

Plenum

Fredag 9.12.2016 kl. 13.01—15.57

22. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart

Regeringens proposition RP 197/2016 rd

Utskottets betänkande AjUB 14/2016 rd

Första behandlingen

Talman Maria Lohela: Ärende 22 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger arbetslivs- och jämställdhetsutskottets betänkande AjUB 14/2016 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Debatt

15.53 Tarja Filatov sd: Arvoisa puhemies! Tässä esityksessä ehdotetaan sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annettuun lakiin. Nämä muutokset koskevat pääosin sisävesillä tapahtuvaa alusliikennettä. Esityksen mukaan ylityötä saisi teettää enintään 384 tuntia vuodessa. Alle vuoden pituisessa määräaikaaisessa työsuhteessa ylitöiden keskimääräinen enimmäismäärä olisi viikkoa kohden 8 tuntia. Seitsemän päivän jakson aikana työntekijälle olisi annettava vähintään 84 tunnin lepoaika, ja työntekijälle, jonka vapaa-aikojen määräytymisessä ei noudateta vuorottelujärjestelmää, olisi annettava ylimääräinen 24 tunnin mittainen viikkolepo.

Tässä on kyse sopimuksesta, jonka Euroopan alueella toimivat osapuolet ovat aikoinaan tehneet, ja kun tätä nyt on tuotu sitten Suomen lainsäädäntöön, niin meidän iso ongelmamme on se, että meillä tosiasiallisesti sisävesiliikenne on hyvin erilaista kuin sellaisissa maissa, joissa esimerkiksi sisävesillä liikennöidään siten, että ollaan vesillä vuorokausitolkulla ja yövytään pääsääntöisesti siellä laivassa. Suomessa taas, voisi sanoa, lähestulkoon kaikki sisävesiliikenne on toisentyypistä, ja työntekijät lähtevät sieltä kotiin yöksi tai ainakin täksi lepoajaksi. Siksi tämä säännöstö sopii Suomeen jonkun verran huonosti.

Suomessa sisävesiliikenteessä olevilla aluksilla ei siis yleensä asuta, ja sen vuoksi työaika niissä on kotimaanliikenteen työaikalain mukaan järjestettävä edellä mainitulla tavalla, siis sillä tavalla kuin tuossa aikaisemmin kuvasin. Yleissitovan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimuksen mukaan säännöllinen työaika on voitu sijoittaa laista poiketen vuoroihin. Työntekijöiden työpäivät ovat lyhyen kesäsesongin ja vuorotyötä koskevan kotimaanliikenteen työaikalain ylityökaton pohjalta muodostuneet käytännössä hyvin pitkiä, ja työntekijän ansioista suurin osa koostuu nykyisin ylityökorvauksista.

Kun valiokunta tätä käsitteli, niin asiantuntijakuulemisessa kävi ilmi, että itse asiassa liikevaihdesta matkustaja-aluksilla valtaosa, eräiden tietojen mukaan jopa 70—80 prosent-

Punkt i protokollet PR 128/2016 rd

tia, syntyy ravintolatoiminnasta eikä itse asiassa tästä liikennetoiminnasta. Tämäkin ehkä kuvaa sitä, että elämme aika poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Valiokunta on jo aikaisemmin, vuonna 2014, ollut sitä mieltä, että tämän direktiivin kansallisessa täytäntöönpanovaiheessa pitää ottaa huomioon sisävesiliikenteemme erityispiirteet ja työehtosopimuskäytännöt. Valiokunta hyväksyy kyllä tämän esityksen, mutta koska tämä ei kovin hyvin sovi suomalaiseen järjestelmään, valiokunta päätti yksimielisesti esittää lausumaehdotusta: "Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa tiiviisti sisävesiliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanon vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin yritysten työvoimatarpeiden ja työntekijöiden työajan järjestämisen yhteensovittamiseksi." Ja toivomme todella, että joko neuvottelutulos- taikka sitten lainsäädäntöteitse tällainen ratkaisu tähän tilanteeseen löytyisi.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslaget i proposition RP 197/2016 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslaget avslutades.