

Asia: VN/21883/2020

Luonnos hallituksen esitykseksi työehtodirektiivin täytäntöönpanosta ja vaihtelevaa työaika noudattavan työntekijän asemaa parantavaksi lainsäädännöksi

Yleiset huomiot

Yleiset huomionne esityksestä

-

Esityksen yleisperustelut

Huomionne esityksen yleisperusteluista

-

Esityksen vaikutukset

Huomionne esityksessä arvioituista vaikutuksista

Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu lainkaan ehdotetun työsopimuslain 2 luvun 19 §:n mukaisen koulutusvelvollisuuden taloudellisia ja muita yhteiskunnallisia vaikutuksia etenkin, jos työsopimuslain 13 luvun 7 §:ään ei hallituksen esitysluonnoksen mukaan sisällytettäisi sen osalta poikkeamismahdollisuutta työehtosopimuksella.

Työsopimuslaki

1 luku 11 §: Vaihtelevaa työaika koskeva ehto

Esitetty työsopimuslain 1 luvun 11 §:n 3 momentti on päällekkäinen työsopimuslain 2 luvun 6 §:ään esitetyn 2 momentin kanssa. Ensimmäinen koskee vain vaihtelevaa työaika ja jälkimmäinen koskee laajemmin kaikkia osa-aikaisia. Päällekkäisyydestä johtuen työnantaja voisi joutua tekemään vaihtelevan työajan työsopimusten osalta tarkastelua tiheämmällä aikavälillä kuin 1 luvun 11 §:n 3 momentissa esitetyn 12 kuukauden välein, mikä aiheuttaisi tarpeetonta hallinnollista taakkaa työnantajille.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry esittää, että työsopimuslain 1 luvun 11 §:n 3 momentti säilytettäisiin nykyisessä muodossaan eikä siihen tehtäisi muutoksia. Esitetty työsopimuslain 2 luvun 6 §:n 2 momentti olisi yksinään riittävä myös työehtodirektiivin 2019/1152/EU täytäntöönpanon kannalta.

Toissijaisesti esitämme, että edellä mainittuja säännöksiä täsmennettäisiin siten, että jos työnantaja on toteuttanut vaihtelevan työajan tarkastelun kumman tahansa säännöksen perusteella, työnantajalla ei ole enää velvollisuutta tehdä tarkastelua ja antaa selvitystä tai vastausta toisen säännöksen perusteella.

2 luku 4 §: Selvitys työnteen keskeisistä ehdoista

-

2 luku 6 §: Vapautuvista työpaikoista tiedottaminen ja velvollisuus pyynnöstä antaa tietoa turvaavammasta työsuhdemuodosta

-

2 luku 19 §: Pakollisen koulutuksen maksuttomuus ja työajaksi lukeminen

-

13 luku 7 §: Poikkeaminen työehtosopimuksella

Työehtodirektiivin 2019/1152/EU 14 artiklan mukaan ”jäsenvaltiot voivat sallia, että työmarkkinaosapuolet pitävät voimassa, neuvottelevat, tekevät ja panevat täytäntöön kansallista lainsäädäntöä tai käytäntöä noudattaen työehtosopimuksia, joilla luodaan työntekijöiden työehtoja koskevat 8-13 artiklassa säädetyistä työehdoista poikkeavat järjestelyt, kunhan nämä sopimukset noudattavat työntekijöiden kokonaisvaltaista suojelua.”

Hallituksen esitysluonnoksen sisältämä uusi työsopimuslain 2 luvun 19 §:n koulutusvelvollisuutta koskeva säännös perustuu työehtodirektiivin 13 artiklaan. Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole kuitenkaan esitetty sen osalta poikkeamismahdollisuutta työehtosopimuksella, vaikka työehtodirektiivi antaa siihen oikeuden.

Työmarkkinaosapuolilla on mahdollisuus sopia työehtosopimuksessa työnantajan velvollisuudesta tarjota työntekijälle työsopimuslain 2 luvun 19 §:n mukaista, työnteen edellyttämää koulutusta, mutta työmarkkinaosapuolille ei ole katsottu tarpeelliseksi antaa työehtodirektiivin mukaista oikeutta sopia toisin maksuista, työaikaan lukemisesta ja säännönmukaisten työvuorojen aikana tapahtumisesta. Hallituksen esitysluonnoksessa on tätä perusteltu ainoastaan s. 30 (5.1.1.) seuraavasti: ”Esityksessä ehdotetaan valtakunnallisille työmarkkinaosapuolille mahdollisuutta poiketa direktiivin artiklat täytäntöönpanevista säännöksistä siltä osin kuin poikkeamismahdollisuuksille on katsottu olevan työmarkkinoilla tarvetta.” Esitysluonnoksesta ei ilmene perusteluita sille, miten tarvetta poikkeamismahdollisuuksille on arvioitu, miksi

poikkeamismahdollisuuksia on katsottu tarpeelliseksi rajata direktiivistä ja mistä syystä toisinsopimisoikeutta ei ole sallittu työ sopimuslain 2 luvun 19 §:n osalta.

Työehtodirektiivin resitaalin 38)-kohdan mukaan ”työmarkkinaosapuolten riippumattomuutta ja niiden asemaa työntekijöiden ja työnantajien edustajina olisi kunnioitettava. Työmarkkinaosapuolten olisi sen vuoksi voitava katsoa, että tietyillä aloilla tai tietyissä tilanteissa tässä direktiivissä säädetyistä tietyistä vähimmäisvaatimuksista poikkeavat säännökset ja määräykset ovat asianmukaisemmat tässä direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava sallia, että työmarkkinaosapuolet pitävät voimassa, neuvottelevat, tekevät ja panevat täytäntöön tietyistä tämän direktiivin säännöksistä poikkeavia työehtosopimuksia, edellyttäen, että työntekijöiden suojelun yleistä tasoa ei alenneta.” Myös EU-komission direktiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevassa loppuraportissa todetaan, että kun otetaan huomioon työmarkkinaosapuolten autonomia ja 14 artiklan sanamuoto ja soveltamisala, komission yksiköt katsovat, että työmarkkinaosapuolilla on laaja harkintavalta sopia eriävistä järjestelyistä ja korvaavista toimenpiteistä.

Työehtodirektiivin nimenomaisena tarkoituksena on siis sallia alakohtaiset poikkeukset myös direktiivin 13 artiklan osalta. Direktiivin 14 artiklan mukainen työntekijöiden kokonaisvaltainen suojelu tulee noudatetuksi työmarkkinaosapuolten välillä tehdyissä alakohtaisissa työehtosopimuksissa.

EU:n kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysdirektiivi (2003/59/EY) ja sen kansalliset liikennepalvelulain 320/2017 4 luvussa olevat täytäntöönpanosäännökset muodostavat yhteiskunnallisesti erittäin merkittävää työntekijäryhmää koskevan koulutusvelvollisuuden. Sen mukaan jokaisen ammattikuljettajan on käytävä viisi sisällöltään ja kestoltaan säänneltyä jatkokoulutuspäivää, joista kunkin kesto on vähintään 7 tuntia, eli yhteensä 35 tuntia viiden vuoden ajanjaksoissa, jotta hänen ammattipätevyytensä pysyy voimassa ja jotta hän voi ajaa ammatikseen kuorma- ja/tai linja-autoa (väh. C1- ja D1-ajoneuvoa). Tämä lainsäädäntöön perustuva koulutusvelvoite koskee Suomessa noin 80.000 kuljettajaa, jotka työskentelevät paitsi kuljetusalan yritysten palveluksessa myös suurelta osin muilla teollisuuden, kaupan ja palveluiden toimialoilla.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajia koskevissa yleissitovissa työehtosopimuksissa (mm. ALT-AKT kuorma-autoalan työehtosopimus, linja-autohenkilökunnan työehtosopimus, säiliöauto- ja öljytuotealaa sekä niihin liittyviä toimintoja koskeva työehtosopimus) on asetettu työnantajalle velvollisuus antaa tai kustantaa edellä mainitun ammattipätevyysdirektiivin mukaista ”pakollista” jatkokoulutusta työntekijälle. Työehtosopimuksissa on lisäksi sovittu, että koulutus voidaan antaa työajan ulkopuolella eli vapaa-aikana, jos siitä sovitaan paikallisesti. Jos koulutus tapahtuu työajan ulkopuolella, työnantaja maksaa työehtosopimuksen mukaisesti työntekijälle koulutusajalta yksinkertaista taulukkopalkkaa lukematta koulutusaikaa työaikaan.

Ammattipätevyysdirektiiviin perustuva jatkokoulutusmäärä tarkoittaa Suomessa yhteensä 2,8 miljoonaa koulutustuntia viidessä vuodessa eli keskimäärin 560.000 tuntia vuodessa, mikä vastaa noin 324 täyttä henkilötyövuotta. Ammattipätevyysjatkokoulutuksen järjestäminen onkin sekä työnantajien että koulutuksenjärjestäjien resurssien kannalta iso ponnistus. Suuressa osassa kuljetusalan yrityksiä koulutukset järjestetään työehtosopimusten mahdollistamana paikallisesti sopien työajan ulkopuolella, koska töitä ei saataisi muuten hoidettua.

Kuljetusalalla vallitsee kuljettajapula, jossa taustavaikuttimina ovat muun muassa viime vuosina kasvaneet tavarankuljetusten kuljetusmäärät ja linja-autoliikenteen kuljettajien runsaat eläköitymiset. Työsuhteisista linja-autonkuljettajista on tälläkin hetkellä 16 % yli 60-vuotiaita. Jos ammattipätevyysjatkokoulutuksia ei enää voitaisi järjestää paikallisesti sopien työajan ulkopuolella, ongelmat kasvaisivat entisestään, koska ylimääräisiä sijaiskuljettajia ei vain yksinkertaisesti ole olemassa. Se tarkoittaisi samalla työvoima- ja kuljetuskustannusten merkittävää kasvua, jolla olisi vaikutusta myös mm. maamme viennin kilpailukykyyn. Pahimmillaan se tarkoittaisi, että kaikkia kuljetuksia ei pystyttäisi hoitamaan ja että Suomen huoltovarmuuden ylläpitäminen vaarantuisi.

Maakuljetuspooli, joka on osa Suomen huoltovarmuusorganisaatiota, tekee Huoltovarmuuskeskukselle ja sitä kautta valtioneuvostolle jatkuvaa tilannekuvaa maakuljetusten toimivuudesta. Myös sen selvityksissä on viimeisten parin vuoden aikana noussut selkeästi esiin kasvava kuljettajapula. Olemassa oleva kuljettajapula asettaa jo nykyisellään riskin Suomen huoltovarmuuden varmistamiselle, sillä esimerkiksi tavarankuljetusten osalta maamme on sekä sisäisissä kuljetuksissa että ulkomaankuljetuksissa riippuvainen maantiekuljetusten toimivuudesta. Maantiekuljetusten toimivuudella on siis ratkaiseva asema koko Suomen toimivuuden kannalta.

Kuljettajien enimmäisajo- ja työajat sekä vähimmäislepoajat ovat tarkkaan säänneltyjä sekä EU-säännösten (ajo- ja lepoaika-asetus 2006/561/EY, kuljettajien työaikadirektiivi 2002/15/EY) että kotimaisten säännösten kautta (työaikalaki, yleissitovat työehtosopimukset). Jotta tavara- ja henkilökuljetukset pystyttäisiin edes lähtökohtaisesti hoitamaan jatkossa, paikallisilla osapuolilla pitäisi säilyä oikeus sopia ammattipätevyyskoulutukset pidettäväksi työajan ulkopuolella, jolloin säännellyt ajo- ja työajat voitaisiin käyttää lähtökohtaisesti kuljetusten hoitamiseen. Myös EU:n ajo- ja lepoaika-asetus 2006/561/EY mahdollistaa ammattipätevyysjatkokoulutuksen järjestämisen viikkolevon aikana.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry esittää, että työsopimuslain 13 luvun 7 §:n 1 momenttiin lisättäisiin työnantajien ja työntekijöiden valtakunnallisille yhdistyksille oikeus sopia työehtosopimuksella toisin siitä, mitä säädetään työsopimuslain 2 luvun 19 §:ssä pakollisen koulutuksen maksuttomuudesta, työajaksi lukemisesta ja säännönmukaisten työvuorojen aikana järjestämisestä.

Muut mahdolliset huomiot

-

Merityösopimuslaki

1 luku 3 §: Työsopimuksen muoto ja sisältö

-

1 luku 3a §: Työntekijälle annettavat tiedot

-

2 luku 5 §: Vapautuvista työpaikoista tiedottaminen ja velvollisuus pyynnöstä antaa tietoa turvaavammasta työsuhdemuodosta

-

2 luku 24 §: Pakollisen koulutuksen maksuttomuus ja työajaksi lukeminen

-

13 luku 9 §: Poikkeaminen työehtosopimuksella

-

Muut mahdolliset huomiot

-

Työaikalaki

30 §:n 4 momentin kumoaminen ja uusi 30 a §: Vaihtelevan työajan sopimuksia koskevat vaatimukset työvuorosuunnittelussa

-

34 §: Poikkeaminen työehtosopimuksella

-

Muut mahdolliset huomiot

-

Laki kunnan ja hyvinvointialueen viranhaltijasta

9 §: Viranhoitomääräys

-

16 b §: Pakollinen koulutus ja työajaksi lukeminen

-

22 a §: Velvollisuus pyynnöstä antaa tietoa turvaavammasta virkasuhteesta

-

Muut mahdolliset huomiot

-

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta

13 §: Toimintaohjeen ja kehotuksen antaminen

-

Muut mahdolliset huomiot

-

Työntekijän eläkelain 148 §:n kumoamisehdotus

Huomionne ehdotuksesta

-

Työtapaturma- ja ammattitautilain 272 §:n kumoamisehdotus

Huomionne ehdotuksesta

-

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry