i fortsättningen inte ansvar för styrningen av lotsningsproduktionen. I distrikten placeras trots det fortsättningsvis nödvändiga funktioner i anslutning till myndighetsverksamheten inom lotsningen, styrsedlar för lotsar, linjelotsexamen och övriga befrielser från skyldigheten att anlita lots. För förbindelsetrafikens del svarar

Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt även i fortsättningen för de funktioner som anknyter till beställningen av förbindelsetrafik.

Vid godkännandet av riktlinjerna för reformen av Sjöfartsverket förutsatte finanspolitiska ministerutskottet (17.6.2003) att det bl.a. för tryggandet av den regionala balansen bör uppställas klara uppgifter för verket i fråga om den offentliga servicen. Det finanspolitiska ministerutskottet förutsatte även att kommunikationsministeriet genom resultat- och affärsverksprocesser ser till att regionaliseringsmöjligheterna för Sjöfartsverkets och i synnerhet de nya affärsverkens del som skall grundas utreds, och att de lösningar som väljs behandlas av en arbetsgrupp för regional koordinering.

Rederiverket organiserar sig med grund i Sjöfartsverkets nuvarande rederienhet. Den egentliga produktionen av tjänster sker i hela landet (isbrytningsmateriel och annan materiel och ca 515 personer) och utöver detta har affärsverket ett litet huvudkontor i Helsingfors (ca 35 personer). Huvudkontoret består nästan helt och hållet av personalen vid Sjöfartsverkets före detta trafikavdelning, som länge utgjort centralförvaltningsavdelningen vid Sjöfartsverket och varit belägen i Helsingfors. Placeringen av huvudkontorets verksamhet utanför huvudstadsregionen förutsätter personalpolitiska lösningar. Att fartygen och rederiets huvudkontor ligger på samma ort är en fördel med tanke på skötseln av uppgifter och ger rederiet kostnadsbesparingar. Enligt 10 § i den allmänna lagen hör det till styrelsens befogenhet att ha hand om affärsverkets förvaltning och se till att verksamheten ordnas på behörigt sätt. Det personalavtal som fattats med personalorganisationerna innehåller inte något avtal om ny regionalisering.

De isbrytare som överflyttas till Rederiverket har nu placerats i ett hamnområde vid Skatudden i Helsingfors, som hyrts av Helsingfors stad. Hyreskontraktet gäller till slutet av mars 2005. Rederiverket kommer naturligtvis att konkurransutsätta kontraktet om isbrytarnas placeringshamn. I det skedet görs en ny bedömning om placeringsorten.

Även tillgången till assistans av vintersjöfarten och kvaliteten på assistansen säkerställs i hela landet i och med att Rederiverket

åläggs en i lagen om Rederiverket stadgad skyldighet att erbjuda isbrytning i hela landet.

Rederiverkets separata resultatenhet, förbindelsefartygsenheten, organiseras med grund i det nuvarande Sjöfartsverkets förbindelsefartygsenhet. Enheten är helt och hållet placerad i Åbo. Till personalen hör ca 65 personer, varav 60 personer hör till fartygspersonalen och 5 personer till den administrativa personalen. Förbindelsefartygen är en viktig sysselsättare i skärgårdskommunerna, eftersom majoriteten av personalen bor i dessa kommuner. I regionpolitiken är det också viktigt att beakta särförhållandena i skärgården. Dessutom förutsätter förbindelsefartygsenhetens ställning som separat resultatenhet inom Rederiverket att även den administrativa verksamheten fortsättningsvis hålls separat i Åbo.

Överföringen av produktionen av lotsningstjänster till Lotsverket inverkar inte på samarbetet i regionförvaltningen. Lotsningstjänsterna produceras även i fortsättningen lokalt i hela landet. Lotsverket organiserar sig med grund i Sjöfartsverkets nuvarande lotsningsenhet. Den egentliga produktionen av tjänster sker vid de regionala lotsstationerna. Det finns 18 lotsstationer som är belägna längs kusten från Karlö till Kotka (13 st.) och på de inre vattenvägarna i Saimen (5 st.). Ca 370 personer arbetar på dessa stationer. På Lotsverkets huvudkontor arbetar ca 20 personer, varav 6 placerats i Vasa och Tammerfors (löneräkning och ekonomiförvaltningsuppgifter). De övriga 14 vid huvudkontoret arbetar i Helsingfors (styrning och huvuddelen av den övriga förvaltningen). Placeringen av huvudkontorets verksamhet utanför huvudstadsregionen förutsätter personalpolitiska lösningar. Tyngdpunkten i lotsningsverksamheten är förlagd till Finska viken, där majoriteten av lotsningarna utförs. Enligt 10 § i den allmänna lagen hör det till styrelsens befogenhet att ha hand om affärsverkets förvaltning och se till att verksamheten ordnas på behörigt sätt.

Tillgången till lotsningstjänster och kvaliteten på dessa säkerställs i hela landet i och med att Lotsverket åläggs en i lagen om Lotsverket stadgad skyldighet att erbjuda lotsningstjänster i hela landet. Den enhetliga

prissättningen av tjänster gör det möjligt att erbjuda tjänster också på farleder med mindre trafik.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Trafikministeriets arbetsgrupp år 1996

Trafikministeriet tillsatte den 20 juni 1996 en arbetsgrupp, vars uppgift var att göra upp förslag till de åtgärder som krävdes för inrättandet av affärsverk i anslutning till Sjöfartsverket, att göra upp förslag till en regeringsproposition med förslag till affärsverkspecifika lag och eventuella andra lagar i anslutning till organiseringen, att göra upp förslag till ändring av lagstiftningen inom branschen samt att göra upp förslag till statsbudget för 1998. Lösningförslagen måste överlämnas till finanspolitiska ministerutskottet för behandling inom loppet av oktober 1996. Arbetsgruppen måste göra upp förslag till organisering av och finansieringsmodeller för verkets funktioner. Vid utformandet av förslagen måste vikt fästas vid nivån och kvaliteten på de farledsservicetjänster kunderna behövde, vid tryggandet av den regionala servicenivån, inklusive upprätthållandet av skärgårdstrafiken och ekonomiska och konkurrensmässiga aspekter, samt vid sjösäkerheten. I ombildningen till affärsverk utgår man från en modell enligt vilken Sjöfartsverket erhåller farledsavgifterna, lotsningsavgifterna och övriga avgifter att finansiera sin verksamhet med.

Arbetsgruppens uppdrag baserade sig på ett förslag utarbetat av en arbetsgrupp som trafikministeriet tillsatte den 21 september 1995 samt på utlåtanden om detta förslag.

Arbetsgruppen slutförde sitt arbete den 31 maj 1997. Gruppen behandlade tre alternativ för utvecklandet av Sjöfartsverket:

- 1) Sjöfartsverket som ett ämbetsverk,
- 2) Sjöfartsverket som ett ämbetsverk som gör beställningar och som ett produktionsbolag,
- 3) hela Sjöfartsverket som ett användarfinsansierat affärsverk.

Arbetsgruppen kom fram till en rekommendation beträffande Sjöfartsverkets förvaltning och organisation. Arbetsgruppen an-

såg att utvecklandet av Sjöfartsverket som ett internt och enhetligt affärsverk inom de närmaste 3–5 åren var en oundviklig åtgärd.

Utgående från detta gjordes ett flertal funktionsspecifika utredningar och utvecklingsförslag i verket.

Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt 1998–1999

I slutet av år 1998 inledde Sjöfartsverket ett stort utvecklingsprojekt som omfattade hela verket. Projektresultaten presenterades för direktionen i november 1999. I utvecklingsprojektet utreddes alternativen till det dåvarande sättet att producera tjänster och till servicenivån och i och med det möjligheten att finna mer kostnadseffektiva verksamhetsmodeller.

Utvecklandet av den egna verksamheten blev i samband med detta det centrala utvecklingsobjektet i fråga om många funktioner. Detta gällde i synnerhet isbrytningsverksamheten samt skötseln av farleder och kanaler. Av rapporterna framgick att bemanningen av isbrytare och arrangemangen kring liggetiden har en betydande inverkan på kostnaderna. Skötseln och underhållet av isbrytarna kan omorganiseras. Möjligheterna till köp av rederitjänster och till bolagisering av isbrytningsverksamheten bör utredas separat. Utvecklandet av skötseln och underhållet av farleder och kanaler förutsätter klassificering av olika farleder och kanaler inom farledsservicen. Köpta farledsservicetjänster kan testas regionalt.

Inom lotsningen kan kostnadsbesparingar uppnås genom balansering av kapaciteten, utjämning av trafiktoppar med hjälp av frivakter samt utvidgning av lotsningsområdena.

När det gäller förbindelsefartygstrafiken i skärgården bör möjligheterna till bolagisering av trafiken, ändringar i servicenivån och konkurrensutsättning av trafiken utredas.

Under år 2000 började man på olika håll inom centralförvaltningen och i sjöfartsdistrikten förverkliga flertalet målsättningar. Man beslutade att som fortsatt arbete göra ännu närmare utredningar gällande sjömätningen och trafikstyrningen. Det beslutades också att man under år 2000 skulle granska de alternativa produktionssätten för förvaltningstjänster och servicenivån på dessa tjänster.

Trafikministeriets och Sjöfartsverkets utredning om bildandet av affärsverk 2000

Sjöfartsverket gjorde ytterligare en utredning med trafikministeriet om möjligheten att ombilda Sjöfartsverket till ett affärsverk. Utredningen blev klar i februari år 2000. Den resulterade i två alternativa modeller för genomförandet: en enhetlig affärsverksmodell, där hela Sjöfartsverket verkar som ett affärsverk, och en s.k. beställar-utförar-modell.

Den enhetliga affärsverksmodellen innebär att Sjöfartsverket sköter alla sina nuvarande uppgifter och ansvarar för farledsnätverket. Uppgifterna fördelar sig på kundfinansierad affärsverksamhet och verksamhet som finansieras med medel ur statsbudgeten. Underhållet av farlederna för handelssjöfart vid kusten, assistansen av vintersjöfarten, lotsningstjänsterna vid kusten samt rederi- och befraktnings-tjänsterna utgör tillsammans den kundfinansierade affärsverksamheten.

De samhällseliga kundtjänstuppdragen och myndighetsuppgifterna finansieras med medel ur statsbudgeten. Till de samhällseliga kundtjänstuppdragen räknas underhållet av farlederna för småbåtar och farlederna för handelssjöfart i Saimen, lotsningen på Saimen samt tjänsterna i anslutning till förbindelsefartygstrafiken i skärgården. De mest betydande myndighetsuppgifterna hänför sig till övervakningen av fartygssäkerheten.

I beställar-utförar-modellen delas verket in i ett ämbetsverk som beställer tjänster och i ett affärsverk. Upphandlingen av tjänster och konkurrensutsättningen ankommer på ämbetsverket. Ämbetsverket administrerar farledsnätverket och köper, antingen av affärsverket eller av övriga tjänsteproducenter, infrastrukturtjänster inom sjöfarten och den övriga sjötrafiken. För köpet av tjänster använder ämbetsverket sina intäkter från farledsavgifterna samt anslag ur statsbudgeten.

Utredningen om bildandet av affärsverk var ute på omfattande remiss och de viktigaste myndigheterna samt rederiföreningarna, hamnförbundet, sjöfartsorganisationerna, centrala näringslivsorganisationer och övriga personalorganisationer ombads ge utlåtanden om förslaget. Sommaren 2001 drog kommunikationsministeriet slutsatsen att det på grund av Sjöfartsverkets omfattande myn-

dighetsuppgifter inte är möjligt att ombilda hela verket till ett affärsverk. Samtidigt konstaterades att det är svårt att dela upp verket i ett ämbetsverk som beställer tjänster och i ett affärsverk med produktion på grund av att verksamheten omspannar flera branscher.

Beredningen åren 2001–2003

Man beslöt våren 2001 att arbeta vidare på reformen av Sjöfartsverkets organisation.

I statsbudgeten för 2001 angavs att målet för Sjöfartsverket är att verket genomför programmet för utveckling av sin interna verksamhet och höjer sin beredskap att bedriva verksamhet som affärsverk.

Det fattades dock beslut om en ny utredning om utvecklingen, eftersom den föregående utredningen som blev klar år 2000 inte gav någon färdig modell för den fortsatta utvecklingen.

Den 20 september 2001 ställde kommunikationsministeriet upp resultatmålet för Sjöfartsverket år 2002; att bereda funktionsspecifika förslag utgående från utvecklandet av verkets verksamhet, ekonomi och organisationsstruktur. Ministeriets och Sjöfartsverkets gemensamma ledningsgrupp ledde beredningen. Rapporten om Sjöfartsverkets behov av och alternativ för utveckling färdigställdes i januari 2002. Med grund i rapporten hörde Sjöfartsverket i bred omfattning centrala kund- och intressegrupper samt personalen på verket. Med beaktande av ställningstagandena beredde Sjöfartsverket ett förslag till strategi och målsättning för utvecklandet av verket. Utvecklingsförslaget godkändes den 16 april 2002 av Sjöfartsverkets direktion och överläts samma dag till kommunikationsministeriet.

Enligt förslaget är en central målsättning i utvecklandet av Sjöfartsverket att separera myndighetsverksamheten från produktionen av tjänster samt att med så låga och över-skådliga avgifter som möjligt trygga en sådan kvalitets- och servicenivå som motsvarar kundernas behov.

För att dessa mål skall uppnås och effektiviteten och konkurrenskraften i produktionen av tjänster förbättras åtskiljs produktionsverksamheten med hjälp av funktionsspecifika lösningar till separata produktionsorgani-

sationer:

- Ett rederi som inrättas i början av år 2004 och som i egenskap av statligt affärsverk producerar isbrytningstjänster och ansvarar för kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet
- Ett lotsverk som inrättas i början av år 2004 och som i egenskap av statligt affärsverk producerar lotsning och övriga tjänster i anknnytning till lotsning
- Opererandet av förbindelsefartygstrafiken slås samman med verksamheten vid Vägverkets enhet för färjetrafik. Det föreslås att dessa bildar ett eget affärsverk från ingången av år 2004.
- Dessutom föreslås att den produktionsverksamhet som kvarstår vid Sjöfartsverket internt separeras från verkets myndighets- och beställaruppgifter.

Sjöfartsverket skall fortfarande vara ett netobudgeterat ämbetsverk med fokus på upprätthållande och utvecklande av verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfart. I Sjöfartsverkets verksamhet betonas myndighetsuppgifterna och uppgifterna hos beställare av tjänster.

Förslaget behandlades och dessa riktlinjer godkändes i kommunikationsministeriet och därutöver i det finanspolitiska ministerutskottet den 28 maj 2002 och i ministerutskottet för utvecklande av förvaltningen den 13 juni 2002.

I statsbudgeten för 2003 nämns att Sjöfartsverket fortsätter att utveckla sina funktioner genom en intern indelning av organisationen i beställarmyndighet och produktion samt genom att bereda propositioner om inrättandet av ett affärsverk inom rederisektorn och ett inom lotsningssektorn samt om en omorganisering av förbindelsefartygstrafiken.

Med grund i det finanspolitiska ministerutskottets beslut började kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket bereda de nya organisationerna. Beredningen har gjorts i fyra projektgrupper som har en gemensam styrgrupp. Kommunikationsministeriet har dessutom tillsatt en skild personalarbetsgrupp där ministeriet, Sjöfartsverket och verkets personalorganisationer är representerade. Styrgruppen har bestått av representanter från kommunikationsministeriet och Sjöfartsver-

ket samt en företrädare för personalen. Den egentliga beredningen av de nya organisationerna har försiggått i fyra projektgrupper: i projekt för Rederiverket, Lotsverket, Färjerederiet samt sjöfartsförvaltningen. I alla projektgrupper har Sjöfartsverket och under verket lydande personalgrupper varit representerade. I projektet för Färjerederiet har dessutom funnits företrädare för Vägverket och dess personal. Kommunikationsministeriet har ansvarat för projektet för Färjerederiet medan Sjöfartsverket har ansvarat för de övriga projekten.

I samband med affärsverksberedningen har man genomfört en ändring i Sjöfartsverkets interna organisation, en ändring som började tillämpas fr.o.m. den 1 mars 2003. Inom såväl central- som regionförvaltningen organiserades verket på ett tydligare sätt enligt funktioner. Samtidigt åtskiljdes rederifunktionerna, lotsningen och förbindelsefartygen till egna interna produktionsenheter. Detta förbättrar deras beredskap inför omvandlingen till affärsverk i början av år 2004.

Förslagets riktlinjer behandlades och godkändes för fullföljande i det finanspolitiska utskottet den 4 mars 2003. Beträffande färje- och förbindelsetrafiken gjordes efter behandlingen ännu en tilläggsutredning, och i samband med den hördes behöriga personalorganisationer samt Sjöfartsverket och Vägverket.

I statsminister Matti Vanhanens regeringsprogram framhålls följande: "Servicenivån i fråga om handelssjöfarten och den övriga sjötrafiken tryggas genom att Sjöfartsverket utvecklas som myndighet och dess serviceproduktion organiseras till nya typer av affärsverk." Tanken var ursprungligen att det regeringsprogramsenliga utvecklandet av Sjöfartsverket skulle genomföras i form av organisering av det nuvarande Sjöfartsverkets uppgifter till ett sjöfartsverk som i egenskap av ämbetsverk skulle verka som myndighet och göra beställningar samt genom separering av de produktionsmässiga funktionerna till tre separata affärsverk: Rederiverket, Lotsverket och Färjerederiet. Målet var att i det sistnämnda affärsverket placera Sjöfartsverkets förbindelsefartyg och Vägverkets förbindelsefartyg och vajerfärjor. Eftersom det specificerade innehållet i det ut-

vecklande av Vägverkets organisation som avses i regeringsprogrammet fortfarande är öppet har förslaget till organisation i detta skede ändrats så, att det inte omfattar ett förslag till inrättande av ett separat färjerederi, utan att produktionen av förbindelsefartygstjänster överförs till en egen affärsverksamhetsenhet vid Rederiverket. Ett separat affärsverk som enbart bildats av Sjöfartsverkets förbindelsefartygsverksamhet hade inte varit livsdugligt. Det kan senare bli aktuellt att utreda huruvida det under kommande år uppstår behov av att vidareutveckla organisationerna på denna punkt.

Information om hur projekten framskridit och om de förslag som förberetts har delgivits Sjöfartsverkets direktion, verkets personal, i samverkan och på skilda informationsmöten, samt verkets centrala intressegrupper.

5.2. Remissutlåtanden

De viktigaste myndigheterna och personalorganisationerna samt andra behöriga instanser har ombetts ge utlåtanden om propositionen. Följande instanser har gett sina utlåtanden till kommunikationsministeriet: justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbetsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Vägförvaltningen, Vägverket, Tullverket, Meteorologiska institutet, Konkurrensverket, Sjöfartsverket, Havsforskningsinstitutet, Finlands miljöcentral, staben för sjöstridskrafterna, huvudstaberna, staberna för gränsbevakningsväsendet, länsstyrelserna, Ålands landskapsstyrelse, förbunden på landskapsnivå, AKAVA-OS rf, Henkilöstöunioni HU ry, Lotsförbundet ry, Merenkulkulaitoksen tekniset toimihenkilöt MERTE ry, Löntagarorganisationen Pardia rf, Suomen Erityisteknisten liitto SETeLi ry, Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union rf, Industrin och Arbetsgivarna TT, Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Rederiförening rf, skärgårdsdelegationen och Ålands Redarförening.

I utlåtandena från den offentliga förvaltningen ansågs att propositionen till sin allmänna linje är bra och att den kan understö-

das. I dessa utlåtanden förekom inga anmärkningar på inrättandet av Rederiverket och Lotsverket. Vägverket fäste allvarlig uppmärksamhet vid att ett skilt färjerederi inte inrättas så, att Vägverkets färjeverksamhet anknyts till detta rederi. Beaktandet av den regionala aspekten framkom i de utlåtandena förbunden på landskapsnivå gett. I utlåtandena från miljöministeriet och Finlands miljöcentral behandlades säkrandet av oljebekämpningsberedskapen. Konkurrensverket fäste uppmärksamhet vid den ringa konkurrensen inom branschen och på att staten i egenskap av köpare av tjänster har en betydande andel i de nya affärsverken. TT betonade att det är viktigt att konkurrensen öppnas.

Personalorganisationerna motsatte sig i sina utlåtanden att ett färjerederi inrättas. De ansåg att en bättre lösning är att Sjöfartsverkets förbindelsefartygs- och färjeverksamhet förs samman med det nya Rederiverket. De motsatte sig att enheten för färjetrafik separeras från Vägverket.

En sammanfattning av alla utlåtanden har gjorts i kommunikationsministeriet. Vid den fortsatta beredningen har motiveringarna i utlåtandena och de anmärkningar som gäller detaljer i lagförslagen beaktats i mån av möjlighet.

6. Propositionens verkningar i fråga om annan lagstiftning

Riksdagens föreläggs samtidigt en proposition med förslag till lotsningslag.

I förslaget till lotsningslag anges att Lotsverket skall erbjuda lotsningstjänster i hela landet. Till lotsningslagen fogas bemyndiganden att utfärda förordningar och närmare föreskrifter i enlighet med bestämmelserna i Finlands grundlag. Det föreslås att det till lagen fogas grunder för skyldigheten att anlita lots och för befrielse från denna skyldighet samt grunder för beviljande, förnyande eller återkallande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens från skyldigheten att anlita lots.

Överföringen av uppgifter och befogenheter förutsätter att lagarna träder i kraft samtidigt.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Lag om Rederiverket

1 §. *Administrativ ställning.* Det föreslås att Rederiverket skall verka inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, såsom den till Sjöfartsverket hörande rederienheten och förbindelsefartygsenheten tidigare gjort. Eftersom bl.a. trafikleder och sjötrafik enligt 20 § 1 och 2 punkten reglementet för statsrådet (262/2003) hör till kommunikationsministeriets verksamhetsområde är det när affärsverket inleder sin verksamhet, och även senare, motiverat att verket kvarstår inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det föreslås att också Sjöfartsverket, som samtidigt omstruktureras och som svarar för sjöfartens verksamhetsbetingelser, skall verka inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

På Rederiverket tillämpas lagen om statliga affärsverk (1185/2002), dvs. den så kallade allmänna lagen. I den allmänna lagen förutsätts dock att en lag om affärsverket stiftas när verket grundas.

2 §. *Rederiverkets verksamhetsområde och uppgifter.* I propositionen föreslås att Rederiverkets verksamhetsområde fastställs vara så omfattande att affärsverket har möjlighet att ha framgång i konkurrensen och kunna reagera på skönjbara ändringar i verksamhetsmiljön. Affärsverket skall i Finland och utomlands kunna verka inom marknaden för assistansen av vintersjöfarten, försäljningen av kombinationsfartygens specialtjänster, förbindelsetrafiktjänster, farledshållningen samt inom marknaden för serviceunderhåll och befraktning av fartyg. I dagens läge har Sjöfartsverkets rederienhet hand om assistansen av vintersjöfarten, försäljningen av kombinationsfartygens specialtjänster och de uppgifter som hänför sig till investeringar, service och underhåll i fråga om dessa fartyg. Sjöfartsverkets förbindelsefartygsenhet sköter för närvarande produktionsuppgifter i anslutning till förbindelsetrafiken. Sjöfartsver-

kets distriktsförvaltning har inom sina egna verksamhetsfält hand om produktionen av farledshållning och den produktion av farledsfartygstjänster som har samband med denna verksamhet och som nu enligt propositionen skall överföras på Rederiverket. Utöver dessa uppgifter har Sjöfartsverkets rederienhet i form av en avgiftsbelagd serviceverksamhet skött uppdrag för andra offentliga samfund och privata instanser, t.ex. Havsforskningsinstitutet och Finlands miljöcentral.

Det föreslås att Rederiverket skall verka inom rederibranschen och producera tjänster för sjötrafiken. Rederiverket skall ha möjlighet att dra nytta av sitt kunnande inom andra områden än isbrytning, försäljning av kombinationsfartygens specialtjänster, försäljning av förbindelsetrafiktjänster, försäljning av farledsfartygens tjänster samt tjänster i anslutning till serviceunderhåll och befraktning. Det föreslås att Rederiverket dock skall koncentrera sig på isbrytning och produktion av kombinationsfartygens specialtjänster. Verksamheten utanför dessa verksamhetsområden skall i synnerhet när konkurrensen öppnas vara mer begränsad.

I samband med att tekniken utvecklas föds sannolikt nya verksamhetsformer parallellt med den traditionella isbrytningsverksamheten. Rederiverket kan utöver isbrytningsuppgifter och förbindelsetrafiktjänster samt uppgifter i anslutning till farledsbygge, farledshållning, serviceunderhåll och befraktning av fartyg och försäljning av kombinationsfartygens specialtjänster även i anslutning till dessa uppgifter bedriva export samt affärsverksamhet, bl.a. när det gäller sakkunnig- och styrtjänster samt informationsservice. Dessa tjänster kan Rederiverket erbjuda i form av kommersiella tjänster till såväl Sjöfartsverket som andra instanser i behov av tjänster. Det föreslås att också andra sakkunnigtjänster som hänför sig till isbrytning och kombinationsfartygens verksamhet skall höra till Rederiverkets verksamhetsområde.

Rederiverket skall koncentrera sig på sitt

centrala kunnande och på produkter och tjänster i anslutning till det. Det föreslås att Sjöfartsverket och andra statliga ämbetsverk och inrättningar, men även kommuner, hamnar samt affärsföretag, rederier och samfund skall vara Rederiverkets huvudsakliga kunder. Till Rederiverkets interna resultatenhets, dvs. förbindelsefartygsenhetens, viktigaste kunder hör skärgårdskommunerna, olika näringsidkare samt passagerarna.

I samband med att marknaden för farledshållningen utvecklas växer också nya aktörer fram inom farledshållningsproduktionen.

Det verksamhetsområde som regleras kan vidare möjliggöra produktion och export av sakkunnigtjänster och övriga tjänster, även till utlandet. De allmänna principer som gäller affärsverkets verksamhet utomlands samt verksamhetens omfattning, resultatmål och risker fastställs i samband med riksdagens och statsrådets budgetstyrning och styrning av affärsverk.

Sjöfartsverket har som målsättning att upprätthålla och utveckla verksamhetsbetingelserna för handelssjöfarten samt förbindelsetrafiken i skärgården. En verksamhetsbetingelse framom andra är säkrandet av tillgången till isbrytning och kvaliteten på isbrytningen i alla vinterhamnar i hela landet. Det föreslås att kommunikationsministeriet i fråga om isbrytningens, förbindelsetrafikens och farledshållningens kvalitets- och servicenivå skall ställa krav på Sjöfartsverket, som inför kommunikationsministeriet och kunderna svarar för kvaliteten och servicenivån inom isbrytningen, förbindelsetrafiken och farledshållningen. Rederiverket föreslås å sin sida ha en lagstadgad, permanent skyldighet att erbjuda sig att producera isbrytningstjänster i hela landet. Med hjälp av detta servicemål som ställs för affärsverket kan man vid sidan av beställningspraxisen, kvalitetskraven i entreprenadavtal och tillsynen också säkra att de målsättningar i fråga om servicenivån som riksdagen och statsrådet ställer uppnås i alla delar av landet.

Affärsverket åläggs också att erbjuda sig att sköta oljebekämpningsuppgifter. I och med det vill man säkerställa att det även i fortsättningen är möjligt att vid behov vid bekämpning av olje- och kemikalieskador använda de farledsfartyg med oljebekämp-

ningsberedskap som överförs till affärsverket. Finlands miljöcentral är i egenskap av nationell bekämpningsmyndighet skyldig att se till att förutsättningarna för denna verksamhet kvarstår och vidareutvecklas. I enlighet med miljöcentralens beställningar åläggs affärsverket att erbjuda sina oljebekämpningstjänster.

I egenskap av stor producent av infrastruktur tjänster bereder Rederiverket sig på att sköta sina uppgifter även under exceptionella förhållanden och tillgodoser de specialbehov dessa förhållanden föranleder. I paragrafens 3 mom. finns en bestämmelse om detta. Till de uppgifter som avses i bestämmelsen hör åtminstone målspecifik planering för exceptionella förhållanden i samarbete med Sjöfartsverket och förberedelse inför skötseln av uppgifter under exceptionella förhållanden i enlighet med separat uppgjorda planer.

3 §. *Rederiverkets styrelse*. I 9 § i den allmänna lagen föreskrivs om ett affärsverks styrelse. I paragrafen föreskrivs att minst en av medlemmarna i affärsverkets styrelse skall företräda affärsverkets personal. För Rederiverkets del är det nödvändigt att i lagen om Rederiverket lämna möjlighet till att man skall kunna utse en suppleant för denna personalföreträdare. Eftersom t.ex. affärsverkets isbrytare ofta är längre tider ute på sådana platser på haven dit det kan vara svårt att ta sig ut, kan det vara omöjligt för den utsedda personalföreträdaren att delta i styrelsens möten. Därför är det nödvändigt att i lagen om Rederiverket utfärda ett befullmäktigande till att en suppleant för personalföreträdaren skall kunna utses genom förordning av statsrådet.

Eftersom det inte har ansetts ändamålsenligt att ta in uttömmande bestämmelser om styrelsens uppgifter och sammansättning i den allmänna lagen om statliga affärsverk, föreslås i lagen en bestämmelse enligt vilken statsrådet bemyndigas att genom förordning ge närmare bestämmelser om dessa frågor. De ovannämnda bestämmelserna i den allmänna lagen kan endast specificeras genom förordning.

4 §. *Ikraftträdande*. Denna lag avses träda i kraft den 1 januari 2004.

Det är viktigt att affärsverket kan inleda sin verksamhet så snabbt som möjligt efter att

det fattats beslut om att affärsverket skall inrättas. Man skall i så god tid som möjligt kunna påbörja den slutliga organisationsplaneringen, uppbyggnaden av system för affärsverksamheten och övriga uppgifter i anslutning till det inledande skedet. Det föreslås dessutom att lagen skall innehålla en bestämmelse om att en styrelse kan tillsättas och en verkställande direktör för Rederiverket utnämnas redan innan lagen träder i kraft. Dessa beslut fattas av statsrådet med stöd av den allmänna lagen. Affärsverket kan anställa även andra nyckelpersoner redan innan lagen träder i kraft.

5 §. *Övergångsbestämmelser.* Det föreslås att Rederiverket, i huvudsak med befintliga resurser, skall fortsätta bedriva den verksamhet som i dag bedrivs inom Sjöfartsverkets rederienhet och förbindelsefartygsenhet. Det föreslås att de avtal vid den nuvarande rederienheten och förbindelsefartygsenheten samt hyres- och uppdragsförbindelser och övriga förbindelser som är i kraft vid tidpunkten för övergången till affärsverk skall hållas oförändrade till den del de hänför sig till de uppgifter som definieras i 2 §, och Rederiverket skall vidare ansvara för åliggandena. Det finanspolitiska ministerutskottet har i sitt möte den 12 augusti 2003 konstaterat att befraktningssavtalen borde flyttas över till Rederiverket som inrättas. De rättigheter och skyldigheter som Sjöfartsverket har överförs på Rederiverket endast till den del därom föreskrivs eller avtalas särskilt. Om rättigheterna och skyldigheterna beslutas närmare genom beslut av statsrådet i samband med överföringen av egendomen. De myndighetsrättigheter och -åligganden som rederienheten och förbindelsefartygsenheten omfattas av kvarstår i huvudsak vid Sjöfartsverket. Det föreslås att det rederiverk som inrättas inte skall sköta myndighetsuppgifter.

Den personal som i dagens läge arbetar vid Sjöfartsverkets rederienhet, vid verkets förbindelsefartygsenhet och på de fartyg som skall överföras till Rederiverket är när det gäller befälet anställd i tjänsteförhållande och när det gäller den övriga besättningen huvudsakligen anställd i arbetsavtalsförhållande. Ca 615 personer av de anställda vid Sjöfartsverket förflyttas till Rederiverket. Den personal som i tjänste- och arbetsförhållande skö-

ter de nuvarande administrativa uppgifterna och fartygsuppgifterna övergår till att bli personal hos Rederiverket. Den personal i arbets- och tjänsteförhållande som inte övergår utgör fortfarande personal vid Sjöfartsverket. Tjänsterna för de personer i tjänsteförhållande som övergår till Rederiverket blir i och med att denna lag träder i kraft tjänster vid detta affärsverk. Det gamla arbetsavtal som gäller för de personer i arbetsförhållande som övergår till affärsverket ersätts med ett nytt avtal som ingås med affärsverket. Villkoren i gällande tjänste- och arbetskollektivavtal iaktas under hela den tid de är i kraft. Personalen går över till Rederiverket med den typ av anställningsförhållande och de villkor som nu gäller. Den rättsliga ställningen för den personal som är i affärsverkets tjänst bestäms i enlighet med den allmänna arbetslagstiftningen och de tjänste- och arbetskollektivavtal som tillämpas i affärsverket. Avlöningen och de övriga villkoren i anställningsförhållandet, t.ex. semestrar, hålls i övergångsskedet oförändrade i enlighet med avtalet om omställningsskydd.

Ett tillfälligt bevarande av tjänsteförhållanden också i affärsverksformen motiveras förutom av ett omställningsskyddsavtal också av det faktum att detta kan trygga personalens ställning och de nya organisationernas funktionsförmåga. Ändringar som syftar till att trygga vissa förmåner i anslutning till anställningsförhållandets art kräver dessutom tid för att ändringarna skall kunna verkställas på ett hållbart sätt också på lång sikt. Målet är att hela personalen skall anställas i arbetsavtalsförhållande, vilket blir verklighet då ifrågasvarande kollektivavtal har slutits.

1.2. Lag om Lotsverket

1 §. *Administrativ ställning.* Det föreslås att Lotsverket skall verka inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde i likhet med Sjöfartsverket, som fram till dagens läge stått för produktionen av lotsningstjänster, och övriga affärsverk i branschen. Sjöfartsverket skall inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, fortfarande som ämbetsverk, svara för lotsningsverksamhetens myndighetsuppgifter.

På Lotsverket tillämpas lagen om statliga

affärsverk (1185/2002) som allmän lag. Den allmänna lagen förutsätter dock att en lag om affärsverket stiftas när verket grundas.

2 §. *Lotsverkets verksamhetsområde och uppgifter.* Det föreslås att verksamhetsområdet för Lotsverket fastställs på ett sätt som gör det möjligt för verket att nå de service-mål som ställs och att på ett lönsamt sätt verka i en föränderlig verksamhetsmiljö. Lotsverkets verksamhetsområde skall omfatta tjänster som främjar säkerheten inom och verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken samt utvecklandet av dessa tjänster, i första hand med hjälp av lotsningstjänster och övriga tjänster och produkter som hänför sig till dessa. Det föreslås att Lotsverket skall erbjuda lotsningstjänster, tjänster med anknytning till lotsbåtstransport samt informationsservice i anslutning till lotsning.

Lotsverket kan dessutom tillhandahålla även andra sjötrafiksfrämjande tjänster med anknytning till branschen. Till dessa tjänster kan åtminstone räknas sakkunnigtjänster som hänför sig till lotsning, tjänster som underlättar fartygsnavigeringen, tjänster i anslutning till farledsmärkningen, såsom inspektion av farleder och reparation av säkerhetsanordningar, samt tjänster som gör det lättare att anlöpa eller lägga ut från en hamn. I och med att tekniken utvecklas kan det uppstå nya, i dagens läge oklassificerade tjänster och produkter som Lotsverket kan erbjuda i anslutning till sin bransch. Det föreslås att rederier, hamnar, kommuner, Sjöfartsverket, andra statliga myndigheter och affärsföretag skall vara Lotsverkets huvudsakliga kunder.

Det föreslås att Lotsverkets uppgift skall vara att i hela landet erbjuda i lotsningslagen avsedda lotsningstjänster på de vattenområden som anges i lotsningslagen samt utföra de övriga uppgifter och åligganden som fastställs i lotsningslagen. I lotsningslagen föreskrivs om den allmänna skyldigheten att anlita lots samt om undantag från denna skyldighet. Det föreslås att Lotsverket skall vara skyldigt att erbjuda lotsningstjänster på alla de farleder på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal där lots skall anlitas.

Det föreslås vidare att Lotsverket skall vara skyldigt att sköta även andra uppgifter som anges i lotsningslagen. Till dessa hör för när-

varande den för lotsen i lotsningslagen föreskrivna skyldigheten att i enlighet med Sjöfartsverkets anvisningar anmäla alla observationer som är av betydelse för sjöövervakningen, tullkontrollen, sjöfarten, säkerheten för fartyget eller de ombordvarande eller för miljövården. Lotsen skall också rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat samt vid behov lämna tilläggsuppgifter om dem. Lotsen är likaså skyldig att rapportera om alla händelser som hänför sig till territorieövervakningen.

Sjöfartsverket är en sådan övrig sjöräddningsmyndighet som avses i 4 § sjöräddningslagen (1145/2001) och vars lagstadgade uppgift är att jämsides med gränsbevakningsväsendet delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten bl.a. genom att i efterspannings- och räddningsverksamheten ställa sin personal och materiel till förfogande. När den lotsningspersonal, den materiel och de fastigheter som hör till Sjöfartsverket överförs till Lotsverket åläggs Sjöfartsverket motsvarande skyldighet genom de allmänna bestämmelserna i sjöräddningslagen.

Användandet av den materiel som överförs till Lotsverket för utförande av efterspannings- och räddningsuppdrag föreslås grunda sig på de allmänna bestämmelserna i 10 och 11 § sjöräddningslagen, och Lotsverket ersätts för användningen enligt 21 och 22 § sjöräddningslagen.

Lotsningstjänsterna stöder säkerheten inom och verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken. Tillgången till dessa tjänster skall tryggas även under exceptionella förhållanden. Det föreslås att Lotsverket skall åläggas en skyldighet att bereda sig på att sköta sina uppgifter även under exceptionella förhållanden på det sätt kommunikationsministeriet särskilt bestämmer. Till de uppgifter som avses i bestämmelsen hör åtminstone uppdragsplanering med tanke på exceptionella förhållanden och förberedelse inför skötseln av uppgifterna under exceptionella förhållanden i enlighet med separat uppgjorda planer.

3 §. *Lotsverkets styrelse.* Eftersom det inte har ansetts ändamålsenligt att ta in uttömmande bestämmelser om styrelsens uppgifter och sammansättning i den allmänna lagen om statliga affärsverk, föreslås i lagen en be-

stämmelse enligt vilken statsrådet bemyndigas att genom förordning ge närmare bestämmelser om dessa frågor. De ovannämnda bestämmelserna i den allmänna lagen kan endast specificeras genom förordning.

4 §. *Prissättning.* Utgående från den allmänna lagen om affärsverk skall ett affärsverk verka enligt företagsekonomiska principer. Lotsverkets tjänster är av stor samhälls- och säkerhetsfrämjande till sin karaktär. Det föreslås att paragrafen därför skall innehålla bestämmelser om de allmänna grunderna för Lotsverkets prissättning, dvs. den prestation som skall prissättas, de kostnader som skall täckas och grunden för debiteringen. Det föreslås att de lotsningstjänster som avses i lotsningsslagen skall vara fast prissatta prestationer vilkas pris fastställs på basis av det lotsade fartygets nettodräktighet och lotsningssträckan. Enligt förslaget uttas på Saima kanal och på Saimens vattenområde en nedsatt enhetsavgift. De förluster som orsakas av Lotsverket på grund av den nedsatta enhetsavgiften skall enligt förslaget kompenseras genom ett anslag som för detta ändamål tagits in i statsbudgeten. Bestämmelser om nivån på prissättningen utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att verket i prissättningen skall utgå från den gällande lotsningstaxan som baserar sig på enhetsprissättning. Om lotsningstaxan på finskt vattenområde samt om lotsningstaxan på Saima kanal och Saimens vattenområde bestäms för närvarande genom kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1142/2002) som utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Prissättningen styrs av de beslut som riksdagen, statsrådet och kommunikationsministeriet fattat, vilka hänför sig till Lotsverkets mål för servicen och verksamheten samt till dess resultat- och intäktsföringsmål.

I enlighet med företagsekonomiska principer beslutar Lotsverket självt om prissättningen av de produkter och tjänster som inte räknas till de lotsningstjänster som avses i lotsningsslagen.

5 §. *Ikraftträdande.* Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2004. Det förberedande arbetet inför inledandet av Lotsverkets verk-

samhet skall kunna påbörjas genast när beslutet om inrättande av affärsverket har fattats, detta för att organisationen, de systemaffärsverksamheten behöver och övriga resurser skall ha tagits i bruk när verksamheten inleds. Det föreslås att lagen skall inkludera bestämmelser om att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft och att en styrelse kan tillsättas och en verkställande direktör utnämnas för Lotsverket redan innan lagen träder i kraft.

6 §. *Övergångsbestämmelser.* Det föreslås att Lotsverket, i huvudsak med befintliga resurser, skall fortsätta bedriva den verksamhet som i dag bedrivs vid Sjöfartsverkets lotsningsenhet. De rättigheter och skyldigheter som Sjöfartsverket har överförs enligt detta lagrum i lagförslaget på Lotsverket endast till den del de hänför sig till de uppgifter som definieras i 2 §. Om rättigheterna och skyldigheterna beslutas närmare genom beslut av statsrådet i samband med överföringen av egendomen. De myndighetsrättigheter och -åligganden som lotsningsenheten omfattas av kvarstår i huvudsak vid Sjöfartsverket. Det föreslås att det lotsverk som inrättas inte skall sköta myndighetsavgifter.

Ca 390 personer av de anställda vid Sjöfartsverket går över till Lotsverket. Den personal som i tjänste- och arbetsförhållande sköter de nuvarande lotsningsuppgifterna övergår till att bli personal hos Lotsverket. Den personal i arbets- och tjänsteförhållande som inte övergår utgör fortfarande personal vid Sjöfartsverket. Tjänsterna för de personer i tjänsteförhållande som övergår till Lotsverket blir i och med att denna lag träder i kraft tjänster vid detta affärsverk. Det gamla arbetsavtal som gäller för de personer i arbetsförhållande som övergår till affärsverket ersätts med ett nytt avtal som ingås med affärsverket. Villkoren i gällande tjänste- och arbetskollektivavtal iaktas under hela den tid de är i kraft. Personalen förflyttas till Lotsverket med den typ av anställningsförhållande och de villkor som nu gäller. Den rättsliga ställningen för den personal som är i affärsverkets tjänst bestäms i enlighet med den allmänna arbetslagstiftningen och de tjänste- och arbetskollektivavtal som tillämpas i affärsverket. Avlöningen och de övriga villko-

ren i anställningsförhållandet, t.ex. semestrar, hålls i övergångsskedet oförändrade i enlighet med avtalet om omställningsskydd.

Ett tillfälligt bevarande av tjänsteförhållanden också i affärsverksformen motiveras förutom av ett omställningsskyddsavtal också av det faktum att detta kan trygga personalens ställning och de nya organisationernas funktionsförmåga. Ändringar som syftar till att trygga vissa förmåner i anslutning till anställningsförhållandets art kräver dessutom tid för att ändringarna skall kunna verkställas på ett hållbart sätt också på lång sikt. Målet är att hela personalen skall anställas i arbetsavtalsförhållande, vilket blir verklighet då ifrågakarande kollektivavtal har slutits.

Det föreslås att det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om den nivån på Lotsverkets prissättning samt om nedsättningar i priset på lotsningstjänster på Saima kanal och på dess vattenområden.

1.3. Lag om Sjöfartsverket

1 §. *Administrativ ställning.* Det föreslås att Sjöfartsverkets administrativa ställning skall definieras i paragrafen. Enligt den nya grundlagen skall de allmänna grunderna för statsförvaltningens organ regleras genom lag, om deras uppgifter omfattar utövning av offentlig makt.

Sjöfartsverket skall i ekonomiskt och säkerhetsmässigt hänseende och med skonande av miljön svara för upprätthållandet och utvecklandet av verksamhetsbetingelserna för handelssjöfart och annan sjötrafik. I denna roll fattar verket fortsättningsvis beslut om bl.a. nedsättning av farledsavgifter, lästavgiftsunderstöd och andra statsunderstöd i anslutning till sjötrafik, samt för när det gäller sjöfarten officiell statistik, ett fartygsregister och en förteckning över inteckningar och handelsfartyg. Sjöfartsverket skall likaså bevilja befrielse från skyldigheten att anlita lots, bevilja styrsedel för lots och linjelotsbrev samt övervaka lotsningen. Sjöfartsverket utövar offentlig makt också när det sörjer för fartygssäkerheten och säkerheten inom småbåtstrafiken. Verket svarar för fartygsinspektioner och fartygsbesiktningar, utfärdar behörighetsbrev för besättningar, genomför mönstring av sjömän och för officiella regis-

ter samt beviljar isklassintyg och utfärdar isklassföreskrifter. Inom gränserna för vad grundlagen möjliggör och med stöd av de bemyndiganden som föreskrivs i lag utfärdar Sjöfartsverket rättsregler i ärenden som hänför sig till verkets verksamhetsområde samt sörjer för det internationella samarbetet i anknytning till verkets uppgifter.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall verka som en i territorialövervakningslagen avsedd övrig territorialövervakningsmyndighet och en i sjöräddningslagen avsedd övrig sjöräddningsmyndighet. Även farledsbeslut, trafikbegränsningar, dispenser och övriga myndighetsuppgifter som anknyter till vattenväghållning och sjökartläggning inbegrips i utövandet av offentlig makt.

Eftersom bl.a. sjötrafik, trafikleder och hamnar enligt 20 § 1 och 2 punkten reglementet för statsrådet (262/2003) hör till kommunikationsministeriets ansvarsområde föreslås att Sjöfartsverket skall vara ett verk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det föreslås att Sjöfartsverket skall upprätthålla och utveckla verksamhetsbetingelserna för sådan handelssjöfart och övrig sjötrafik som avses i statsrådets och kommunikationsministeriets strategier och för vilken det reserverats finansiering i verksamheten samt med tanke på beslutsfattandet bereda de ärenden som hör till dess verksamhetsområde. Kommunikationsministeriet styr, övervakar och följer upp ämbetsverkets verksamhet.

Det föreslås i denna proposition att även lagar om Lotsverket och Rederiverket stiftas. På dessa affärsverk överförs från det nuvarande Sjöfartsverket lotsningsverksamheten, förbindelsetrafiken, isbrytningsverksamheten och delar av farledshållningsproduktionen samt uppgifter i anslutning till service och underhåll av sjömättnings- och forskningsfartyg.

2 §. *Sjöfartsverkets uppgifter.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om Sjöfartsverkets uppgifter. Sjöfartsverket svarar för verksamhetsbetingelserna för handelssjöfarten och den övriga sjötrafiken. Sjöfartsverket skall administrera de vattenvägar som staten ansvarar för samt underhålla och utveckla dem. De farleder för handelssjöfart som skall underhållas utgör en sträcka om 5

614 kilometer och övriga farleder en sträcka om 10 160 kilometer. Verket skall dessutom styra och övervaka vattenväghållningen i hela landet. Sjöfartsverket sörjer för myndighets- och beställaruppgifterna i anslutning till isbrytning, farledsfartygstjänster och förbindelsefartygstrafiken i skärgården samt de uppgifter i anslutning till lotsningsverksamheten som inte enligt annan lag hör till Lotsverket. Sjöfartsverket upprätthåller och utvecklar dessutom sjökartläggningen och fartygstrafikservicen samt sörjer för fartygssäkerheten och säkerheten inom småbåtstrafiken och tillsynen över dessa. Sjöfartsverket för också ett fartygsregister och sköter in-teckningar i fartyg samt beviljar stöd för främjande av sjöfarten och den övriga sjötrafiken.

Sjöfartsverket åläggs en ny uppgift i att för egen del delta i att dra försorg om skyddsåtgärderna på fartyg och i hamnar (åtgärder mot terrorism, security) och att övervaka säkerhetsarrangemangen. Internationella sjöfartsorganisationen IMO har genom ändringar i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) samt genom den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) godkänt nya skyddsföreskrifter för fartyg och hamnar. Föreskrifterna träder i kraft internationellt den 1 juli 2004. Som bäst bereds de ändringar i den nationella lagstiftningen som föreskrifterna förutsätter. Avsikten är att samtidigt närmare föreskriva om de uppgifter som hänförs till Sjöfartsverkets skyddsåtgärder. Inom Europeiska gemenskapen bereds dessutom en förordning i ärendet.

Sjöfartsverket skall utöver detta sköta övriga uppgifter som ankommer på verket enligt andra bestämmelser eller kommunikationsministeriets föreskrifter. Sådana bestämmelser finns bl.a. i sjöräddningslagen, lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979) samt territorialövervakningslagen. Sjöfartsverket deltar i samarbetet mellan de statliga sjömyndigheterna inom ramen för de uppgifter som särskilt åläggs verket i denna lag eller annanstans i lag. Sjöfartsverket svarar också för sin del för beredskapen för exceptionella förhållanden. Sjöfartsverket skall fortsättningsvis

ha till uppgift att när det gäller sjöfarten underhålla och utveckla radiokommunikationen i säkerhetssyfte, förutom när det gäller upprätthållandet av radiokommunikationen inom sjöräddningstjänsten och dess beredskap, för vilket gränsbevakningsväsendet ansvarar. Sjöfartsverket skall dessutom i samarbete med försvarsmakten underhålla systemet för farleder i beredskap och den sjömätning som främjar detta system.

Eftersom det föreslås att Sjöfartsverket skall vara beställarmyndighet när det gäller assistans av vintersjöfarten, farledshållningstjänster för tunga farledsfartyg och skärgårdens förbindelsefartygstrafik, skall verket inte längre ha som uppgift att sörja för den operativa produktionen av dessa tjänster. Nödvändiga produkter och tjänster anskaffas från affärsverk, men också från företag inom branschen. Verkets alla köp av tjänster och produkter av utomstående konkurrensutsätts efter en kort övergångsperiod i enlighet med upphandlingsstadgandena. Sjöfartsverket har till uppgift att i enlighet med sjöräddningslagen vidare vara skyldig att delta i efterspannings- och räddningsverksamheten.

Det föreslås att Sjöfartsverket skall främja öppnandet av marknaden inom sjöfarten och den övriga sjötrafiken och skapa förutsättningar för en ny och sund marknad. På samma sätt skall den produktionsverksamhet i fråga om farledshållning och sjökartläggning som fortsättningsvis bedrivs på Sjöfartsverket stegvis öppnas för konkurrens med beaktande av den egna verksamhetens volym och konkurrenskraft samt marknadens och den egna beställningspraxisens utveckling.

Den ställning kunderna och intressentgrupperna har ändras inte i nämnvärd utsträckning i och med att Sjöfartsverkets myndighets- och beställaruppgifter åtskiljs från produktionsuppdragen. Den ändring som hänförs till riksdagens eller statsrådets sjöfartspolitiska styrning gäller framför allt uppställandet av nödvändiga mål för servicen, verksamheten och ekonomin.

Det föreslås att Sjöfartsverket även i fortsättningen skall sköta olika uppgifter gällande insamlingen av information om fartygstrafiken och de mängder passagerare och gods som transporteras, uppgifter i anslutning till upprätthållandet av statistik och register samt

sakkunnig- och forskningsuppgifter.

3 §. *Direktion.* Enligt paragrafen skall en direktion vara det högsta organet inom Sjöfartsverket. När det gäller det högsta organet föreslås situationen vara densamma som i det nuvarande Sjöfartsverket, som har karaktären av ett ämbetsverk. I paragrafen bestäms om tillsättandet av direktionen, dess mandatperiod, sammansättning och uppgifter.

Eftersom Sjöfartsverket till dags dato självt har varit en viktig redare har det ansetts nödvändigt att genom de förvaltningsbestämmelser som gäller Sjöfartsverket trygga självständigheten och objektiviteten i övervakningen av sjöfartssäkerheten och det övriga arbetet inom fartygssäkerheten. Detta skedde genom att det i förvaltningslagstiftningen föreskrevs om en självständig beslutanderätt och övrig oavhängighet för enheten för fartygssäkerhet i förhållande till direktionen och generaldirektören. Till följd av att nya affärsverk inrättas finns det inte längre behov av att särskilja ovan nämnda behov som enheten för fartygssäkerhet har, och därför föreslås att ordnandet av enhetens förvaltning och meddelandet av föreskrifter och anvisningar i anslutning till verkets befogenhet, i motsats till tidigare, skall höra till direktionsens befogenheter också när det gäller enheten för fartygssäkerhet.

4 §. *Central- och regionalförvaltningen och tillsättandet av tjänsterna inom den högsta ledningen.* Enligt paragrafen skall Sjöfartsverket även i fortsättningen ha en centralförvaltning och en av sjöfartsdistrikt bestående regionalförvaltning.

I paragrafen föreskrivs också om tillsättandet av tjänsterna inom Sjöfartsverkets högsta ledning. Det föreslås att generaldirektören utnämns av statsrådet som hör direktionen i ärendet. Med hänvisning till motiveringarna i 3 § utnämner direktionen i fortsättningen också chefen för den enhet som ansvarar för fartygssäkerheten (sjösäkerhetsdirektören).

Om sjöfartsdistriktens antal och gränser föreskrivs genom förordning av statsrådet.

5 §. *Bemyndigande att utfärda förordning.* Enligt paragrafen kan närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning. Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser också utfärdas i andra ärenden som gäller Sjöfarts-

verket, såsom behandlingen och avgörandet av ärenden vid Sjöfartsverket, verkets uppgifter, organisation, arbetsordning och ärenden som gäller personalen samt bevakningen av ärenden vid andra myndigheter och vid förrättningar.

6 §. *Ikraftträdande.* Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2004, dvs. samtidigt med ikraftträdandet av lagarna om Rederiverket och Lotsverket, vilka bildas ur det nuvarande Sjöfartsverket. Det föreslås att lagen skall inkludera bestämmelser om att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft och att en direktion kan tillsättas samt en general direktör och annan personal utnämnas för verket innan lagen träder i kraft.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2004 och avses bli behandlad i samband med den.

7 §. *Övergångsbestämmelser.* De rättigheter och förpliktelser som uppstått för Sjöfartsverket innan denna lag träder i kraft kommer i fortsättningen att i huvudsak gälla Sjöfartsverket, om inte något bestäms eller avtalas särskilt. Det föreslås dock att de avtal vid rederienheten, lotsningsenheten och förbindelsefartygsenheten samt hyres-, uppdrags- och övriga förbindelser som är i kraft vid tidpunkten för övergången till affärsverk skall hållas oförändrade och att affärsverken i fortsättningen skall svara för förpliktelserna. Om rättigheterna och skyldigheterna beslutas närmare genom beslut av statsrådet i samband med överföringen av egendomen.

Sjöfartsverket konkurransutsätter inom loppet av år 2006 assistansen av vintersjöfarten, farledsfartygens tjänster samt serviceunderhållet av övriga fartyg och tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken. I enlighet med detta kan Rederiverket och Sjöfartsverket genom förhandlingsavtal sinsemellan avtala om alla tjänster, i den mån tjänsterna inte har öppnats för konkurrens. På motsvarande sätt kan Rederiverket erbjuda sina tjänster till utomstående.

Det föreslås att den del av Sjöfartsverkets personal i arbets- eller tjänsteförhållande som inte går över till de affärsverk som inrättas stannar kvar som personal vid Sjöfartsverket. Tjänster och anställningsförhållanden som är en förutsättning för de av Sjöfartsverkets

uppgifter som avses i 2 § i lagförslaget kvarstår vid Sjöfartsverket.

Dessutom föreslås att verkets nuvarande generaldirektörstjänst upphör och att tjänsteförhållandet avslutas utan uppsägning när denna lag träder i kraft. Efter den föreslagna reformen har Sjöfartsverket karaktären av ett annat ämbetsverk än i dagens läge. Det föreslås att verket i sin verksamhet skall fokusera på myndighetsuppgifter och vara ett ämbetsverk för vattenvägarna. Verket skall inte längre bedriva affärsverksamhet. Till följd av det ovan nämnda ändras också de uppgifter och det ansvar som verkets generaldirektör har. Antalet anställda vid Sjöfartsverket minskar med över hälften, eftersom personal

överförs till de nya affärsverken. Avsikten är att det skall inrättas en ny generaldirektörstjänst vid verket, varvid även tjänstens löneklass omvärderas.

2. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2004.

Det föreslås att åtgärder som verkställigheten av lagarna förutsätter får vidtas innan lagarna träder i kraft.

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

*Lagförslagen***1.****Lag****om Rederiverket**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §*Administrativ ställning*

Rederiverket är ett statligt affärsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

På Rederiverket tillämpas lagen om statliga affärsverk (1185/2002), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §*Rederiverkets verksamhetsområde och uppgifter*

Rederiverkets verksamhetsområde inbegriper sådan verksamhet som i Finland och utomlands tjänar sjötrafiken, huvudsakligen genom produktion av isbrytningstjänster, kombinationsfartygens specialtjänster, farledsservice, oljebekämpningstjänster och förbindelsetrafiktjänster. Verket bedriver dessutom verksamhet i anslutning till serviceunderhåll och befraktning av fartyg i Finland och utomlands. Statsrådet utfärdar vid behov bestämmelser om omfattningen av affärsverkets affärsverksamhet utomlands och om hanteringen av riskerna.

Rederiverket är skyldigt att erbjuda sig att sköta oljebekämpningsuppgifter och att producera isbrytningstjänster i hela landet.

Rederiverket skall ha beredskap att sköta uppgifter också under undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt.

3 §*Rederiverkets styrelse*

En suppleant för den medlem i Rederiverkets styrelse som företräder personalen kan utses på det sätt som föreskrivs enligt vad som bestäms i en förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet ges närmare bestämmelser om den i 9 § lagen om statliga affärsverk angivna styrelsens sammansättning och om styrelsens uppgifter som avses i 10 §.

4 §*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. För Rederiverket kan innan lagen träder i kraft tillsättas en styrelse samt utnämnas en verkställande direktör och övrig personal.

5 §*Övergångsbestämmelser*

Sjöfartsverkets rättigheter och skyldigheter övergår på Rederiverket till den del de hänförs till de uppgifter som definieras i 2 §, och om dessa bestäms i samband med överföringen av egendomen.

Den personal vid Sjöfartsverket som i avtals- och tjänsteförhållande arbetar inom as-

sistansen av vintersjöfarten, i förbindelsetrafikverksamheten, på tunga farledsfartyg eller på sjömätnings- och havsforskningsfartyg övergår i omställning hos Rederiverket. Tjänsterna för den personal i tjänsteförhållande som övergår till Rederiverket blir vid ikraftträdandet av lagen tjänster vid detta af-färsverk. Vid överföring av tjänster förutsätts inte tjänstemannens medgivande. Den personal i arbetsavtals- och tjänsteförhållande som inte övergår utgör fortfarande personal vid

Sjöfartsverket. Personalen bibehåller de rättigheter och skyldigheter som vid övergångstidpunkten hänför sig till det tidigare anställningsförhållandet.

Indragningen av en överförd tjänst förutsätter inte någon särskild grund eller tjänstemannens samtycke när uppgiften ändras till en uppgift i arbetsavtalsförhållande. Vid indragning av tjänster upphör de tjänsteförhållanden som baserar sig på dem utan uppsägning.

2.

Lag**om Lotsverket**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Administrativ ställning

Lotsverket är ett statligt affärsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. På Lotsverket tillämpas lagen om statliga affärsverk (1185/2002), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §

Lotsverkets verksamhetsområde och uppgifter

Lotsverkets verksamhetsområde omfattar tjänster som främjar säkerheten inom sjötrafiken och verksamhetsförutsättningarna för denna trafik samt utvecklandet av dessa tjänster, i första hand med hjälp av lotsningstjänster och övriga tjänster och produkter som hänför sig till dessa.

Lotsverket har till uppgift att på de vattenområden som anges i lotsningslagen (/) sörja för utbudet på sådana lotsningstjänster som avses i lotsningslagen samt att fullgöra övriga i lotsningslagen angivna lotsningsrelaterade uppgifter och skyldigheter.

Lotsverket skall ha beredskap att sköta uppgifter också under undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt.

3 §

Lotsverkets styrelse

Genom förordning av statsrådet ges närma-

re bestämmelser om den i 9 § lagen om statliga affärsverk angivna styrelsens sammansättning och om styrelsens uppgifter som avses i 10 §.

4 §

Prissättning

Lotsverket tar av det lotsade fartyget ut en avgift motsvarande ett fast pris per enhet för täckandet av de kostnader som de i lotsningslagen avsedda lotsningstjänsterna medför. Avgiften fastställs på basis av det lotsade fartygets nettodräktighet och lotsningssträckan. I Saima kanal och på Saimens vattenområde uttas en avgift som baserar sig på ett nedsänkt enhetspris. Närmare bestämmelser om priset per enhet ges genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan, med beaktande av det anslag som riksdagen beviljar i statsbudgeten för finansieringen av företagsekonomiskt olönsamma uppgifter, föreskrivas om beloppet av nedsättningarna i priset på lotsningstjänster på Saima kanal och på Saimens vattenområden.

Övriga i lotsningslagen föreskrivna uppgifter med anknytning till lotsning prissätter Lotsverket på företagsekonomiska grunder.

5 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

För Lotsverket kan innan lagen träder i

kraft tillsättas en styrelse samt utnämns en verkställande direktör och övrig personal.

6 §

Övergångsbestämmelser

De rättigheter och skyldigheter som Sjöfartsverket har övergår på Lotsverket till den del därom bestäms eller överenskoms skilt.

Den nuvarande personal vid Sjöfartsverket som i avtals- och tjänsteförhållande arbetar inom lotsningsverksamheten övergår i omställning hos Lotsverket. Tjänsterna för den personal i tjänsteförhållande som övergår till Lotsverket blir vid ikraftträdandet av lagen

tjänster vid detta affärsverk. Vid överföring av tjänster förutsätts inte tjänstemannens medgivande. Den personal i arbetsavtals- och tjänsteförhållande som inte övergår utgör fortfarande personal vid Sjöfartsverket. Personalen bibehåller de rättigheter och skyldigheter som vid övergångstidpunkten hänför sig till det tidigare anställningsförhållandet.

Indragningen av en överförd tjänst förutsätter inte någon särskild grund eller tjänstemannens samtycke när uppgiften ändras till en uppgift i arbetsavtalsförhållande. Vid indragning av tjänster upphör de tjänsteförhållanden som baserar sig på dem utan uppsägning.

3.

Lag**om Sjöfartsverket**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Administrativ ställning

Sjöfartsverket är ett verk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

2 §

Sjöfartsverkets uppgifter

Sjöfartsverket svarar för verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten och den övriga sjöfarten. Verket har till uppgift att:

- 1) underhålla och utveckla de vattenvägar som verket administrerar,
- 2) styra och övervaka vattenväghållningen i hela landet,
- 3) sörja för underhållet och utvecklingen av sjökartläggningen,
- 4) sörja för underhållet och utvecklingen av fartygstrafikservicen,
- 5) sörja för fartygssäkerheten och säkerheten inom sjötrafiken,
- 6) sörja för skyddsåtgärderna inom sjötrafiken,
- 7) sörja för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till isbrytning, farledsfartygstjänster och förbindelsefartygstrafik,

- 8) sörja för de uppgifter i anslutning till lotsningsverksamheten som inte enligt annan lag ankommer på Lotsverket,
- 9) sörja för det internationella samarbetet på området,
- 10) föra fartygsregister och sköta inteckningar i fartyg, samt
- 11) bevilja understöd för främjande av sjöfarten och den övriga sjötrafiken.

Sjöfartsverket skall för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för upprättandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om mängden passagerare och gods som fartygen transporterar. Fartygsägarna eller deras representanter och hamnarna är skyldiga att meddela Sjöfartsverket dessa uppgifter, och de skall ges för varje fartyg och enligt varugrupp. Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om samlandet och behandlingen av informationen.

3 §

Direktion

Sjöfartsverkets verksamhet styrs och övervakas av en direktion. Direktionen består av en ordförande, en vice ordförande och högst sex andra medlemmar som är förtrodda med

Sjöfartsverkets verksamhet och varav en skall företräda Sjöfartsverkets personal. Statsrådet utnämner direktionsmedlemmarna för högst fyra år i sänder och utser en av medlemmarna till ordförande och en till vice ordförande.

Direktionen skall:

- 1) med beaktande av de mål som kommunikationsministeriet ställt upp för Sjöfartsverket besluta om verkets riktlinjer för verksamheten och dess målsättningar,
- 2) besluta om organiseringen av Sjöfartsverkets förvaltning,
- 3) besluta om verkets budgetförslag och verksamhets- och ekonomiplan,
- 4) styra och övervaka att de mål som ställts upp för verket nås samt godkänna bokslutet med tillhörande verksamhetsberättelse,
- 5) meddela de föreskrifter och anvisningar som hör till verkets behörighet och som direktionen inte har bestämt att generaldirektören eller någon annan tjänsteman vid verket skall meddela,
- 6) inrätta och dra in direktörstjänsten för centralförvaltningen och chefstjänsterna för sjöfartsdistrikten; samt
- 7) behandla andra för verket betydelsefulla ärenden som enligt beslut av direktionens ordförande eller generaldirektören skall föredras för direktionen.

4 §

Central- och regionalförvaltningen och tillsättandet av tjänsterna inom den högsta ledningen

Sjöfartsverket har en centralförvaltning samt en regionalförvaltning som består av sjöfartsdistrikt.

Generaldirektören utnämns av statsrådet efter att statsrådet hört direktionen.

Direktören för centralförvaltningen och cheferna för sjöfartsdistrikten utnämns av direktionen.

Bestämmelserna om sjöfartsdistriktens antal och gränser utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas också om andra ärenden som gäller Sjöfartsverket, såsom handläggningen och avgörandet av ärenden vid Sjöfartsverket, verkets uppgifter, organisation, arbetsordning och ärenden som gäller personalen samt bevakningen av ärenden hos andra myndigheter och vid förrättningar.

6 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004.

Genom denna lag upphävs lagen den 5 januari 1990 om sjöfartsverket (13/1990) jämte ändringar.

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

För Sjöfartsverket kan innan lagen träder i kraft tillsättas en direktion samt utnämnas en generaldirektör och övrig personal.

7 §

Övergångsbestämmelser

De rättigheter och förpliktelser som uppkommit för Sjöfartsverket före denna lags ikraftträdande förblir hos Sjöfartsverket, om det inte är fråga om avtal som gäller enbart produktionen av assistans av vintersjöfarten, lotsning eller förbindelsefartygstrafik, kombiisbrytarnas kommersiella verksamhet, tunga farledsservicefartyg eller forskningsfartyg, eller om inte något annat framgår av avtalen och om rättigheterna och förpliktelserna bestäms närmare i samband med överföringen av egendomen.

Sjöfartsverket öppnar assistansen av vintersjöfarten, de tunga farledsservicefartygens tjänster, tjänster i anslutning till serviceunderhåll av fartyg och förbindelsefartygstrafik

stegvis för fri konkurrens inom tre år från lagens ikraftträdande. Sjöfartsverket kan innan konkurrensen har öppnats fullständigt ingå direkta förhandlingsentreprenadavtal med Rederiverket om sådana uppgifter som ännu inte har öppnats för konkurrens.

Tjänster och arbetsavtalsförhållanden som är en förutsättning för de uppgifter som avses i 2 § i denna lag kvarstår vid Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets generaldirektörstjänst upphör och tjänsteförhållandet avslutas utan uppsägning när denna lag träder i kraft.

Helsingfors den 29 augusti 2003

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*