

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om
Statens Reparationsverkstad**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om Statens Reparationsverkstad. Genom lagen bildas ett sådant statligt affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk. Den föreslagna lagen är en sådan särskild lag om ett affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk.

Avsikten är också att de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationstjänster i fråga om fordon och maskiner skall utsättas för konkurrens genom att beställaren och den som utför tjänsterna särskiljs från varandra. Ämbetsverken och inrättningarna avstår i regel från sin egen reparationsverksamhet och börjar anlita tjänster som de köper av Statens Reparationsverkstad, det nyinrättade statliga fordons- och reparationsverkstadsaktiebolaget (PT-Biltjänster Ab) och den privata sektorn. Att ämbetsverken och inrättningarna avstår från reparationsverksamheten skall basera sig på ett beslut som statsrådet utfärdar särskilt.

Affärsverksreformen skall framhäva Statens

Reparationsverkstads eget ekonomiska ansvar och förbättrar möjligheterna för de ämbetsverk och inrättningar som avstår från sin egen reparationsverksamhet att handla i enlighet med de service- och resultatmål som riksdagen och ministerierna ställer upp.

Den lag som nu föreslås innehåller stadganden som följer av Statens Reparationsverkstads särdrag och som kompletterar stadgandena i den allmänna lagen om statens affärsverk.

Ämbetsverken och inrättningarna har möjlighet att överföra personal till Statens Reparationsverkstad i en omfattning som motsvarar de närmaste årens beräknade orderstock.

Vägverkets nät av reparationsverkstäder bildar stommen i Statens Reparationsverkstad.

Affärsverksreformen gör att den belastning som reparationsverkstäderna innebär för statsökonomi minskar.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 1994.

INNEHÅLL

	Sida		Sida
ALLMÄN MOTIVERING	3	5.2. Remissutlåtanden	7
1. Inledning	3	6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	8
2. Nuläge	4	6.1. Samband med andra propositioner	8
2.1. Lagstiftning och praxis	4	6.2. Samband med internationella fördrag ...	8
2.2. Bedömning av nuläget	4	DETALJMOTIVERING	8
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .	5	1. Lagförslaget	8
3.1. Mål och medel	5	2. Närmare stadganden	10
3.2. De viktigaste förslagen	5	3. Ikraftträdande	10
4. Propositionens verkningar	5	4. Lagstiftningsordning	10
4.1. Ekonomiska verkningar	5	LAGFÖRSLAGET	10
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal	6	Lag om Statens Reparationsverkstad	10
4.3. Miljöeffekter	7		
5. Beredningen av propositionen	7		
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .	7		

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Styrningen av den verksamhet som bedrivs av de ämbetsverk och inrättningar som förfogar över statens fordon och arbetsmaskiner har ändrats eller håller på att ändras. Man övergår som bäst från resursstyrning till resultatstyrning. Användningen av materielen utgör i många samfund en funktion som stöder deras huvudfunktioner och dess kostnadsandel av samfundens totala kostnader är liten, även om markbeloppet i många verk är stort. Reparationsverksamheten utgör verksamhet som stöder användningen av materielen och utbud av sådana tjänster finns inom den privata sektorn i synnerhet vad den lätta materielen beträffar. Den yttersta avsikten med den egna reparationsverksamheten har varit att hålla de risker som är förknippade med användningen av samfundens materiel på godtagbar nivå genom att se till att det finns tillgång till underhållstjänster när de behövs. Till följd av att behovet av att reparera samfundens materiel har minskat och det kunnande som finns hos reparationsverkstäderna har de också anvisats andra uppgifter än underhåll av fordon och arbetsmaskiner.

Reparationsverksamheten tillåts nu konkurrera fritt på marknaden, och framgång i konkurrensen förutsätter förutom kunnande rätt dimensionerad personal, rätt dimensionerade lokaler och förmåga att hela tiden marknadsföra kapaciteten. Till följd av resultatstyrningen har den säsongvisa volymfluktuationen ökat beträffande vissa ämbetsverks och inrättningars huvudfunktioner. Bl.a. på grund av denna fluktuation är det svårt för reparationsverkstäderna att hela tiden arbeta för full kapacitet och konkurrenskraftigt så länge de utgör ämbetsverkens och inrättningarnas interna serviceenheter.

Fordonens och arbetsmaskinernas kostnadsandel av kostnaderna för ämbetsverkens och inrättningarnas huvudfunktioner är ofta liten. Att sköta materielens driftsekonomi har således inte alltid setts som ett viktigt medel att åstadkomma resultat inom ämbetsverkens och inrättningarnas huvudfunktioner. Då det också har varit svårt att mäta ämbetsverkens och inrättningarnas resultat har följden i vissa fall varit att utnyttjandet av materielkapaciteten har minskat och dessutom har materielen

behållits kortare tid. Ett sådant förfarande är emellertid inte bra för samhällsekonomin och det strider mot principerna för en hållbar utveckling. Till följd av förfarandet har materielen sysselsatt reparationsverkstäderna i allt mindre omfattning.

Om reparationsverksamheten avskiljs från statens ämbetsverk och inrättningar skulle detta skapa bättre möjligheter till konkurrens om reparationstjänsterna, något som också skulle överensstämja med de regler som godkänts inom ramen för det allmänna avtalet rörande tulltariffer och handel (FördrS 15/50), dvs. Gatt-reglerna och målen i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet). Det skulle också göra det möjligt att anpassa verksamheten efter den faktiska efterfrågan och bidra till att verkstädernas kapacitet utnyttjas bättre. Båda dessa omständigheter skulle förbättra ekonomin och konkurrenskraften.

Den viktigaste orsaken till att man vill avskilja reparationsverksamheten från ämbetsverken och inrättningarna är rationalisering. Ett mål för reformen är att utveckla organisationen för statens reparationsverksamhet så att verksamheten skulle kunna fungera effektivare än den nuvarande reparationsorganisationen och på ett sätt som motsvarar marknadskraven. Dessutom vill man försäkra sig om att de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas materiel är driftssäker och att de myndigheter som förfogar över materielen är kostnadsmedvetna genom att bibehålla egen reparationsverksamhet hos staten. Samtidigt kan den som låter reparera materiel kontrollera pris- och prestationsnivån inom den privata sektorn, något som är av betydelse i synnerhet under högkonjunkturer.

Enligt propositionen koncentreras de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet till ett sådant affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/87). Affärsverket Statens Reparationsverkstad bildas av ämbetsverkens och inrättningarnas mest livsdugliga reparationsverkstadsenheter. I lagen om affärsverket utfärdas dessutom stadganden om den yttre styrningen, förvaltningen och ekonomin vilka följer av Statens Reparationsverkstads särdrag. Dessa stadganden kompletterar den allmänna lagens stadganden.

Avsikten är att ämbetsverken och inrätt-

ningarna avstår från sin egen reparationsverksamhet i enlighet med ett statsrådsbeslut som utfärdas särskilt.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Lagen om statens affärsverk tillämpas på de statliga affärsverk om vilka så stadgas genom en särskild lag om affärsverket i fråga. Denna proposition innehåller ett förslag till en särskild lag om Statens Reparationsverkstad.

I lagarna om statens ämbetsverk och inrättningar nämns deras huvudfunktioner i enlighet med den hävdvunna lagberedningspraxisen inom förvaltningsområdet. Materielverksamheten är en funktion som stöder huvudfunktionerna och reparationsverksamheten åter är en funktion som stöder materielverksamheten. Ämbetsverkens och inrättningarnas materielverksamhet regleras genom förordningar och arbetsordningar. Reparationsverksamheten nämns vanligen endast i arbetsordningarna.

Statens ämbetsverk och inrättningar behöver materiel och underhållstjänster för att hålla materielen i användbart skick, med hänsyn till vilka för samhället nödvändiga uppgifter de sköter. Frågan om hur behovet skall tillfredsställas har lösts på grundval av de olika handlingsstrategier som man övervägt inom samfunden och staten driver ingen enhetlig materiel- eller underhållspolitik. De frågor som ansluter sig till fordonen och arbetsmaskinerna är stödfunktioner som skall stöda huvudfunktionerna.

Statens ämbetsverk och inrättningar äger vanligen själva de fordon som i allmänhet behövs för deras huvudfunktion. Behovet av egen materiel motiveras bl.a. med ändamålsenlighet, funktionssäkerhet och specialmateriel. Ämbetsverken och inrättningar äger i allmänhet arbetsmaskinerna själva, dvs. de maskiner som betjänar samfundens egen verksamhet är i ämbetsverkens och inrättningarnas ägo eller så är åtminstone självförsörjningsgraden vad dessa maskiner beträffar hög. De arbetsmaskinresurser som behövs i investeringar som görs för samhället skaffas till största delen genom hyring eller så utförs arbetena på entreprenad.

De enskilda ämbetsverkens anskaffningar av reparationsverkstadskapacitet har motiverats från samma utgångspunkter som underhållet

av materielen. Statens ämbetsverk och inrättningar har skapat egna spelregler för underhållet av materiel vilka avviker från varandra.

2.2. Bedömning av nuläget

Statens ämbetsverk och inrättningar har skaffat och underhållit fordon och annan materiel för att kunna sköta sina huvudfunktioner på ett ändamålsenligt sätt. De flesta samfund som förfogar över materiel har egen reparationskapacitet. Egen materiel och eget underhåll har ansetts som ett medel att bibehålla konkurrensläget i synnerhet under högkonjunkturer.

Statens ämbetsverk och inrättningar utgör en del av den slutna sektorn där konkurrensläget inte har påverkat beslutsfattandet. Detta har påverkat investeringarna i reparationsverkstäder och både lokaler och tillbehör har dimensionerats mera frikostigt än i motsvarande verksamhet inom den öppna sektorn. På grund av det långsamma beslutsfattande gällande investeringar och verksamhetens utveckling har det hänt att behoven har förändrats innan en reparationsverkstad har blivit klar. Dessutom har investeringsbeslut vid budgets momentstyrning fattats skilt från den funktionella processen.

Den tekniska utvecklingen vad materielen beträffar har varit sådan att den service och de reparationer som behövs per körprestation har minskat med ungefär hälften jämfört med nivån i början av 1970-talet. Dessutom har materielens prestationsförmåga utvecklats så att det inte längre behövs lika mycket materiel som tidigare. Detta har inneburit att reparationsverkstädernas arbete har minskat. Dessutom har de transportprestationer som behövs för vissa samfunds huvudfunktioner minskat.

Till följd av dessa omständigheter har staten fått överkapacitet vad reparationsverksamheten beträffar och det har visat sig vara en svår och långsam process att göra sig av med den genom samfundens egna beslut.

Reparationsverkstädernas ofullständiga och varierande redovisningsväsende har försvårat prisjämförelser. De som beställt tjänster har inte i enskilda fall kunnat jämföra det faktiska priset på eget arbete och köpta tjänster. Bl.a. kapitalkostnaderna för produktionslokalerna har vanligen fattats i de interna debiteringspriserna. Att det egna arbetet verkat vara billigt

har på konstgjord väg ökat efterfrågan, vilket t.o.m. har ökat kraven på nyinvesteringar. Dessutom har reparationsverkstadens produktionsverksamhet snedvridits, vilket har lett till att den underprissatta arbetskapaciteten har utnyttjats i alltför stor utsträckning för att spara material. På detta sätt har en dold överkapacitet uppstått.

I vårt land har det inom den öppna sektorn redan länge rått en trend som har lett till att innehavet eller besittningen av produktionsmedlen har spridits ut. Stora materielkoncentrationer har lösts upp och arbetsmaskinerna och fordonen har allt oftare blivit en enda självständig företagares arbetsredskap. Vidare har utvecklingen när det gäller reparation och service av dessa arbetsredskap varit sådan att företagaren för att lyckas i konkurrensen har varit tvungen att själv skaffa sig färdighet att själv underhålla sitt arbetsredskap. Detta har dels varit en följd av märkesverkstädernas dåliga service i förhållande till priset, dels också av bristen på service. Märkesverkstädernas marknad har krympt och man har varit tvungen att göra verkstadsnätet glesare. Inom vissa branscher befinner vi oss redan nu i den situationen att marknaden behärskas av sådana företagare som självständigt kan underhålla och reparera sina maskiner. Reparationerna har i och med denna utveckling ofta förflyttats till dåligt utrustade lokaler där frågorna gällande t.ex. arbetarskydd och arbetstider är bristfälligt skötta. Dock har flexibiliteten i verksamheten inneburit konkurrenskraft och bidragit till att det finns en marknad.

För att lyckas i konkurrensen måste välutrustade verkstäder utveckla sin verksamhet så att de anordningar som skaffats är i effektiv användning. Då kan priset på arbetet och genomgångstiden bli förmånligare än i de små enheter som beskrivs ovan. Detta kan också innebära att skiftarbete införs i större utsträckning än för närvarande.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Mål och medel

Målet för propositionen är att en betydande del av de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet skall bli konkurrenskraftig på marknaden. Det sker genom

att Statens Reparationsverkstad grundas, att dess verksamhet utvecklas samt att resurserna dimensioneras så att de motsvarar den befintliga och eftersträfvade efterfrågan på marknaden. Samtidigt särskiljs den som beställer en tjänst från den som producerar tjänsten, varvid det uppstår ett äkta kundförhållande och äkta konkurrens.

Statens Reparationsverkstads verksamhet utsetts för konkurrens och blir en verksamhet som står utanför statsbudgeten genom att den ombildas till ett särskilt affärsverk som är oberoende av samfund. Då måste reparationsverkstäderna utveckla sin konkurrensförmåga för att få kunder och sålunda bli kvar på marknaden.

Ett annat sätt att förbättra reparationsverkstädernas konkurrensförmåga vore att förlita sig på det ökade resultatansvaret och de knappa anslagens styrande verkan. Då uppstår emellertid inget äkta kundförhållande och de offentliga anskaffningarna blir inte föremål för konkurrens på det sätt som avses i propositionen. Dessutom äventyras hela framtiden för den statliga reparationsverksamheten om dess konkurrensförmåga inte utvecklas tillräckligt.

3.2. De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås inrättande av en reparationsverkstadsorganisation som fungerar som ett statligt affärsverk. Ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet skall koncentreras till ett affärsverk och ämbetsverken och inrättningarna skall i regel övergå till att använda köpta tjänster. Efterfrågan väntas rikta sig till de mest konkurrenskraftiga enheterna ifall ämbetsverken och inrättningarna har faktiskt resultatansvar. Affärsverk är en lämplig organisationsform när man övergår från budgetavhängighet till marknadsstyrning.

Den lösning som föreslås i propositionen gör att det fortfarande kommer att finnas riksfattande reparationsverksamhet som kontrolleras av staten, vilket är av betydelse för funktionsssäkerheten hos och den regionala tillgången på de statliga samfundens huvudfunktioner.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

Statens Reparationsverkstad skall arbeta en-

ligt företagsekonomiska principer. Den skall sköta utvecklandet av och utbudet på tjänster i anslutning till underhållet av den materiel som tillhör de statliga samfund som upphör med sin egen reparationsverksamhet och skall tillhandahålla annan sådan service i anslutning till reparationsbranschen som stöder samfundens huvudfunktioner i enlighet med kundernas behov och förutsättningarna för företagsverksamheten.

Statens Reparationsverkstads ekonomi ordnas i huvuddrag i enlighet med den allmänna lagen. Den beslutar själv om sin prissättning i enlighet med den princip som omfattas i lagen om statens affärsverk. Prissättningen kan inte ligga högre än marknadspriserna eftersom den skulle påverka kundförhållandena. Om Statens Reparationsverkstad åläggs någon viktig olönsam uppgift eller förpliktelse som inte har beaktats vid uppställandet av resultatmålen, sköter Statens Reparationsverkstad uppgiften inom ramen för de inkomster som inflyter av den och ersättningen av det anslag som i statsbudgeten anvisats verket.

Enligt rapporten från utredningsmannen för statens reparationsverkstäder uppgick omsättningen för den statliga reparationsverksamhet som ansluter sig till statens fordon och arbetsmaskiner till ca 350 milj. mk 1991. Med resultaträkning mätt visade resultatet en förlust på knappt 40 milj. mk.

Statens Reparationsverkstad, som nu planeras, kunde anpassas till affärsverksform så att resultatet under de 12 första verksamhetsmånaderna vore 0 medan dess omsättning vore ca 108 milj. mk. År 1997 skulle resultatet uppvisa en vinst på 0,9 milj. mk, dvs. 1 % av omsättningen. Dessa siffror förutsätter att vägverkets och Statens Reparationsverkstads kundförhållande kvarstår.

Slutsumman i den ingående balansräkningen för Statens Reparationsverkstad vore ungefär 96 milj. mk. I reparationsverkstadens ägo övergår fem fastigheter vilkas värde enligt dagens beräkningar är 55 — 61 milj. mk. Av tillgångarna skulle ca 15 milj. mk antecknas som grundkapital, ca 51 milj. mk som annat främmande kapital och ca 12 milj. mk som främmande kapital på lånevillkor. Med hänsyn till större arbetskraftskostnader, som beror på bl.a. pensionssystemet, gentemot verksamhet inom den privata sektorn som har aktiebolagsform, motsvarar reparationsverkstadens finansieringsstruktur i fråga om dess kostnadseffek-

ter reparationsverkstadsbranschen. Efter att den föreslagna omorganiseringen genomförts skulle reparationsverksamheten inte belasta statens utgiftsekonomi mera än vad det skulle kosta att köpa underhållstjänster för ämbetsverkens och inrättningarnas materiel från den privata sektorn. Under en övergångsperiod skulle en del av reparationsverkstädernas nuvarande anställda övergå till nya uppgifter inom ämbetsverken och inrättningarna och kostnaderna för dem skulle belasta respektive enhet.

Efter den föreslagna omorganiseringen behöver ämbetsverken inga anslag för investeringar i reparationsverkstäderna. Behovet av anslag som de behöver för att underhålla materielen väntas öka eftersom personal- och kapitalkostnaderna, som inte varit med i alla ämbetsverks interna prissättning, ingår i affärsverkets debiteringspriser. Ämbetsverkens och inrättningarnas behov av anslag för anskaffning av underhållstjänster vore ungefär tre gånger större än personalkostnaderna för den nuvarande egna underhållspersonalen. Det totala finansieringsbehovet minskar med ett belopp som är ungefär 20 % av Statens Reparationsverkstads omsättning. På grundval av den analys som gjorts om vägverkets reparationsverksamhet kunde den årliga inbesparingen beräknad på totalvolymen av de budgetavhängiga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet uppgå till ca 40 milj. mk. När emellertid en avsevärd reparationsverksamhet kommer att kvarstå bl.a. hos försvarsmakten, uppskattas inbesparingen till knappt 30 milj. mk. En kostnadsinbesparing som ligger nära den beskrivna uppnåddes redan när reparationsverkstadsfunktionerna koncentrerades i Joensuu, i och med att ämbetsverken och inrättningarna har köpt service hos den reparationsverkstad som efter koncentrereringen lyder under Post- och televerket.

4.2. Verkningsfråga om organisation och personal

Statens Reparationsverkstad skall bestå av regionala verkstäder som fungerar som resultatenheter samt en lätt centralförvaltning. Verksamheten skulle huvudsakligen bedrivas i de fastigheter som övergår från vägverket. Affärsverket skall ha en styrelse där de som använder sig av reparationsverkstädernas tjänster skall vara representerade.

Personalarrangemangen föreslås bestå i överföring av den personal som motsvarar det fastställda underhållsbehovet, varvid ämbetsverket eller inrättningen skall inordna den extra personalen. Ett annat alternativ vore att ingen personal övergår från verket och att verket självt inordnar hela personalen.

Ämbetsverken och inrättningarna skall ha kvar sakkunniga som sköter styrningen av materielunderhållet och beställer nödvändig reparationservice.

Anställningsförhållandet vid Statens Reparationsverkstad skall vara arbetsförhållande. Den personal som går över från ämbetsverken och inrättningarna skall ingå arbetsavtal med Statens Reparationsverkstad, och ämbetsverket eller inrättningen skall dra in deras tjänster eller arbetsförhållanden. Villkoren för personalens anställningsförhållande avtalas genom arbetsvillkors- och arbetsavtal med Statens Reparationsverkstad.

Affärsverksreformen erbjuder bättre möjligheter till en flexibel och konkurrenskraftig personalpolitik än vad som nu är fallet.

4.3. Miljöeffekter

En ombildning av reparationsverksamheten till affärsverk skulle skapa förutsättningar för en sådan skötsel av underhållet av statens materiel att den kan användas i enlighet med principerna för en hållbar utveckling så att man utnyttjar materielens hela livscykel, vilket leder till inbesparingar i användningen av naturresurser och energi. Verksamhet som baserar sig på det privata märkesverkstadsnätverket har inga dylika effekter, eftersom det ligger i märkesverkstädernas intresse att stöda försäljningen av ny materiel.

Till följd av att reparationsverkstäderna ombildas till affärsverk riktas en större andel av kostnaderna under materielens livscykel till inhemska insatser när ämbetsverkens och inrättningarnas medel att på ett lönsamt sätt förlänga materielens användningstid förbättras jämfört med nuläget. Detta inverkar också på handelsbalansen.

Statens Reparationsverkstad kunde utveckla företagsverksamhet i anslutning till återvinningen av råvaror som ingår i fordon när författningarna om saken blivit klara.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Trafikministeriet utsåg den 22 maj 1992 en utredningsman som fick i uppdrag att koncentrera de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet till ett särskilt affärsverk. Utredningsmannen överlämnade sin rapport den 6 november 1992 (trafikministeriets publikationer 36/92). Utgående från förslaget i denna rapport förordade den utredningsman som undersökt förnyandet av den statliga centralförvaltningen i sin egen rapport den föreslagna utvecklingen av reparationsverksamheten. I den allmänna motiveringen till statsbudgeten för 1993 föreslås att de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet skall ändras till en verksamhet som är ordnad på företagsekonomiska grunder. Ministerutskottet för utvecklande av förvaltningen föreslog att reparationsverksamheten koncentreras till ett affärsverk och ett aktiebolag. Samma ställningstagande ingick också i statsrådets principbeslut av den 17 juni 1993.

Trafikministeriet tillsatte den 16 mars 1993 en arbetsgrupp som skulle förbereda en koncentring av de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas reparationsverksamhet till ett affärsverk av ny typ samt en förhandlingsgrupp med uppgift att utreda möjligheterna att grunda ett statligt aktiebolag som sysslar med leasing och reparation av fordon.

I den allmänna motiveringen till statsbudgeten för 1994 nämns att statens reparationsverkstäder och depåer skall sammanlösas 1994 så att de bildar ett statligt affärsverk och ett statligt aktiebolag. Under trafikministeriets huvudtitel nämns i fråga om vägverket dessutom att trafikministeriet förbereder inrättandet av en reparationsverkstad för arbetsredskap och tung materiel 1994 utgående från vägverkets reparationsverkstäder.

Ett aktiebolag som bedriver leasing- och reparationsverksamhet (PT-Biltjänster Ab) har grundats i samband med bolagiseringen av Post- och televerket.

5.2. Remissutlåtanden

Utlåtande om rapporten från utredningsmannen för statens verkstäder gav finansministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet,

huvudstaben, undervisningsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbetsministeriet, forststyrelsen, geologiska forskningscentralen, lantmäteriverket, vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, lantbrukets forskningscentral, skogsforskningsinstitutet, tullstyrelsen, vatten- och miljöstyrelsen, vägverket, Nylands vägdistrikt, Post- och televerket, Statsjärnvägarna, sjöfartsstyrelsen, Luftfartsverket, statens upphandlingscentral, Rautatieläisten liitto ry, FTFC-O rf och Statens fackförbund.

Utlåtande om reparationsverkstadsarbetsgruppens förslag till lagtext och motivering av den 5 november 1993 gavs av finansministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, gränsbevakningsväsendet, huvudstaben, lantbrukets forskningscentral, forststyrelsen, vägverket, Post- och televerket, sjöfartsstyrelsen, Luftfartsverket, Statsjärnvägarna, geologiska forskningscentralen, vatten- och miljöstyrelsen, Statens fackförbund, Autoalan keskusliitto ry och Autotuoajat r.y. Dessa utlåtanden har beaktats vid utarbetandet av propositionen.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

6.1. Samband med andra propositioner

I den andra tilläggsbudgetpropositionen för år 1994 föreslås att riksdagen beslutar om organisering och befogenheter i samband med att affärsverket grundas och bedriver sin verksamhet under 1994.

6.2. Samband med internationella fördrag

Grundandet av affärsverket ger upphov till ett kundförhållande mellan dem som beställer reparationstjänster och den som utför arbetet. I enlighet med EES-avtalet måste offentliga anskaffningar av tjänster bli föremål för konkurrens när det beräknade sammanlagda värdet av dem på årsnivå och utan mervärdesskatt uppgår till minst 200 000 ECU. Statens Reparationsverkstad måste vara ett lönsamt alternativ för kunden för att han skall beställa service av den.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

1 §. *Ställning inom förvaltningen.* Statens Reparationsverkstad föreslås bli ett affärsverk inom trafikministeriets förvaltningsområde. Ministeriet skall allmänt övervaka och följa Statens Reparationsverkstads verksamhet. Vid trafikministeriet skall beredas och från ministeriet föredras de ärenden rörande Statens Reparationsverkstad som skall handläggas i statsrådet. Sådana ärenden är de som avses i 11, 12 och 14 §§ samt 15 § 3 mom., 20 § 1 mom. och 27 § 2 mom. i lagen om statens affärsverk (allmänna lagen). Vid trafikministeriet skall även beredas och från ministeriet föredras de stadganden och föreskrifter som avses i 2 § 2 mom. och 4 § i den föreslagna lagen.

Den allmänna lagen skall tillämpas på Statens Reparationsverkstad. I den finns stadganden om de allmänna principerna för affärsverkens verksamhet, ekonomi och yttre styrning. Genom den föreslagna lagen kompletteras stadgandena i den allmänna lagen och ges stadganden som beror på Statens Reparations-

verkstads särställning och särdrag. Kompletteringarna gäller Statens Reparationsverkstads verksamhetsområde (2 §) och den styrning som utövas av trafikministeriet (5 §).

2 §. *Verksamhetsområde och uppgifter.* Statens Reparationsverkstad skall reparera, underhålla och utveckla fordon och maskiner samt bedriva annan affärsverksamhet som ansluter sig till denna verksamhet. Statens Reparationsverkstads uppgifter motsvarar i sig ämbetsverkens och inrättningarnas nuvarande uppgifter. Målet är att ordna dessa uppgifter på ett ekonomiskt sätt genom att överlappningar undanröjs. Vidare skall reparationstjänsterna ut sättas för konkurrens. Därför koncentreras statens olika ämbetsverks och inrättnings reparationsverksamhet i stor utsträckning till Statens Reparationsverkstad. Koncentrationen erbjuder möjlighet att utveckla både reparationsverksamheten och statens fordon och maskiner.

Statens Reparationsverkstads affärsverksamhet kommer främst att bestå av arbeten som statens ämbetsverk och inrättningar beställer. I

stället avstår ämbetsverken och inrättningarna från sin egen reparationsverksamhet i samband med grundandet av Statens Reparationsverkstad. Å andra sidan skall ämbetsverken och inrättningarna inte vara bundna att anlita enbart Statens Reparationsverkstad, utan de kan också skaffa de tjänster de behöver hos privata verkstäder. Statens Reparationsverkstad skall således vara verksam på den konkurrensutsatta marknaden på samma sätt som normala företag inom branschen och kan sälja sina tjänster till både andra offentliga samfund och den privata sektorn. Detta är nödvändigt därför att det i övergångsskedet är svårt att dimensionera Statens Reparationsverkstads kapacitet så att den skulle motsvara det tekniska arbetet på de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas materiel. Grundandet av Statens Reparationsverkstad torde inte ändra konkurrensläget inom branschen.

Statens Reparationsverkstad skall i enlighet med rådande praxis inom branschen har rätt att inneha och hyra fastigheter därför att en eventuell framtida ändring i efterfrågan kan medföra lönsamhetsproblem för någon reparationsverkstadsenhet, om inte lokalerna kan användas för ersättande verksamhet.

3 §. *Service mål.* Statens Reparationsverkstad har inga serviceuppgifter som riktar sig till allmänheten. I detta avseende avviker uppgifterna från de flesta andra affärsverk. Statens Reparationsverkstads serviceuppgifter ansluter sig i stor utsträckning till de statliga ämbetsverkens och inrättningarnas interna verksamhet. Servicen kan följas genom mätningar av utbudet, snabbheten, kvaliteten och priskonkurrensförmågan.

I Statens Reparationsverkstads verksamhet bör dock beaktas att utbudet av tjänster skall vara heltäckande regionalt sett. Dessutom bör Statens Reparationsverkstad bereda sig på att sköta sina uppgifter även under undantagsförhållanden.

4 §. *Utplåning.* Enligt 8 § 1 mom. i den allmänna lagen får ett affärsverk ta upp leveranskrediter och lån med en återbetalningstid som är kortare än ett år. Enligt 2 mom. i samma lagrum kan affärsverket i lagen om affärsverket i fråga beviljas rätt att inom gränserna för riksdagens samtycke ta upp lån med en återbetalningstid som är minst ett år. Enligt den föreslagna lagen skall Statens Reparationsverkstad beviljas sådan rätt att ta upp långfristiga lån som paragrafen avser.

Utplåningsrätten är nödvändig bl.a. för att de ekonomiska arrangemangen under övergångsskedet skall kunna genomföras. Statens Reparationsverkstads finansieringssituation under övergångsskedet är svår, eftersom det i grundläggningsskedet är svårt att dimensionera affärsverkets kapacitet så att den skulle motsvara behovet av tekniskt underhåll för ämbetsverkens och inrättningarnas materiel. Att anpassa denna kapacitet så att den motsvarar behovet är också den viktigaste uppgiften under affärsverkets första verksamhetsår. Lån kan också behövas för att hjälpa upp en försvagad finansieringssituation till följd av en arbetsmarknadsstörning eller någon annan yttre händelse.

Enligt 8 § i den allmänna lagen utfärdar statsrådet bestämmelser om gränser och villkor för utplåningen.

5 §. *Styrning som utövas av trafikministeriet.* Avsikten är att trafikministeriet vid behov skall kunna precisera de mål som riksdagen och statsrådet uppställt för Statens Reparationsverkstad med stöd av den allmänna lagen samt meddela anvisningar om Statens Reparationsverkstad beredskap inför undantagsförhållanden. Trafikministeriets beslut utfärdas på samma grunder som för andra affärsverks del.

6 §. *Närmare stadganden.* Med stöd av 6 § utfärdas närmare stadganden genom förordning. Genom förordning utfärdas stadganden om bl.a. styrelsens sammansättning inklusive personalorganisationernas representation, styrelsens uppgifter samt behörighetsvillkoren för den högsta ledningen.

7 §. *Ikraftträdande.* Lagen om Statens Reparationsverkstad föreslås träda i kraft den 1 juli 1994. Enligt 7 § kan åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter vidtas innan den träder i kraft. Omständigheter som kräver sådana åtgärder är bl.a. anställning av tjänstemän vid affärsverket, planering av infrastrukturen samt utbildning av personal som övergår i affärsverkets tjänst och förberedande av marknadsföringen. Enligt förslaget kunde även affärsverkets styrelse samt verkställande direktör utses innan affärsverksamheten för affärsverket påbörjas. Detta är skäligt särskilt med tanke på att affärsverket inrättas som en ny organisation som inte motsvaras av ett ämbetsverk såsom fallet är med tidigare inrättade affärsverk.

2. Närmare stadganden

Med stöd av 6 § utfärdas närmare stadganden genom förordning. Genom förordning utfärdas stadganden om bl.a. styrelsens sammansättning inklusive personalorganisationernas representation, styrelsens uppgifter samt behörighetsvillkoren för den högsta ledningen.

3. Ikraftträdande

Lagen om Statens Reparationsverkstad föreslås träda i kraft den 1 juli 1994.

4. Lagstiftningsordning

Den lag som ingår i propositionen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning. De stadganden som affärsverksreformen kräver och som avviker från regeringsformen ingår i den allmänna lagen, som har stiftats i den ordning som 67 § riksdagsordningen stadgar.

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

Lag

om Statens Reparationsverkstad

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §

Ställning inom förvaltningen

Statens Reparationsverkstad är ett statligt affärsverk inom trafikministeriets förvaltningsområde.

På Statens Reparationsverkstad tillämpas lagen om statens affärsverk (627/87), om inte något annat stadgas i denna lag.

2 §

Verksamhetsområde och uppgifter

Statens Reparationsverkstad reparerar, underhåller och utvecklar fordon och maskiner samt bedriver annan affärsverksamhet som har samband med denna verksamhet.

Genom förordning och statsrådsbeslut kan också andra lämpliga uppgifter anförtros Statens Reparationsverkstad.

3 §

Servicemål

Statens Reparationsverkstad skall se till att det i enlighet med förutsättningarna för affärs-

verksamheten finns ett ändamålsenligt utbud på statliga reparationstjänster och att tjänsterna utvecklas.

Statens Reparationsverkstad skall ha beredskap att sköta sina uppgifter även under undantagsförhållanden.

4 §

Upplåning

Statens Reparationsverkstad får enligt riksdagens samtycke ta upp lån vars återbetalningstid är minst ett år.

5 §

Styrning som utövas av trafikministeriet

Sedan riksdagen har godkänt statsbudgeten och de viktigaste målen för Statens Reparationsverkstads service och verksamhet i övrigt samt Statens Reparationsverkstad lagt fram sin preliminära resultat- och finansieringsplan skall trafikministeriet

1) besluta om målen för Statens Reparationsverkstads service, beredskapsnivå och för

den övriga verksamheten inom de gränser som riksdagen och statsrådet har godkänt, samt

2) vid behov besluta om delar av Statens Reparationsverkstads resultatmål inom ramen för det resultatmål som statsrådet har uppställt.

6 §

Närmare stadganden

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Helsingfors den 25 mars 1994

Republikens President
MARTTI AHTISAARI

7 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 199 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft, och för affärsverket kan före ikraftträdandet även utses en styrelse och en verkställande direktör, som skall vidta åtgärder för organisering och startande av affärsverkets verksamhet.

Trafikminister *Ole Norrback*

