

## **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till skärgårdslag**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås en ny skärgårdslag. Enligt propositionen upphävs den gällande lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Föresatsen att uppdatera skärgårdslagen ingår i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, Ett starkt och engagerat Finland.

Syftet med propositionen är att främja en livskraftig skärgård och ge svar på de förändrade villkoren i skärgården och samhället i stort. Den föreslagna lagen omfattar en skyldighet för kommuner och välfärdsområden att se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service, med beaktande av skärgårdens särdrag. De ska även se till att avseende fästs vid dessa särdrag och vid att skärgårdens livskraft utvecklas när beslut som gäller skärgården fattas. Lagen föreslås också ålägga dem som planerar och allokerar stödåtgärder enligt annan lagstiftning att beakta skärgårdens särskilda förhållanden som faktor som ökar behovet av stöd.

Enligt lagförslaget ska staten ordna sådan förbindelsefartygstrafik att invånare i yttre skärgården och i mellanskärgården har tillgång till de trafiktjänster som är nödvändiga för stadigvarande boende. Tjänsterna ska vara flexibla och tillhandahållas gratis eller till skäligt pris. Enligt propositionen får bestämmelser om avgifter inom förbindelsefartygstrafiken utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Lagförslaget innehåller även en beredskapsskyldighet som gäller förbindelsefartygstrafiken. Enligt förslaget ska serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik upprätthålla en beredskap inför störningar under normala förhållanden och inför sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen, och se till att verksamheten fortsätter medan de pågår. Serviceproducenter ska dessutom bedöma de risker som äventyrar verksamhetens kontinuitet och göra upp en beredskapsplan utifrån dem. Enligt propositionen träder beredskapsskyldigheten i kraft sex månader efter lagens ikraftträdande, så att serviceproducenterna ska ha tillräckligt med tid på sig att iakttä den.

Dessutom innehåller lagförslaget en skyldighet att beakta de syften som anges i skärgårdslagen när planer enligt lagen om områdesanvändning görs upp för skärgården och vattenområden i skärgården. I lagen föreslås även ett bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap och kulturlandskap i skärgården. Enligt propositionen är det livskraftscentralerna som på ansökan beviljar bidraget inom ramen för statsbudgeten. Bidraget beviljas i form av statsunderstöd enligt statsunderstödslagen.

Lagförslaget innehåller vidare en skyldighet för statsrådet att hålla riksdagen informerad med läges- och utvecklingsbilder över skärgården. I lagen föreslås även bestämmelser om en parlamentarisk skärgårdsdelegation som statsrådet tillsätter. Enligt förslaget ska jord- och skogsbruksministeriet ansvara för beredningen av läges- och utvecklingsbilden, och skärgårdsdelegationen vara ansluten till det ministeriet. Dock ska det enligt förslaget åligga varje ministerium att genomföra och övervaka skärgårdspolitik i fråga om det egna ansvarsområdet.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2027.

---

## INNEHÅLL

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....                                    | 1  |
| MOTIVERING .....                                                              | 5  |
| 1 Bakgrund och beredning .....                                                | 5  |
| 1.1 Bakgrund .....                                                            | 5  |
| 1.2 Beredning .....                                                           | 5  |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget .....                                       | 6  |
| 2.1 Skärgårdslagen och den förändrade verksamhetsmiljön .....                 | 6  |
| 2.2 Säsongsboende .....                                                       | 7  |
| 2.3 Förbindelsefartygstrafik .....                                            | 7  |
| 2.4 Kommuner .....                                                            | 8  |
| 2.5 Velfärdsområden .....                                                     | 8  |
| 2.6 Definition av skärgård .....                                              | 9  |
| 2.7 Skärgårdens kulturarv .....                                               | 9  |
| 2.8 Statliga arbetsplatser och en skärgårdskommuns ekonomiska ställning ..... | 9  |
| 2.9 Statsrådets förordningar .....                                            | 10 |
| 3 Målsättning .....                                                           | 11 |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser .....                                      | 12 |
| 4.1 De viktigaste förslagen .....                                             | 12 |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....                                      | 13 |
| 4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser och bedömningen av dem .....     | 13 |
| 4.2.2 Ekonomiska konsekvenser .....                                           | 13 |
| 4.2.3 Miljökonsekvenser .....                                                 | 14 |
| 4.2.4 Andra konsekvenser för enskilda och för samhället .....                 | 15 |
| 4.2.4.1 Grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter .....    | 15 |
| 4.2.4.2 Myndigheter .....                                                     | 16 |
| 4.2.4.3 Demokrati- och rättsstatsutveckling .....                             | 18 |
| 4.2.4.4 Säkerhet .....                                                        | 18 |
| 4.2.4.5 Velfärd och hälsa .....                                               | 19 |
| 4.2.4.6 Sysselsättning och arbetsliv .....                                    | 20 |
| 4.2.4.7 Kommunerna och velfärdsområdena .....                                 | 20 |
| 4.2.4.8 Regional utveckling och landsbygden .....                             | 21 |
| 4.2.4.9 Landsbygden .....                                                     | 22 |
| 5 Alternativa handlingsvägar .....                                            | 23 |
| 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....                        | 23 |
| 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....                 | 24 |
| 5.2.1 Allmänt .....                                                           | 24 |
| 5.2.2 Sverige .....                                                           | 24 |
| 5.2.3 Danmark .....                                                           | 24 |
| 5.2.4 Skottland .....                                                         | 25 |
| 5.2.5 Kroatien .....                                                          | 25 |
| 6 Remissvar .....                                                             | 26 |
| 7 Specialmotivering .....                                                     | 26 |
| 8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....                                     | 37 |
| 9 Ikraftträdande .....                                                        | 38 |
| 10 Verkställighet och uppföljning .....                                       | 38 |

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| 11 Förhållande till andra propositioner.....                   | 38 |
| 11.1 Samband med andra propositioner.....                      | 38 |
| 12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning ..... | 39 |
| 12.1 Jämlikhet .....                                           | 39 |
| 12.2 Rörelsefrihet och rätt att välja bosättningsort .....     | 41 |
| 12.3 Egendomsskydd .....                                       | 42 |
| 12.4 Rätt till eget språk och egen kultur .....                | 44 |
| 12.5 Näringsfrihet .....                                       | 44 |
| 12.6 Den grundläggande rätten till miljön .....                | 45 |
| VÄLJ OBJEKT.....                                               | 47 |
| VÄLJ OBJEKT.....                                               | 52 |
| VÄLJ OBJEKT.....                                               | 52 |

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) utfärdades 1981 och har inte uppdaterats systematiskt sedan dess. Samhället, skärgården som verksamhetsmiljö och annan lagstiftning har förändrats under lagens giltighetstid. Behovet att uppdatera lagen hänför sig både till dess struktur och innehåll. Lagen grundar sig på 1919 års regeringsform, föregångaren till nuvarande grundlag, och uppfyller därför inte kraven i nuvarande grundlag som trädde i kraft 2000.

I regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering Ett starkt och engagerat Finland (20.6.2023, statsrådets publikationer 2023:59, <https://valtioneuvosto.fi/sv/regeringar/regeringsprogrammet#/>) ingår en skrivning om att skärgårdslagen ska uppdateras (Kapitel 6 Nyckeln till tillväxt, avsnitt 6.6 Finland lever av landsbygden och skogarna, s. 138). Enligt regeringsprogrammet ska skärgårdslagen uppdateras.

#### 1.2 Beredning

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid jord- och skogsbruksministeriet med stöd av en arbetsgrupp. I arbetsgruppen finns representanter från finansministeriet, kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, landskapsförbunden, närings-, trafik- och miljöcentralerna (livskraftscentralerna från ingången av 2026), Kommunförbundet och Vårdsområdesbolaget Hyvil Ab. Arbetsgruppens mandatperiod är 25.1.2024–31.12.2026.

År 2023 publicerades Bedömning om behovet av att uppdatera skärgårdslagen (Jord- och skogsbruksministeriets publikationer 2023:15, <https://mmm.fi/sv/publikation?pubid=URN:ISBN:978-952-366-703-7>). För att stödja arbetet vid jord- och skogsbruksministeriet tillsattes en arbetsgrupp med uppdrag att utreda behoven av att uppdatera skärgårdslagen. I arbetsgruppen fanns representanter från justitieministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet och kommunikationsministeriet. I utredningen granskades de paragrafvisa ändringsbehoven i skärgårdslagen och olika intressentgruppers och skärgårdsbors synpunkter på en uppdatering av lagen lyftes fram. För bedömningen samlades synpunkter in vid samrådsmöten, genom en elektronisk enkät och med hjälp av remissbehandlingen. Synpunkterna lyfter fram behovet av att uppdatera lagen.

Under beredningen av regeringens proposition har innehållet i paragrafen om skärgårdsbegreppet diskuterats i ett webinarium för skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel 17.5.2024. Dessutom ordnades samrådsmöten om förbindelsefartygstrafiken i Pargas och Nådendal 13.5.2025, samt i Borgå, där även användare av förbindelsefartygstrafiken i Sibbo deltog, och Kotka 26.5.2025. Skärgårdslagens konsekvenser för landsbygden bedömdes vid två workshoppar, i S:t Michel 6.10.2025 och i Åbo 9.10.2025. Framskridandet av revideringen av skärgårdslagen har presenterats vid Skärgårdsdelegationens möten.

Information om hur reformen av skärgårdslagen framskrider har regelbundet publicerats i en artikelserie på jord- och skogsbruksministeriets webbplats. Artiklarna har gett en aktuell bild av

beredningen och dess framskridande. Dessutom har information om samrådsmöten och remissbehandlingar publicerats på jord- och skogsbruksministeriets webbplats.

För beredningen av propositionen beställdes en utredning om propositionens konsekvenser för landsbygden och konsekvenserna av bestämmelserna om förbindelsefartygstrafiken. Konsekvensbedömningar, beslutet om att tillsätta en arbetsgrupp och lagstiftningsprojektets och arbetsgruppens övriga material finns på adressen <https://mmm.fi/sv/projekt2?tunnus=MMM025:00/2024>. Vid beredningen har dessutom Statskontorets rapport använts vid beräkningen av välfärdsområdenas skärgårdspoäng och Östra Finlands universitets expertis i fråga om kartbeskrivningarna av olika skärgårdskategorier samt vid sammanställningen av uppgifter om invånarantalet i skärgården.

Skärgårdslagen revideras delvis också i finansministeriets lagstiftningsprojekt om välfärdsområdenas finansiering, som är på remiss 2.2–11.3.2026. Det föreslås att paragrafen om begreppet skärgård ska ändras och att en ny paragraf om välfärdsområden med skärgårdsförhållanden fogas till skärgårdslagen. Samtidigt utfärdas en förordning av statsrådet om välfärdsområden med skärgårdsförhållanden. Begäran om utlåtande kan besvaras på adressen <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=b9e8a4b3-367f-47c0-9509-98d9adbdd7d5&respondentId=00000000-0000-0000-0000-000000000000&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f>.

Reformen av skärgårdslagen anknyter delvis också till ändringarna i lagen om områdesanvändning. I lagen om områdesanvändning hänvisas det till skärgårdslagens syften. Avsikten är att regeringens proposition om lagen om områdesanvändning ska lämnas till riksdagen under vårsessionen 2026.

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

### **2.1 Skärgårdslagen och den förändrade verksamhetsmiljön**

Skärgårdslagen omfattar skärgårds- och vattendragsområden i hela Finland (exklusive Åland) både på landsbygden och i städerna. Skärgårdslagens paragrafer gäller bland annat servicen i skärgården, förbindelsefartygstrafiken, skärgårdskommunen och miljön. Lagen anknyter således till många olika förvaltningsområden. Skärgårdslagen är en målinriktad ramlag, och många av dess paragrafer är inte förpliktande på detaljnivå på grund av deras allmänna karaktär och öppenhet för tolkning. Lagen är viktig i och med att staten genom den identifierar och erkänner skärgårdens särdrag och behovet av att beakta dem. De paragrafer som gäller skärgårdskommunen samt trafik- och transportservicen är de viktigaste paragraferna i lagen. Genom trafik- och transportparagrafen regleras skärgårdens förbindelsefartygstrafik och paragrafen om skärgårdskommuner används vid beräkning av kommunernas statsandelar för basservice.

Skärgården och samhället liksom annan lagstiftning har förändrats betydligt under de senaste 45 åren och skärgårdslagen motsvarar inte längre den nuvarande verksamhetsmiljön och levnadsförhållandena i skärgården. Dessutom måste skärgårdslagen uppdateras så den uppfyller kraven i nuvarande lagstiftning. De förändringar som skett i samhället, såsom multilokaliteten, digitaliseringen och det platsberoende som denna medfört, den ökade turismen, beaktandet av naturens bärkraft och hållbarhet samt det förändrade geopolitiska världsläget och försörjningsberedskapen i anslutningen till detta, och vikten av att hålla skärgården bebodd, ökar behovet av en innehållsmässig uppdatering av skärgårdslagen. Också myndighetsaktörerna och deras uppgifter har förändrats. En viktig förändring skedde i början av 2023 när ansvaret

för organiseringen av social- och hälsovården och räddningsväsendet överfördes till välfärdsområdena. Välfärdsområdena inrättades 2021 och bildade en ny administrativ nivå.

## **2.2 Säsongsboende**

En av de största förändringar som skett i skärgårds- och vattendragsområdenas verksamhetsmiljö sedan lagen utfärdades är att antalet säsongsboende har ökat och att det blivit allt vanligare att bo på flera platser. Det har aldrig tidigare funnits lika många invånare i skärgården som nu, då man även beaktar säsongsboende i skärgården. Beroende på beräkningssätt uppskattas antalet säsongsboende i Finland uppgå till 2,4–2,9 miljoner, av vilka cirka 600 000 i skärgårdsområdena.

Skärgårdsområdenas utvecklingsbild är mångsidigare än vad som framgår av statistiken över befolkningens stadigvarande bostad. Antalet invånare som vistas i områdena varierar stort beroende på årstid och veckodag. Särskilt sommartid och under veckoslut finns det i verkligheten betydligt fler människor i skärgården än vad statistiken över den fast bosatta befolkningen visar. De senaste Stugbarometern-undersökningarna visar att fenomenet med säsongsboende har ökat. På basis av Stugbarometern kan man uppskatta att utvecklingen kommer att fortsätta i samma riktning även inom den närmaste framtiden.

Antalet säsongsbostäder i skärgårdsområdena ökade under 2005–2023 med sammanlagt 14 000 bostäder, dvs. med tio procent. Förutom att antalet säsongsbostäder har ökat har också deras utrustningsnivå förbättrats. År 2023 var 22,5 procent av säsongsbostäderna i skärgårdsområdena bostäder för åretruntboende. I och med utvecklingen har tiden i säsongsbostäderna förlängts och de används i allt högre grad även för distansarbete.

I den gällande lagen beaktas inte säsongsboende och därmed identifieras inte skärgårdsområdenas nuvarande situation.

## **2.3 Förbindelsefartygstrafik**

Tillgänglighet är en grundläggande förutsättning för regionernas livskraft och fungerande trafikförbindelser är utgångspunkten för den fysiska tillgängligheten. Förbindelsefartygstrafik ordnas med stöd av bestämmelserna i skärgårdslagen. Enligt 5 § i den gällande lagen bör staten försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice.

Livskraftscentralen i Sydvästra Finland ordnar förbindelsefartygstrafik på tio rutter i Skärgårdshavet och på två rutter i Finska viken. Dessutom ordnar Livskraftscentralen i Sydvästra Finland subventionerad trafik i skärgården i Ingå och Raseborg samt längs Skärgårdens ringväg. Förbindelsefartygen trafikerar sammanlagt cirka 150 öar. Frakt och tunga transporter sköts med förbindelsefartyg enligt deras bärkraft och lastutrymme. Större frakter sköts med separata tungtransportfartyg.

Den enda principen för ordnandet av förbindelsefartygstrafik är för närvarande den fasta bosättningen i skärgården. De fast bosatta invånarna är fortfarande viktiga med tanke på skärgårdens livskraft, men också säsongsboende och näringslivet i skärgården inverkar på livskraften. Skärgårdens säsongsboende är en betydande användargrupp inom förbindelsefartygstrafiken.

De yttersta öarna längs förbindelsefartygstrafiken och invånarna där är särskilt utsatta i situationer där förbindelsefartygstrafiken inte fungerar, eftersom förbindelsefartygstrafiken ofta är det enda sättet att färdas mellan dessa öar och fastlandet. Så är särskilt fallet under menföre då egna båtar inte kan användas. I den gällande lagen har serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik inga skyldigheter att trafikera till exempel i undantagsförhållanden eller vid störningar under normala förhållanden, då tillgängligheten är väldigt viktigt med tanke på exempelvis försörjningsberedskapen.

## **2.4 Kommuner**

I 9 § i den gällande skärgårdslagen föreskrivs det om skärgårdskommunen. Enligt 9 § 1 mom. förklarar statsrådet såsom skärgårdskommuner de kommuner i vilka skärgårdsförhållandena utgör ett väsentligt hinder för kommunens utveckling. Enligt bestämmelsen kan statsrådet av synnerliga skäl besluta, att stadgandena om skärgårdskommun tillämpas även på skärgårdsdel av annan kommun. Därmed kan som skärgårdskommun fastställas en hel kommun eller endast en del av en kommun, varmed begreppet kommun med skärgårdsdel används. Närmare bestämmelser om detta finns i statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas (1089/2016).

Enligt 2 mom. då kommun förklaras såsom skärgårdskommun och område såsom kommuns skärgårdsdel, ska detta grunda sig på den bofasta befolkningens storlek i vederbörande skärgård och dess andel av kommunens befolkning samt på trafikförhållandena och svårigheterna i fråga om tillgången på basservice. I lagen definieras inte närmare hur stor andel av en kommuns hela befolkning som ska bo i skärgården för att kommunen ska kunna fastställas som skärgårdskommun eller kommun med skärgårdsdel. Lagen innehåller inte heller någon närmare definition av vad som avses med trafikförhållanden eller svårigheter i fråga om tillgången på basservice. I regeringens proposition (23/1981) konstateras det att trafikförhållandenas svårighetsgrad bland annat framgår av längden på sjöresorna samt av i vilken mån man kunnat ordna med vajerfärjor, frigående färjor eller fartygsförbindelser.

Bestämmelsen om skärgårdskommun är viktig eftersom den utgör grunden för beräkningen av kommunernas statsandelar för basservice. En del av de kalkylerade kostnaderna för statsandelarna bestäms enligt kommunens karaktär av skärgård. De statsandelar som finansministeriet betalar till skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel är förhöjda på grund av skärgårdsförhållandena (lagen om statsandel för kommunal basservice, 618/2021).

## **2.5 Valfärdsområden**

I 6 § i den gällande skärgårdslagen föreskrivs det om basservice och specialservice. Enligt bestämmelsen bör stat och kommun draga försorg om att skärgårdens bofasta befolkning har tillgång till övrig basservice samt i skärgårdsförhållanden nödig specialservice till skälig kostnad och på skäligt avstånd. Sedan 2023 har valfärdsområdena vid sidan av kommunerna och staten haft organiseringsansvaret för social- och hälsovården och räddningsväsendet i skärgårdsområdena. Social- och hälsovårdstjänsterna samt brand- och räddningstjänsterna är viktiga tjänster med tanke på livskraften och boendet i skärgården.

Valfärdsområdenas finansiering grundar sig i huvudsak på finansiering från staten. Valfärdsområdenas finansiering måste på det sätt som grundlagen förutsätter trygga ordnandet av tillräckliga social- och hälsovårdstjänster. En del av valfärdsområdena beviljas finansiering på basis av karaktären av skärgård i enlighet med lagen om valfärdsområdenas finansiering

(617/2021). Enligt 3 § 1 mom. i den lagen beviljas välfärdsområdena statlig finansiering bland annat på basis av välfärdsområdets karaktär av skärgård.

För närvarande nämns inte välfärdsområdena i skärgårdslagen och de identifieras inte som aktörer med organiseringsansvar eller som serviceproducenter. Verksamhetsförutsättningarna och särdragen för välfärdsområden med skärgårdsförhållanden avviker dock från de övriga välfärdsområdena på grund av deras skärgårdsförhållanden. Denna omständighet beaktas i lagen om välfärdsområdenas finansiering genom bestämmelserna om karaktären av skärgård. Välfärdsområden som beviljas tilläggsfinansiering på basis av karaktären av skärgård bestäms utifrån om det i välfärdsområdet i fråga finns skärgårdskommuner som avses i skärgårdslagen. Välfärdsområdena har dock fast bosatta invånare i skärgårdsområdena också i andra kommuner än skärgårdskommuner som avses i skärgårdslagen. I den nuvarande definitionen av välfärdsområden med skärgårdsförhållanden beaktas inte alla välfärdsområdens skärgårdsförhållanden tillräckligt väl.

## **2.6 Definition av skärgård**

I Finland finns skärgårdsområden både i havsområden och insjöområden. Skärgårdsområdena skiljer sig från varandra bland annat i fråga om tillgänglighet och miljö. Skärgårdsområdena indelas i fyra kategorier enligt skärgårdsklassificeringen som Finlands miljöcentral publicerade 2022. Skärgårdsområdena är yttre skärgård, mellanskärgård, inre skärgård och skärgård på fastlandet. Varje område har egna särdrag. Yttre skärgård och mellanskärgård är i huvudsak skärgård utan fast vägförbindelse. Skärgård på fastlandet är områden som är kraftigt splittrade av vattendrag och som till sina förhållanden påminner om skärgårdsområden.

Enligt gällande skärgårdslag anses till skärgården höra sådana öar i havsområdet och i insjövattnen som saknar fast vägförbindelse samt andra öar och områden på fastlandet vilka till sina förhållanden i övrigt kan jämföras med skärgården. Den gällande lagen identifierar olika skärgårdsområden, men preciserar inte vad som avses med bestämmelsen. Paragrafen om begreppet skärgård lämnar rum för tolkning särskilt i fråga om områden som till sina förhållanden kan jämföras med skärgård, och därför finns det skillnader i definitionen av skärgårdsområden.

## **2.7 Skärgårdens kulturarv**

Skärgårdens materiella och immateriella kulturarv är en viktig del av det finländska kulturkapitalet. Kulturarvet i områden med skärgårdsförhållande är rikt, levande och regionalt annorlunda. Skärgårdsområdena har ett mångsidigt kulturarv i fråga om boende, slott och fästningar, fyrar, lotsstationer, båthus, ett rikligt kyrkligt kulturarv, Unescos världsarvsobjekt, vårdbiotoper och många arkeologiska objekt från stenåldern. Levande immateriellt kulturarv som kännetecknar skärgården är till exempel årliga fester och seder, mattraditioner och hantverk. Även traditionellt fiske och båtbyggnadstraditioner är en viktig del av skärgårdens immateriella kulturarv.

Den gällande lagen beaktar inte skärgårdens kulturarv. I den gällande lagen finns en paragraf om miljövårdsbidrag, men där nämns inte kulturarvet separat som bidragsobjekt. Bidrag har dock även beviljats för till exempel restaurering av byggnader.

## **2.8 Statliga arbetsplatser och en skärgårdskommuns ekonomiska ställning**

Staten har varit en betydande arbetsgivare i skärgården, framför allt försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet, men också förbindelsefartygstrafiken, lotsväsendet, Forststyrelsen,

polisen, FPA, Posten, skatteverket och forskningsinstitutens verksamhetsställen. Antalet statliga arbetsplatser i skärgården har dock minskat avsevärt på grund av förändringar i samhället och verksamhetsmiljön, den tekniska utvecklingen, förändringen av arbetet och omorganiseringen av verksamheter. Det finns fortfarande statliga arbetsplatser i skärgården bland annat inom gränsbevakningen, försvarsmakten och Forststyrelsen, men mer punktvís än tidigare. Dessutom finns det arbetsplatser inom förbindelsefartygstrafiken och lotsväsendet som ordnas av staten.

Enligt 7 § i den gällande skärgårdslagen bör staten i egenskap av arbetsgivare sträva efter att bevara statliga arbetsplatser i skärgården. Bestämmelsen är inte längre lika aktuell som när skärgårdslagen stiftades för över 45 år sedan, då det fanns många statliga arbetsplatser i skärgården. Den tidigare regionaliseringen av statliga ämbetsverk har också slopats. Däremot har en lag om statlig regional närvaro trätt i kraft vid ingången av 2022 (lagen om grunderna för tillgången till statliga tjänster och placeringen av funktioner, 728/2021). I lagen föreskrivs om de allmänna mål som ska beaktas när beslut fattas om ordnande av tillgången till tjänster och placering av statliga enheter och funktioner. Syftet med lagen är att statens uppgifter sköts på ett resultatinriktat sätt och att tillgången till tjänster ska svara mot olika kundgruppers servicebehov. Dessutom ska livskraften, säkerheten och statens konkurrenskraft som arbetsgivare stärkas i olika delar av landet. Vid verkställigheten av lagen granskas statens regionala närvaro i fortsättningen i hela landet.

Det finns inte längre något behov av en separat bestämmelse om statliga arbetsplatser. Arbetsplatsutvecklingen i skärgården ska i fortsättningen granskas i samband med utarbetandet av en läges- och utvecklingsbild över skärgården och dessutom beaktas tillgången till statliga tjänster och placeringen av funktioner i olika områden i lagen om grunderna för tillgången till statliga tjänster och placeringen av funktioner.

I 10 § i den gällande lagen föreskrivs om skärgårdskommunens ekonomiska ställning. Enligt bestämmelsen ska kommunens ekonomiska ställning beaktas som en omständighet som påverkar understödets storlek, när stödåtgärder inriktas på en skärgårdskommun och ett område som en kommuns skärgårdsdel. Bakgrunden till detta är att kommunens skärgårdskaraktär år 1985 lades till bedömningskriterierna för bärkraftsklassificeringen som bestämmer kommunernas statsandelar. Bärkraftsklassificeringen slopades i samband med statsandelsreformen 1997, då det bestämdes att kommunernas statsandel ska bestå av en grunddel och ett miljötillägg. Karaktären av skärgård fastställdes som en av grunderna för miljötillägg, och på basis av den betalades skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel ökad finansiering på basis av karaktären av skärgård. Efter statsandelsreformen 2015 fastställdes finansieringen som grundar sig på karaktären av skärgård utifrån de kalkylerade kostnaderna för karaktären av skärgård. Det finns inget behov av en bestämmelse om en skärgårdskommuns ekonomiska ställning, eftersom finansieringen som anknyter till karaktären av skärgård som betalas i form av statsandelar inte längre grundar sig på kommunernas bärkraftsklassificering.

## **2.9 Statsrådets förordningar**

I 15 § i den gällande skärgårdslagen föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning. Bemyndigandet att utfärda förordning motsvarar inte kraven i den nuvarande grundlagen, och därför ska bemyndigandet att utfärda förordning uppdateras i skärgårdslagen i samband med de grundläggande bestämmelserna om detta. Med stöd av den gällande skärgårdslagen har två förordningar utfärdats av statsrådet.

I 14 § i skärgårdslagen föreskrivs det om skärgårdsdelegationen, vars uppgift är att bereda åtgärder som rör främjandet av skärgårdens utveckling samt följa åtgärdernas verkningar. I statsrådets förordning om skärgårdsdelegationen (752/2019) finns närmare bestämmelser om till exempel delegationens sammansättning och uppgifter. Skärgårdsdelegationens verksamhet fortsätter, men bestämmelserna och förordningen om den behöver uppdateras.

I 9 § i skärgårdslagen föreskrivs det om skärgårdskommuner. Statsrådet förklarar såsom skärgårdskommuner de kommuner i vilka skärgårdsförhållandena utgör ett väsentligt hinder för kommunens utveckling. Statsrådet kan dessutom av synnerliga skäl besluta, att stadgandena om skärgårdskommun tillämpas även på skärgårdsdel av annan kommun. Närmare bestämmelser om detta finns i statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas. I statsrådets förordning finns en förteckning över skärgårdskommunerna och skärgårdsdelar i andra kommuner. Definitionen av skärgårdskommun och statsrådets förordning behöver uppdateras senare, men inga ändringar görs i samband med denna regeringsproposition.

### **3 Målsättning**

Den gällande skärgårdslagen är över 45 år gammal. Lagen ska uppdateras så att den ger svar på de förändrade villkoren i skärgården och de nuvarande kraven i lagstiftningen. Det viktigaste syftet med lagen är att stärka skärgårdens livskraft och möjliggöra boende i skärgården. Målet är att invånarna i skärgården ska ha tillgång till de tjänster som behövs för boende och för en smidig vardag, och att skärgårdsfrågor ska beaktas i beslutsfattandet och verksamheten som gäller skärgården. Målet är dessutom att värna om skärgårdens kulturarv och naturvärden.

I den nya skärgårdslagen ska säsongsboende i skärgården beaktas. Tidigare har det inte bött lika många människor i skärgården som för närvarande, eftersom antalet säsongsboende har ökat. De säsongsboende utgör en viktig faktor som påverkar livskraften i skärgården.

Syftet med revideringen av skärgårdslagen är också att främja den övergripande säkerheten. Att möjliggöra boende i skärgården innebär att skärgårdsinvånarna kan observera sin omgivning och att eventuella avvikelser upptäcks snabbt. Genom beredskapsskyldigheten avseende förbindelsefartygstrafik främjas säkerheten och försörjningsberedskapen vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden för invånare som bor längs besvärliga förbindelser i yttre skärgården och mellanskärgården.

Skärgårdslagen främjar skärgårdens livskraft genom att lyfta fram skärgårdsfrågor i andra ministeriers samt kommuners och välfärdsområdens verksamhet. I lagen föreskrivs att i beslut som gäller skärgården ska avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft och skärgårdens särdrag beaktas. I lagen betonas kommunernas och välfärdsområdenas skyldighet att se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service med beaktande av skärgårdens särdrag. Näringslivet främjas genom bestämmelser om att skärgårdens särskilda förhållanden ska betraktas som en omständighet som ökar behovet av stöd vid planering av stödåtgärder enligt annan lagstiftning.

Skärgårdens mångfaldiga natur och landskap samt rika kulturmiljö ska värnas och statsunderstöd ska delas ut för att främja skyddet och bevarandet av dem. När planer enligt lagen om områdesanvändning görs upp för skärgården ska skärgårdslagens syften beaktas.

Möjligheterna för fast bosatta invånare, säsongsboende och näringslivet i den yttre skärgården och mellanskärgården främjas genom bestämmelser om förbindelsefartygstrafik och genom att de ovannämndas behov ska beaktas i planeringen av rutten och fartområden.

Skärgårdsperspektiven i beslutsfattandet främjas vidare genom att föreskriva om en parlamentarisk skärgårdsdelegation som har till uppgift att övervaka och bedöma hur lagens syften uppnås samt arbeta för beaktandet av skärgårdens särdrag i beslutsfattandet. Informationen om skärgårdsfrågor ska säkerställas genom att föreskriva om en ny skyldighet för statsrådet att hålla riksdagen informerad med läges- och utvecklingsbilder över skärgården.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

Syftet med skärgårdslagen är att skapa förutsättningar för att stärka skärgårdens livskraft och för skärgårdsboende samt för att värna om kulturarvet och naturvärdena. Lagens struktur kvarstår delvis oförändrad, men i lagen föreslås flera nya bestämmelser till exempel om beredskapsskyldigheten för serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik, beaktandet av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft samt att hålla riksdagen informerad med en läges- och utvecklingsbild över skärgården. Säsongsboende ska i fortsättningen beaktas bättre, vilket främjar stärkandet av skärgårdens livskraft.

Skärgårdslagen innehåller fortfarande bestämmelser om beaktande av skärgården i verksamhet enligt speciallagar. I lagen betonas kommunernas och välfärdsområdenas skyldighet att med beaktande av skärgårdens särdrag se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service. I skärgårdslagen kvarstår bestämmelsen om främjande av näringslivet i skärgården. Skärgårdens särskilda förhållanden ska fortfarande betraktas som en omständighet som ökar näringslivets behov av stöd vid planering och allokering av stödåtgärder enligt annan lagstiftning som gäller skärgården.

Paragraferna om begreppet skärgård och välfärdsområde med skärgårdsförhållanden motsvarar de paragrafer som föreslås i finansministeriets projekt om finansieringen av välfärdsområdena. Paragrafen om skärgårdskommun motsvarar fortfarande till sitt innehåll den gällande paragrafen. Bestämmelsen revideras senare då regleringen om kommunernas statsandelar ändras.

I lagen föreskrivs det också om beaktandet av skärgårdslagens mål i planer enligt lagen om områdesanvändning och andra planer. Den tidigare motsvarande bestämmelsen gällde markanvändnings- och bygglagen. Skärgårdslagen föreskriver fortfarande om miljövärdsbidrag, men bidragets användningsobjekt ska preciseras i bestämmelsen. Bidrag kan beviljas för att vårda och värna om skärgårdsnatur eller skärgårdslandskap samt för att vårda och värna om byggnader och konstruktioner i traditionella kulturmiljöer i skärgården.

Skärgårdslagen föreslås fortfarande föreskriva om ordnande av förbindelsefartygstrafik. Utöver de fast bosatta invånarnas behov ska även säsongsboendes och näringslivets behov i skärgården beaktas vid planering av rutten och fartområden. Lagen föreslås föreskriva om en ny beredskapsskyldighet för serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik. Serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik ska förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) samt utarbeta en beredskapsplan. Syftet med beredskapsskyldigheten är att säkerställa verksamheten inom förbindelsefartygstrafiken även under störningar och i undantagsförhållanden.

I skärgårdslagen ska beslutsfattandet i fråga om skärgårdsfrågor betonas mer än tidigare. Det föreslås att en ny bestämmelse om beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft i beslutsfattandet ska fogas till skärgårdslagen. Enligt bestämmelsen kan skärgårdens livskraft och särdrag beaktas på olika sätt, till exempel genom att göra en

bedömning av konsekvenserna för skärgården i fråga om det beslut som bereds eller genom att höra skärgårdsdelegationen. Dessutom föreslås en bestämmelse i skärgårdslagen om att det ska åligga varje ministerium att genomföra och övervaka skärgårdspolitiken i fråga om det egna ansvarsområdet. Bestämmelsen motsvarar nuläget, men bestämmelsen i sig är helt ny.

Skärgårdsfrågornas synlighet föreslås också främjas genom en ny paragraf om en läges- och utvecklingsbild över skärgården. Statsrådet ska regelbundet hålla riksdagen informerad om framstegen och de viktigaste ändringarna i de politikåtgärder som gäller skärgården samt bedöma konsekvenserna av åtgärderna genom att lämna en läges- och utvecklingsbild över skärgården till riksdagen. Jord- och skogsbruksministeriet föreslås ansvara för beredningen av läges- och utvecklingsbilden. Dessutom ska skärgårdslagen fortfarande innehålla bestämmelser om en skärgårdsdelegation. Statsrådet ska tillsätta den parlamentariska skärgårdsdelegationen. Delegationen ska övervaka och bedöma hur lagens syften uppnås och arbeta för beaktandet av skärgårdens särdrag i beslutsfattandet. Delegationen tillsätts på basis av framställningar från riksdagsgrupperna med en sammansättning som beaktar olika skärgårdsområden. Skärgårdsdelegationen föreslås arbeta i anslutning till jord- och skogsbruksministeriet.

Bestämmelsen i 1 § om allmänt stadgande i den gällande lagen, enligt vilken skärgårdens utveckling främjas på sätt i denna lag stadgas, tas inte med i den nya skärgårdslagen. Bestämmelsen är i praktiken onödig och lagen kan inledas direkt med bestämmelsen om lagens syfte. Bestämmelserna om statliga arbetsplatser och skärgårdskommuns ekonomiska ställning i den gällande lagen tas inte heller in i den nya lagen. Arbetsplatsutvecklingen i skärgården granskas i samband med utarbetandet av läges- och utvecklingsbilden över skärgården och dessutom beaktas tillgången till statliga tjänster och placeringen av funktioner i olika områden i lagen om grunderna för tillgången till statliga tjänster och placeringen av funktioner.

## **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

### **4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser och bedömningen av dem**

De ändringar som föreslås i skärgårdslagen främjar identifieringen och erkännandet av skärgårdens särdrag och deras värde. Ändringarna ska förbättra förutsättningarna för att stärka livskraften i skärgården och att värna om kulturarvet och naturvärdena. I konsekvensbedömningen har man utnyttjat den konsekvensbedömning om förbindelsefartygstrafik som beställts av Lauri Ojala, professor i ledning av leveranskedjor vid Åbo handelshögskola (2025) och den bedömning av skärgårdslagens konsekvenser för landsbygden (2025) som gjorts av Sari Rannanpää och Benjamin Heikkinen, bedömare vid NordEval, som specialiserat sig på experttjänster inom lokal-, landsbygds- och regionutveckling.

### **4.2.2 Ekonomiska konsekvenser**

Propositionen bedöms inte ha betydande ekonomiska konsekvenser. I propositionen finns en bestämmelse om skärgårdskommuner enligt vilken statsrådet fastställer de kommuner i vilka skärgårdsförhållandena utgör ett väsentligt hinder för kommunens utveckling som skärgårdskommuner. Statsrådet kan av synnerliga skäl besluta att bestämmelserna om skärgårdskommun ska tillämpas även på skärgårdsdelen av en annan kommun. Finansministeriet betalar en förhöjd statsandel för basservice till skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel på grund av skärgårdsförhållandena, eftersom ordnandet av service för skärgårdsinvånarna medför extra kostnader för kommunen. Eftersom bestämmelsen om skärgårdskommun inte ändras jämfört med den nuvarande medför den inga ekonomiska konsekvenser för kommunerna.

Det föreslås att en hänvisning till statsbudgeten fogas till bestämmelsen om tjänster inom förbindelsefartygstrafik. Den föreslagna formuleringen förtydligar skärgårdslagens ramvillkor för förbindelsefartygstrafiken, men den ändrar inte den nuvarande situationen och ändringen medför därmed inga ekonomiska konsekvenser.

Propositionen innehåller en bestämmelse om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgård. Bidragets primära användningsobjekt föreslås fortfarande vara åtgärder som gäller vård av eller värnande om skärgårdsnatur eller skärgårdslandskap, men bidrag kan dessutom beviljas för att vårda och värna om byggnader och konstruktioner i traditionella kulturmiljöer i skärgården. Bidragets storlek beror på den årliga anslagsnivån i statsbudgeten och förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

Propositionen kan ha ekonomiska konsekvenser för näringsidkare, om skärgårdsförhållandena i och med propositionen bättre än tidigare beaktas som en omständighet som ökar näringsunderstödet. Näringsidkarnas ekonomiska ställning kan också påverkas av beaktandet av säsongsbodande, om antalet säsongsbodande ökar och förutsättningarna för näringslivet på så sätt förbättras. Beaktandet av säsongsbodande vid ordnande av tjänster inom förbindelsefartygstrafik kan också påverka säsongsfastigheternas användbarhet och säsongsbodandes vilja att investera i dem. Säsongsbostädernas värde, den ekonomiska verksamheten och näringsmöjligheterna i skärgården kan därmed öka.

Bestämmelserna om välfärdsområden med skärgårdsförhållanden medför de största ekonomiska konsekvenserna av revideringen av skärgårdslagen. Dessa konsekvenser har bedömts i utkastet till regeringens proposition om ändring och temporär ändring av lagen om välfärdsområdenas finansiering samt ändring av lagen om främjande av skärgårdens utveckling. [Denna punkt uppdateras i enlighet med hur regeringens proposition framskrider.]

#### 4.2.3 Miljökonsekvenser

Propositionen bedöms ha positiva miljökonsekvenser. Bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården kan stödja bevarandet av naturen och kulturmiljön, vården av vårdbiotoper, den biologiska mångfalden, skärgårdens särdrag och upprätthållandet av byggnader. Bidraget kan även stödja bevarandet av kulturella byggnader och naturobjekt i skärgården. Bidrag beviljas för att skydda och förbättra både natur och skärgårdskultur. Bidrag kan beviljas till exempel för vård av skärgårdsängar och vårdbiotoper och skydd av skärgårdsnatur samt för utredning av fågelbestånd och natur. Dessutom kan bidrag också beviljas för sådana åtgärder som bevarar eller förbättrar skärgårdens landskapsbild eller restaurerar traditionella byggnader och konstruktioner, såsom båthus och bodar, som ingår i upprätthållandet av skärgårdslivet.

Den biologiska mångfalden utgör grunden för ekosystemtjänster, det vill säga för tjänster som naturen erbjuder, till exempel rekreation och naturturism. Bidraget kan öka trivselen i skärgården och höja skärgårdens attraktionskraft, och på så sätt ha en positiv inverkan på rekreationsanvändningen och naturturismen i skärgården. Bidraget kan också ha en positiv inverkan på skärgårdsinvånarnas hälsa, levnadsförhållanden och trivsel genom att upprätthålla bylandskapet och kulturen samt genom att förbättra trivselen och regionens attraktionskraft.

Propositionen innehåller ett mål om att stärka livskraften i skärgården. Skärgården erbjuder mångsidiga rekreationsmöjligheter. På så sätt bedöms propositionen ha positiva konsekvenser i fråga om hälsa, levnadsförhållanden och trivsel för skärgårdsbodande och de som besöker skärgården. I Finlands skärgårdsområden finns många värdefulla natur- och kulturarvsobjekt, såsom nationalparker, världsarvsobjekt, biosfärområden och Geopark-områden, som stöder

bevarandet av den biologiska mångfalden, värnandet om kulturarvet och den hållbara utvecklingen (Rannanpää m.fl. 2024). I Saimen lever Finlands enda inhemska däggdjur, den mycket utrotningshotade saimenvikaren. I Nyslotts inre skärgård finns dessutom en i finska mått mätt exceptionell nationell stadspark.

I skärgården finns cirka 420 000 hektar nationellt värdefulla landskapsområden, varav största delen finns i den yttre och inre skärgården, särskilt i Egentliga Finland, Norra Österbotten och Österbotten. I skärgården finns dessutom 313 byggnader som skyddas i lag samt 121 andra skyddade objekt, bland annat fem herrgårdar. (Rannanpää m.fl. 2023)

Tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken bedöms ha positiva konsekvenser för miljön. Tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken bedöms kunna minska trafiken med privata båtar i skärgården och därmed utsläpp från trafiken. Dessutom kan tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken och tillgången till kommunernas och välfärdsområdenas tjänster bidra till att skärgårdsbyarna hålls bebodda och att bylandskapet bevaras. Tjänster inom förbindelsefartygstrafiken främjar också alla människors tillträde till naturen.

I bestämmelsen om planering av områdesanvändningen föreslås att de syften som anges i 1 § ska beaktas i sådana planer enligt lagen om områdesanvändning (författningsnr) och sådana andra motsvarande planer som rör skärgården och till skärgården hörande vattenområden. Skärgårdslagens betydelse har också identifierats i lagen om områdesanvändning, där det i 124 § hänvisas till skärgårdslagens syften. Enligt den ska målen i skärgårdslagen iaktas när en plan utarbetas för ett skärgårdsområde. Syftet med skärgårdslagen är att skapa förutsättningar för att stärka skärgårdens livskraft och för att värna om kulturarvet och naturvärdena. Bestämmelsen om planering av områdesanvändningen bedöms således ha positiva miljökonsekvenser.

#### 4.2.4 Andra konsekvenser för enskilda och för samhället

##### 4.2.4.1 Grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter

Skärgårdslagen som helhet främjar i princip jämlikheten mellan skärgårdsinvånarna och befolkningen på fastlandet. Det viktigaste syftet med lagen är att främja och stärka skärgårdens livskraft och möjliggöra boende i skärgården, vilket också inbegriper skärgårdsinvånarnas välbefinnande. Propositionens konsekvenser ska på samma sätt som i den gällande lagen särskilt gälla de fast bosatta skärgårdsinvånarna. I den nya skärgårdslagen ska dessutom skärgårdens säsongsboende beaktas. Enligt bestämmelsen om förbindelsefartygstrafik bör vid planering av rutter och fartområden den fasta bosättningens, säsongsbosättningens och näringslivets behov beaktas. Vid poängsättningen av välfärdsområden med skärgårdsförhållanden beaktas utöver antalet fast bosatta invånare även säsongsboende och deras andel av hela välfärdsområdets befolkning samt välfärdsområdets skärgårdsförhållanden. Säsongsboende har bedömts närmare i kapitlet om områdesutveckling och landsbygden.

Likabehandlingen av skärgårdsinvånarna främjas också genom ordnande av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken. Förbindelsefartygstrafiken är inom flera skärgårdsområden den enda förbindelsen mellan öarna och fastlandet och därför jämnar ordnandet av förbindelsefartygstrafik ut skillnaderna mellan befolkningen i skärgården och på fastlandet när det gäller trafikförbindelser. Många tjänster, såsom social- och hälsovårdstjänster, ordnas bara på större öar eller på fastlandet och förbindelsefartygstrafiken är således nödvändig för tillgången till dessa tjänster. Ordnandet av förbindelsefartygstrafik främjar också skärgårdsinvånarnas lika möjligheter till arbete och utbildning.

Skärgårdsboende ska dessutom främjas genom bestämmelser som betonar skyldigheten att beakta skärgårdsinvånarna i verksamhet enligt speciallagar. Skärgårdslagen och revideringen av den främjar således för sin del förverkligandet av likabehandling. Främjandet av jämlikhet eftersträvas till exempel genom att betona kommunernas och välfärdsområdenas skyldighet att se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till tjänster. Likabehandlingen av skärgårdsinvånare främjas dessutom jämfört med de gällande bestämmelserna av att lagen nu särskilt ska föreskriva om beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft i planering och beslutsfattande som gäller skärgården. I lagen anges olika metoder för att beakta dessa, och ett tydligt urval av metoder främjar uppnåendet av målen.

Likabehandlingen av skärgårdsinvånare främjas också av att det i lagen föreskrivs om allokering av understöd avsedda för att stödja näringslivet. I syfte att främja näringslivet i skärgården bör skärgårdens särskilda förhållanden betraktas som en omständighet som ökar behovet av stöd med avseende på planering och allokering av sådana stödåtgärder enligt annan lagstiftning som gäller skärgården. Genom bestämmelsen främjas den faktiska jämlikheten för skärgårdsinvånare i förhållande till övrig befolkning genom positiv särbehandling, eftersom skärgårdens särskilda förhållanden kan vara en omständighet som ökar behovet av stöd.

Jämlikheten främjas också av möjligheten att bevilja bidrag för att vårda och värna om skärgårdsnaturen, skärgårdslandskapet och kulturmiljöer i skärgården. Skärgårdskulturen är en viktig del av skärgårdens livskraft, skärgårdsbosättningen och skärgårdsinvånarnas välbefinnande, och främjandet av den gynnar också likabehandlingen av skärgårdsinvånarna i förhållande till den övriga befolkningen.

I den föreslagna författningen betonas beaktandet av skärgårdsfrågorna ytterligare i beslutsfattandet. Statsrådet ska hålla riksdagen informerad om framstegen och de väsentligaste ändringarna i de politikåtgärder som gäller skärgården samt bedöma konsekvenserna av åtgärderna genom att lämna regelbundet en läges- och utvecklingsbild över skärgården till riksdagen. Statsrådets skyldighet att hålla riksdagen informerad främjar skärgårdsfrågornas synlighet och beaktandet av dessa i beslutsfattandet, varmed frågor som gäller skärgårdsinvånarna kan beaktas bättre än tidigare och på så sätt främja en jämlik behandling.

Dessutom ska statsrådet vidare tillsätta en parlamentarisk skärgårdsdelegation, liksom i den gällande lagen. Delegationens uppgift är att övervaka och bedöma hur lagens syften uppnås samt arbeta för beaktandet av skärgårdens särdrag i beslutsfattandet. Syftet med delegationen är att stärka skärgårdens livskraft och dess verksamhet främjar därigenom också likabehandlingen av skärgårdsinvånarna.

#### 4.2.4.2 Myndigheter

Propositionen bedöms ha vissa konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Kommunernas och välfärdsområdenas myndigheter ska se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service med beaktande av skärgårdens särdrag. Propositionen varken ökar eller utvidgar kommunernas och välfärdsområdenas uppgifter jämfört med nuläget, utan avsikten är att fästa avseende vid fullgörandet av redan gällande skyldigheter i skärgårdsområdena.

Kommunernas lagstadgade uppgifter är bland annat utbildning och småbarnspedagogik, kultur-, ungdoms-, biblioteks- och idrottstjänster, markanvändning och planläggning, byggnadstillsyn, vatten- och avfallshantering samt sysselsättningstjänster. Dessutom kan kommunerna åta sig uppgifter med stöd av sitt allmänna ansvarsområde. Välfärdsområdenas lagstadgade uppgifter är bland annat primärvård, specialiserad sjukvård, socialvård, tjänster för barn, ungdomar och familjer, tjänster för personer i arbetsför ålder, tjänster för personer med funktionsnedsättning,

elevvård, räddningsväsendet och prehospital akutsjukvård. Ordnan­det av tjänster i skärgårdsförhållanden kan dock kräva specialarrangemang, såsom att ordna skolskjuts med taxibåtar eller anpassa hemsjukvården till förbindelsefartygstrafikens tidtabeller. I speciallagar föreskrivs det om hur kommunernas uppgifter ska skötas. Kommunerna och välfärdsområdena får tilläggsfinansiering för ordnandet av tjänster på basis av karaktären av skärgård, och de har varit tvungna att begrunda hur tjänsterna ska ordnas i skärgården, så kommunernas och välfärdsområdenas uppgifter varken utökas eller utvidgas genom propositionen.

Enligt propositionen ska statens, välfärdsområdenas och kommunernas myndigheter beakta skärgårdens särdrag och fästa avseende vid utvecklingen av skärgårdens livskraft i planering och beslut som gäller skärgården. Bestämmelsen är ny, men dess konsekvenser för myndigheterna bedöms vara små. I propositionen anges olika sätt att beakta skärgårdens särdrag och fästa avseende vid utvecklingen av skärgårdens livskraft. Utifrån planeringens och beslutsfattandets natur och betydelse kan ett sätt som lämpar sig för situationen väljas, vilket inverkar på mängden myndighetsarbete. Propositionen ger kommunerna och välfärdsområdena möjlighet att med stöd av sin självstyrelse välja de sätt som lämpar sig bäst i varje situation för att beakta skärgården. Redan i nuläget har flera kommuner med skärgårdsförhållanden olika sätt att beakta skärgårdens särdrag och fästa avseende vid utvecklingen av skärgårdens livskraft i planeringen och beslutsfattandet. Skärgårdsnämnder eller motsvarande organ finns i Pargas, Nådendal, Kimitoön, Sibbo, Taipalsaari, Kotka och Nyslott. Deras uppgifter och uppdrag varierar från kommun till kommun. Skärgårdsprogram har utarbetats i till exempel Nådendal, Sibbo och Kimitoön. Skärgårdsnämnderna och motsvarande organ och skärgårdsprogram har upplevts fungera väl och man har fått goda erfarenheter av dem.

Propositionen innehåller ett förslag om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården. Propositionen motsvarar i huvudsak bestämmelsen i den gällande lagen och påverkar således inte myndigheternas uppgifter i anslutning till verkställigheten av bidraget. Livskraftscentralerna beviljar bidragen och miljöministeriet svarar för beredningen av fördelningen av de regionala bidragskvoterna och fördelningen av dem till livskraftscentralerna. Under 2025 riktades anslag till 42 projekt, av vilka största delen inom området för Egentliga Finlands eller Sydöstra Finlands närings-, trafik- och miljöcentral.

Förslaget om beredskapsskyldighet avseende förbindelsefartygstrafik i propositionen är en ny bestämmelse som ökar myndigheternas uppgifter i anslutning till anvisningarna för utarbetandet av beredskapsplaner och mottagandet av dem. Transport- och kommunikationsverket svarar för att meddela närmare tekniska föreskrifter om innehållet i och uppgörandet av beredskapsplanen samt för anvisningar om beredskapsplanerna. Livskraftscentralen i Sydvästra Finland svarar för mottagandet av beredskapsplanerna. Propositionen bedöms öka Transport- och kommunikationsverkets arbetsmängd i någon mån, eftersom beredningen är av engångsnatur och det i viss mån är möjligt att utnyttja Transport- och kommunikationsverkets andra motsvarande tekniska föreskrifter om beredskapsskyldighet. Med beredskapsskyldighet avseende förbindelsefartygstrafik avses att förbindelsefartygstrafiken fortgår så störningsfritt som möjligt vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden. Beredskapsskyldigheten avseende förbindelsefartygstrafik utgör därmed en del av hanteringen av den övergripande säkerheten, eftersom den bidrar till säkerhet och försörjningsberedskap i skärgården och främjar beaktandet av skärgårdens särdrag i beredskapen. För närvarande finns inga bestämmelser om beredskapsskyldighet avseende förbindelsefartygstrafik i lagstiftningen. Däremot föreskrivs det i annan lagstiftning om till exempel beredskapsskyldighet för innehavare av person- och godstrafiktillstånd.

Propositionen bedöms ha liten inverkan på jord- och skogsbruksministeriets uppgifter. Jord- och skogsbruksministeriet föreslås ansvara för beredningen av läges- och utvecklingsbilden

över skärgården. Paragrafen om läges- och utvecklingsbilden är helt ny. För beredningen av en läges- och utvecklingsbild ska statistik samlas in om de viktigaste faktorerna som inverkar på skärgårdens livskraft och utvecklingen av denna. Utöver statistik används kvalitativt material i beredningen. Beredningen av läges- och utvecklingsbilden kan öka jord- och skogsbruksministeriets uppgifter något. Skärgårdsfrågorna hör redan nu till jord- och skogsbruksministeriet så konsekvenserna är små. Dessutom ska skärgårdsdelegationen även i fortsättningen finnas i anslutning till jord- och skogsbruksministeriet, men verksamheten medför inga nya uppgifter för ministeriet. I propositionen föreslås dessutom bestämmelser om att det åligger varje ministerium att genomföra och övervaka skärgårdspolitiken i fråga om det egna ansvarsområdet. Bestämmelsen motsvarar dock den gällande lagen och har därför inga konsekvenser för de olika ministeriernas uppgifter.

#### 4.2.4.3 Demokrati- och rättsstatsutveckling

Propositionen kan anses ha indirekta positiva konsekvenser för demokrati- och rättsstatsutvecklingen. I propositionen ingår en ny bestämmelse om beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft i planering och beslut som gäller skärgården. Bestämmelsen om beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft har utöver konsekvenser för myndigheterna även konsekvenser för demokrati- och rättsstatsutvecklingen, eftersom den främjar beaktandet av skärgården i planeringen och beslut som gäller skärgården. Till exempel bedömningen av konsekvenserna för skärgården eller inrättandet av en skärgårdsnämnd kan öka skärgårdsinvånarnas möjligheter att delta och transparensen i beslutsfattandet, och därigenom inverka positivt på skärgårdsinvånarnas förtroende för beslutsförfarandena. Enligt OECD:s förtroendebedömning (2021) är förtroendet för offentliga institutioner och förvaltning svagare på landsbygden i Finland. Av skärgårdsområdena är 95 procent landsbygd. Enligt bedömningen är medborgarnas tilltro till offentliga institutioner och tillfredsställelsen med demokratin hög, men andelen människor som tror att de kan påverka politiska processer är liten i Finland jämfört med andra länder med hög tilltro.

Bestämmelserna om skärgårdsdelegationen och läges- och utvecklingsbilden som ska lämnas till riksdagen stärker skärgårdsfrågornas synlighet och hörbarhet och kunskapsunderlaget för beslutsfattandet. Ökad kunskap förbättrar riksdagens förståelse för skärgårdsfrågor och kan på så sätt påverka det riksomfattande beslutsfattandet som gäller skärgården och bidra till att rösterna på lokal nivå hörs i beslutsfattandet.

#### 4.2.4.4 Säkerhet

Propositionen anses ha både direkta och indirekta positiva konsekvenser för säkerheten. Propositionen innehåller ett mål om att stärka livskraften i skärgården. Stärkandet av livskraften bedöms inverka indirekt på den nationella säkerheten. Livskraftiga, bebodda och aktiva skärgårdsområden stöder Finlands säkerhet, eftersom skärgårdsinvånarnas roll som experter och observatörer inom sitt eget område är viktig.

Tjänster inom förbindelsefartygstrafiken främjar säkerheten i vardagen genom att möjliggöra jämlika möjligheter att färdas och jämlik tillgång till tjänster för invånare i den yttre skärgården och mellanskärgården. Beredskapsskyldigheten avseende förbindelsefartygstrafik har en positiv inverkan på förbindelsefartygstrafikens kontinuitet, funktion och tillförlitlighet även vid störningar och i undantagsförhållanden. Den kan trygga tillgången till dagligvaror, läkemedel, mat, bränsle och räddningspersonal också i undantagsförhållanden. Beredskapsskyldigheten kan även ha en indirekt positiv inverkan på känslan av trygghet som användarna av tjänsterna upplever. (Ojala, 2025)

Genom att definiera välfärdsområden med skärgårdsförhållanden strävar man efter att identifiera de särdrag som skärgårdsförhållanden innebär för att därigenom främja utvecklingen i de välfärdsområden där skärgårdsförhållandena väsentligt försvårar ordnandet och produktionen av tjänster inom välfärdsområdet. Detta kan ha en positiv inverkan på ordnandet av välfärdsområdets tjänster i skärgårdsområdena och därigenom på skärgårdsinvånarnas vardagliga säkerhet och upplevelse av trygghet. Också bestämmelsen om tryggandet av service i skärgården kan å sin sida främja tillgången till social-, hälsovårds- och räddningstjänster i skärgårdsområdena. Det är dock fråga om en allmän bestämmelse, varvid speciallagar som gäller social-, hälsovårds- och räddningstjänster har större betydelse för tillhandahållandet av dessa tjänster.

I definitionen av välfärdsområde med skärgårdsförhållande beaktas även välfärdsområdets säsongsbosende. Beaktandet av säsongsbosende motsvarar verkligheten i välfärdsområdena. Beaktandet av alla invånare i välfärdsområden med skärgårdsförhållanden påverkar planeringen av säkerhetsåtgärderna. Säsongsbosättning är en betydande faktor som ofta får lite uppmärksamhet vid allokeringen av välfärdsområdenas tjänster och resurser. Säsongsvariationerna i invånarantalet har betydande konsekvenser för servicebehovet. Säsongsbosättningen utökar uppgifterna och kostnaderna för välfärdsområdets räddningsväsende samt belastar hälsovårdstjänsterna och ökar kostnaderna för upprätthållandet av beredskapen. Säsongsbosättningen medför årliga kostnader på över en miljon euro i fyra välfärdsområden (Södra Savolax, Mellersta Finland, Lappland, Norra Savolax). Av dessa välfärdsområden får Södra Savolax högre finansiering på basis av karaktären av skärgård. Kostnaderna är 31,20 €/invånare i Södra Savolax. Kostnaderna för välfärdsområdenas räddningsväsende var i genomsnitt 97 euro per invånare 2023. (Hirvonen m.fl. 2025)

#### 4.2.4.5 Valfärd och hälsa

Propositionen innehåller ett mål om att stärka livskraften i skärgården. Skärgården erbjuder mångsidiga rekreationsmöjligheter och livskraftiga skärgårdsområden ger därigenom välbefinnande för hela samhället. Propositionen bedöms ha positiva konsekvenser för skärgårdsinvånarnas och skärgårdsbesökarnas välbefinnande och hälsa. Skärgårdsområdenas immateriella kulturarv är levande och mångsidigt. Till exempel utsmyckningen och resningen av midsommarstången är en tradition som har bevarats stark och livskraftig i synnerhet i de olika skärgårdsbyarna. Skärgårdens mattraditioner och hantverksprodukter har också använts inom turismen.

I skärgårdsområdena finns många värdefulla natur- och kulturarvsobjekt, såsom nationalparker och världsarvsobjekt. De har stor betydelse för bevarandet av den biologiska mångfalden och kulturarvet, och dessutom är de populära utflyktsmål. Av Finlands nationalparker finns 12 i skärgårdsområden. Dessutom finns det i Finland fem statliga strövområden som har inrättats genom lagen om friluftsliv samt två strövområden som Forststyrelsen har inrättat. Av de nationellt värdefulla landskapen finns 56 i skärgårdsområden. I Finland har fem områden godkänts för Unesco Global Geopark-nätverket, varav fyra sträcker sig till skärgårdsområdena. I Finland finns dessutom två biosfärområden som båda sträcker sig till skärgårdsområdena. Av de finländska världsarvsobjekten ligger fyra helt eller delvis i skärgården. (Rannanpää m.fl. 2024)

Förslaget om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården främjar å sin sida bevarandet av värdefulla natur- och kulturarvsobjekt och kan ha en positiv inverkan på skärgårdsinvånarnas välbefinnande och hälsa genom att genom att upprätthålla bylandskapet och kulturen i skärgården samt genom att förbättra trivseln och regionens attraktionskraft.

Tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken har en positiv inverkan på skärgårdsinvånarnas välbefinnande och smidiga vardag, eftersom de möjliggör lika möjligheter för invånare i den yttre skärgården och mellanskärgården att färdas till arbetsplatser, daghem, skola, service och fritidsaktiviteter, såsom motion och idrott. Förbindelsefartygstrafiken kan utnyttjas inte bara av de fast bosatta invånarna utan också av andra människor, vilket gör det möjligt för alla att komma ut i skärgården för rekreation.

Enligt propositionen ska kommunerna och välfärdsområdena med beaktande av skärgårdens särdrag se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service. Bestämmelsen kan ha positiva konsekvenser för en smidig vardag och välbefinnande för skärgårdsinvånarna, eftersom den kan bidra till att skärgården beaktas i planeringen av kommunernas och välfärdsområdenas tjänster. Propositionen motsvarar den gällande regleringen och ökar således inte kommunernas och välfärdsområdenas skyldigheter. Bestämmelser om ordnandet av tjänster, deras innehåll och skyldigheter i anslutning till dem finns i speciallagstiftningen om tjänster.

#### 4.2.4.6 Sysselsättning och arbetsliv

I propositionen finns ett förslag till en bestämmelse om främjande av näringslivet i skärgården. Näringslivet i skärgården varierar avsevärt och det krävs ofta sektorsövergripande företagande för att försörja sig i skärgården. Skärgårdens traditionella näringar, såsom jordbruk, skogsbruk och fiske, har minskat avsevärt. Minskningen har dock avtagit sedan början av 2000-talet (Lägesbild av Finlands skärgårdsområden 2024). Särskilt arbetstillfällen inom turism- och servicebranscherna har ökat i skärgården de senaste åren (Lägesbild av Finlands skärgårdsområden 2024).

Företagande i skärgården är ofta mikro- och mångföretagande. Skärgårdsförhållandena, särskilt när det gäller tillgängligheten, utmanar och medför merkostnader för näringsverksamheten. Enligt propositionen bör, i syfte att främja näringslivet i skärgården, skärgårdens särskilda förhållanden betraktas som en omständighet som ökar behovet av stöd med avseende på planering och allokering av sådana stödåtgärder enligt annan lagstiftning som gäller skärgården. Bestämmelsen bedöms ha positiva konsekvenser för näringslivets förutsättningar i skärgården och därigenom även för sysselsättningen. Beaktandet av näringslivets behov vid planeringen av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken bedöms också ha positiva konsekvenser för sysselsättningen. Beaktandet av näringslivet vid planeringen av förbindelsefartygstrafiken stöder näringslivet och främjar bevarandet och uppkomsten av arbetstillfällen i skärgården.

#### 4.2.4.7 Kommunerna och välfärdsområdena

I propositionen finns en bestämmelse om skärgårdskommuner, enligt vilken statsrådet fastställer de kommuner i vilka skärgårdsförhållandena utgör ett väsentligt hinder för kommunens utveckling som skärgårdskommuner. Statsrådet kan av synnerliga skäl besluta att bestämmelserna om skärgårdskommun ska tillämpas även på skärgårdsdelen av en annan kommun. Propositionen motsvarar nuläget och avsikten är inte att ändra tolkningen. Detta bedöms ha vissa negativa konsekvenser för kommunerna, eftersom det inte heller i fortsättningen finns några tydliga kriterier för fastställandet av skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel.

Enligt propositionen ska kommuner och välfärdsområden med beaktande av skärgårdens särdrag se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service. Detta bedöms ha positiva konsekvenser för tillgången till tjänster för skärgårdsinvånarna i kommunerna och välfärdsområdena, eftersom det ger skärgårdsinvånarna en starkare rättslig grund att kräva att skärgårdens särdrag beaktas i planeringen av tjänster.

Konsekvenserna för välfärdsområdena av bestämmelsen om välfärdsområden med skärgårdsförhållanden som finns i propositionen har bedömts i regeringens proposition till riksdagen med förslag om ändring av lagen om välfärdsområdenas finansiering (fas III).

#### 4.2.4.8 Regional utveckling och landsbygden

Bedömningen av konsekvenserna för den regionala utvecklingen och landsbygden är en viktig del av propositionens konsekvensbedömning, eftersom det viktigaste målet i propositionen är att stärka skärgårdens livskraft.

Den föreslagna propositionen bedöms huvudsakligen ha positiva konsekvenser för den regionala utvecklingen, eftersom syftet med propositionen är att identifiera och beakta olika skärgårdsområden i beslutsfattandet, vilket stöder en platsbaserad och platssensitiv regional utveckling. En platsbaserad regional utveckling kännetecknar utvecklingen av skärgårdsområdena, där regionernas styrkor och olikheter, samt behoven av riktade utvecklingsåtgärder identifieras (Sotara, 2024). Enligt propositionen ska skärgårdens särdrag beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft i planering och beslut som gäller skärgården. I och med förslaget stärks dessutom förståelsen för läges- och utvecklingsbilden över skärgården, vilket gör det möjligt att beakta olika skärgårdsområden vid planeringen av statens, välfärdsområdenas och kommunernas verksamhet. De paragrafer som gäller beaktandet av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft samt läges- och utvecklingsbilden över skärgården är nya bestämmelser som fogas till lagen och som främjar genomförandet av en platsbaserad regional utveckling.

Den gällande 3 § har lämnat mycket rum för tolkning i fråga om vad som är ett skärgårdsområde. I praktiken har skärgårdsområdena bestämts utifrån skärgårdsområdena i de skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel som avses i 9 §. I och med förslaget sträcker sig skärgårdsområdet med tanke på lagstiftningen i större utsträckning till olika delar av landet och den regionala inriktningen av begreppet skärgård blir mer konsekvent. Ett i den föreslagna 3 § avsett skärgårdsområde omfattar cirka 15 procent av Finlands areal och skärgårdsområdenas omfattning är cirka 56 200 kvadratkilometer. I de områden som avses enligt det nya begreppet skärgård finns det cirka 330 000 fast bosatta invånare och cirka 615 000 säsongboende. I och med propositionen definieras skärgårdsområdena mer exakt än för närvarande så att de olika skärgårdskategorierna bättre beskriver olika skärgårdsområden. En mer exakt bestämmelse förbättrar förutsättningarna för allokeringen av regionala utvecklingsåtgärder i enlighet med den platsbaserade regionala utvecklingen. Propositionen ökar långsiktigheten i utvecklingen av skärgården, eftersom naturgeografin, som i huvudsak ska ligga till grund för skärgårdsbegreppet i fortsättningen, långsamt förändras.

Propositionen anses också ha en positiv inverkan på utvecklingsskillnaderna mellan regionerna genom att jämna ut skillnaderna. Enligt propositionen ska kommuner och välfärdsområden med beaktande av skärgårdens särdrag se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till den service som de tillhandahåller. Genom bestämmelsen kan skillnaderna i tillgången till tjänster mellan skärgården och andra regioner minskas. Tillgänglighet är ett viktigt särdrag i skärgården. Dessutom skulle bestämmelserna om tjänster inom förbindelsefartygstrafik innebära att skärgårdsinvånarna utan fast vägförbindelse blir mer jämlika i fråga om tillgänglighet i förhållande till invånarna längs en fast vägförbindelse. Propositionen förbättrar tillgängligheten särskilt för fast bosatta invånare och säsongboende i den yttre skärgården och mellanskärgården. Propositionen medför inga konsekvenser för dem som bor längs med landsvägsfärjornas och vajerfärjornas eller de enskilda landsvägsfärjornas och vajerfärjornas rutter, eftersom bestämmelser om dessa finns i lagen om trafiksystem och landsvägar och lagen om enskilda vägar.

Propositionen bedöms ha positiva konsekvenser för skärgårdsinvånarna. I propositionen beaktas både fast bosatta skärgårdsinvånare och säsonsboende. Säsonsboende utgör en betydande grupp i skärgården. Beaktandet av säsonsboende i propositionen motsvarar bättre den nuvarande verksamhetsmiljön och gör det möjligt att beakta alla invånare i skärgården också i fråga om åtgärder för den regionala utvecklingen. Alla invånare i skärgården inverkar på livskraften i skärgården.

#### 4.2.4.9 Landsbygden

Av skärgårdsområdena är 95 procent landsbygdsområden; 70 procent glesbygd, tio procent kärnlandsbygd och 16 procent stadsnära landsbygd. Den föreslagna propositionen bedöms i huvudsak ha positiva konsekvenser för skärgårdens landsbygdsområden, boendet, tillgången till tjänster och rörligheten, i synnerhet för invånarna som bor längs förbindelsefartygstrafikens rutter. Propositionen skapar förutsättningar för att stärka livskraften i skärgårdens landsbygdsområden. I propositionen fästs avseende vid kommunernas och välfärdsområdenas tjänster i skärgården, tillgängligheten i skärgården, i synnerhet i fråga om de yttersta öarna längs förbindelsefartygstrafikens rutter, och vid främjandet av näringslivet. I och med propositionen identifieras dessutom skärgårdens särdrag och beaktas i beslutsfattandet.

Skärgårdsbefolkningen har minskat med 19 procent sedan 1980 och åldersstrukturen visar på en åldrande befolkning i skärgårdsområdena. Befolkningen i pensionsåldern har ökat i alla skärgårdsområden i Finland. Unga på landsbygden i skärgården har ofta färre möjligheter än unga i städer att delta i både utbildning och hobby- och medborgarverksamhet. Tillgången till utbildning är ofta ännu mer utmanande på andra stadiet än på grundskolenivå, och fortsatta studier i ett gymnasium eller en yrkesskola kan innebära långa skolresor eller flytt till en annan ort i en ålder då den unga inte ännu är villig eller kapabel att bo själv. Kompetensutvecklingen har stor inverkan på sysselsättningsmöjligheterna för boende på landsbygden i skärgården.

Antalet fritidsbostäder har ökat med 10 procent under 2005–2023. År 2023 fanns det i skärgårdsområdena cirka 150 000 säsongsbostäder (30 procent av säsongsbostäderna i hela landet) och uppskattningsvis 600 000 säsonsboende. Kring hälften av de säsonsboende i skärgården (48 procent) saknar fast vägförbindelse eller skärgårdstrafik till fastlandet, medan drygt en tredjedel (41 procent) har en fast vägförbindelse till fastlandet. (Rannanpää m.fl. 2024)

Antalet fritidsbostäder har ökat med 10 procent under 2005–2023. År 2023 fanns det i skärgårdsområdena cirka 150 000 säsongsbostäder (30 procent av säsongsbostäderna i hela landet) och uppskattningsvis 600 000 säsonsboende. Kring hälften av de säsonsboende i skärgården (48 procent) saknar fast vägförbindelse eller skärgårdstrafik till fastlandet, medan drygt en tredjedel (41 procent) har en fast vägförbindelse till fastlandet. (Rannanpää m.fl. 2024)

Propositionen bedöms ha en positiv inverkan på befolkningen i landsbygdsområdena i skärgården, både vad gäller fast bosatta invånare och säsonsboende. Om kommunerna och välfärdsområdena sörjer för tillgången till tjänster bättre än tidigare, kan minskningen av befolkningen avta och skärgårdsinvånarnas livskvalitet förbättras. Det bör dock beaktas att den tredje sektorn i skärgårdens landsbygdsområden har en betydande roll i många verksamheter, och exempelvis vissa tjänster kan delvis eller helt vara beroende av tredje sektorn eller dess åldrande aktörer. Dessutom bör det beaktas att skärgårdens digitala förbindelser och invånarnas eventuella bristfälliga digitala kompetens inte nödvändigtvis möjliggör ett fullt utnyttjande av digitala tjänster. I skärgårdsområdena var det fasta bredbandet på minst hundra megabit tillgängligt för hälften av hushållen med fast bosättning våren 2024. Det bör observeras att siffran beskriver tillgången till internet, inte hur många hushåll som har anslutningen i fråga. (Rannanpää m.fl., 2024) Stödandet av näringslivet och beaktandet av säsonsboende i

beslutsfattandet som gäller skärgårdsområdena kan i sin tur stödja bevarandet av tjänsterna, utveckla dem och öka skärgårdens attraktionskraft som fast bostadsort. Dessutom bedöms skärgårdslagen ha en positiv inverkan på befolkningen på de öar där förbindelsefartygstrafiken tryggas, eftersom öarnas fysiska tillgänglighet säkerställs genom statligt finansierad förbindelsefartygstrafik.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Vid beredningen av propositionen övervägdes det om den gällande lagen ska ändras eller om en helt ny skärgårdslag ska stiftas. Under beredningen av propositionen bedömdes det att varje paragraf måste uppdateras och onödiga bestämmelser strykas. Till lagen fogas dessutom nya bestämmelser som stöder uppnåendet av målen i lagen. Den gällande lagen är 45 år gammal och måste därför uppdateras så den motsvarar kraven för gällande lagstiftning. Eftersom de föreslagna ändringarna gäller alla bestämmelser och lagen som helhet, ska lagen stiftas på nytt i stället för att ändras.

Avsikten var att 3 §, som gäller skärgårdskommuner, ska revideras i sin helhet så att närmare kriterier för fastställande av en skärgårdskommun anges i bestämmelsen. På basis av skärgårdsförhållanden betalas en förhöjd statsandel till skärgårdskommuner och kommuner med skärgårdsdel via kommunernas statsandelssystem. Totalreformen av statsandelssystemet var under beredning samtidigt som revideringen av skärgårdslagen. Totalreformen framskrider dock inte under den innevarande regeringsperioden, utan beredningen flyttas fram. Det var inte motiverat att revidera bestämmelserna om skärgårdskommuner utan en totalreform av statsandelssystemet, eftersom det inte hade varit möjligt att beakta ändringarna i paragrafen om skärgårdskommuner i kommunernas statsandelar utan en totalreform av statsandelssystemet.

Under beredningen av denna proposition beaktades beaktandet av säsongsbosättning i skärgårdslagen. I den gällande lagen beaktas endast den fasta bosättningen i skärgården. I skärgården har antalet säsongsbosättning och människor som bor på flera orter ökat betydligt sedan lagen skrevs. I och med multilokaliteten har säsongskaraktären hos säsongsbosättningen i skärgården i högre grad blivit ett åretruntfenomen och dessutom en mer bestående vardag som påverkar dels användningen och behoven av tjänster, dels den lokala ekonomin. Under beredningen ansågs det nödvändigt att i lagen beakta säsongsbosättning utöver den fasta bosättningen i skärgården.

Som en del av beredningen bedömdes olika alternativ för genomförandet av förbindelsefartygstrafiken som helhet. Som grund för beredningen användes bedömningspromemorian om behovet att uppdatera skärgårdslagen, enligt vilken grunder för ordnandet av förbindelsefartygstrafik ska utarbetas i samband med revideringen av skärgårdslagen. Som ett alternativ övervägdes en förordning om ordnande av förbindelsefartygstrafik, där grunderna för förbindelsefartygstrafikens rutten och servicenivå skulle definieras närmare. Som alternativ övervägdes också olika sätt att i paragrafen om förbindelsefartygstrafik inkludera grunder för ordnande, som skulle omfatta mer detaljerade kriterier för hur rutterna utformas. Vid övervägandet av de olika alternativen i samband med beredningen bekantade man sig med kartorna över skärgårdsområdena, antalet fast bosatta invånare och säsongsbosättning samt förbindelsefartygstrafikens tillgängliga rutten vid beredningstidpunkten. Förbindelsefartygen trafikerar flera olika skärgårdsområden som skiljer sig avsevärt från varandra till exempel i fråga om antal öar, invånarantal, näringsverksamhetens art och avstånd. Det är således omöjligt att fastställa exakta kriterier för till exempel ett minsta antal fast bosatta invånare som förutsättning för trafik på ett sätt som beaktar skillnader och

betjänar invånarna i varje område på bästa sätt. Dessutom ska tillräckliga möjligheter bibehållas för att göra nödvändiga ändringar i rutterna i syfte att främja tjänsternas flexibilitet.

I samband med beredningen behandlades också frågor om avgifter för förbindelsefartygstrafik. Det har varit möjligt att fastställa avgifter för olika användargrupper också enligt den gällande skärgårdslagen. Vid bedömningen av avgifterna lyftes särskilt fram att avgifterna ska vara skäliga och hur detta kan bedömas för varje användargrupp. För tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna får avgifterna inte utgöra ett verkligt hinder för rörelsefriheten eller försätta skärgårdsinvånarna i ojämlik ställning. Införandet av eventuella avgifter för förbindelsefartygstrafiken förutsätter således noggrann prövning och planering, och därför beslöt man under beredningen att skjuta upp en närmare behandling av helheten till en senare tidpunkt.

## **5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet**

### **5.2.1 Allmänt**

Bland de europeiska länderna har en skärgårdslag endast stiftats i Finland, Kroatien och Skottland. Av de nordiska länderna har Sverige åtgärder för att utveckla skärgården på regional nivå, men det finns inga bestämmelser om utveckling av skärgården i lag. Även i Danmark finns det åtgärder för att utveckla skärgården på regional nivå, och därtill föreskrivs det i lag om finansiellt stöd till kommuner som ligger på en ö som saknar fast vägförbindelse och till kommuner som har små öar. I Kroatien, Skottland, Sverige och Danmark har det inte getts någon egentlig definition av skärgårdskommun, utan i dessa länder har man definierat exempelvis skärgårdsbo och ösamhälle.

### **5.2.2 Sverige**

Enligt kommunallagen (Kommunallag, SFS 2017:725) är Sverige indelat i 290 kommuner och 21 regioner. I Sverige finns ingen separat skärgårdslag, utan skärgårdspolitikerna är en del av landskapens regionala utvecklingsplan och i huvudsak landskapens ansvar. I Sverige finns det inte heller något centralstyrt nationellt skärgårdsprogram eller någon strategi som på ett övergripande sätt styr regionens verksamhet. På lokal nivå, till exempel i Stockholms skärgård och kring Öckerö, har regionala planer och utvecklingsplaner utarbetats och dessa beaktar bland annat trafikförbindelserna, boendet och servicestrukturen i skärgårdsregionerna. I Sverige har Glesbygdsverket, som var en del av näringsdepartementet fram till 2009, definierat skärgård som öar längs kusterna och angränsande fastlandsområden och öar i de större insjöarna där förhållandena i övrigt kan jämföras med skärgården. Skärgårdsområdena består av öar och en del kustområden.

### **5.2.3 Danmark**

Danmark delas in i 98 kommuner och fem regioner enligt regionlagen (Regionsloven, LBK nr 770 af 09/06/2015). Danmark har ingen separat skärgårdsstrategi eller skärgårdspolitik, utan utvecklingen av skärgården är en del av en mer omfattande regional utvecklingsplan som styrs på landskapsnivå. Autonoma regioner såsom Grönland och Färöarna omfattas av egen speciallagstiftning. De regionala utvecklingsplanerna är kopplade till strategier och program på nationell nivå och EU-nivå. Ärenden som gäller skärgårdsområden och andra områden sköts av respektive sektorsministerium. I Danmark får kommuner på öar som saknar fast vägförbindelse och kommuner som har små öar ekonomiskt stöd. I Danmark består det statliga stödet, utöver lagen om kommunal utjämning och allmänna bidrag, dessutom av stöd till förbindelsefartyg,

gratis resekort till förbindelsefartygen för skärgårdsbor och statligt understödda program för landsbygds- och regionutveckling.

#### 5.2.4 Skottland

Till utmaningarna i Skottlands skärgård hör särskilt avfolkning och skärgårdens splittrade karaktär, eftersom största delen av Skottlands skärgård saknar fast vägförbindelse till fastlandet. Allt som allt finns det cirka 100 bebodda öar i Skottland, och cirka 100 000 personer bor på dem. Skärgårdslagen i Skottland (The Islands Act, 2018) bygger i hög grad på samråd med skärgårdsborna, och dess centrala instrument är det nationella skärgårdsprogrammet. Lagen innehåller bestämmelser om utarbetandet av skärgårdsprogrammet och uppföljningen av det. Lagen innehåller bestämmelser om bland annat vilka aktörer som ska höras när programmet utarbetas, hur skärgårdsprogrammet följs upp och vilka av varandra oberoende mål skärgårdsprogrammet ska uppnå. I skärgårdsprogrammet ska de myndigheter som har skyldigheter med stöd av programmet nämnas, och områdets kultur och språkliga ställning beaktas. Dessutom ska regeringen planera ett effektivt och förnuftigt sätt att genomföra planen. Det nya nationella skärgårdsprogrammet lades fram för parlamentet i december 2025 och avsikten är att den ska ersätta det föregående skärgårdsprogrammet från 2019.

Ett annat viktigt instrument i lagen är bedömningen av konsekvenserna för skärgården som ska utföras om någon förvaltningsåtgärd eller lag har betydande konsekvenser för skärgården. Lagen innehåller också bestämmelser om förfaranden, bland annat om vilka parter som ska höras när bedömningen genomförs. När ändringar görs i någon förvaltningspraxis, strategi eller lag, är regeringen skyldig att höra skärgårdssamhällena om konsekvenserna av ändringen skiljer sig avsevärt mellan skärgårdssamhällena och samhällena på fastlandet. Vid bedömning av skärgårdskonsekvenserna ska man dessutom bedöma konsekvenserna ur de olika öarnas perspektiv. Enligt skärgårdslagen utgör underlåtenhet att bedöma konsekvenserna för skärgården grund för rättsliga åtgärder mot den myndighet som gjort sig skyldig till underlåtenheten.

Skärgårdslagen innehåller definitioner av ö, bebodd ö och ösamhälle eller skärgårdssamhälle. Lagen innehåller också detaljerade definitioner av många andra termer, såsom havsområdet i Skottlands skärgård. I Skottland pågår flera olika projekt för att förbättra skärgårdsbornas ställning och de trafikförbindelser som leder till öarna.

#### 5.2.5 Kroatien

I Kroatien avses med skärgård en geografisk helhet som består av 78 öar, 524 skär och 642 klippor och rev. Kroatiens skärgård regleras i nationell lag (Zakon o otocima, 2018) och skärgårdens särställning definieras i grundlagen. Kroatiens första skärgårdslag (Zakon o otocima, 1999) stiftades för att svara på skärgårdens utmaningar, av vilka de viktigaste hänför sig till det splittrade området, bristen på infrastruktur och turismens säsongsbetonade karaktär. Man strävade efter att beakta skärgårdens höga levnadskostnader samt problemen i anslutning till ordnandet av utbildnings- och hälsovårdstjänster i samband med lagreformen 2021, genom vilken skärgårdslagen även harmoniserades med tillämplig EU-lagstiftning. De senaste ändringarna i lagen som gjordes 2025 fokuserar på skärgårdens infrastruktur, den gröna och digitala omställningen samt förbättringen av vattenförsörjningen.

De centrala principerna i Kroatiens skärgårdslag gäller regionens tillgänglighet, tryggheten av tjänsterna inom naturvården och den hållbara utvecklingen. I lagen regleras utvecklingen av regionen på en allmän och mer detaljerad nivå. I lagen regleras den regionala utvecklingen och skyddet av de kroatiska öarna, de organ som ansvarar för utvecklingen och deras finansiering

samt utvärderingen och uppföljningen av och rapporteringen om öarnas utveckling. Syftet med regleringen är att utveckla skärgårdsområdets ekonomi, förbättra invånarnas sociala möjligheter, miljöskyddet och beredskapen inför de förändringar som klimatförändringen medför. Dessutom uppmuntrar regleringen till investeringar i konkurrenskraftiga och innovativa sektorer som är miljömässigt, ekonomiskt, tekniskt och socialt hållbara.

De kroatiska öarna är områden med särskilda utvecklingstendenser, som anges i en lag om utveckling av regionerna i Republiken Kroatien (Zakon o regionalnom razvoju Republike Hrvatske, 147/2014). Öarnas mer detaljerade planerings- och programmässiga tillvägagångssätt fastställs av de politiska aktörerna inom region- och skärgårdspolitik. Kroatiens skärgårdslag innehåller många definitioner: ö, skär, klippa, rev, ö med broförbindelse, skärgårdsbor, kustöars enheter för regional självstyrelse, öars enheter för lokal självstyrelse, öar med särställning, skärgårdsarbetsgivare, affärsenhet i skärgården och hållbar utveckling av skärgården.

## **6 Remissvar**

[kompletteras efter remissbehandlingen]

## **7 Specialmotivering**

**1 §. Syfte.** Den föreslagna lagens syfte är att skapa de förutsättningar som behövs för stärkande av skärgårdens livskraft, boende i skärgården och värnande om skärgårdens kulturarv och naturvärden. Kärnsyftet är att stärka skärgårdens livskraft. I lagen föreslås bestämmelser om ett urval olika metoder till stöd för det ändamålet. Skillnaderna mellan olika skärgårdsområden avses bli beaktade vid uppfyllandet av lagens syfte. I den gällande lagen föreskrivs ett syfte som staten och kommunerna har ansvaret att förverkliga. Det nu föreslagna syftet är däremot av allmän karaktär och gäller således alla aktörer som är av relevans med avseende på lagen.

Skärgårdens livskraft avses vara ett övergripande begrepp som omfattar bland annat tillgång till service, tillgänglighet och näringsverksamhet. Begreppet livskraft i förslaget omfattar motsvarande saker som de som nämns i paragrafen om lagens syfte i den gällande lagen. Livskraft är en del av ett större sammanhang, bland annat främjandet av nationell säkerhet.

Med boende i skärgården avses såväl fast boende som säsongboende. Att bo i skärgården förutsätter bland annat tillgång till service och möjlighet till näringsverksamhet och mobilitet. Att möjliggöra boende i skärgården är ett väsentligt syfte när det gäller att stärka skärgårdens livskraft. Den gällande lagen innehåller endast bestämmelser om fast bosättning i skärgården. Det har blivit påtagligt vanligare med säsongsbetonat boende sedan lagen stiftades. Den livskraft som säsongboendet medför skapar i många fall bättre förutsättningar för fast bosättning i skärgården, och i gengäld drar säsongboende nytta av att skärgården har fast bosatta invånare.

De föreslagna syftena att värna om kulturarvet och naturvärdena är delvis nya. Skärgårdsnaturen, skärgårdslandskapet och skärgårdens kulturmiljöer utgör alla värden att värna om. Inte bara det – därutöver bidrar de till uppkomsten av en skärgårdskultur, gör skärgården attraktivare och ökar trivselen i boendemiljön, för både fast bosatta och säsongboende. Skärgårdens naturmässiga och kulturella särdrag gör att den som område inte är som andra områden, den är unik. Med skärgårdens kulturarv avses enligt förslaget skärgårdens materiella och immateriella historia och kultur. I gällande lag åläggs staten och kommunerna att skydda skärgårdens landskapsbild och natur för miljöskador. Denna skyldighet föreslås bli utvidgad så att syftet ska vara att värna om naturvärdena i övergripande mening. Syftet inskränks alltså inte till att skydda skärgårdens landskapsbild och natur så som i gällande

lag. I praktiken uppfylls syftet att värna om skärgårdens kulturarv och naturvärden av bestämmelser om områdesanvändning och om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap och kulturmiljöer i skärgården.

**2 §. Genomförande och övervakning av skärgårdspolitik.** I paragrafen föreslås bestämmelser om genomförande och övervakning av skärgårdspolitik. Bestämmelsen är ny i förhållande till gällande lag men motsvarar det rådande läget. Att genomföra och övervaka skärgårdspolitik avses fortsättningsvis åligga flera olika ministerier i enlighet med de ansvarsområden som anges i reglementet för statsrådet (262/2003). Skärgårdspolitik har en i regel förvaltningsövergripande karaktär och de skyldigheter som föreslås i lagen hör till flera olika ministeriers ansvarsområden. Därför krävs det i praktiken ett förvaltningsövergripande samarbete för att målen i lagen ska fullföljas. Med förvaltningsövergripande samarbete avses nära samarbete och fortlöpande samordning mellan ministerierna. Förbindelsefartygstrafiken, planeringen av regionutvecklingen, bidraget för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap och skärgårdens kulturmiljöer samt de social- och hälsovårdstjänster och räddningstjänster som ordnas i skärgårdsområdena är exempel på verksamheter som det åligger olika ministerier att genomföra och övervaka och som förutsätter samordning mellan dem.

**3 §. Begreppet skärgård.** Paragrafen föreslås innehålla helt omarbetade bestämmelser. I förslaget ingår två helt nya moment. Syftet med omarbetningen är att precisera begreppet skärgård och binda det till ett färskt kunskapsunderlag.

Enligt föreslagna 1 mom. finns skärgård i havsområden och insjöområden. Bestämmelsen motsvarar i praktiken gällande lag. Även i gällande 3 § avgränsas begreppet skärgård till att avse öar i havsområdet och i insjövattnedragen. Begreppet skärgård avses omfatta fyra skärgårdskategorier. Dessa är yttre skärgård, mellanskärgård, inre skärgård och skärgård på fastlandet. Kategorierna motsvarar den skärgårdsklassificering som Finlands miljöcentral publicerade 2022. Skärgårdsklassificeringen bygger i huvudsak på naturgeografin och trafikförbindelserna i skärgårdsområdena.

Föreslagna 2 mom. innehåller bestämmelser om skärgårdskategoriernas väsentliga särdrag. Med yttre skärgård avses skärgård som ligger längst bort från fastlandet och till vilken det inte finns någon fast vägförbindelse. Yttre skärgård karakteriseras av vidsträckta vattenområden och långa avstånd till andra öar. Typiskt för yttre skärgård är att den kan nås från fastlandet med färjor eller förbindelsefartyg. Yttre skärgård finns inte i insjöområdena, utan förekommer endast i havsområden. Mellanskärgård avser enligt förslaget skärgård som ligger mellan inre skärgård och yttre skärgård. Mellanskärgård karakteriseras av ett stort antal öar och relativt korta avstånd till andra öar. Områden som hör till mellanskärgård kan i regel nås från fastlandet med förbindelsefartyg eller färjor. Till mellanskärgård finns i regel ingen fast vägförbindelse från fastlandet. Med inre skärgård avses enligt förslaget skärgård som ligger närmast fastlandet. Inre skärgård karakteriseras således av stora markarealer. I regel finns det en fast vägförbindelse till inre skärgård.

I paragrafen föreslås dessutom en bestämmelse enligt vilken skärgård på fastlandet avser områden som splittras kraftigt av vattendrag. Sådana områden förekommer i synnerhet i inlandets insjöområden. I praktiken finns områdena vid betydande vattendrag. Det är inte ändamålsenligt att enskilda yttersta spetsar av uddar på halvöar eller splittrade, smala kustnära områden betraktas som skärgård på fastlandet, utan det som avses är större sammanhängande områden. Områden med öar som inte bildar någon skärgård faller utanför begreppet skärgård enligt förslaget.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att vid identifiering av skärgårdskategori iakttas den skärgårdsklassificering som Finlands miljöcentral har publicerat. I skärgårdsklassificeringen placeras skärgårdskategorierna på kartan och gränserna mellan områden som hör till olika skärgårdskategorier fastställs. Klassificeringen ska enligt förslaget tillämpas vid tolkning av begreppet skärgård och av skärgårdskategorierna enligt skärgårdslagen. Om skärgårdsklassificeringen senare ses över är det ändamålsenliga att den senaste versionen av klassificeringen används vid tolkningen av begreppet skärgård i bestämmelsen och vid identifieringen av skärgårdskategori.

**4 §. Skärgårdskommun.** Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om skärgårdskommuner och skärgårdsdelar av kommuner. Paragrafen motsvarar 9 § i gällande lag och det föreslås endast tekniska ändringar i den.

Enligt paragrafen kan statsrådet av synnerliga skäl besluta att bestämmelserna om skärgårdskommun även ska tillämpas på skärgårdsdelen av en annan kommun. För sådana används även termen ”kommun med skärgårdsdel”. Då en kommun förklaras såsom skärgårdskommun och ett område såsom en kommuns skärgårdsdel, ska detta grunda sig på antalet fast bosatta invånare i skärgården i fråga och dess andel av kommunens befolkning samt på trafikförbindelserna och svårigheterna att få basservice.

Skärgårdskommuner omfattas även av statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas. Enligt propositionen förblir förordningen i kraft med stöd av en övergångsbestämmelse, vilket innebär att närmare bestämmelser om skärgårdskommuner såsom i nuläget utfärdas genom förordning av statsrådet.

**5 §. Vårdsområde med skärgårdsförhållanden.** I lagen föreslås en ny bestämmelse som gäller vårdsområden med skärgårdsförhållanden. I paragrafen föreslås bestämmelser om hur vårdsområden med skärgårdsförhållanden fastställs och om skärgårdspoäng. Bakgrunden till paragrafen är en avsikt att identifiera de särdrag som skärgårdsförhållanden innebär för att därigenom främja utvecklingen i de vårdsområden där skärgårdsförhållandena medför väsentliga svårigheter när det gäller att ordna och producera tjänster.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken ett vårdsområde inom vilket det finns sådan skärgård som avses i 3 § kan fastställas som ett vårdsområde med skärgårdsförhållanden. I bestämmelsen används en uttrycklig hänvisning som förankrar definitionen av vårdsområde med skärgårdsförhållanden i begreppet skärgård. I ett vårdsområde med skärgårdsförhållanden kan en eller flera i 3 § avsedda skärgårdskategorier förekomma.

Enligt föreslagna 2 mom. fastställs vårdsområdena med skärgårdsförhållanden på basis av skärgårdspoäng. Vid poängsättningen beaktas antalet permanent boende och säsonsboende i skärgården, deras andel av hela vårdsområdets befolkning samt skärgårdsförhållandena i vårdsområdet. Säsonsboende använder hälso- och sjukvårdstjänster på ett sätt som är jämförbart med ordinarie invånare. Lagstiftningen gör det möjligt att använda hälso- och sjukvårdstjänster oberoende av bosättningsort. Enligt 47 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010) får en person välja vid vilken hälsovårdscentral eller vilken hälsostation vid en hälsovårdscentral han eller hon vill få de hälso- och sjukvårdstjänster som avses i den lagen, oavsett inom vilket vårdsområdes område hälsovårdscentralen eller hälsostationen finns. Enligt 50 § i den lagen ska brådskande sjukvård ges till den patient som behöver det oberoende av var patienten är bosatt. Säsonsboende är alltså en väsentlig faktor att beakta i vårdsområdets verksamhet.

Med skärgårdsförhållanden i ett välfärdsområde avses arealen av i 3 § avsedd skärgård samt förekomsten av områden som tillhör en skärgårdskategori i välfärdsområdet. Med förekomsten av områden som tillhör en skärgårdskategori avses hur mycket av en viss skärgårdskategori som förekommer i välfärdsområdet i förhållande till välfärdsområdets areal. Genom kriteriet blir det möjligt att indirekt beakta bland annat servicens tillgänglighet. I regel kan tillgängligheten anses vara sämre för dem som bor i yttre skärgården och i mellanskärgården jämfört med dem som bor i inre skärgården och skärgården på fastlandet. I momentet föreslås dessutom en bestämmelse enligt vilken stadsregionernas centrala tätorter inte beaktas i poängsättningen. Syftet med bestämmelsen är att utesluta urbana skärgårdsområden från bestämmelsens tillämpningsområde. Det ändamålsenliga är att begreppet stadsregionernas centrala tätorter tolkas utifrån Finlands miljöcentrals definition av central tätort, som utgår från en nedre gräns på cirka 15 000 invånare. Genom den föreslagna bestämmelsen utesluts bland annat stadskärnorna i Nådendal, Kuopio och Torneå från definitionen.

Enligt föreslagna 3 mom. utfärdas närmare bestämmelser om fastställande av välfärdsområden med skärgårdsförhållanden och beräkning av skärgårdspoäng samt en förteckning över välfärdsområden med skärgårdsförhållanden genom förordning av statsrådet. Förteckningen över välfärdsområden med skärgårdsförhållanden ska enligt förslaget ses över vart femte år för att säkerställa att informationen i den är aktuell.

**6 §. Kommunal service och välfärdsområdenas service i skärgården.** Paragrafen föreslås innehålla bestämmelser om kommunal service och välfärdsområdenas service i skärgården. Syftet med paragrafen är att säkerställa att kommuner och välfärdsområden fäster särskilt avseende vid tillgången till service i skärgården. Kommuner och välfärdsområden fattar beslut av väsentlig betydelse avseende tillgången på service i sina områden, inklusive skärgårdsområden. Enligt förslaget åläggs de att se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till behövlig service. Åläggandet utesluter inte att kommuner och välfärdsområden inom ramen för sin självstyrelse beaktar tillgången till service ur säsongsboendes synvinkel.

Bestämmelsen avses inte utgöra någon direkt rättslig grund för ordnandet av service, utan dess syfte är att säkerställa att befintliga, gällande skyldigheter fullgörs i skärgårdsområdena. Den föreslagna paragrafen har därmed samma karaktär som den gällande paragrafen. Syftet med paragrafen är att främja lika tillgång till service i skärgården. Det utspridda sätt på vilket skärgården är bebodd och boendets säsongsbetonade karaktär gör det särskilt utmanande att ordna service. I förslaget åläggs kommuner och välfärdsområden att ta skärgårdens särskilda förhållanden i beaktande. Propositionen medför att kommuner och välfärdsområden med stöd av sin självstyrelse bestämmer självständigt om när, hur och i vilka situationer det är lämpligt att beakta skärgårdens särskilda förhållanden med avseende på ordnandet av service.

Bestämmelsen föreslås ha en annan lydelse än den gällande bestämmelsen. I stället för basservice och specialservice föreslås bestämmelsen gälla kommunal service och välfärdsområdenas service. För kommunernas del avser bestämmelsen i praktiken lagstadgad service och den service som kommunen sköter med stöd av sitt allmänna ansvarsområde. För välfärdsområdenas del avses med service de uppgifter som välfärdsområdena har enligt lagen om ordnande av social- och hälsovård (612/2021) och lagen om ordnande av räddningsväsendet (613/2021). Bestämmelsen gäller inte tjänster som privata sektorn eller tredje sektorn ordnar.

Kommuner och välfärdsområden ska se till att deras tjänster är tillgängliga på ett skäligt sätt för fast bosatta skärgårdsinvånare och att de har ordnats på behörigt sätt. Det lämpliga är att servicens tillgänglighet beaktas bland annat när man planerar kommunens och välfärdsområdets servicenät och förbindelserna till service.

7 §. *Tjänster inom förbindelsefartygstrafik.* Paragrafen föreslås gälla tjänster inom förbindelsefartygstrafik. Paragrafens rubrik föreslås bli preciserad jämfört med gällande lag, så att den i stället för trafik- och transportservice avser tjänster inom förbindelsefartygstrafik. Den föreslagna rubriken motsvarar substansen i paragrafen bättre. Paragrafen avses gälla uttryckligen tjänster inom förbindelsefartygstrafik, inte andra former av skärgårdstrafik. Paragrafen motsvarar i huvudsak 5 § i gällande lag.

Enligt föreslagna 1 mom. ska staten inom ramen för de medel som anvisats i statsbudgeten se till att det i sådan yttre skärgård och sådan mellanskärgård som avses i 3 § finns tillgång till de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som är nödvändiga för stadigvarande boende. Tjänsterna avses vara flexibla och tillhandahållas avgiftsfritt eller till skäligt pris. Detta motsvarar gällande reglering. Med tjänster inom förbindelsefartygstrafik avses sådan reguljär trafik avsedd för skärgårdens invånare och näringsliv, inklusive tunga transporter, som en privat serviceproducent anordnar. Med tjänster som är nödvändiga för stadigvarande boende avses sådana transporttjänster och trafiktjänster som möjliggör stadigvarande boende i yttre skärgården och i mellanskärgården. Transporttjänsterna och trafiktjänsterna till öar utan fast vägförbindelse är väsentliga med avseende på stadigvarande boende, försörjning och skötsel av nödvändiga angelägenheter.

Förbindelsefartygstrafik är det lämpligaste alternativet till yttre skärgården och mellanskärgården då man beaktar de långa avstånden och svåra trafikförhållandena. Förbindelsefartyg är ofta det enda som trafikerar mellan fastlandet och öarna i yttre skärgården och mellanskärgården, och det är förbindelsefartygstrafiken som möjliggör stadigvarande boende på sådana öar. I inre skärgården och skärgården på fastlandet är avstånden så korta att förbindelser med färja eller vajerfärja är möjliga och man kan ta sig fram med egen båt. Rutterna och fartområdena inom förbindelsefartygstrafiken kan dock delvis omfatta även inre skärgård och skärgård på fastlandet.

Uttrycket tjänster som är nödvändiga för stadigvarande boende betyder inte att förbindelsefartygstrafik ska ordnas till alla öar med fast bosättning i yttre skärgården och i mellanskärgården, utan vad som är fast bosättning betraktas på en mer övergripande nivå. Att servicen ska vara flexibel avser att Livskraftscentralen i Sydvästra Finland vid behov kan se över sättet på vilket tjänsterna inom förbindelsefartygstrafik är ordnade så att skärgårdsinvånarna när behoven ändras har bästa möjliga nytta av dessa trafiktjänster.

Enligt paragrafen ska servicen vara avgiftsfri eller skäligt prissatt. Tjänster som omfattas är persontransporter, godstransporter och tunga transporter. Godstransporter är till exempel transporter inom handel, hälso- och sjukvård och de samhällsomfattande tjänster som avses i 3 kap. 15 § i postlagen (415/2011). Tung transporter omfattar också djurtransporter. Med förbindelsefartygstrafik avses enligt förslaget såväl trafik delvis finansierad med statligt stöd som trafik bekostad av staten, oberoende av upphandlingsförfarande.

Enligt föreslagna 2 mom. ordnas tjänsterna inom förbindelsefartygstrafik enligt rutt eller enligt fartområde. Rutter går i allmänhet från punkt A till B enligt en på förhand fastställd tidtabell. På vissa rutter och i vissa fartområden kan fartygen trafikera endast enligt överenskommelse, antingen under vintermånaderna eller året runt. Förbindelsefartygstrafiken betjänar i första hand fast bosatta invånare och den skyldighet som staten enligt föreslagna 1 mom. har att sörja för tillgången till förbindelsefartygstrafik syftar uttryckligen på att möjliggöra stadigvarande boende. Enligt förslaget ska man vid planeringen av rutterna dock även beakta säsongsboendes och näringslivets behov.

Enligt föreslagna 3 mom. är det Livskraftscentralen i Sydvästra Finland som bestämmer rutterna och fartområdena för förbindelsefartygstrafiken samt deras servicenivå. När den planerar rutter, fartområden och servicenivå ska centralen enligt förslaget samråda med berörda kommuner och välfärdsområden, och skärgårdsdelegationen, som alla har den kunskap och lokalkännedom som behövs för att planera de tjänster som förbindelsefartygstrafiken ska omfatta. Servicenivå avser huruvida fartygstyperna är lämpliga för rutten samt huruvida tidtabellerna och de fortsatta förbindelserna är smidiga.

Vid planeringen av rutter och fartområden och av servicenivån på dem ska den fasta bosättningens, säsongsbosättningens och näringslivets behov samordnas. Om förhållandena ändras avsevärt ska Livskraftscentralen i Sydvästra Finland enligt förslaget se över rutterna och fartområdena samt servicenivån för förbindelsefartygstrafiken. Enligt 4 § 6 punkten i statsrådets förordning om livskraftscentralerna och Sysselsättnings-, utvecklings- och förvaltningscentret (935/2025) har Livskraftscentralen i Sydvästra Finland hand om de uppgifter som gäller upphandling och understöd inom och fastställande av servicenivån för förbindelsefartygstrafiken i skärgården.

Enligt 2 § 1 mom. 8 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) svarar verket för finansieringen av förbindelsefartygstrafiken i skärgården inom ramen för statsbudgeten samt för sektorstyrningen av livskraftscentralen i Sydvästra Finland i anslutning till detta. I egenskap av tillsynsmyndighet enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) ska verket dessutom ge centralen behövlig sakkunnighjälp för bedömning av lämpliga fartygstyper för förbindelsefartygstrafikens rutter och andra frågor som gäller fartygssäkerhet, såsom den gör i nuläget.

Föreslagna 4 mom. innehåller informativa hänvisningar till lagen om trafiksystem och landsvägar och till lagen om enskilda vägar. Bestämmelser om landsvägsfärjor och vajerfärjor finns i lagen om trafiksystem och landsvägar och bestämmelser om färjor och vajerfärjor som hör till enskilda vägar i lagen om enskilda vägar (560/2018). Syftet med bestämmelsen är att ge en överblick över de bestämmelser som gäller skärgårdstrafik. Landsvägsfärjor och vajerfärjor samt färjor och vajerfärjor som hör till enskilda vägar är viktiga avsnitt i skärgårdens trafikförbindelser och har stor betydelse för tillgängligheten i skärgården. Eftersom färjorna och vajerfärjorna på landsväg respektive enskild väg utgör delar av dessa vägar regleras de emellertid inte i skärgårdslagen. I den föreslagna lagen regleras endast förbindelsefartygstrafiken och de tjänster som denna omfattar. Övriga former av skärgårdstransporter regleras i de författningar som nämns i momentet. Detta motsvarar nuläget.

Enligt föreslagna 5 mom. får bestämmelser om avgifterna inom förbindelsefartygstrafiken utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I en sådan förordning bör bestämmelsen i den föreslagna paragrafens 1 mom., om att tjänsterna inom förbindelsefartygstrafiken ska vara skäligt prissatta för den stadigvarande bosättningen, beaktas. Genom förordning är det möjligt att föreskriva olika avgifter för olika kategorier av resenärer.

Jämfört med den gällande paragrafen avses den föreslagna paragrafen inte inkludera momentet om att skärgårdens bofasta befolkning ska få ersättning för resekostnader så som föreskrivs särskilt. Bestämmelser om detta finns dock kvar i övrig lagstiftning.

**8 §. Beredskapsskyldighet avseende förbindelsefartygstrafik.** I paragrafen föreslås en skyldighet för producenter av förbindelsefartygstjänster att förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för i beredskapslagen avsedda undantagsförhållanden. Den föreslagna skyldigheten är helt ny för serviceproducenterna. En serviceproducent ska förbereda sig för störningar och undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som

möjligt under sådana förhållanden. Skyldigheten motsvarar den beredskapsskyldighet som gäller innehavare av person- eller godstrafiktillstånd, som föreskrivs i 18 § i lagen om transportservice (320/2017). Skyldigheten i den föreslagna paragrafen avses träda i kraft sex månader efter ikraftträdandet av lagen.

Beredskapsskyldigheten avses gälla de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som avses i 7 §. Med andra ord omfattar skyldigheten såväl trafik delvis finansierad med statligt stöd som trafik bekostad av staten, oberoende av upphandlingsförfarande. Den föreslagna beredskapsskyldigheten för förbindelsefartygstrafiken är viktig med hänsyn till den särskilt utsatta situationen för öarna längs de trafikerade rutterna. Förbindelsefartygstrafiken är ofta den enda förbindelsen mellan öarna och fastlandet.

Med störningar under normala förhållanden avses störningar i vilka det inte är fråga om sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen. Genom bestämmelsen beaktas även denna typ av störningar, som ofta är av mindre omfattning men som kan inträffa med större sannolikhet än undantagsförhållanden. Störningar som avses är till exempel elavbrott, stormar eller översvämningar som medför störningar i skärgårdstrafiken. Tröskeln för att en situation ska utgöra en störning är med andra ord inte lika hög som för undantagsförhållanden enligt beredskapslagen. Serviceproducenterna är skyldiga att ordna tjänsterna så störningsfritt som möjligt också vid mindre störningar.

Undantagsförhållanden definieras i 3 § i beredskapslagen. Sådana är bland annat ett mot Finland riktat väpnat angrepp och förhållandena omedelbart efter angreppet samt en synnerligen allvarlig storolycka och förhållandena omedelbart efter den. Enligt 3 § i beredskapslagen kan undantagsförhållanden också utgöras av en sådan händelse med konsekvenser för funktionen hos samhällets kritiska trafiksystem som väsentligt och i stor skala hindrar eller lamslår nödvändiga samhällsfunktioner eller som på något annat till allvarlighetsgraden jämförbart sätt synnerligen allvarligt och väsentligt äventyrar samhällets funktionsförmåga eller befolkningens livsbetingelser. I beredskapslagen definieras således mycket stränga kriterier för vad som utgör undantagsförhållanden – till exempel ska konsekvenserna vara väsentliga, i stor skala och synnerligen allvarliga. Enligt 79 § får avvikelser från bestämmelser som gäller förbindelsefartygstrafik göras genom beslut av Transport- och kommunikationsverket när sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen råder.

Beredskapsplanering avser att serviceproducenten säkerställer kontinuiteten både i den egna verksamheten och i den levererade tjänsten samt planerar för eventualiteter som gäller denna. En beredskapsplan kan innehålla till exempel en beskrivning av verksamheten i normala förhållanden, hur den kan påverkas vid undantagsförhållanden respektive störningar under normala förhållanden, vilka ansvar som gäller med avseende på beredskap och beredskapsplanering och hur de är organiserade, vilka hoten och riskerna är med avseende på driftssäkerheten och vilka åtgärder som vidtas för att hantera riskerna.

I föreslagna 2 mom. åläggs producenter av förbindelsefartygstrafik att bedöma de risker som äventyrar kontinuiteten i företagets verksamhet. Riskbedömningen måste utgå från en beskrivning av verksamheten och av identifierade av kritiska funktioner, ömsesidiga beroenden mellan dem och prioritetsförhållanden. Utifrån riskerna ska serviceproducenten göra upp en beredskapsplan. Det första steget i uppgörandet av planen är att identifiera de hot som äventyrar driftssäkerheten och det andra att bedöma de risker dessa hot medför. Detta innebär att man bedömer vilka konsekvenser varje identifierat hot kan medföra och hur sannolikt det är att varje enskild risk realiserar. Exempel på hot mot driftssäkerheten är elavbrott och störningar i bränsleförsörjningen. Genom detta blir riskhanteringsarbetet effektivt och ändamålsenligt och serviceproducenten kan förbereda sig för olika situationer som potentiellt kan medföra

avsevärda störningar eller avbrott i verksamheten. Även skärgårdens särdrag, serviceproducentens risktålighet och det rådande läget i omvärlden, till exempel säkerhetsläget, bör beaktas. Med skärgårdens särdrag avses i synnerhet långa avstånd och varierande väderförhållanden. Vid störningar som inträffar under normala förhållanden har dessa faktorer annorlunda konsekvenser för skärgården jämfört med fastlandet, eftersom i synnerhet förbindelserna i skärgården är mer begränsade.

Den avsedda beredskapen inför störningar och undantagsförhållanden samt kravet på beredskapsplaner i förbindelsefartygstrafiken är föreslagna element av skärgårdens övergripande säkerhet. Med övergripande säkerhet avses det måltillstånd där hoten för samhällets vitala funktioner kan hanteras. Att hantera den övergripande säkerheten, det vill säga upprätthålla samhällets vitala funktioner, avser beredskap inför hot, hantering av störningar och undantagsförhållanden och återhämtning efter dem. Att säkerställa kontinuiteten i förbindelsefartygstrafiken på tillräcklig nivå bidrar dessutom till försörjningsberedskapen i skärgården genom att det möjliggör de transporter som behövs vid utdragna störningar och undantagsförhållanden. Att trygga förbindelsefartygstrafiken är synnerligen viktigt i yttre skärgård och mellanskärgård, där tillgängligheten är särskilt utmanad av de långa avstånden och förbindelsefartygen på många håll är den enda trafikförbindelse som finns.

I föreslagna 3 mom. åläggs producenter av förbindelsefartygstrafik att lämna in en beredskapsplan till livskraftscentralen i Sydvästra Finland. På begäran av Transport- och kommunikationsverket ska serviceproducenten dessutom lämna in beredskapsplanen till verket.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning. Enligt bemyndigandet får närmare bestämmelser om den beredskap för störningar under normala förhållanden och undantagsförhållanden som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om det närmare innehållet i och uppgörandet av den i 2 mom. avsedda beredskapsplanen. Tekniska föreskrifter kan behöva meddelas för att säkerställa nationell enhetlighet i fråga om beredskap. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är avsett att säkerställa en enhetlig verkställighet med avseende på skyldigheten och ge serviceproducenter tekniska anvisningar till stöd för deras beredskapsplanering.

**9 §. Beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft.** I paragrafen föreslås en skyldighet att i planering och beslut som gäller skärgården fästa avseende vid utvecklingen av skärgårdens livskraft och beakta skärgårdens särdrag. I förhållande till den gällande skärgårdslagen är paragrafen ny. Vilka som omfattas av skyldigheten anges inte särskilt. I praktiken kan bestämmelserna gälla till exempel statens, välfärdsområdenas och kommunernas planering och beslutsfattande.

Med planering och beslut som gäller skärgården avses planering och beslut som kan inverka på exempelvis levnadsvillkoren i skärgården, skärgårdsmiljön, service eller tillgänglighet eller hur attraktiv skärgården är att bo eller driva företag i. Begreppet beslut avses omfatta även beredningen av beslut. Skärgårdens särdrag och konsekvenserna för skärgårdens livskraft ska enligt förslaget beaktas i sådan planering och sådana beslut. Exempelvis beredning och beslut som hänför sig till servicenätverket i skärgårdsområden kan betraktas som planering eller beslut som omfattas av den föreslagna bestämmelsen i kommuner och välfärdsområden. Beslut av en statlig myndighet som gäller exempelvis postutdelning och skärgårdstrafik är i paragrafen avsedda beslut som gäller skärgården. Paragrafen omfattar inte lagberedning.

I föreslagna 2 mom. anges hur skärgårdens särdrag kan beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft. Förteckningen är exemplifierande. I första punkten

föreslås utarbetande av en konsekvensbedömning avseende skärgården. Förslaget medför att en särskild konsekvensbedömning avseende skärgården ska utarbetas när beslut bereds.

Enligt 2 punkten kan skärgårdens särdrag beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft genom hörande av den skärgårdsdelegation som avses i 14 §. Hörande av delegationen avses komma i fråga inom främst statliga myndigheters planering och beslut som gäller skärgården.

Enligt 3 punkten kan skärgårdens särdrag beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft genom hörande av kommunens eller välfärdsområdets skärgårdsnämnd eller av något annat organ som utnämnts att ansvara för skärgårdsfrågor. Flera skärgårdskommuner har en skärgårdsnämnd eller något motsvarande organ, såsom en skärgårdskommitté, en skärgårdskommission eller en stugägarkommitté. Kommuner och välfärdsområden kan i syfte att kartlägga vilka utmaningar som skärgårdens särdrag medför inrätta sådana organ, utse dem att handha skärgårdsfrågor och höra dem när beslut ska fattas. Därigenom kan de bättre ta hänsyn till konsekvenserna av det beslut som är under beredning för skärgårdens livskraft.

I 4 punkten föreslås övervakning av hur skärgårdsangelägenheter sköts. Genom att med jämna mellanrum sammanfatta och övervaka de beslut som gäller skärgården kan man bedöma hur man i dem har lyckats beakta skärgårdens särdrag och konsekvenserna för skärgårdens livskraft.

I momentets 5 punkt föreslås utarbetande av ett skärgårdsprogram. Enligt förslaget kan skärgårdens särdrag beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft genom att ett lokalt eller regionalt skärgårdsprogram utarbetas. Ett sådant program kan till exempel innehålla åtgärder för att förbättra skärgårdens livskraft och principer för hur skärgårdens livskraft och särdrag allmänt ska beaktas i beslut och övrig verksamhet. Det kan röra sig om en enskild kommuns program, ett program som är gemensamt för flera kommuner, ett välfärdsområdes program, ett landskapsprogram eller något annat regionalt program.

Enligt 6 punkten kan skärgårdens särdrag beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft på något annat ändamålsenligt sätt utöver de som avses i punkterna 1–5. Med hänsyn till planeringens eller beslutets karaktär och betydelse kan valet falla på någon annan lösning än de som avses i 1–5 punkten för att beakta skärgårdens särdrag och fästa avseende vid utvecklingen av skärgårdens livskraft.

**10 §. Främjande av näringslivet i skärgården.** I paragrafen föreslås bestämmelser om främjande av näringsverksamhet i skärgården. De särskilda förhållandena i skärgården, däribland de utmanande trafikförhållandena, gör det i princip svårare att idka näring. Tillströmningen av kunder är också mer oregelbunden och säsongsbetonad än i resten av landet. Skärgården, i synnerhet yttre skärgården och mellanskärgården, behöver därför beaktas särskilt när stöd utdelas till näringsverksamhet.

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar i stort sett bestämmelsen i den gällande skärgårdslagen om stödjande av näringslivet. Rubriken preciseras jämfört med den gällande paragrafens rubrik så att den i stället för stödjande gäller främjande av näringslivet. Dessutom gäller den föreslagna bestämmelsen planering och allokering av stödåtgärder, i stället för inriktning av stödåtgärder som den gällande bestämmelsen. Enligt förslaget ska man redan när stödåtgärder planeras beakta de särskilda förhållandena i skärgården som omständighet som ökar behovet av stöd. Också när nya stödprogram inrättas är det lämpligt att de särskilda förhållandena i skärgården beaktas som omständighet som ökar behovet av stöd.

Bestämmelsen omfattar stödåtgärder som gäller skärgården och som vidtas enligt övrig lagstiftning. Stöd beviljas inte direkt på basis av den föreslagna bestämmelsen, utan den innehåller en skyldighet att i stödåtgärder som beviljas i enlighet med annan lagstiftning beakta de särskilda förhållandena i skärgården i stödbeloppet. Bestämmelsen omfattar bland annat företagsstöd och projektstöd för landsbygd, som för närvarande regleras i lagen om stödjande av landsbygdens utveckling under finansieringsperioden 2023–2027 (1325/2022). Den omfattar dessutom stödinstrumenten inom regional- och strukturpolitiken samt landsbygdsstöden. Bestämmelsen inverkar inte på hur stödområdena är definierade.

Med näringslivet i skärgården avses företagsverksamhet i skärgården och företagsverksamhet som till någon del försiggår i skärgården.

**11 §. Planering av områdesanvändningen.** I huvudsak motsvarar bestämmelsen om planering av områdesanvändningen materiellt gällande lag. Hänvisningen till markanvändnings- och bygglagen ändras till att avse lagen om områdesanvändning. I planläggning och annan planering är det viktigt att fästa avseende vid de syften som anges i skärgårdslagens 1 §. Skärgårdslagens betydelse framhålls även i lagen om områdesanvändning, där det i 124 § hänvisas till syftena i skärgårdslagen. Enligt den paragrafen ska skärgårdslagen syften beaktas i planläggning som gäller skärgårdsområden. [Motiveringen kompletteras enligt hur behandlingen av lagen om områdesanvändning framskrider.]

**12 §. Bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården.** Paragrafens rubrik föreslås bli ändrad så att den i stället för miljövårdsbidrag gäller bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården. Av den preciserade rubriken framgår tydligare vilka ändamål som berättigar till bidraget. Syftet med paragrafen är att värna om och vårda skärgårdsnaturen, skärgårdslandskap och skärgårdarnas kulturmiljöer.

Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att bidrag kan beviljas för vård och värnande om skärgårdsnatur och skärgårdslandskap. Bestämmelsen har en reviderad lydelse men dess innehåll motsvarar i praktiken den gällande bestämmelsen, eftersom värnande avses innefatta skydd och vård av skärgårdsnaturen. Skyldigheten att värna om och vårda avses dessutom innefatta bevarande och underhåll av skärgårdsnatur eller skärgårdslandskap. Bidrag kan beviljas också för åtgärder som vidtas i en i 4 § avsedd skärgårdskommun eller en skärgårdsdel av en annan kommun, alltså en kommun med skärgårdsdel. Bidrag kan också beviljas en medlem av en sådan kommun eller en förening eller stiftelse som är verksam i en sådan kommun, i enlighet med vad som avses i kommunallagen. Kommuner med skärgårdsdel kan alltså också få bidrag. Bestämmelser om sådana kommuner finns i 2 § i statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas. Detta motsvarar nuläget.

Bidrag kan enligt förslaget även beviljas för syftet att vårda och värna om byggnader och konstruktioner i traditionella kulturmiljöer i skärgården. Det primära ändamålet för bidraget är dock alltså åtgärder för att vårda eller värna om skärgårdsnatur eller skärgårdslandskap. Med kulturmiljöer avses kulturlandskap samt traditionella byggnader och konstruktioner som ingår i skärgårdens kulturmiljö, till exempel fyrar, båthus, bryggor eller stenkonstruktioner. Syftet med paragrafen är att bidragen ska allokeras så att de bidrar till att bevara och iståndsätta skärgårdens traditionella kulturmiljö, skärgårdsnaturen och skärgårdslandskapet.

Enligt föreslagna 2 mom. är det livskraftscentralerna som på ansökan beviljar bidraget som statsunderstöd enligt statsunderstödslagen. Bidraget omfattas med andra ord av statsunderstödslagen. Enligt förslaget ska livskraftscentralerna lämna in sammanställningar av ansökningarna till miljöministeriet. Det avses vara miljöministeriet som ansvarar för att bereda

de regionala bidragskvoterna och dela ut dem till livskraftscentralerna. Som ett led i beredningen ska miljöministeriet enligt förslaget höra skärgårdsdelegationen. Genom hörandet främjas syftet att bidragskvoterna ska bli allokerade i enlighet med de nationella målen avseende skärgårdens utveckling.

I paragrafens 3 mom. föreslås en bestämmelse om att bidraget omfattas av EU-lagstiftningen om statsunderstöd. Om bidrag beviljas för ekonomisk verksamhet omfattas det av förordningen om de minimis-stöd. Totalbeloppet av alla stöd av mindre betydelse som stödmottagaren erhåller får inte sammanlagt överstiga 300 000 euro under en period på tre år. I ansökan ska dessutom de uppgifter anges som behövs för bedömning av de villkor enligt de minimis-förordningen som gäller sökandena och mottagarna av stöd och beviljandet av stöd i övrigt. Det väsentliga är om den verksamhet för vilken bidraget söks räknas som ekonomisk verksamhet eller inte. En och samma stödtagare kan ha både ekonomisk verksamhet och icke-ekonomisk verksamhet, men endast det bidrag som gäller ekonomisk verksamhet räknas som statsunderstöd.

Enligt föreslagna 4 mom. sköter Sysselsättnings-, utvecklings- och förvaltningscentret de uppgifter enligt statsunderstödslagen som gäller betalning och återkrav. Enligt förslaget sköter centret dessutom tillsynsuppgifter enligt den lagen tillsammans med livskraftscentralen. Bestämmelsen motsvarar den tidigare gällande bestämmelsen. Den tillsyn som sysselsättnings-, utvecklings- och förvaltningscentret utövar sker i huvudsak som efterhandstillsyn i samband med utbetalning. Tillsynen gäller betalningsbeslutet samt olika tekniska aspekter som hänför sig till utbetalningen, till exempel att verifikaten är korrekta.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande enligt vilket närmare bestämmelser om sökande, beviljande, utbetalning och användning av statsunderstödet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

**13 §. Läges- och utvecklingsbild över skärgården.** I paragrafen föreslås bestämmelser om en läges- och utvecklingsbild över skärgården som statsrådet ger till riksdagen i form av en berättelse eller redogörelse. Att bereda läges- och utvecklingsbild är en ny skyldighet jämfört med gällande lag. Syftet med paragrafen är att riksdagen ska vara medveten om framstegen och konsekvenserna i fråga om de politikåtgärder som gäller skärgården. Målet är att riksdagen ska ha en uppdaterad lägesbild över skärgården och den förväntade utvecklingen i den, så att de som fattar beslut ska kunna identifiera de särskilda behov som skärgårdsområdena har.

Enligt föreslagna 1 mom. ska statsrådet regelbundet lämna en läges- och utvecklingsbild över skärgården till riksdagen i syfte att informera riksdagen om framstegen och de väsentligaste ändringarna i de politikåtgärder som gäller skärgården samt bedöma konsekvenserna av åtgärderna. Regelbundenhet avser att berättelsen eller redogörelsen ska lämnas minst en gång per valperiod. Innehållet i exempelvis varannan läges- och utvecklingsbild kan vara snävare. Läges- och utvecklingsbild är avsedd att ge en aktuell överblick över nuläget och framtidsutsikterna i skärgården. Den ska omfatta bedömningar av hur skärgården påverkas av pågående politikåtgärder och väsentliga ändringar som skett i dem. Jord- och skogsbruksministeriet föreslås ansvara för beredningen av läges- och utvecklingsbild. Utarbetandet av läges- och utvecklingsbild ska samordnas med andra analyser som gäller regionutvecklingen. De ministerier vars ansvarsområde omfattar skärgårdsfrågor kan lämpligen delta i beredningen.

Enligt föreslagna 2 mom. ska ministeriet för beredningen av läges- och utvecklingsbild samlar in statistik om de viktigaste faktorerna som inverkar på skärgårdens livskraft och utvecklingen av denna. Statistiken ska i första hand omfatta befintligt material över till exempel befolkning, arbetsplatser, service, tillgänglighet och livskvalitet. En del av läges- och utvecklingsbild över skärgården avses bestå av dessa så kallade skärgårdsindikatorer, den andra delen av kvalitativt

material. Med kvalitativt material avses material som samlas in från ministerierna samt senaste forskning som gäller skärgården. Också staten, välfärdsområdena och kommunerna avses kunna utnyttja läges- och utvecklingsbilden över skärgården när de planerar verksamhet som gäller skärgårdsområden.

**14 §. Skärgårdsdelegationen.** I paragrafen föreslås bestämmelser om skärgårdsdelegationen. Enligt föreslagna 1 mom. tillsätter statsrådet en parlamentarisk skärgårdsdelegation som har till uppgift att övervaka och bedöma hur skärgårdslagens syften uppnås samt arbeta för beaktandet av skärgårdens särdrag i beslutsfattandet. Det att delegationen är parlamentarisk avser att samtliga riksdagspartier är representerade i den, vilket motsvarar nuläget. Alla ledamöter i delegationen behöver dock inte vara riksdagsledamöter. Parlamentarismen är till stöd för dialog och kommunikation med riksdagen.

Delegationen har till uppgift att övervaka och bedöma hur lagens syften uppnås. För detta ändamål använder delegationen bland annat den läges- och utvecklingsbild över skärgården som avses i föreslagna 13 §. Övervakningen och bedömningen är avsedd att omfatta beslut som gäller skärgården, både sådana som redan antagits och sådana som är under beredning. Därtill avses delegationen ha till uppgift att arbeta för att skärgårdens särdrag ska beaktas i beslutsfattandet. För att fullgöra denna uppgift avses delegationen ta fram rapporter och annat kunskapsunderlag om frågor som gäller skärgården. Syftet med delegationen är att stärka skärgårdens livskraft, och det syftet sätter ramarna för delegationens arbete. Delegationen avses fortsättningsvis arbeta i anslutning till jord- och skogsbruksministeriet, det vill säga ministeriet avses vara samordnande instans för delegationens verksamhet.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. tillsätts delegationen på basis av framställningar från riksdagsgrupperna. Delegationen ska enligt förslaget tillsättas med en sammansättning som beaktar olika skärgårdsområden. I praktiken ska en sammansättning eftersträvas i vilken såväl insjöområden som havsområden är företrädade.

Delegationen kan tillsättas för en bestämd tid på högst sex år. Tidigare har delegationen ofta tillsatts för riksdagens mandattid. Till stöd för verksamheten föreslås delegationen ha en generalsekreterare och ett sekretariat. Generalsekreteraren och sekretariatet samordnar delegationens verksamhet och kompletterar sakkunskapen i delegationen i skärgårdsfrågor. Sekretariatet ska företrädesvis omfatta företrädare från olika regioner och förvaltningsområden.

I 3 mom. föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning. Enligt bemyndigandet får närmare bestämmelser om tillsättandet av delegationen, om delegationens sammansättning, uppgifter och arbetssätt samt om delegationens generalsekreterare och sekretariat utfärdas genom förordning av statsrådet.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Med stöd av den föreslagna lagen avses en ny förordning av statsrådet om skärgårdsdelegationen bli utfärdad. Den gällande förordningen av statsrådet om skärgårdsdelegationen upphävs. Ett bemyndigande att utfärda förordning ingår i föreslagna 14 §, som innehåller bestämmelser om skärgårdsdelegationen. Enligt den paragrafen får närmare bestämmelser om tillsättandet av delegationen, om delegationens sammansättning, uppgifter och arbetssätt samt om delegationens generalsekreterare och sekretariat utfärdas genom förordning av statsrådet.

Statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas föreslås däremot förbli i kraft.

Avsikten är att den förordningen upphävs och en ny förordning utfärdas med stöd av den nu föreslagna lagen i ett senare skede, när paragrafen om skärgårdskommuner ses över. Paragrafen och förordningen om skärgårdskommuner avgör tillsammans vilka kommuner som får skärgårdstillägg av finansministeriet. Ändringar i dem har därför stor betydelse för skärgårdskommunerna. Med tanke på detta är det motiverat att lämna förordningen i kraft, trots att den utfärdats med stöd av den gällande lagen.

## **9 Ikraftträdande**

Lagen föreslås huvudsakligen träda i kraft den 1 januari 2027. Bestämmelserna i 8 § avses träda i kraft sex månader efter ikraftträdandet av lagen, den 1 juli 2027. Det senare ikraftträdandet är avsett att säkerställa att serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik har tillräckligt med tid att iakttä den föreslagna beredskapsskyldigheten.

Genom den föreslagna lagen upphävs lagen om främjande av skärgårdens utveckling samt statsrådets förordning om skärgårdsdelegationen, som är utfärdad med stöd av den lagen.

I förslaget ingår en ikraftträdandebestämmelse enligt vilken statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas, som är given med stöd av den gällande lagen om främjande av skärgårdens utveckling, förblir i kraft tills vidare.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Skärgårdsdelegationen och jord- och skogsbruksministeriet ska enligt förslaget övervaka verkställigheten av lagen och hur lagens syften uppnås samt samla erfarenheter om lagens ändamålsenlighet. Delegationen avses bedöma lagens verkningsfullhet med hjälp av olika bedömningsprojekt. I sin bedömning kan delegationen till exempel granska hur ändamålsenliga de bestämmelser som gäller förbindelsefartygstrafik är och hur kommuner och välfärdsområden beaktar skärgårdens särdrag i sina beslut. Som en del av bedömningen kan delegationen exempelvis också utvärdera vilka konsekvenser skärgårdslagen har för tillgången på service och näringsstöden i skärgården. Konsekvenserna av lagreformen avses också kunna övervakas med hjälp av läges- och utvecklingsbilden över skärgården. Enligt propositionen är det jord- och skogsbruksministeriet som bereder läges- och utvecklingsbilden och statsrådet som informerar riksdagen om den regelbundet. En utvärdering av lagens inverkan på skärgårdens livskraft kan utarbetas 5–10 år efter ikraftträdandet av lagen.

Enligt propositionen ansvarar Transport- och kommunikationsverket för att meddela en närmare teknisk föreskrift om den beredskapsskyldighet som gäller förbindelsefartygstrafiken. Föreskriften avses gälla innehållet i och uppgörandet av beredskapsplaner. Verket avses dessutom ansvara för att meddela anvisningar om beredskapsplaner.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

### **11.1 Samband med andra propositioner**

Den paragraf som gäller begreppet skärgård och den som gäller välfärdsområden med skärgårdsförhållanden är på remiss parallellt med denna proposition, som en del av ett pågående lagberedningsprojekt vid finansministeriet som gäller välfärdsområdenas finansiering. I det projektet föreslås att den gällande skärgårdslagen utökas med en 9 a § med bestämmelser om välfärdsområden med skärgårdsförhållanden och att bestämmelserna i 3 §, som gäller begreppet skärgård, ses över. Finansministeriets lagberedningsprojekt avses framskrida fortare och bli

föredraget före denna proposition. I det projektet föreslås alltså den gällande skärgårdslagen bli ändrad i behövlig utsträckning oberoende av att en helt ny skärgårdslag föreslås i denna proposition. I den nya skärgårdslagen avses dock de paragrafer som gäller begreppet skärgård och välfärdsområden med skärgårdsförhållanden ha samma innehåll som i finansministeriets proposition. I denna proposition har man för tydlighetens skull tagit med motiveringen till de paragraferna i sin helhet i stället för att hänvisa till den proposition som finansministeriet bereder. Den proposition som finansministeriet bereder innehåller mer ingående konsekvensanalyser avseende begreppet skärgård och förslaget på välfärdsområde med skärgårdsförhållanden, så de upprepas inte i sin helhet i denna proposition. [Efter remissen och före föredragning görs behövliga ändringar i denna proposition enligt hur finansministeriets lagberedningsprojekt har framskridit.]

I denna lag hänvisas till lagen om områdesanvändning som avses bli behandlad i riksdagen i början av 2026. [Lagen om områdesanvändning avses innehålla en hänvisning till skärgårdslagen. Om inte lagen om områdesanvändning framskrider inom planerade tidsramar kan det komma smärre ändringar i denna proposition.]

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **12.1 Jämlikhet**

Finlands grundlag (731/1999) innehåller en jämlikhetsbestämmelse i 6 §. Enligt 6 § 1 mom. i grundlagen är alla lika inför lagen. Bestämmelsen uttrycker inte bara ett krav på rättslig jämlikhet utan också en tanke om faktisk jämställdhet. Jämlikhetsbestämmelsen riktas inte bara till dem som tillämpar lagen, utan också till lagstiftaren. Medborgare eller grupper av medborgare kan inte godtyckligt särbehandlas vare sig positivt eller negativt genom lag. Bestämmelsen kräver ändå inte att alla medborgare i alla avseenden ska behandlas lika, om inte förhållandena är likadana. Dessutom är det typiskt för lagstiftningen att den på grund av ett visst godtagbart samhälleligt intresse behandlar människor olika bland annat för att främja faktisk jämlikhet (RP 309/1993 rd, s. 45–47, se även GrUU 31/2014 rd, s. 3/I).

I sina utlåtanden har grundlagsutskottet av hävd ansett att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövning kan härledas ur jämlikhetsprincipen (principen om likabehandling) då reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas. Utskottet har dock i olika sammanhang ansett att personer inte får särbehandlas godtyckligt och att skillnaderna inte får bli oskäligen (se till exempel GrUB 11/2009 rd, s. 2, GrUU 60/2002 rd, s. 4 och GrUU 18/2006 rd, s. 2).

Principen om likabehandling i grundlagens 6 § 1 mom. kompletteras genom diskrimineringsförbudet i 6 § 2 mom. enligt vilket ingen får särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Dessa grunder för särbehandling utgör kärnan i förbudet mot diskriminering. Förteckningen är emellertid inte uttömmande, utan diskriminering ska vara förbjuden också på grund av någon annan omständighet som gäller den enskildes person, till exempel bostadsplats (RP 309/1993 rd, s. 47, se även GrUU 44/2017 rd och de utlåtanden som nämns där).

Grundlagsutskottet har ansett att särbehandling av någon av en orsak som gäller hans eller hennes person kan motiveras på ett sätt som är godtagbart med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna (se bland annat GrUU 31/2013 rd). Utskottet har betonat att kraven på sådana motiv är höga, särskilt när det gäller de förbjudna särbehandlingsgrunder som nämns i grundlagens bestämmelse om förbud mot diskriminering (se till exempel GrUU 31/2013 rd).

Utskottet har också betonat att den metod som väljs ska stå i rätt proportion till det eftersträlvade målet (GrUU 38/2006 rd, s. 3/II). De godtagbara skälen måste enligt utskottets praxis stå i ett sakligt och nära samband med lagens syfte (se till exempel GrUU 44/2010 rd).

Principiellt främjar regleringen i skärgårdslagen likabehandling av skärgårdsbor och fastlandets befolkning. Det centrala syftet med lagen är att främja och stärka skärgårdens livskraft, vilket innefattar möjligheterna för skärgårdsbor att bo i skärgården samt skärgårdsbornas välfärd. Konsekvenserna av skärgårdslagen med avseende på jämlikhet analyseras närmare i avsnittet om de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna. Jämlikhet främjas bland annat av att skärgårdens särskilda förhållanden beaktas i beslut, skärgårdens särskilda förhållanden beaktas som omständighet som höjer beloppet av näringsstöd och central relevans ges åt skärgårdsfrågor, till exempel med hjälp av bestämmelser om skärgårdsdelegationen och läges- och utvecklingsbilden över skärgården. Bestämmelserna har i regel enbart jämlikhetsökande konsekvenser.

Förbindelsefartygstrafiken fordrar däremot närmare granskning av hur de grundläggande rättigheterna påverkas, eftersom den å ena sidan ökar jämlikheten mellan människor bosatta i yttre skärgården och i mellanskärgården, å andra sidan kan förorsaka olika villkor för olika skärgårdsbor. Paragrafen om förbindelsefartygstrafik i lagförslaget och eventuella inskränkningar av rörelsefriheten måste bedömas med avseende på bestämmelserna om jämlikhet och förbud mot diskriminering i 6 § 1 och 2 mom. i grundlagen.

Enligt föreslagna 7 § ska staten se till att det i yttre skärgård och mellanskärgård finns tillgång till de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som är nödvändiga för stadigvarande boende. För öar utan fast vägförbindelse är transport- och trafiktjänster en väsentlig förutsättning för stadigvarande boende, försörjning och skötsel av nödvändiga angelägenheter. Att ordna förbindelsefartygstrafik främjar därför lika möjligheter för skärgårdsbor till exempelvis arbete, utbildning och nyttjande av social- och hälsovårdstjänster.

Förbindelsefartygstrafik ordnas i regel endast i yttre skärgården och i mellanskärgården, eftersom avstånden där är långa och transportvillkoren utmanande. Utan förbindelsefartygstrafik blir jämlikheten lidande genom att det blir avsevärt svårare att ta sig ut i skärgården. I inre skärgården och skärgården på fastlandet är avstånden kortare, så det är möjligt att använda färja och egen båt. Förbindelsefartygstrafik ordnas dock inte till alla öar i yttre skärgården och mellanskärgården, utan endast till de öar som är viktigast med hänsyn till skärgårdens livskraft och boendet i skärgården. Förbindelsefartygstrafiken är även viktig för att jämlikheten ska tillgodoses för barn som bor i yttre skärgården och i mellanskärgården. Den stöder bland annat tillgodoseendet av deras kulturella rättigheter genom att den möjliggör deltagande i grundläggande utbildning.

Jämlikheten för skärgårdsbor i yttre skärgården och i mellanskärgården främjas också av den beredskapsskyldighet som föreslås för serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik. Enligt förslaget ska serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och se till att företagets verksamhet fortgår så störningsfritt som möjligt under sådana förhållanden. Serviceproducenter åläggs även att göra upp en beredskapsplan i förslaget. Syftet med beredskapsskyldigheten är att skapa större jämlikhet mellan skärgårdsbor som är beroende av förbindelsefartygstrafik och människor som bor på fastlandet, också vid undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. I vissa skärgårdsområden är förbindelsefartygstrafiken det enda sättet att ta sig fram, och en tillförlitlig förbindelsefartygstrafik blir än viktigare vid störningar under normala förhållanden och i undantagsförhållanden.

## 12.2 Rörelsefrihet och rätt att välja bosättningsort

I grundlagens 9 § finns bestämmelser om rörelsefrihet. Enligt 9 § 1 mom. i grundlagen har finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet rätt att röra sig fritt inom landet och att där välja bostadsort. Enligt grundlagsutskottet täcker 9 § 1 mom. i grundlagen in rätten att inom landet röra sig mellan olika orter och inom en enskild ort (GrUB 8/2020 rd och GrUU 12/2021, stycke 9). Utskottet har ansett att rätten att röra sig fritt mellan olika platser är en viktig delfaktor i individens självbestämmanderätt (se till exempel GrUB 8/2020 rd).

Skärgårdslagen och revideringen av bestämmelserna i den har ett nära samband med rörelsefriheten inom landet och rätten att välja bosättningsort. Ett av huvudsyftena med skärgårdslagen är att upprätthålla skärgårdens livskraft och säkerställa att det är möjligt att bo i skärgården. I propositionen föreslås skärgårdslagen dessutom innehålla särskilda bestämmelser om förbindelsefartygstrafik.

Enligt den proposition som ledde till revideringen av de grundläggande fri- och rättigheterna kan rätten att välja bostadsort ”förutsätta vissa positiva åtgärder från den offentliga maktens sida som gör valet realistiskt genomförbart” (RP 309/1993 rd, s. 55/I). I ett sammanhang som gällde de kulturella rättigheter som tryggas i grundlagens 16 § ansåg grundlagsutskottet dessutom att orsaker som har med bostadsorten att göra inte får hindra individen från att få undervisning och utveckla sig själv (GrUB 25/1994 rd, s. 10/I, se även kulturutskottets utlåtande på finska SiVL 2/1994 vp). Rätten att fritt röra sig i landet och välja bosättningsort (grundlagen 9 § 1 mom.) ger även uttryck för sambandet mellan de grundläggande friheterna i traditionell mening och de sociala rättigheterna. Att utkomststöd eller kommunala hyresbostäder endast beviljas kommunens egna invånare är exempelvis en fråga som kan anses utgöra ett ingrepp i rörelsefriheten eller ett faktiskt hinder för den rättsliga rörelsefriheten.

I sin utlåtandepaxis har utskottet ansett att rörelsefriheten är en viktig delfaktor i individens självbestämmanderätt (se till exempel GrUB 8/2020 rd). Till största del understöder bestämmelserna i skärgårdslagen tillgodoseendet av rörelsefriheten. Det är dock inte möjligt att ordna förbindelsefartygstrafik till alla öar med fast bosättning i yttre skärgården och i mellanskärgården. En del skärgårdsinvånare har dessutom valt att bosätta sig på en ö utan förbindelsefartygstrafik. Som grundläggande frihet medför inte rörelsefriheten något direkt krav på att förbindelsefartygstrafik ska ordnas till alla öar.

Vad som föreskrivs om avgifterna inom skärgårdens förbindelsefartygstrafik kan påverka hur rörelsefriheten tillgodoses. Enligt föreslagna 7 § ska staten inom ramen för de medel som anvisats i statsbudgeten sörja för att det i yttre skärgård och mellanskärgård finns tillgång till de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som är nödvändiga för stadigvarande boende, och för att tjänsterna är flexibla och tillhandahålls avgiftsfritt eller till skäligt pris. Bestämmelser om avgifterna inom förbindelsefartygstrafiken får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. I lagförslaget ingår inga närmare bestämmelser om avgifternas storlek. Kommunikationsministeriet har inte utfärdat några bestämmelser om sådana avgifter genom förordning av statsrådet och vid tiden för beredningen av denna proposition har ministeriet inga planer på att göra det. Tills vidare avses alltså förbindelsefartygstrafiken vara avgiftsfri. Bestämmelsen i 7 § gör det dock möjligt att ta ut skäliga avgifter.

Om man längre fram överväger att utfärda bestämmelser om avgifter bör avgiftens storlek och skälighet begrundas. Om avgifter införs i skärgårdstrafiken finns det skäl att förutom bestämmelser om skälighet även utfärda bestämmelser om undantag till avgifterna. I den regleringen kan även andra viktiga grundläggande fri- och rättigheter beaktas utöver rörelsefriheten, till exempel skyddet av familjelivet eller näringsfriheten, samt resor föranledda

av beväringstjänst eller annan lagstadgad skyldighet. Om avgifter övervägs bör avseende fästas vid fast bosatta skärgårdsinvånares respektive säsonsboendes ställning. I fråga om dessa grupper av människor omfattas eventuella avgifter av högre krav avseende godtagbarhet och proportionalitet än när det är fråga om till exempel turister.

Storleken på en sådan avgift avgör i vilken grad avgiften utgör ett faktiskt hinder för rörelsefriheten. Grundlagsutskottet har konstaterat att beloppet på den avgift som tas ut för pass är av betydelse med avseende på rörelsefriheten enligt 9 § i grundlagen. Utskottet ansåg dock inte att en kostnad av den storleksklass som föreslogs i propositionen, 60 euro det vill säga 12 euro per år, kan betraktas som ett faktiskt hinder för rörelsefriheten (GrUU 27/2005 rd).

Enligt den föreslagna bestämmelsen ska förbindelsefartygstrafiken vara avgiftsfri eller avgifterna vara skäliga. Om avgifter införs innebär de sannolikt alltså inget djupare ingrepp i rörelsefriheten, som har status av grundläggande frihet, och utgör inget faktiskt hinder för att den ska tillgodoses. Om bestämmelser om avgifter utfärdas måste de dock bedömas med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna i övergripande mening.

### **12.3 Egendomsskydd**

I grundlagens 15 § finns bestämmelser om egendomsskydd. Paragrafens 1 mom. innehåller en generalklausul om egendomsskydd och 2 mom. en klausul om expropriation. Generalklausulen är den grund på vilken olika slags begränsningar i ägarens nyttjanderätter och ägarens bestämmanderätt bedöms. På sådana inskränkningar i egendomsskyddet tillämpas de allmänna villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna.

Genom det grundlagsenliga egendomsskyddet skyddas av hävd rättigheter och intressen med ett förmögenhetsvärde, bland vilka äganderätten till föremål är den mest omfattande. I sin tur omfattar äganderätten i princip alla de rättigheter som på någon särskild grund inte hör till någon annan än till ägaren eller inte har särskilts från äganderätten. Egendomsskyddet omfattar utöver egentlig äganderätt också begränsade sakrätter, såsom olika nyttjande- och servitutsrätter. Till exempel bostadsrätten har betraktats som en rätt med förmögenhetsvärde som omfattas av egendomsskyddet.

Ägarens rättigheter kan begränsas genom lag till exempel genom olika förbud, begränsningar och skyldigheter som gäller användningen av egendom, förutsatt att bestämmelserna uppfyller de allmänna villkoren för en lag som inskränker en grundläggande rättighet. Egendomens särskilda karaktär kan beaktas vid bedömningen. Till exempel ägare till el-, naturgas- och telenät har kunnat åläggas överlåtelseskyldigheter och andra skyldigheter och begränsningar i fråga om användning av egendom som främst syftat till att skapa och säkerställa konkurrensvillkor. Grundlagsutskottet har i dessa sammanhang av hävd utgått från att skyldigheterna och begränsningarna med beaktande av egendomens särskilda karaktär är grundlagsenliga om de grundar sig på exakta bestämmelser i lag och är skäliga för ägaren.

Grundlagsskyddet för egendom skyddar också den permanenta karaktären hos avtalsförhållanden, även om förbudet att retroaktivt ingripa i avtalsförhållandenas okränkbarhet inte blivit absolut i grundlagsutskottets utlåtandepraxis. Tanken bakom skyddet för förmögenhetsrättsliga rättshandlingars fortbestånd är att skydda rättssubjektens berättigade förväntningar i ekonomiska angelägenheter. I utskottets praxis har skyddet för berättigade förväntningar ansetts omfatta rätten att lita på att lagstiftningen om de rättigheter och skyldigheter som är viktiga för avtalsförhållandet består och att denna typ av frågor inte kan regleras på ett sätt som i oskäligt hög grad försämrar avtalsparternas rättsliga ställning. Det har ansetts att skyddet för berättigade förväntningar och tillitsskyddet är särskilt viktigt när det är

fråga om en specialordning som ursprungligen tillkommit genom lag. På en strikt reglerad marknad (till exempel taxitjänster eller besiktningssyftighet) har visserligen företagare vanligen ingen grund att förvänta sig att lagstiftningen under alla förhållanden förblir absolut oförändrad. Också bestämmelser som ingriper i detta slags egendomsskydd bedöms med avseende på de allmänna villkoren för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna, exempelvis med avseende på ett godtagbart syfte och bestämmelsernas proportionalitet.

Lagförslaget 8 § innehåller en beredskapsskyldighet för dem som bedriver förbindelsefartygstrafik. Att ålägga en beredskapsskyldighet måste bedömas som en inskränkning av egendomsskyddet, eftersom det instiftar nya skyldigheter som avser nyttjandet av verksamhetsutövarens egendom. Bestämmelsen ska bedömas utifrån de allmänna villkoren för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Inskränkningarna i egendomsskyddet ska således vara exakta och noggrant avgränsade samt proportionerliga. Till sin karaktär påminner förbindelsefartygstrafiken om andra reglerade marknader. Tjänsteleverantörer inom förbindelsefartygstrafik kan därför inte förvänta sig att lagstiftningen ska förbli helt oförändrad.

Bestämmelser om beredskapsskyldighet finns bland annat i 18 § i lagen om transportservice. Den bestämmelse som föreslås i denna proposition har motsvarande innehåll som den beredskapsskyldighet som gäller innehavare av person- eller godstrafiktillstånd. Beredskapsskyldigheten föreslås träda i kraft efter en övergångsperiod på sex månader, för att verksamhetsutövarna ska ha tillräckligt med tid att anpassa sig till den.

Inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara nödvändiga för att ett godtagbart mål ska kunna nås och även i övrigt överensstämja med proportionalitetskravet. Det är tillåtet att inskränka en grundläggande fri- eller rättighet endast om syftet inte kan uppnås med metoder som gör ett mindre ingrepp i friheten eller rättigheten. Inskränkningen får inte gå längre än vad som är motiverat med hänsyn till hur tungt intresset bakom inskränkningen väger i förhållande till det skyddsintresse som inskränks. Beredskapsskyldigheten avseende förbindelsefartygstrafik är viktig för skärgårdsbor med tanke på att förbindelsefartygen ofta är den enda förbindelse som finns till fastlandet och på den särskilda utsattheten för öarna längs rutten. Syftet med beredskapsskyldigheten är att värna om skärgårdsbornas trygghet och bidra till att rätten till jämlikhet tillgodoses.

De säkerhetssyften som beredskapsskyldigheten avses fylla kan inte uppnås på ett sätt som ingriper mindre i en grundläggande rättighet. Det enda alternativet är att göra den verksamhetsutövare som bedriver förbindelsefartygstrafik till föremål för skyldigheten. Nyttjandet av egendom inskränks inte mer än vad som är motiverat med hänsyn till syftet att garantera invånarnas säkerhet. Kravet avseende beredskap är således proportionerligt också med avseende på egendomsskyddet.

Sett till helheten stöder bestämmelserna i skärgårdslagen tillgodoseendet av egendomsskyddet. Att boende i skärgården möjliggörs tryggar också ett fortsatt tillgodoseende av skärgårdsbornas berättigade förväntningar med avseende på till exempel förbindelsefartygstrafik, tillgång på service och möjligheter att idka näringsverksamhet. Genom lagen skyddas även skärgårdsbornas kulturella egendom, och det säkras att kulturen bevaras och utvecklas. En livskraftig skärgård borgar för fortsatt boende i skärgården och bidrar samtidigt till att de fastigheter som skärgårdsborna äger bibehåller sitt värde.

## 12.4 Rätt till eget språk och egen kultur

Propositionen har även relevans med avseende på bestämmelserna om rätten till eget språk och egen kultur i 17 § i grundlagen. Den andra bestämmelsen i paragrafens 2 mom. ålägger det allmänna att tillgodose landets finskspråkiga och svenskspråkiga befolknings kulturella och samhälleliga behov enligt lika grunder. Bestämmelsen förutsätter alltså att en faktisk jämlikhet säkerställs mellan den finskspråkiga och den svenskspråkiga befolkningen. Grundlagsutskottet har utvärderat ordnandet av exempelvis social- och hälsovårdstjänster i ljuset av den bestämmelsen (se till exempel GrUU 15/2018 rd).

Typiskt för skärgårdsområdena är att andelen svenskspråkig befolkning är stor. I lagförslaget ingår inga särskilda bestämmelser om tillgång till service på svenska. Den föreslagna regleringen omfattar dock olika åtgärder avsedda att främja en livskraftig skärgård. Lagförslaget innehåller bland annat bestämmelser om förbindelsefartygstrafik, i syfte att möjliggöra boende på öar av central betydelse i yttre skärgården och i mellanskärgården. I lagen understryks även att skärgårdsfrågor ska beaktas i beslutsfattandet, till exempel när stöd delas ut och service planeras. Propositionen kan därmed indirekt främja tillgodoseendet av svenskspråkiga invånares rättigheter. Om den medför bättre hänsyn till skärgårdsområdena till exempel i den service som kommuner och välfärdsområden ordnar kan den föreslagna lagen bidra till trygga en faktisk jämlikhet för den svenskspråkiga befolkningen. Förslaget till skärgårdslag innehåller emellertid inga direkta skyldigheter, så dess konsekvenser med avseende på tillgodoseendet av de språkliga rättigheterna kan förväntas vara ringa.

## 12.5 Näringsfrihet

Grundlagens 18 § innehåller bestämmelser om näringsfrihet och rätt till arbete. Enligt 1 mom. i den paragrafen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Det allmänna ska sörja för skyddet av arbetskraften. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det allmänna främja sysselsättningen och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete.

Syftet med grundlagens 18 § 2 mom. är att uppnå en så god sysselsättning som möjligt. I bestämmelsen tas det inte ställning till det urval av metoder som ska användas för att förvalta sysselsättningen. Skyldigheten förutsätter ett brett samarbete mellan alla organ inom statsmakten. Samarbete mellan det allmänna och näringslivet är ett element av främjandet av sysselsättningen. Främjandet av sysselsättningen innebär samtidigt att det allmänna ska sträva efter att trygga rätten till arbete för envar. Det allmänna ska också sträva efter att förhindra uppkomsten av en grupp permanent arbetslösa.

Lagförslaget har ett indirekt samband med främjandet av sysselsättningen. Att bevara och utveckla skärgårdens livskraft avses betyda att skärgårdsbor kan hitta arbete i skärgården eller ta sig till fastlandet för att arbeta. Genom bestämmelser om förbindelsefartygstrafik främjas därför skärgårdsbornas rätt till arbete och näringsfrihet på ett indirekt sätt. En annan sak som kan bidra till att näringsfriheten tillgodoses i skärgården är förslaget att man vid utdelningen av näringsstöd ska kunna beakta skärgårdens särdrag som faktor som höjer stödbeloppet. Att stödja näringsverksamhet i skärgården främjar näringsfriheten. Enligt föreslagna 7 § ska förbindelsefartygstrafiken betjäna såväl invånare som näringslivet, vilket också bidrar till näringsfriheten. Samtidigt medför lagförslaget ett ingripande i serviceproducenternas verksamhet inom förbindelsefartygstrafiken genom att de åläggs en ny skyldighet som gäller beredskap. Grundlagsutskottet har ansett att verksamhetsutövare i kraftigt reglerade branscher är tvungna att beakta att lagstiftaren kan införa också sådana ändringar som påverkar näringsverksamhetens lönsamhet (se till exempel GrUU 56/2005 rd, s. 2/II, GrUU 49/2024 rd,

styckena 14–16 och GrUU 46/2025). Trots detta kan plötsliga och exceptionella ändringar vara problematiska med hänsyn till skyddet för tillståndshavares berättigade förväntningar (jfr GrUU 49/2005 rd, s. 2).

Den föreslagna skyldigheten avseende beredskap utgör dock ingen särskilt stor eller exceptionell ändring, och verksamhetsutövarna ges en längre övergångstid för att fullgöra skyldigheten. Skyldigheten förväntas inte heller påverka lönsamheten och den utgör inget ingripande i näringsfriheten. Liksom bedömningen ovan i fråga om egendomsskyddet är skyldigheten exakt, noggrant avgränsad och står i rätt proportion till de fördelar som eftersträvas. Grundlagsutskottet har ansett att bestämmelser som innebär inskränkningar av näringsfriheten måste uppfylla de allmänna kraven på lagar som inskränker någon grundläggande fri- eller rättighet (se till exempel GrUU 69/2014 rd och GrUU 58/2014 rd). Lagbestämmelser som inskränker näringsfriheten ska vara exakta och noggrant avgränsade, och dessutom ska deras omfattning och villkor framgå av lagen. Lagförslaget uppfyller grundlagsutskottets ovannämnda krav.

## **12.6 Den grundläggande rätten till miljön**

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. I bestämmelsen uttrycks människornas helhetsansvar för att bedriva ekonomisk och samhällelig verksamhet enligt principer som säkerställer att den levande och den livlösa naturens mångfald bevaras. Bestämmelsen omfattar utöver åtgärder för att förhindra ödeläggning av miljön eller miljöförstöring även aktiva åtgärder för att gagna miljön. I grundlagens 20 § 2 mom. fastställs det att det allmänna ska verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Bestämmelsen är avsedd att i första hand påverka lagstiftarens och andra normgivares verksamhet (RP 309/1993 rd, s. 70).

Det ansvar som avses i paragrafens 1 mom. gäller såväl den levande naturen (djur och växter) som den livlösa naturmiljön (vattendrag, atmosfären, jordmån och berggrund) och kulturmiljöer som är resultatet av mänsklig verksamhet (byggnader, konstruktioner och landskap). Bestämmelsen hänvisar till kulturarvet, så den innehåller ett element av grundläggande kulturell rättighet.

Enligt 1 § i den föreslagna skärgårdslagen är syftet med lagen att skapa de behövliga förutsättningarna för att stärka skärgårdens livskraft och värna om skärgårdens kulturarv och naturvärden. Bestämmelserna i 12 § tjänar syftet att värna om skärgårdens kulturarv och naturvärden. I 12 § föreslås bestämmelser om bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården. Bidraget främjar bevarandet av skärgårdsnaturen och skärgårdens kulturarv genom att det kan beviljas för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap och kulturmiljöer i skärgården. Bidraget kan till exempel användas för att istandsätta byggnader som är viktiga delar av en kulturmiljö i skärgården eller för att underhålla strandängar. Genom bidraget främjas bevarandet av skärgårdens natur och kultur; därigenom tillgodoses de grundläggande miljörättigheterna.

Enligt föreslagna 11 § ska de mål som anges i skärgårdslagens 1 § beaktas i sådana planer enligt lagen om områdesanvändning och sådana andra motsvarande planer som rör skärgården och till skärgården hörande vattenområden. Enligt propositionen ska alltså skärgårdens kulturmiljö och naturvärden framöver beaktas i planläggning och övrig planering. Därigenom bidrar förslaget till tillgodoseendet av de grundläggande miljörättigheterna i skärgården.

På de grunder som anges ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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

Välj objekt.

## Skärgårdslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 §

#### *Syfte*

Syftet med denna lag är att skapa de behövliga förutsättningarna för att stärka skärgårdens livskraft, bo i skärgården och värna om skärgårdens kulturarv och naturvärden.

### 2 §

#### *Genomförande och övervakning av skärgårdspolitiken*

Det åligger varje ministerium att genomföra och övervaka skärgårdspolitiken i fråga om det egna ansvarsområdet.

### 3 §

#### *Begreppet skärgård*

Skärgård finns i havsområden och insjöområden. Begreppet skärgård är indelat i följande kategorier:

- 1) yttre skärgård,
- 2) mellanskärgård,
- 3) inre skärgård,
- 4) skärgård på fastlandet.

Med yttre skärgård avses skärgård som ligger längst bort från fastlandet och till vilken det inte finns någon fast vägförbindelse. Med mellanskärgård avses skärgård som ligger mellan inre skärgård och yttre skärgård. Med inre skärgård avses skärgård som ligger närmast fastlandet. Med skärgård på fastlandet avses sådana områden på fastlandet som ligger nära vattendrag och som splittras kraftigt av vattendrag.

Vid identifiering av skärgårdskategori iakttas den skärgårdsklassificering som Finlands miljöcentral har publicerat.

### 4 §

#### *Skärgårdskommun*

Statsrådet fastställer de kommuner i vilka skärgårdsförhållandena utgör ett väsentligt hinder för kommunens utveckling som skärgårdskommuner. Statsrådet kan av synnerliga skäl besluta att bestämmelserna om skärgårdskommun ska tillämpas även på skärgårdsdelen av en annan kommun.

Då en kommun fastställs som skärgårdskommun och ett område fastställs som en kommuns skärgårdsdel, ska detta grunda sig på antalet fast bosatta invånare i skärgården i fråga och dess

andel av kommunens befolkning samt på trafikförbindelserna och svårigheterna att få basservice.

## 5 §

### *Välfrädsområde med skärgårdsförhållanden*

Ett välfrädsområde inom vilket det finns sådan skärgård som avses i 3 § kan fastställas som ett välfrädsområde med skärgårdsförhållanden.

Vilka välfrädsområden som är välfrädsområden med skärgårdsförhållanden fastställs på basis av skärgårdsöäng. Vid öängsättningen beaktas antalet fast bosatta skärgårdsinvånare och säsongsböende i skärgården, deras andel av hela välfrädsområdets befolkning samt skärgårdsförhållandena i välfrädsområdet. Med skärgårdsförhållanden avses skärgårdsareal samt förekomsten i välfrädsområdet av områden som tillhör en skärgårdskategori. Stadsregionernas centrala tätorter beaktas inte vid öängsättningen.

Närmare bestämmelser om fastställande av välfrädsområden med skärgårdsförhållanden och beräkning av skärgårdsöäng samt en förteckning över välfrädsområden med skärgårdsförhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet. Förteckningen ska ses över vart femte år för att säkerställa att informationen i den är aktuell.

## 6 §

### *Kommunal service och välfrädsområdenas service i skärgården*

Kommuner och välfrädsområden ska med beaktande av skärgårdens särdrag se till att fast bosatta skärgårdsinvånare har tillgång till service.

## 7 §

### *Tjänster inom förbindelsefartygstrafik*

Staten ska inom ramen för de medel som anvisats i statsbudgeten se till att det i sådan yttre skärgård och sådan mellanskärgård som avses i 3 § finns tillgång till de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som är nödvändiga för stadigvarande böende och för att tjänsterna är flexibla och tillhandahålls avgiftsfritt eller till skäligt pris. Med tjänster inom förbindelsefartygstrafik avses sådan reguljär trafik avsedd för skärgårdens invånare och näringsliv, inklusive tunga transporter, som staten upphandlar och en privat serviceproducent anordnar.

Tjänsterna inom förbindelsefartygstrafik ordnas enligt rutt eller enligt fartområde. Fartområden och rutter omfattar ett flertal öar. Vid planering av rutter och fartområden bör fast bosatta invånares, säsongsböendes och näringslivets behov beaktas.

Livskraftscentralen i Sydvästra Finland bestämmer rutterna och fartområdena för förbindelsefartygstrafiken samt deras servicenivå. Planeringen av rutterna, fartområdena och servicenivån ska omfatta samråd med berörda kommuner och välfrädsområden samt skärgårdsdelegationen.

Bestämmelser om landsvägsfärjor och vajerfärjor finns i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och bestämmelser om enskilda färjor i lagen om enskilda vägar (560/2018).

Bestämmelser om avgifterna inom förbindelsefartygstrafiken får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

## 8 §

### *Beredskapsskyldighet avseende förbindelsefartygstrafik*

Serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik ska förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och se till att företagets verksamhet fortgår så störningsfritt som möjligt under sådana förhållanden. Beredskapsskyldigheten gäller de tjänster inom förbindelsefartygstrafik som avses i 7 §.

Serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik ska dessutom bedöma de risker som hotar kontinuiteten i företagets verksamhet och göra upp en beredskapsplan utifrån dem. Skärgårdens särdrag ska beaktas när planen utarbetas.

Serviceproducenter inom förbindelsefartygstrafik ska lämna in en i 2 mom. avsedd beredskapsplan till Livskraftscentralen i Sydvästra Finland. På begäran av Transport- och kommunikationsverket ska serviceproducenten dessutom lämna in beredskapsplanen till verket.

Närmare bestämmelser om den beredskap för störningar och undantagsförhållanden som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter med mer ingående bestämmelser om innehållet i och uppgörandet av den i 2 mom. avsedda beredskapsplanen.

## 9 §

### *Beaktande av skärgårdens särdrag och utvecklingen av skärgårdens livskraft*

I planering och beslut som gäller skärgården ska avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft och skärgårdens särdrag beaktas.

Skärgårdens särdrag kan beaktas och avseende fästas vid utvecklingen av skärgårdens livskraft

- 1) genom att en konsekvensbedömning avseende skärgården utarbetas när beslut bereds,
- 2) genom att den skärgårdsdelegation som avses i 14 § hörs,
- 3) genom att en skärgårdsnämnd inrättas för kommunen eller välfärdsområdet eller något annat organ med ansvar för skärgårdsfrågor utnämns, och nämnden eller organet hörs som ett led i beslutsfattandet,
- 4) genom att övervaka hur skärgårdsangelägenheter sköts,
- 5) genom att göra upp ett lokalt eller regionalt skärgårdsprogram, eller
- 6) på något annat än i punkterna 1–5 avsett sätt som är ändamålsenligt.

## 10 §

### *Främjande av näringslivet i skärgården*

I syfte att främja näringslivet i skärgården bör skärgårdens särskilda förhållanden betraktas som en omständighet som ökar behovet av stöd med avseende på planering och allokering av sådana stödåtgärder enligt annan lagstiftning som gäller skärgården.

## 11 §

### *Planering av områdesanvändningen*

De mål som anges i 1 § ska beaktas i sådana planer enligt lagen om områdesanvändning (författningsnr) och sådana andra motsvarande planer som rör skärgården och till skärgården hörande vattenområden.

## 12 §

### *Bidrag för vård av skärgårdsnatur, skärgårdslandskap eller kulturmiljöer i skärgården*

När syftet är att vårda och värna om skärgårdsnatur eller skärgårdslandskap kan bidrag beviljas för åtgärder som gäller en i 4 § avsedd skärgårdskommun eller en skärgårdsdel i en annan kommun. Bidrag kan beviljas en i 4 § avsedd skärgårdskommun eller skärgårdsdel i en annan kommun, en i 3 § i kommunallagen (410/2015) avsedd medlem av en sådan kommun eller en förening eller stiftelse som är verksam i en sådan kommun. Bidrag kan även beviljas för syftet att vårda och värna om byggnader och konstruktioner i traditionella kulturmiljöer i skärgården.

Livskraftscentralerna beviljar på ansökan och inom ramen för statsbudgeten bidraget i form av statsunderstöd enligt statsunderstödslagen (688/2001). Livskraftscentralerna ska lämna in sammanställningar av ansökningarna till miljöministeriet. Miljöministeriet bereder de regionala bidragskvoterna och fördelar kvoterna mellan livskraftscentralerna efter att ha hört skärgårdsdelegationen.

Om bidrag beviljas för ekonomisk verksamhet omfattas bidraget av kommissionens förordning (EU) nr 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *de minimis-förordningen*. Totalbeloppet av alla stöd av mindre betydelse som stödmottagaren erhåller får inte sammanlagt överstiga 300 000 euro under en period på tre år. Bidragsansökan ska innehålla de uppgifter som behövs för att bedöma huruvida villkoren i de *de minimis-förordningen* för sökande, mottagare av stöd och beviljandet av stöd i övrigt uppfylls.

Sysselsättnings-, utvecklings- och förvaltningscentret sköter de uppgifter i enlighet med 12, 19, 21 och 22 § i statsunderstödslagen som gäller utbetalning och återkrav av bidraget. Centret sköter även, vid sidan av livskraftscentralerna, tillsynsuppgifter enligt 15 § i den lagen.

Närmare bestämmelser om sökande, beviljande, utbetalning och användning av statsunderstöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 13 §

### *Läges- och utvecklingsbild över skärgården*

I syfte att informera riksdagen om framstegen och de väsentligaste ändringarna i de politikåtgärder som gäller skärgården samt bedöma konsekvenserna av åtgärderna ska statsrådet regelbundet lämna en läges- och utvecklingsbild över skärgården till riksdagen. Jord- och skogsbruksministeriet ansvarar för beredningen av läges- och utvecklingsbilden.

För beredningen av läges- och utvecklingsbilden ska ministeriet samla in statistik om de viktigaste faktorerna som inverkar på skärgårdens livskraft och utvecklingen av denna. Beredningen ska bygga på både statistik och kvalitativt material.

## 14 §

### *Skärgårdsdelegationen*

Statsrådet tillsätter en parlamentarisk skärgårdsdelegation som har till uppgift att övervaka och bedöma hur lagens syften uppnås samt arbeta för beaktandet av skärgårdens särdrag i beslutsfattandet. Syftet med delegationen är att stärka skärgårdens livskraft. Delegationen arbetar i anslutning till jord- och skogsbruksministeriet.

Delegationen tillsätts på basis av framställningar från riksdagsgrupperna med en sammansättning som beaktar olika skärgårdsområden. Delegationen kan tillsättas för en bestämd tid på högst sex år åt gången. Till stöd för verksamheten har delegationen en generalsekreterare och ett sekretariat.

Närmare bestämmelser om tillsättandet av delegationen, om delegationens sammansättning, uppgifter och arbetssätt samt om delegationens generalsekreterare och sekretariat får utfärdas genom förordning av statsrådet.

---

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 8 § träder dock i kraft den 1 juli 2027.

Genom denna lag upphävs lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) och statsrådets förordning om skärgårdsdelegationen (752/2019).

Statsrådets förordning om skärgårdskommuner och de skärgårdsdelar i andra kommuner på vilka bestämmelserna om skärgårdskommuner tillämpas (1089/2016), som är given med stöd av lagen om främjande av skärgårdens utveckling, förblir i kraft tills något annat föreskrivs med stöd av denna lag.

---

Helsingfors den 20

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

..minister Förnamn Efternamn

*Välj objekt.*  
*Välj objekt.*