

TTO Alstela Aino-Maija(STM)

16.10.2019
JULKINEN

Asia

Matkaraportti kansainvälisen työjärjestön (ILO) asiantuntijakokous valmisteli globaalin ohjeen ihmisarvoista työstä ja turvallisuudesta maantieliikennesektorilla

Kokous

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) asiantuntijakokous valmisteli globaalin ohjeen ihmisarvoisesta työstä ja turvallisuudesta maantieliikennesektorilla - Draft guidelines on the promotion of decent work and safety in the road transport sector. ILO:n asiantuntijakokouksessa 23. -27.9.2019 valmisteltiin globaali maantieliikenteen ohje rahti- ja pitkänmatkan henkilökuljetuksiin.

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) asiantuntijakokous valmisteli globaalin ohjeen ihmisarvoisesta työstä ja turvallisuudesta maantieliikennesektorilla - Draft guidelines on the promotion of decent work and safety in the road transport sector

ILO:n asiantuntijakokouksessa 23. -27.9.2019 valmisteltiin globaali maantieliikenteen ohje rahti- ja pitkänmatkan henkilökuljetuksiin. Ohjeistuksen soveltamisala ja määritelmät ovat keskeiset. Ohje soveltuu kaikkiin kaupallisen moottoriajoneuvon kuljettajiin riippumatta siitä, onko kuljettaja työsuhteessa vaiko itsenäinen yrittäjä. Ohje soveltuu nelipyöräisiin ajoneuvoihin, mutta ei kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin. Paikallisliikenne jäi ohjeen soveltamisalan ulkopuolelle. Erillinen kokous kaupunkiliikenteestä – urban transport on tulossa ensi vuonna.

Ohje ei ole oikeudellisesti sitova, joten sen suositukset toimivat mallina hallituksille, työmarkkinaosapuolille ja kuljetusalan eri toimijoille viitekehyksenä sovellettavista kansainvälisistä sopimuksista ja suosituksista, hyvistä käytännöistä ja toimintamalleista edistämään kuljettajien ihmisarvoista työtä ja turvallisuutta maantieliikennesektorilla.

Taustana ohjeen laadintaan on vuonna 2015 kuljetusalan osalta tehty suositus tarpeesta tuoda esille kuljetusalan hyviä käytäntöjä kuljettajien aseman ja alan toimijoiden sekä yleisen turvallisuuden lisäämiseksi. Ala on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti merkittävä. Ala on muutoksessa työvoimapulan, kuljettajien ikääntymisen, digitalisaation ja globaalin kilpailun myötä. Ongelmina mainitaan sosiaalisen dialogin heikentyminen ja kuljettajien työelämän perusoikeuksien, työehtojen ja –olojen heikentyminen. Kehitykseen vaikuttavat pitkät hankintaketjut.

Ohjeen suositukset kattavat työelämän perusoikeuksien noudattamisen, työehto- ja työturvallisuusasiat sekä sosiaaliturvan huomioimisen tärkeyden kaikille kuljettajille. Referenssinä on ILO:n ydinsopimukset sekä ILO:n maantieliikennealaa koskevat yleissopimukset. Keinoina edistää ILO:n decent work agenda tuodaan esille sosiaalisen dialogin tärkeys hallitusten, työmarkkinaosapuolten ja alan toimijoiden kanssa. Tarvitaan reiluja työllistämiskäytäntöjä ja avoimuutta työehtojen määräytymisessä. Myös itsenäiset kuljettajat tulisi tietää oikeutensa ja korvauksen määräytymisen perusteet kuljetuksista. Vastuullinen yritystoiminta edellyttää noudattamaan niin YK:n, OECD:n ja ILO:n ohjeistuksia asiasta. Alalle inhimillisten ja turvallisen liikenteen edistäminen vaatii hallitusten, alan työmarkkinaosapuolten ja maantieliikenteen hankintaketjuissa olevien yhteistyötä, viranomaisen

valvontaa sekä avoimuutta työehtojen osalta. Osapuolten tulisi edistää hyviä sopimuskäytäntöjä. Lisäksi ohjeistuksessa tuodaan tarve seurata alan kehitystä, toimijoita, työntekijöitä ja tarvittava tilastopohja ja tilastot ovat tässä keskeinen. Ohjeessa on suosituksia myös alan toimijoiden pätevyyksistä, toimialan työvoimatarpeiden ennakoinnista sekä muista toimista ja vaatimuksista, joilla edistettäisiin alan hiilineutraalisuutta.

Ohje on tarkoitettu hyväksyä ILO:n hallintoneuvostossa maaliskuussa 2020.

Hallituksen edustajat: Australia, Brasilia, Cameron, Chile, Puola, Kenia, Intia (poissa) ja Suomi Suomesta: Aino-Maija Alstela, STM (asiantuntija), Veli-Matti Syrjänen, LVM (avustaja) ja Päivi Kantanen, TEM (tarkkailija).

Kokouksen aikana asiakirjaa käsiteltiin kohta kohdalta. Työskentely oli vaativaa ja hidasta, johtuen erimielisyyksistä työntekijöiden ja työnantajien välillä. Erityisen hankalaksi osoittautui soveltamisala ja määritelmät. Soveltamisala ja määritelmä käsiteltiin kaksi ensimmäistä päivää, eikä niissä päästy yhteisymmärrykseen vasta kuin loppuviikosta.

Kokouksen aikana perustettiin pienryhmä keskustelemaan tarkemmin soveltamisalasta ja määritelmistä. Suomi ja Brasilia olivat edustajina tässä ryhmässä. Suomen panos ohjeen laatimisessa oli vaikuttava. Ehdotuksemme sekä soveltamisalassa että määritelmässä olivat ratkaisevia asian eteenpäin viemiseksi.

Loppupuheenvuorossa Suomea kiitettiin erikseen ILO:n sihteeristön osalta.

Esitimme kokouksessa yhdessä sovittuja kansallisia muutoksia. Kaikki mitä esitimme, ei mennyt läpi. Loppuvaiheessa työntekijäpuoli antoi aika monta uutta esitystä, niiden käsittelyyn meillä ei jäänyt paljoa aikaa.

Seuraavassa muutamia Suomelle tärkeiden kohtien, joita nostettiin esille kansallisesti ennen kokousta, käsittelyä ja ratkaisua. Käsittely plenaryssä aloitettiin soveltamisalasta ja siitä jatkettiin kohta kohdalta asiakirjan alusta.

Soveltamisala (8-17): soveltamisalassa Suomen tahtona oli saada ohjeen soveltaminen kaikkeen liikenteeseen myös lähiliikenteeseen. Soveltamisalaksi sovittiin tavarankuljetus ja kaukoliikenteen matkustajakuljetus. Tämä kompromissiratkaisu oli Suomen esittämä.

Määritelmät (18-20): Kuljettajan määritelmässä oli jätetty määritelmän ulkopuolelle kaksi- ja kolmepyöröiset ajoneuvot. Tästä käytiin pitkälinen keskustelu, tulisiko kuljettajan määritelmään sisällyttää myös kaksi- ja kolmepyöräisten ajoneuvojen kuljettajat. Suomen kantana oli, että nämä kuljettajat voitaisiin sisällyttää määritelmään. Määritelmä jäi alkuperäiseen muotoonsa eli määritelmän ulkopuolelle jätettiin kaksi- ja kolmepyöröiset ajoneuvot.

Työnantajan määritelmästä myös käytiin keskustelua. Hallinnon esityksenä oli muuttaa pykälä lyhempään muotoon, missä olisi otettu huomioon myös hallinnassa olevat ajoneuvot eikä vain omistuksessa olevat. Tämä hallinnon esitys ei mennyt läpi ja määritelmä jäi alkuperäiseen muotoonsa. Pitkänmatkan liikenteen määritelmää myös muutettiin. Se muutettiin käsittämään vain pitkänmatkan matkustajaliikennettä ja siitä poistettiin menopaluu matka. Siihen kuitenkin jäi yhdeksän tunnin ajoaika ja yli 450 km.

Tavaran kuljetus määritelmässä oli käytetty sanaa ”heavy” tavaran kuljetuksen yhteydessä. Tästä käytiin keskustelua, mitä kyseinen sana tarkoittaa. Painava-sana poistettiin ja tilalle lisättiin kaupallinen tavaran kuljetus.

Matkustajien kuljetusta koskevassa määritelmässä oli määritelty matkustajaliikenne tietyille reitille tietyin väliajoin ja matkustajia kyytiin ottaen. Tämä määritelmä muutettiin lyhyempään muotoon niin, että matkustajien kuljetus kattaa tietyn reitin.

Bogus self-employment: esityksemme lisätä bogus self-employment kohtiin, missä puhuttiin dependent self-employment ei saanut ymmärrystä ja esitys ei mennyt läpi.

Digitalisaation ja automaatio (28-36): molemmissa kappaleissa kohtia poistettiin tai siirrettiin uuden otsikon alla tai uuteen kappaleeseen. Suomen kannalta näissä ei ollut merkittäviä muutoksia. Sisällöt kappaleissa pysyivät melko samoina.

Perusperiaatteet ja oikeudet (37-41): tässä osuudessa Suomella ei ollut kuin yksi muutosehdotus ja se liittyi työntekijöille ja heidän järjestöilleen sekä työnantajille ja heidän järjestöilleen eriteltyjen velvollisuuksien yhdistämiseen. Kohdat jäivät erikseen ja niihin lisättiin molempiin kohdat työturvallisuutta koskevien säännösten noudattamisesta.

Pakottaminen ja pakkotyö (42-43): tässä osiossa oli pohdittavana yrittäjäkuljettajan sopiminen tiettyihin kohtiin. Näitä kohtia ei kuitenkaan muutettu siten kuin olisimme toivoneet. Toiseen kohtaan halusimme lisätä tekstin yhteistyön lisäämistä myös viranomaisten tiedonvaihdossa koskien tarkastushavaintoja ja tämä meidän ehdotus lisättiin pienin teknisin muutoksin.

Muut perusperiaatteet ja oikeudet (45-46): tästä osiosta olisimme halunneet poistaa yhden kohdan ja lisätä toiseen muutos niin, ettei olisi syytteitä kuljettajalle. Poistoa ei hyväksytty mutta lisäyksemme hyväksyttiin.

Työllistyminen (47-49): tilastolistan johdantoon olisimme halunneet lisätä termin ”soveltuvin osin”. Tässä kohtaa myös työnantaja olisivat halunneet lisätä ”kansallisten lainsäädäntöjen mukaan”. Tästä ILO:n sihteeristä selvitti, että melkein kaikissa kohdissa on sana ”should” ja tämä pitää sisällään nämä edellä mainitut termit ja siksi niitä on turha lisätä. Näitä eri muotoisia ”vastuuvapaus-lausekkeitä” oli useassa kohdassa ja osasta ne poistettiin ja osaan työnantajat sen ehdottomasti halusi sihteeristön puheista huolimatta.

Kuljettajapula ja vaihtuvuus (50): tähän kohtaan ei saatu haluttuja muutoksia viikkolevon (off-duty restperiod) viettopaikkaan ja koulutusta työtehtävästä riippuen. Kohdat jäivät pääsääntöisesti alkuperäiseen muotoon, pieniä muutoksia lukuun ottamatta.

Kuljettajapulaan vaikuttaminen (51-55): tässä kappaleessa halusimme pehmentää ja muuttaa hallinnon rahoitusta enemmän yrityspainotteiseen hankintaan. Tämä kohta saatiin muutettua pehmeämpään muotoon.

Monimuotoisuus ja julkisuuskuva (56-62): tässä kohtaa olisimme halunneet muuttaa vanhat kuljettajat muotoon ammatin vaihtajat. Tämä kohta jäi myöhemmälle käsittelylle (kuten moni muukin), mikä teki sen, ettei muutoksia saatu enää juurikaan läpi vaan kohdat jäivät usein alkuperäiseen muotoonsa. Tässä kappaleessa oli myös seuranta kohta, josta olisimme halunneet poistaa etnisen ja kansallisen tausta. Tätä kohtaa ei muutettu vaan se jäi alkuperäiseen muotoon. Tässä kohtaa myös käytiin keskustelua siitä, että alussa on sana ”should”, jolloin jokainen jäsenmaa voi oman harkintansa mukaan ottaa huomioon listassa olevat kohdat. Toinen muutosehdotus koski rahoituksen antamista naisten ja aliedustettujen henkilöiden houkuttelemiseen alalle. Muutosehdotuksemme muuttaa rahoitus houkuttelemiseen onnistui.

Työllistymisen järjestelyt (63-66): tässä kappaleessa yhdessä kohdassa (65) oli muutosehdotus, muuttaa vastuuta niin, että kuljettajat eivät olisi haavoittuvaisia vaan saattavat olla haavoittuvaisia. Tämä kappale poistettiin kokonaan.

Järjestelyjen dokumentaatio (67-70): sopimuksen sisältöä koskevassa kohdassa pidimme ongelmallisena maksuehtoja ja ajokorttitietojen lisäämistä. 30 päivän maksuehto oli kriittinen sekä työntekijöille että työnantajille, josta haluttiin pitää kiinni ja se jäi sellaisenaan, kuten oli alkuperäisessä asiakirjassa. Katsoimme ajokorttitietojen lisäämisen sopimukseen olevan ongelmallinen ja se kohta poistettiin.

Palkkiot ja palkkaus (74-81): tämä kappale poistettiin ja lisättiin täysin uutta tekstiä. Non-wage-earning kuljettajat koettiin molempien osapuolten osalta tärkeänä kohteena nostaa erityisesti esille. Tästä syystä palkka-asiat haluttiin muokata uusiksi. Uusitus testissä non-wage-earning ja wage-earning erotettiin toisistaan. Hallinnon velvoitteet yritettiin saada pehmenettyä mutta siinä ei onnistuttu ja työntekijöiden ja työnantajien esitys jäi sellaisenaan. Tämä oli myös yksi hankalimmista osioista ja hallinnon ryhmän panoksesta pienryhmässä oli hyötyä.

Työ- ja lepoajat (82-88): Tämän kappaleen kohdalla mietimme, jos työ- ja ajoajat olisi muutettu ajo- ja lepoajoiksi. Muutosehdotus ei mennyt läpi ja termiksi kautta asiakirjan jäi työ- ja ajoajat. Kohdassa (86) oli yrityskuljettajien työaikoihin liitetty mm. minimipalkkio ja työaika rajoitusten vaikutus tulojen menetykseen. Tässä muutosehdotuksena oli poistaa lauseen loppu, muutosehdotus meni läpi ja lauseesta poistettiin vielä vähän enemmän.

OSH (89-93): kohdassa (89) oli lisäsehdotus työntekemisestä kolmannen osapuolen tiloissa. Ehdotuksemme ei mennyt läpi. Tässä kappaleessa oli myös kohta, missä olisimme halunneet lisätä kolmelle osapuolelle laitettujen velvoitteiden jako ”within the competence” lisäyksellä. Tässä kohtaa toimimme ILO:n sihteeristön ohjeistuksen mukaan eikä lisäyksiä tullut.

Väkivalta, häirintä ja stressi (100-103): tässä mietimme, että työntekijöiden omaisten suojeleminen stressiltä. Lähtökohta on, että työnantajan on suojeltava työntekijää (ei koske työntekijän perheenjäseniä). Jätettiin pois työntekijän perheenjäseniä koskeva maininta ja samaan alakohtaan lisättiin taukojen pitämisen tärkeys ja ettei taukoja häiritä.

Altistuminen kemikaaleille ja säteilylle (104-107): otsikkoa muutettiin altistumisen ehkäisyn suuntaan. Tässä kappaleessa haluttiin lisätä koulutuksen koskemaan vain niihin kuljettajiin, jotka ovat kyseisten aineiden kanssa työssään tekemisissä. Muutosta ei tapahtunut. Johdantolauseesta poistettiin ”agro-foodstuff” ja alakohtiin lisättiin henkilösuojainten käyttö.

Turvalliset parkkipaikat hyvinvointitiloilla (112-113): Suomi ja muutkin hallitusryhmän maat pitivät ongelmallisena johdantolauseessa olevaa termiä ”should”, jonka myötä velvoitteet kohdistuisivat pelkästään valtioille. Termiä ”should” pidettiin haasteellisena myös etenkin a-kohdassa, jossa teksti olisi ollut ”Governments should build and/or improve parking facilities that are tailored to CMVs.” Erillisten hyvinvointitilojen rakentaminen kuljettajille parkkipaikkojen yhteyteen ei oikein sovellu suomalaiseen liikennepolitiikkaan, eikä Suomessa ole välitöntä tarvetta vartioiduille parkkipaikoille. Johdantolauseesta pehmenettiin muotoon ”Governments should adopt measures to:”, jolloin se muun muassa ottaa laajemmin huomioon muun muassa muut tieverkon kehittäjät.

Tapaturmalta suojaaminen (123-126): Tässä osiota pidimme kohtaa (124) hankalana, jota tulisi pehmentää. Kohdassa asetetaan viranomaisille velvollisuus maksaa rahastoista korvauksia työtapaturmassa tai työperäiseen sairauteen kuolleen kuljettajan omaisille. Tätä kohtaa ei juurikaan muutettu.

Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu ja kolmikanta (127-133): tässä kohdassa käytiin paljon keskustelua. Meillä ei ollut tähän osioon muutosehdotuksia. Tässä osiossa tekstiä muutettiin paljon, kohtia poistettiin ja uusi kohta lisätiin. Muutokset tulivat sekä työntekijöiden että työnantajien puolelta.

Matkasuunnitelma (170-174): Safe driving plan siirrettiin asiakirjan loppuun lisäykseksi. Siihen lisättiin ja muutettiin tekstiä.

Vastuut, rangaistukset ja muutoksenhakumekanismit (175-178): kohdassa (177) toivottiin pehmenystä esitettyyn. Johdantoon tehty muutosesitys ei mennyt läpi mutta kohtaan b)ii) esitys ”extrordinary due diligence requirements” meni läpi.

Linkki kokousmateriaaliin ILO:n sivulla:

https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_677774/lang--en/index.htm

Tälle sivustolle laitetaan kokousraportti ILO:n toimesta sen jälkeen, kun se on ollut kommentoitavana kokoukseen osallistujilla.

Suomen edustajat

Aino-Maija Alstela, STM

Veli-Matti Syrjänen, LVM

Päivi Kantanen, TEM

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	ajoaika, kuljettajat, työaika, työsuojelu ja -turvallisuus
Hoitaa	LVM, STM, TEM
Tiedoksi	EUE, OM, SM, VM, VNK, VTV
