

Asia: VN/21883/2020

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

Yleiset huomiot

Yleiset huomionne esityksestä

Maakuljetuspooli (MKP) kiittää mahdollisuudesta lausua TEM:n pyynnöstä hallituksen esityksestä eduskunnalle työehtodirektiivin täytäntöönpanosta ja vaihtelevaa työaikaa noudattava työntekijän asemaa parantavaksi lainsäädännöksi (VN/21883/2020).

Linja- ja kuorma-autonkuljettajien on ammattipätevyyden säilyttämiseksi kouluttauduttava Traficomien hyväksymien viiden (5) koulutuspäivän verran viiden vuoden aikana. Tämä on kokonaisuudessaan ajallisesti ja taloudellisesti iso urakka. Hallituksen esityksessä otetaan kantaa siihen, miten tämä koulutus, joka on sovittu myös alan työehtosopimuksissa, on järjestettävä direktiivin mukaisesti. To-sin direktiivi antaa mahdollisuuden sopia koulutuksen järjestämisestä myös työehtosopimusten mu-kaan. Tämä mahdollisuus puuttuu nyt hallituksen esityksestä.

Esityksen yleisperustelut

Huomionne esityksen yleisperusteluista

-

Esityksen vaikutukset

Huomionne esityksessä arvioiduista vaikutuksista

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

Työsopimuslaki

1 luku 11 §: Vaihtelevaa työaikaa koskeva ehto

-

2 luku 4 §: Selvitys työn teon 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, työn teon 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 työsopimuslain 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 sääde-

tyistä 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 suojele 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 kestoaltaan 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, työn-antaja maksaa työehtosopimuksen mukaisesti työntekijälle koulutusajalta yksinkertaista taulukko-palkkaa 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 pystyittäisi 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. Omikron -virusvariantti on sairastuttanut kuljettajia jo kymmenittäin sekä linja-auto- että tavarankuljetuspuolella ja lisäksi kuljettajia on joutunut karanteeniin. Yrityksiltä juuri saadun tiedon mukaan osa linja-autovuoroista on jäänyt ajamatta ja osa tavaraliikenteestä on ns. myöhässä eli tavaraa ei pystytä toimittamaan aikataulun mukaan. Tämä kertoo hyvin elävänä esimerkkinä, kuinka pienestä kuljettajien poissaolomäärästä sekä linja-autoliikenteen että tavaraliikenteen toimivuus on kiinni. On hyvin perusteltua muuttaa työsopimuslain 13 luvun 7 §:n 1 momenttia ehdottamallamme tavalla. 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 pystyittäisiin 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.

Maakuljetuspooli 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.

Lisäksi viittaamme Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n antamaan lausuntoon, jota kannatamme.

Maakuljetuspooli on osa Huoltovarmuusorganisaatiota ja vastaa varautumisen yhteistyöstä linja-auto- ja tavaraliikenteen yritysten sekä taksikeskusten ja rautatieoperaattoreiden kanssa.

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

-

Orre Kyösti
Maakuljetuspooli - Mika Mäkilä

Kyösti Orre

Mika Mäkilä, MKP:n pj
Kyösti Orre, MKP:n valmiuspäällikkö