02.05.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.

Asia **LIIKENNEVIRASTON LIIKENTEENOHJAUS- JA HALLINTAPALVELUIDEN YHTIÖITTÄMINEN**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on 24.04.2017 pyytänyt Palkansaajajärjestö Pardia ry:ltä lausuntoa koskien HE 34/2018 vp hallituksen esitystä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.

Palkansaajajärjestö Pardia ry on tutustunut hallituksen esitysluonnokseen ja toteaa siitä lausuntonaan seuraavaa:

1. Tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esitysluonnos perustuu talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.6.2017 päätökseen yhtiöittää Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminnot liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevaksi valtionyhtiöksi vuoden 2019 alusta. Yhtiölain lisäksi esitys sisältää ehdotukset yhdentoista liitelain muuttamiseksi.

Yhtiöittäminen on tarkoitus toteuttaa perustamalla valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, jolle siirtyisivät Liikenneviraston liikenteenohjauksen operatiiviset 24/7 palvelutoiminnot sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot ja omaisuus. Toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedonhallinta. Liikennevirasto toimisi palvelujen tilaajana. Yhtiö voisi myydä palvelujaan suoraan tai välillisesti myös yrityksille.

Kuten muissakin liikennehallinnon uudistuksissa perusteluiksi esitetään digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomat toimialan ja toimintaympäristön muutokset. Yhtiömuotoisessa toiminnassa uskotaan saavutettavan paremmin taloudellisen tehokkuuden, kannattavuuden sekä toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyden tavoitteet. Lisäksi mahdollistuisi investointien rahoittaminen lainamarkkinoilla.

Uudistuksella tavoitellaan laajempaa synergiaa eri liikennemuotojen välillä. Uuden yhtiö toiminnan käynnistymisen jälkeen jo vuoden 2019 alkupuolella muodostettaisiin valtion liikenteenohjauskonserni liittämällä kokonaisuuteen lennonvarmistustoimintaa hoitava Air Navigation Services Oy (ANS Finland Oy) ja rautatieliikenteen ohjauspalveluita tuottava Finrail Oy. Valtio omistaisi 100 prosenttia konsernin emoyhtiöstä, jonka 100

Palkansaajajärjestö Pardia ry
Löntagarorganisationen Pardia rf
Ratamestarinkatu 11
00520 Helsinki
Banmästargatan 11
00520 Helsingfors
Puhelin Telefon
045 7730 1899
+358 45 7730 1899
Sähköposti E-mail
etunimi.sukunimi@pardia.fi
förnamn.efternamn@pardia.fi
www.pardia.fi
www.facebook.com/palkansaajajärjestöpardia
www.youtube.com/pardiary
www.twitter.com/pardiary

prosenttisesti omistamat tytäryhtiöt vastaisivat kukin omasta liiketoiminnastaan. Kaikkien yhtiöiden yhteiset palvelut järjestettäisiin keskitetysti konsernitasolla.

Esityksessä maalataan kuvaa digitaalisen liikenteen ekosysteemistä, jossa tieto on ratkaiseva tuotantotekijä. Liikenteenohjauksen tietovarannot halutaan yhtiöittämisellä saattaa laajasti koko yhteiskunnan ja yritysten käyttöön (Maas, avoin data).

Liikenteenohjauksessa on välttämätöntä poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö. Esityksessä luvataan, ettei yhtiö ryhdy laskuttamaan nykytasoisesta palvelusta tai tiedonvaihdosta yhteistyössä mukana olevilta viranomaisilta, vaan saa korvauksen aiheutuneista kustannuksista Liikennevirastolta. Kustannustasoa hallittaisiin yhteistyösopimuksilla, jotka perustuvat yhtiön tiedon tuottamis- ja luovutusvelvollisuuteen sekä oikeuteen saada tietoa viranomaisilta.

Kaavaillussa työnjaossa Liikennevirasto olisi hankintaorganisaatio, joka samalla varmistaisi, että yhtiön investoinnit vastaavat tulevaisuuden liikenteenohjaustarpeita. Investointitarpeen ja samalla ilmeisesti velvoitteen ennakoidaan olevan suuri. Yhtiölle asetettaisiin maltillinen tuottotavoite (palvelumaksuista saatavat tuotot). Ohjausvälineenä toimisi hankintasopimus ja normaali sopimusoikeuden tarjoama keinovalikoima. Sopimus- ja hankintamenettely ja mahdollisuus investointien rahoittamiseen lainarahalla markkinoilta ovat varsinainen sisällöllinen uudistus. Suomen kaltaisessa laajassa ja harvaan asutussa maassa toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen menestystekijä. Hallituksen esityksen yleisperustelujen varassa on mahdotonta arvioida toimiiko ohjausmekanismi niin, että yhteiskunnan, yritysten ja liikenteen palveluja käyttävien tarpeet tulevat hoidettua nykyjärjestelmää paremmin vai onko kyse yhtiöittämistoimesta johon ohjaavat ensisijaisesti arvovalinnat. Tosiasia on, ettei liikenteen julkinen rahoitus vastaa tarpeita. Korjausvelkaa on syntynyt runsaasti ja se kasvaa. Liikenteenohjauksen osuus väylänpidon bruttomenoista on suhteellisen pieni. Hallituksen esityksen mukaan vuonna 2016 väylänpidon 1,680 miljardin euron bruttomenoista käytettiin liikenteenohjaukseen ja siihen liittyviin toimintoihin 113,1 miljoonaa euroa vuonna 2016. Yhtiöittämisellä ja uudella rahoitusmallilla ratkotaan (jos ratkotaan) liikennejärjestelmän rahoitusongelmia hyvin kapealla osa-alueella. Alkuvaiheessa säästöjä odotetaan syntyvän lähinnä tukipalveluissa (11 miljoonaan euroa). Yhtiöittämisen myönteiset vaikutukset ovat osin toiveajattelua. Yleisperusteluissa kerrotaan, että esitys olisi ainutlaatuinen kokonaisuus ja verrokkia ei ole löydettävissä muista eurooppalaisista valtioista.

Toimialan muutosten ennakointi ja tulevaisuuteen suuntautuminen on kiistatta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vahvuuksia. Edelläkävijä ei voi olla myöskään jääräpää. Yhtiöittämisen vaikutuksia on seurattava tarkoin. Jos uudistus ei toimi, on oltava valmius korjata.

Esitykseen on päädytty kolmen vaihtoehdon välillä suoritetun arvioinnin jälkeen. On hyvä, että hallituksen esityksessä tuodaan esille muut toteuttamisvaihtoehdot. Kuten lukuisissa aiemmissa yhtiöittämisiin liittyvissä esityksissä, nähdään viranomaisen tekemän työn olevan lähtökohtaisesti reagointikyvyltään heikompaa, hitaampaa, tehottomampaa ja asiakkaan tarpeita ymmärtämätöntä. Ajattelumalli on hämmentävä maassa, jossa julkisesti tuotetut palvelut ovat tutkitusti huipputasoa koko maailmassa. Virastomuotoisen toiminnan heikkoudeksi luettu reagointikyvyn hitaus ja ketteryyden puute ei ole virastojen ja varsinkaan niiden henkilöstön vika. Kyse on pikemminkin poliittisen päätöksenteon hitaudesta ja poukkoilusta sekä riippuvuus budjettirahoituksesta. Väitteitä asiakkaiden tarpeiden ymmärryksen puuttumisesta emme modernissa valtionhallinnossa niele. Kannustinjärjestelmien kehittäminen on mahdollista myös valtionhallinnossa, jos halua löytyy. Haluttomuudesta kertoo karulla

tavalla mm. palkkaliukuman rajoittamispäätös. Vaihtoehdot ansaitsevat arvolautauksista vapaan ja tiukasti tosiasioihin perustavan arvioinnin.

Yhtiöittämisen vaatiman toimialalainsäädännön muutosten kommentointiin ei asiantuntemuksemme riitä.

Yhtiön toimialaan kuluvissa tehtävissä työskentelevä henkilöstö siirtyisi osakeyhtiön palvelukseen työsopimussuhteeseen liikkeenluovutuksen ehdoin. Yhtiöittäminen on henkilöstön aseman kannalta suuri muutos. Hallituksen esityksessä on aiheellisesti tuotu esille riski, ettei pienestä erityisosaajien joukosta koostava henkilöstö halua siirtyä yhtiöön, jolloin osaavasta henkilöstöstä voi syntyä pula. Uhka voidaan välttää vain turvaamalla palvelussuhteen ehtojen ja henkilöstöpoliittisten käytäntöjen säilyminen yhtiössä vähintään nykytasoisina. Työehtosopimus on yhtiön toimivan johdon ja sen henkilöä edustavien järjestöjen välinen neuvottelu- ja sopimusasia. Tärkeää kuitenkin on, että omistajan tahtotila käy selkeästi ilmi hallituksen esityksessä.

Keskitymme lausunnossamme hallituksen esityksen vaikutusten arviointiin ja henkilöstön asemaan järjestämiseen muutoksessa.

2. Esityksen vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

On hyvä, että taloudelliset vaikutusten arvioinnissa on pyritty esittämään sekä yhtiöittämisen välittömiä että pidemmän aikavälin vaikutuksia.

Yhtiön liikevaihdon ennustetaan vuonna 2019 olevan noin 137 miljoonaa euroa sisältäen vain Liikenneviraston hankinnat sekä ostot Finrail Oy:ltä. Liikenneviraston hankkimien peruspalveluiden liikevaihdon arvioidaan kasvavan noin 150 miljoonaan euroon vuonna 2022 ja liikevoiton arvioidaan olevan noin 4 prosenttia.

Kustannusten oletetaan virastomuodossa tuotettuna vuosien 2016 ja 2019 välisenä aikana nousevan 5 miljoonaa euroa. Yhtiön uskotaan tuottavan samat palvelut 7 miljoonaa euroa pienemmällä summalla. Kustannusten välitön väheneminen tapahtuisi lähinnä hallintoa tehostamalla ja osinkojen tuloutuksella valtiolle (vrt. maltillinen voittotavoite).

Selkeää näyttöä kustannustason nousun pysyvästä hallinnasta yhtiöittämisen avulla ei kyetä esittämään. Suurin ja merkittävin asiakas/palvelujen ostaja olisi Liikennevirasto ja sitä kautta yhteys valtion rahoitukseen joka tapauksessa olennainen.

Tietojärjestelmiä ja muuta omaisuutta siirtyisi Liikennevirastosta yhtiöön tämän hetkisen alustavan arvion mukaan noin 228 miljoonan euron arvosta, joka on noin 1 % 20 miljardin euron tasaomaisuudesta. Rahasijoituksia yhtiöön ei Liikennevirastosta tehtäisi, vaan investointien rahoittamiseen otettaisiin vierasta pääomaa.

Käytännössä odotus kansantalouteen syntyvästä lisäarvosta perustuu käsitykseen, että yhtiön ympärille kehittyy uutta kasvua luova liikennetietoa hyödyntävien yritysten ekosysteemi. Oletuksen tueksi esitetään lähinnä lukuja liikenteen ydinmarkkinoiden (henkilöliikenne- sekä tavaraliikenne- ja logistiikka) suuruudesta (22 000 yritystä ja 2 miljardin liikevaihto). Ekosysteemin luomisessa tarvitaan mitä ilmeisemmin vahvaa erityisosaamista ja mittavia kehittämispanostuksia. Pelkkä yhtiöittäminen ei ole autuaaksi tekevä voima, vaan omistajaohjuksen on oleva erittäin määrätietoista ja Liikenneviraston hankintatoiminnan koko yhteiskunnan tarpeet laajasti huomioivaa.

Yhtiö olisi normaalin yritysverotuksen piirissä ja joutuisi vakuuttamaan toimintansa. Verotuksen piirin siirtymisen vaikutuksia tulokseen kuvataan vuoden 2019 osalta. Vakuutusmaksujen vaikutuksesta yhtiön talouteen/tulokseen ei esitetä mitään lukuja.

Koko liikenteenohjauskonsernin liikevaihdoksi vuonna 2019 arvioidaan noin 226 miljoonaa ja liikevoitoksi noin 15 miljoonaa. Vaikutusten arvioinnissa ei millään tavalla kuvata konserniin tytäryhtiöiksi siirtyvien Finrail Oy:n ja ANS Finland Oy:n tämän hetkistä taloudellista asemaa. Tunnuslukuja on syytä lopulliseen esitykseen liittää.

Ensivaiheessa toiminnan tehostuminen (5-10 %) syntyisi hallinnon keskittämisestä (talous-, henkilöstö- ja lakiasiat). Keinoksi esitetään mm. rekrytointien jäädyttäminen, jolloin herää ajatus, että säästöt ollaan hakemassa hallintohenkilöstön selkänahasta.

Liikenteenohjauskonsernin yhtenäisen tietojärjestelmäarkkitehtuurin rakentamisen aiheuttamista kustannuksista ei esitetä mitään lukuja. Tämä on vakava puute.

Uutta liiketoimintaa ennustetaan olevan 10 prosenttia konsernin liikevaihdosta vuonna 2022. Osa-alueet (esim. liikenteen digitaalisen tiedon tuotteistaminen, teknisen kehitysympäristön luominen digitaalisen tiedon välittämiseen), joissa liikevaihdon kasvun mahdollisuuksia tunnistetaan vaativat runsaasti kehittämispanosta (osaamista ja investointeja). Tuotoksia kuvataan mm. liikevaihdon kasvuennusteina, mutta vaadittavat panokset jäävät hämärän peittoon.

Taloudellisten vaikutusten arviointia on täydennettävä erityisesti liikenteen ekosysteemin rakentamiseen yhtiöltä lähivuosina vaadittavien panosten (osaaminen, kehitystyö, investoinnit) osalta. Esityksen hyödyt rakentuvat olennaisesta osin liikenteen ekosysteemin tuoman lisäarvon varaan.

Henkilöstön eläketurvan tason säilyttämiseksi tarvitaan erillinen lisäeläkevakuutuksen, jonka kertakustannukseksi arvioidaan alustavasti noin 0,6 miljoonaa euroa. Lopulliseen hallituksen esitykseen on kyettävä esittämään tarkastettu luku. Eläkeasiaa tarkastelemme muilta osin henkilöstövaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Yhtiöittämisellä pyritään eri toimijoiden roolituksen selkiyttämiseen. Käytännössä se voi johtaa toimintojen eriytymiseen tavalla, joka aiheuttaa uusia haasteita. Esimerkiksi liikenteen nopeiden viranomaispäätösten tekeminen (erikseen mainitaan tunnelin tai väylän sulkeminen) jää Liikennevirastolle tehtäväksi. Tarkoittaako tämä käytännössä päivystysluonteisia järjestelyjä viranomaistehtävissä tai riskejä lisäävää kankeutta häiriö- tai vaaratilanteiden hoidossa?

Tilaajalla ja viranomaisella eli Liikennevirastolla on oltava vankkaa liikenteenohjauksen osaamista myös jatkossa. Kyse ei ole yksinomaan yhteistyön sujuvuudesta, vaan erityisosaajien resurssin järkevästä käytöstä. Hallituksen esityksessä väitetään, ettei uudistus synnytä uusia hallinnollisia menettelyjä eikä tehtäviä ja sitä kautta ei myöskään synny uusia kustannuksia. Väitettä on sellaisenaan vaikea niellä. Liikennevirastossa on varmasti tilattu, sovittu ja tehty päätöksiä tähänkin saakka. Perustettavan yhtiön kanssa palvelujen hankinnasta laadittava sopimus ei kuitenkaan ole läpihuutojuttu, koska yhtiön odotetaan tuottavan lisäarvoa koko kansantaloudelle ja synnyttävän innovatiivisilla palveluratkaisuillaan läjäpäin uusia työpaikkoja toimialalle. Liikenneviraston tarvitsemaa resurssia on syytä tarkastella hallituksen esityksessä yksityiskohtaisemmin.

Tiedontuotanto eriytyy uudistuksessa eri organisaatioihin. Tietoa voi kaiketi pitää älykkään liikenteen ytimenä. Hallituksen esityksessä uskotaan lainsäädännössä yhtiölle

asetetulla tiedonantovelvollisuudella hoitavan pääosin haasteen, joka syntyy, kun Liikennevirasto menettää mm. tiedon väylien käyttäjien tarpeista. Tekstissä todetaan lakonisesti, että kokonaisuuden hallintaan ja eri toimijoiden toiminnan tarpeisiin on löydettävä toimiva ratkaisu. Millainen ratkaisu? Lisää uusia yhteistyöryhmiä vai uusia tietoteknisiä ratkaisuja?

Hallituksen esityksessä käsitellään useassa eri kohdassa Suomen ainutlaatuisen laajaa viranomaisyhteistyöstä ja korostetaan, että yhteistyö ja palvelut säilyvät ennallaan ja kustannustaso eivät nouse. Liikennevirastolle ollaan lainsäädännöllisesti asettamassa velvoite nykyisen puolustus- ja turvallisuusviranomaisten sekä Liikenneviraston välisen viranomaisyhteistyön säilyttämiseksi. Lisäksi Liikennevirastolle asetetaan viraston tulosohjauksen kautta velvoite vastata kustannuksista nykyisellä tavalla. Sääntely on tilanteen muuttuessa välttämätöntä, jotta systemaattinen ja koordinoitu yhteistyö toimii jatkossakin.

Henkilöstövaikutukset

Henkilöstövaikutukset on upotettu alalukuun 4.2. (vaikutukset viranomaisten toimintaan). Mielestämme henkilöstövaikutukset on selkeyden vuoksi tarpeen esittää omassa alaluvussaan.

Lisäksi on syytä pohtia ovatko henkilöstövaikutusten arvioinnin tekstit ja yhtiölain 7 pykälän (henkilöstön asema) yksityiskohtaiset perustelut kaikilta osin oikeissa paikoissa.

Liikennevirastosta yhtiöön siirtyvän/otettavan liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden henkilöstön määräksi arvioidaan noin 180. Operatiivisen liikenteenohjaustoiminnon henkilöstömäärä oli vuonna 2016 137 (tieto sivulla 6). Muita siirtyviä tehtäviä ja henkilöstöä on tarpeen kuvata yksityiskohtaisemmin henkilöstö vaikutusten arvioinnissa. Lain 7 pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa oleva yleisluonteinen viittaus jatkovalmisteluun ei ole riittävä.

Henkilöstövaikutuksissa on kuvattava miten henkilöstö sijoittuu eri paikkakunnille ja mikä on henkilöstövahvuus eri paikkakunnilla (esim. taulukkona). Nykytilan tarkastelussa sivulla 6 olevat viittaukset Liikenneviraston yksiköihin eivät riitä.

Siirtyvästä henkilöstöstä 45 % on työsuhteista ja pääosa virkasuhteisia. Käytännössä henkilöstö siirtyisi (otettaisiin) yhtiöön työsuhteeseen liikkeenluovutuksen periaatteita noudattaen. Liikkeenluovutus ja muut siirtoon liittyvät menettelyt on kuvattu voimassaolevan lainsäädännön (virkamieslaki ja työsopimuslaki) mukaisesti yhtiölain 7 pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa. Liikkeenluovutuksen periaatteiden mukaisesti luovutuksen saaja eli osakeyhtiö on velvollinen noudattamaan voimassa olevien virka- ja työehtosopimusten määräyksiä kuluvan sopimuskauden loppuun. Tämä on syytä ilmaista selvästi pykälän 7 yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Henkilöstövaikutusten arviointia koskeva osuus on varsin niukka. Sitä on täydennettävä tavalla, josta käy ilmi omistajan tahtotila noudattaa muutoksessa hyvää henkilöstöpolitikkaa. Tekstiin on lisättävä seuraavat periaatteet:

- Yhtiön perustamisessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa.
- Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista huolehditaan.
- Henkilöstö otetaan laajasti mukaan osakeyhtiön perustamisen jatkovalmisteluun.
- Henkilöstön kokonaismäärää ei ole yhtiöittämisen yhteydessä tarkoitus vähentää. (Hallituksen esityksessä monessa eri yhteydessä todetaan, että Liikennevirasto hankkii yhtiöltä vastaavat palvelut kuin virasto nykyisin tuottaa. Lisäksi liikevaihdon ennustetaan nousevan.)

- Yhtiö toimii hajautettuna organisaationa. Henkilöstösiirrot paikkakunnalta toiselle perustuvat lähtökohtaisesti vapaaehtoisuuteen.
- Mahdollisten tehtäväjärjestelyjen (esim. hallinto) yhteydessä henkilöstölle etsitään korvaavat tehtävät.
- Yhtiöittämisessä on tarkoitus säilyttää henkilöstön tehtävien vaativuus ja samalla palkkaus vähintään ennallaan ja tarjota mahdollisuuksien mukaan myönteistä ura, tehtävä- ja palkkakehitystä.

Palvelussuhteen ehdoista on todettu sekä vaikutusten arvioinnissa että lain 7 pykälän yleisperusteluissa seuraavaa: "*Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.*" Korostamme, että valtion kokonaan omistaman osakeyhtiön tulee olla järjestäytynyt työnantaja. Tällä hetkellä valtiolla on osakeyhtiöitä, jotka eivät ole järjestäytyneitä työnantajia.

Henkilöstövaikutusten arvioinnissa on lisäeläketurvasta sisällöllisesti sama teksti kuin taloudellisten vaikutusten arvioinnissa. Kirjaukset eivät ole riittäviä, vaan lisäeläketurva on kirjattava lakiin omaan pykäläänsä.

Ympäristövaikutukset

Kuvaus yhtiöittämisen myönteisistä ympäristövaikutuksista on lennokas. Aivan tekstin lopussa tunnustetaan, että "*yksityiskohtaista tutkimustietoa tai arvioita uusilla palveluilla saavutetuista ympäristöhyödyistä on kuitenkin Suomessa toistaiseksi hyvin vähän, ja muissa maissa tehtyjen arvioiden soveltaminen Suomessa on erilaisten toimintaympäristöjen vuoksi vaikeaa.*" Koska kyse on hallituksen esityksestä eikä tulevaisuustutkimuksesta, on hyvä harkita sisältöä niin, että se antaisi eduskunnalla mahdollisimman realistisen käsityksen asiakokonaisuudesta.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Yhteiskunnallisten vaikutusten arvioinnissa toistetaan hallituksen keskeisten esitysten perustelut. Tekstiä voi tiivistää.

Sukupuoli- ja tasa-arvovaikutukset

Vaikutusten arviointia on täydennettävä sukupuoli- ja tasa-arvovaikutusten osalta, josta ei ole laadittu lainkaan selvitystä.

3. Yhtiölaki ja sen yksityiskohtaiset perustelut

7 § Henkilöstön asema

Teksti on jossain määrin epäloogisessa järjestyksessä. Palvelussuhteen ehtoja käsittelevä 3 kappale/momentti on syytä siirtää pykälän loppupuolelle.

Pykälän yksityiskohtaisiin perusteluihin on selkeyden vuoksi lisättävä, että perustettava yhtiö on velvollinen noudattamaan voimassa olevien virka- ja työehtosopimusten määräyksiä kuluvan sopimuskauden loppuun siten kuin virkamieslain 5 e §:ssä ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:ssä säädetään.

Virkojen lakkaaminen ja virkasuhteiden päättyminen ei edellytä suostumusta. Teksti löytyy henkilöstövaikutusten arvioinnista, mutta kuuluu pikemminkin yksityiskohtaisiin perusteluihin.

Yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että *"Liikenteenohjausyhtiön mahdollisen perustamisen yhteydessä yhtiölle siirrettävien tehtävien, toimintojen ja henkilöstön tarkempi määrittely tapahtuisi jatkovalmistelussa. Tarkoituksena on, että yhtiöön siirtyy sen toiminnan kannalta tarpeellinen määrä henkilöstöä."* Teksti on sisällöltään outo, eikä lainkaan vaikuta pykälän perusteluteksteihin sopivalta. Erityisesti kannanotto yhtiöön siirtyvän henkilöstön tarpeellisesta määrästä on omiaan aiheuttamaan epäselvyyttä.

Lisäeläketurva

Lisäeläketurva on kirjattava lakiin omaan pykäläänsä.

Palkansaajajärjestö Pardia ry

Teemu Kotkanoja
Lakimies

Ira Kyntäjä
Lakimies