

Asia: VN/30511/2023

Työ- ja elinkeinoministeriön lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi työriitojen sovittelusta ja eräiden työtaistelutoimenpiteiden edellytyksistä annetun lain muuttamisesta

Lausunnot

Yleiset huomiot

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi työriitojen sovittelusta ja eräiden työtaistelutoimenpiteiden edellytyksistä annetun lain muuttamisesta seuraavaa:

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää erittäin tärkeänä ja hyvänä parannuksena nykytilaan nähden, että sovittelijoiden sovittelutoiminnassa ja sovintoehdotuksissa useamman työehtosopimuskierroksen aikana jo noudattama käytäntö niin sanotun yleisen linjan huomioimisesta kirjattaisiin työriitojen sovittelusta ja eräiden työtaistelutoimenpiteiden edellytyksistä annettuun lakiin. Tällä vahvistettaisiin yleisen linjan noudattamisen periaatteen pysyvyyttä ja tehtäisiin toimintamalli kaikille selkeäksi.

Työmarkkinahistoriastamme löytyy erittäin huonoja esimerkkejä sellaisista työehtosopimuskierroksista, joissa kierroksen edetessä palkka- ja kustannustaso on koko ajan noussut valtakunnansovittelijan toimiston antamissa sovintoehdotuksissa. Tällaisen huutokaupparen nousevan kustannustason estäminen tulee varmistaa lainsäädännön tasolla. Se myös vähentäisi valtakunnansovittelijan toimistoon tulevien työriitojen määrää ja korostaisi työehtosopimusosapuolten neuvotteluvastuuta, koska kaikille osapuolille olisi selvää, ettei yleisen linjan kustannusvaikutusta ylitetä sovintoehdotuksella.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää myös erittäin tärkeänä ja hyvänä parannuksena esitettyjä muutoksia sovittelulautakuntaa koskevien säännösten osalta.

Hallituksen esitysluonnoksessa on kuitenkin useita kohtia, joita tulisi vielä selkeyttää ja täsmentää, koska ne eivät nykyisessä esitysmuodossaan esimerkiksi toteuta kaikilta osin hallitusohjelmaan kirjattua tavoitetta. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mukaan: ”Suomen pitkän tähtäimen kilpailukyvyyn vahvistamiseksi hallitus vahvistaa vientivetoista työmarkkinamallia. Laissa työriitojen sovittelusta säädetään, että palkantarkastusten yleistä linjaa ei voida ylittää valtakunnansovittelijan toimistosta tai sovittelulautakunnan toimesta annettavalla sovintoehdotuksella.”

Nykytila ja sen arviointi

-

Yleisperustelut luvut 3–6

Kohdassa 5.1.1. on todettu, että pääministeri Petteri Orpon hallituksen yleistä linjaa koskeva hallitusohjelmakirjaus on päädytty toteuttamaan yleisluontoisella sääntelyllä yksityiskohtaisemman sääntelyn sijaan. Hallituksen esitysluonnos jää toteutuksessa monin paikoin liiankin yleisluontoiseksi ja siihen kaivattaisiin täsmällisempiä kirjauksia.

Ehdotettavan sääntelyn tulee ilman muuta kestää aikaa ja mahdollistaa sovittelijan toimintaedellytykset ja kunkin työriitatilanteen erityispiirteiden huomioiminen, mutta sääntelyn toteutustapa ei saa vaarantaa työmarkkinatoiminnassa nykyisin selkeänä pidetyn vientialojen määrittämän yleisen linjan enimmäiskustannustason noudattamista. Esitysluonnoksessa valitussa yleisluontoisessa sääntelyssä tai puiteluontoisessa sääntelyssä, kuten sitä on kuvattu kohdassa 4.1, ”kiinnitetään huomiota yleisen edun kannalta merkittäviin näkökohtiin sovittelutoiminnassa”. Varsinainen säännösteksti ei sisällä konkreettista viittausta yleiseen linjaan eikä vientialojen asema yleisen linjan muodostajana ilmene selkeästi edes perusteluissa.

Suomi on vientivetonen, globaaleilla markkinoilla arvoketjuista riippuvainen avotalous. Vientivetoiselle työmarkkinamallille on keskeistä, että vientialojen avaus määrittää työehtosopimuskierron enimmäiskustannustason, jota muut alat eivät voi myöhemmin ylittää. Vientivetoisella mallilla turvataan koko kansantaloutemme kilpailukyky ja toiminta.

Hallituksen esitysluonnoksessa tulisi selkeästi todeta, ettei sovittelutoiminnassa tai sovintoehdotuksessa voida ylittää vientialojen muodostaman yleisen linjan mukaista kustannusvaikutusta. Kohdassa 2.3.6. (s. 17) on todettu, että ”ehdotus jättää sovittelijalle tarvittavaa liikkumavaraa ala- ja tehtäväkohtaisten palkkausten kehittämistarpeiden huomioimisessa.” Samoin kohdassa 10 (s. 37) on todettu, että ”ehdotus jättäisi sovittelijalle tarpeellista liikkumavaraa sovintoehdotuksen antamisessa. Ala- ja tehtäväkohtainen palkkauksen kehittämistarve on tekijä, jonka sovittelija muiden ratkaisuun vaikuttavien näkökohtien ohella ottaa huomioon ehdotuksissaan.” Nämä ala- ja tehtäväkohtaiset palkkausten kehittämistarpeet eivät kuitenkaan saa johtaa yleisen linjan mukaisen kustannusvaikutuksen ylittämiseen. Sovittelussa tulee luonnollisesti huomioida alakohtaiset eroavaisuudet siten, että vientialojen muodostaman yleisen linjan kustannusvaikutus ei ole automaatti kaikille vaan että se voidaan sovintoehdotuksella alakohtaisista

eroista johtuen paitsi alittaa mutta myös miettiä yleisen linjan kustannusvaikutuksen sisällä pysyviä erilaisia ratkaisukokonaisuuksia.

On tärkeää muistaa myös muun muassa kohdassa 4.2.3.2. (s. 21) todettu: hallituksen esitysluonnos ei rajaa mitenkään työehtosopimusosapuolten sopimusvapautta, vaan se koskee ainoastaan sovittelijan ja sovittelulautakunnan toimintaa ja sovintoehdotuksia.

Pykälät ja säännöskohtaiset perustelut

1 § *Lain tarkoitus ja soveltamisala*

Säännökseen esitetään lisättäväksi, että sovittelulautakunnan puheenjohtajana toimisi valtakunnansovittelija tai sivutoiminen sovittelija. Muutoksella sidottaisiin sovittelulautakunnan toimintaa vahvemmin työriitalain määräyksiin ja tuotaisiin sovittelulautakuntaan työmarkkinatuntemusta.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää esitystä hyvänä.

3 § *Valtakunnansovittelijan tehtävät*

Säännökseen esitetään lisättäväksi, että valtakunnansovittelijan olisi toimittava sovittelulautakunnan puheenjohtajana joko itse tai määrättävä sovittelija toimimaan puheenjohtajana. Tärkeää on, että valtakunnansovittelijan tehtävänä olisi arvioida, onko hänen tarpeen toimia itse puheenjohtajana vai määrääkö hän siihen sovittelijan.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää esitystä hyvänä.

11 § *Sovinnon aikaansaaminen*

Esityksen mukaan sovittelijan olisi kansantalouden ja muun yleisen edun turvaamiseksi meneteltävä sovittelutoimessaan siten, että palkanmuodostus toimii mahdollisimman hyvin eikä työmarkkinoiden toimivuutta vaaranneta. Perusteluissa on todettu, että ”ehdotuksella vahvistettaisiin lain tasolla palkantarkistusten yleisen linjan huomioimista sovittelumenettelyssä”. ”Sovittelutoiminnassa olisi otettava huomioon yleinen linja, kun sellainen katsotaan syntyneen.”

Yleisen linjan määrittelyä ja muodostumista tulisi perusteluissa täsmentää. Nyt sen osalta on todettu ainoastaan, että ”yleisen linjan syntymistä osoittaisi muun muassa se, että muut alat ovat seuranneet ratkaisuissaan tietyn merkittävän, kuten päänavaajana toimineen alan kustannusvaikutusta”. Kirjauksesta voi saada sen käsityksen, että yleisen linjan muodostuminen edellyttäisi päänavauksen jälkeen useiden alojen päänavaajaratkaisua noudattavien työehtosopimusratkaisujen syntymistä ja vasta sen jälkeen se otettaisiin huomioon sovittelutoiminnassa. Sovittelutoiminta, joka ajoittuu päänavausratkaisun ja sitä seuranneiden useiden alojen ratkaisujen väliseen tilaan, jää auki.

Yleinen linja tulisi sitoa perusteluissa selkeämmin ja yksiselitteisemmin ventialojen työehtosopimusratkaisujen kustannusvaikutukseen. Tämä vastaisi hallitusohjelmakirjausta ja nykyistä käytäntöä. Ventialat ovat nimenomaan aloja, joiden työehtosopimusten kustannustason huomioiminen enimmäistasona muillakin aloilla turvaa Suomen kansainvälistä kilpailukykyä, julkisen talouden kestävyttä ja hyvin toimivaa palkanmuodostusta parhaalla mahdollisella tavalla. Suomen vientivetoisessa taloudessa kansantalouden kilpailukyvyn turvaava kustannustaso muodostuu nimenomaan ventialoilla.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää hyvänä ja perusteltuna sitä, että yleinen linja voisi perustua vain valtakunnallisiin työehtosopimuksiin. Yrityskohtaisen työehtosopimuksen kustannusvaikutus perustuu yksittäisen yrityksen tilanteeseen eikä se voi määrittää kustannusvaikutusta muiden alojen ratkaisussa.

13 § *Sovintoehdotus ja sovittelun keskeyttäminen*

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää tärkeänä, että esityksen mukaisesti 11 §:n uusi 2 momentti velvoittaisi sovittelijaa myös sovintoehdotuksen sisällön osalta. Perusteluissa tulisi kuitenkin todeta selkeämmin ja yksiselitteisemmin, että sovintoehdotuksessa ei voida ylittää yleisen linjan kustannustasoa. Ventialojen muodostaman yleinen linja muodostaa enimmäiskustannustason kaikkien muiden alojen sovintoehdotuksille. Perusteluissa on todettu, että yleisen linjan kustannustasoa ei voisi ylittää sovintoehdotuksessa silloin, jos ylitys heijastuisi tuleviin sopimusratkaisuihin. Toisin sanoen muissa sovintoehdotuksissa yleisen linjan voisi ylittää, mikä vesittäisi täysin hallituksen esitysluonnoksen tarkoituksen ja tavoitteet. Minkä alan ja mikä sovintoehdotus heijastuisi milläkin työehtosopimuskierröksellä tuleviin sopimusratkaisuihin, selviäisi kaiken lisäksi vasta sovintoehdotuksen antamisen jälkeen.

Yleisen linjan ajallinen ulottuvuus on jätetty perusteluissa hyvin epäselväksi ja se tulisi määritellä täsmällisemmin. Toisin kuin perusteluissa on todettu, yleisen linjan ajallinen ulottuvuus on ja on myös aiemmin ollut mahdollista määritellä yksiselitteisesti. Yleisen linjan mukaista kustannusvaikutusta tulisi seurata seuraavaan yleisen linjan muodostumiseen saakka kuitenkin siten, että mahdollisessa välitilavaiheessa eli aiemman yleisen linjan muodostaneiden työehtosopimusten voimassaolon päättymisen ja uuden yleisen linjan syntymisen välissä ventialojen ulkopuoliselle alalle annetussa sovintoehdotuksessa tulisi käyttää perusteluissa mainittua verrokkialakirjausta ventialojen muodostamaan tulevaan uuteen yleiseen linjaan. Aiemman yleisen linjan kustannusvaikutus päättyy sen työehtosopimusten voimassaolon päättyessä ja uuden yleisen linjan kustannusvaikutus alkaa välittömästi aiemman päättyttyä, vaikka uusia yleisen linjan muodostamia työehtosopimuksia ei olisi vielä siinä vaiheessa sovittu. Uuden yleisen linjan kustannusvaikutuksen laskemisessa huomioidaan myös mahdollinen välitilavaihe. Tällaisessa välitilavaiheessa toiselle alalle annettu sovintoehdotus aiheuttaisi heijastusvaikutuksia myös yleisen linjan muodostavien ventialojen neuvottelutilanteeseen, minkä vuoksi verrokkialakirjauksen asemaa tulisi välitilavaiheessa korostaa perusteluissa.

Hallituksen esitysluonnoksessa käytetään sekä 13 §:n perusteluissa että muissakin kohdissa yleisen linjan kustannustason osalta paikoin palkantarkistukset-termiä ja paikoin kustannusvaikutus-termiä. Johdonmukaisesti perusteluissa olisi kauttaaltaan hyvä todeta, että yleisen linjan mukainen

kustannusvaikutus muodostuu palkantarkistusten ja laskettavissa olevien työehtosopimusmääräysten muutosten kustannusvaikutusten yhteenlasketusta kustannusvaikutuksesta. Yksittäisen sovintoehdotuksen kustannusvaikutus, joka myös muodostuu palkantarkistusten ja työehtosopimusmääräysten muutosten kustannusvaikutusten kokonaisuudesta, ei voi ylittää edellä mainittua yleisen linjan kustannusvaikutusta.

Perusteluissa on todettu, että ”tarkoituksena ei ole, että sovintoehdotuksen ja yleisen linjan kustannusvaikutusten olisi kaikki niihin vaikuttavat tekijät huomioiden vastattava laskennallisesti täsmällisesti toisiaan. Sovittelijalla olisi liikkumavaraa etsiä erilaisia ratkaisuja, kunhan niillä ei vaaranneta työmarkkinoiden toimivuutta, kansantalouden kantokykyä ja kilpailukykyä sekä julkisen talouden kestävyyttä.” Perusteluissa tulisi todeta yksiselitteisesti, että tällaiset ratkaisut sovintoehdotuksessa eivät saa johtaa yleisen linjan mukaisen kustannusvaikutuksen ylittämiseen.

5 §

Säännöstä esitetään muutettavaksi siten, että työ- ja elinkeinoministeriö määräisi sovittelulautakunnan muut jäsenet valtakunnansovittelijan esityksestä.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää esitystä hyvänä.

6 §

-

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry