

**ARBETSLIVS- OCH
JÄMSTÄLLDHETSUTSKOTTETS
UTLÅTANDE 10/2008 rd**

**Statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpo-
litiken och utvecklings- och finansieringspro-
gram för transportnätet fram till 2020**

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 april 2008 statsrå-
dets redogörelse Riktlinjer för trafikpolitiken
och utvecklings- och finansieringsprogram för
transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd)
till kommunikationsutskottet för beredning. Ar-
betslivs- och jämställdhetsutskottet har beretts
tillfälle att lämna utlåtande till kommunikations-
utskottet senast den 6 maj 2008. Utskottet beslöt
att lämna utlåtande i ärendet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Petri Jalasto, kommunikationsminis-
teriet
- regionutvecklingsdirektör Pekka Urjanheimo
och överinspektör Seppo Larmo, arbets- och
näringsministeriet
- överinspektör Panu Pykönen, finansministe-
riet

- överinspektör Jukka Lehtinen, undervisnings-
ministeriet
- ekonomisk expert Helena Pentti, Finlands
Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- social- och hälsovårdspolitisk expert Riitta
Lehtovirta, Tjänstemannacentralorganisatio-
nen FTFC rf
- juridisk ombudsman Hannu Rautiainen, Fin-
lands Näringsliv
- inspektör Ilmo Jaatinen, Tavastlands arbetar-
skyddsdistrikt
- ekonomisk expert Harri Hietala, Företagarna i
Finland rf
- förbundssekreterare Juhani Salmela, Bil- och
Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- biträdande överläkare Timo Hannu, Arbets-
hälsoinstitutet
- verkställande direktör Iiro Lehtonen, Fin-
lands Transport och Logistik SKAL rf.

Dessutom har utskottet fått utlåtande från Aka-
va rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Det centrala målet för den trafikpolitiska redogörelsen är att göra trafikpolitiken långsiktigare. Enligt arbetslivs- och jämställdhetsutskottet är det viktigt att de trafikpolitiska målen på längre sikt anges i en redogörelse varje valperiod. Utskottet har sett på redogörelsen i de delar som tangerar dess ansvarsområde. Med tanke på arbetslivets behov och sysselsättningen är det bra att den eftersträlvade byggvolym inom trafikfinansieringen och investeringsprogrammet hålls på en stabil och adekvat nivå över ett tidsspänn på 10—15 år. Det är också viktigt med bättre underhåll av basstrafikleder, vägnätet av lägre rang och enskilda vägar och större förmedlingskapacitet inom bannätet för att stödja tillväxten inom regioner och näringar.

Fungerande trafikförbindelser inverkar på företagens etableringsbeslut och verksamhetens lönsamhet. I redogörelsen beaktas bl.a. transportbehoven för regionalt betydelsefulla gruvprojekt och transportprojekt som ska trygga skogsindustrins konkurrenskraft. Det är viktigt att det avsätts adekvata anslag för basväghållning, inte minst för att trygga verksamhetsvillkoren för näringslivet och sysselsättningen i glesbygderna. Åtgärderna i redogörelsen bidrar till att bevara jobben och förbättra sysselsättningen i hela landet.

Man kan påverka t.ex. mängden småpartiklar i luften och bullernivån i miljön genom transportpolitiska val och beredskap för klimatförändringen. Både mängden småpartiklar och buller har negativa effekter för människors hälsa, välmående och arbetskapacitet. Utskottet anser att man i transportpolitiken bör ta sikte på lösningar som minskar exponeringen för småpartiklar och buller.

Pendlingstrafiken

En smidig pendlingstrafik spelar en stor roll för att människor ska orka i arbetet och arbeta effektivt. För att göra pendlingstrafiken smidigare framför allt i de största städerna krävs det satsningar på en fungerande och konkurrenskraftig kollektivtrafik jämfört med personbilstrafik. I glesbygder måste tillgången till kollektivtrafiktjänsterna tryggas med avgångar som länsstyrelsen köper upp. I östra Finland är 10 procent av de billösa hushållen helt beroende av köptjänsterna. Där bor 10 procent av alla billösa hushåll. Utskottet omfattar regeringens syn att den statliga och kommunala finansieringen av kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang utifrån enhetliga pendlingsområden.

Utskottet erfar att inemot 80 000 personer utnyttjar bilförmån och att förmånen 2006 uppgick till omkring 468 miljoner euro. I föl använde inemot 32 000 anställda personalbiljett. Det finns en del utestående skattefrågor kring möjligheterna att främja användningen av personalbiljett. Möjligheterna att använda personalbiljett behöver enligt utskottets mening utvecklas så att kollektivtrafiken upplevs som ett attraktivare alternativ.

Tillgången på förare i yrkesmässig trafik

I redogörelsen framhålls det att bristen på arbetskraft är ett akut problem inom logistikbranschen och att man försöker påverka den bl.a. genom ett ökat utbud av utbildning. Samtidigt behövs det mer utbildning också för att bestämmelserna om yrkesbehörighet i transportbranschen har förändrats. Av lastbils- och bussförare kommer det att krävas inte bara körkort utan också yrkesrelaterad utbildning, och förare inom persontrafik ska dessutom gå på fortbildning med fem års mellanrum.

Inom programmet för transporttjänster för grundexamen i logistik har utbudet, attraktiviteten och antalet studerande ökat på senare år, erfar utskottet. År 2005 fanns det 2 800 studerande i branschen. Också utbudet och antalet stude-

rande inom vuxenutbildning och tilläggsutbildning har ökat (ca 2 500 studerande 2005). Utskottet understryker att det med tanke på arbetslivets behov är ytterst angeläget att se till att utbildningsutbudet är tillräckligt. Dessutom är det viktigt att försvarsmakten och Arbetskraftsförvaltningen drar sitt strå till stacken för att tillgodosätta behovet av förare genom att öka utbildningen i branschen.

Arbeterskyddet inom den tunga trafiken

Industrins och handelns krav på leveranstider och leveranstidpunkter kan göra det svårt att följa bestämmelserna om körtider och vila och göra branschen mindre attraktiv. Genom EU:s förordning om körtider och viloperioder (Nr 561/2006) skärptes de obligatoriska rasterna på ett sätt som försvårar långväga transporter inte minst i glesbygd.

Att körtider och viloperioder inom den tunga trafiken följs kontrolleras av arbetskyddsinspektörer och dessutom av polisen. I praktiken koncentrerar sig arbetskyddsmyndigheterna numera på kontroll i företag och deltar inte i vägkontroller. Statistiken visar att omkring 1,4 procent av den dagliga arbetstiden (ca 230 000 per år) användes för kontroll av t.ex. körjournaler 2004 och 2005.

Utskottet har erfarenhet att de praktiska problemen för arbetskyddstillsynen består av företagarnas tillgänglighet, var kontroller ska sättas in, det långsamma påföljdssystemet och otillräckliga möjligheter att ingripa i verksamheten vid fö-

retag som upprepat bryter mot bestämmelserna. Antalet inspektioner är i sig större än vad som krävs i bestämmelserna. Antalet fall som leder till påföljder kan anses litet i relation till antalet arbetsdagar och kontroller.

Utskottet noterar att företagen fick bättre möjligheter att säkerställa att deras avtalsparter följer arbetsvillkor och lagfästa skyldigheter genom en lag om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående Arbetskraft (1233/2006), som trädde i kraft i början av 2006.

Det är mycket viktigt för trafiksäkerheten och arbetskyddet att arbetskyddsmyndigheternas och polisens resurser tryggas. Samtidigt ska det ses till att tillsynen sätts in där det är ändamålsenligt och på ett sådant sätt att företagsamhetsvillkoren och branschens attraktivitet inte försämras. När EU-reglerna ses över bör bestämmelserna om körtider och viloperioder göras flexibla i den mån det inte äventyrar trafiksäkerheten, anser utskottet.

I EU finns det planer på att begränsa också transportföretagares totala arbetstider genom arbetstidsdirektivet. Utskottet ser helst att arbets-tidsbegränsningarna bara gäller genuina företagares faktiska körtid.

Utlåtande

Arbetslivs- och jämställdhetsutskottet anser

att kommunikationsutskottet bör beakta det som sägs ovan.

AjUU 10/2008 rd — SRR 3/2008 rd

Helsingfors den 25 april 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Arto Satonen /saml
medl. Hannakaisa Heikkinen /cent
Merja Kuusisto /sd
Esa Lahtela /sd
Jari Larikka /saml
Markus Mustajärvi /vänst
Sanna Perkiö /saml

Paula Sihto /cent
Katja Taimela /sd
Tarja Tallqvist /kd
Jyrki Yrttiaho /vänst
ers. Elsi Katainen /cent
Lenita Toivakka /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Harri Sintonen.