

TES-neuvottelut 2025

PALTA: Työntekijöiden palkoista leikattava 4,3 % jatkossakin

LENTOLIIKENTEN PALVELUT

Perjantaina jatkuneissa neuvotteluissa PALTA:n edustajat kertoivat sopimustavoitteesta, joka tarkoittaisi 4,3 %:n palkkaleikkuria työntekijöiden ansioihin myös seuraavalla sopimuskaudella. IAU:n tavoite on palauttaa työntekijöiden ansiokehitys vastaamaan työmarkkinoilla yleisesti tapahtunutta kehitystä.

Neuvottelutapaamisen alkuun IAU kävi läpi vuonna 2013 työehtosopimukseen otetun selviytymislausekkeen (126. § Paikallinen sopiminen poikkeustilanteissa) syntyvaiheita. Lausekkeen mukaisesti työnantajan ja IAU:n ammattiosaston välillä voidaan solmia määräaikainen sopimus, kun yritys joutuu poikkeuksellisiin taloudellisiin vaikeuksiin.

Vuonna 2020 puhjenneen koronapandemian vaikutusten todettiin täyttävän selviytymislausekkeen kriteerit ja siihen perustuvat sopimuskauden loppuun ulottuvat sopimukset solmittiin lähes kaikkiin PALTA:n jäsenyrityksiin. Sopimukset leikkasivat työntekijöiden

ansiotasoa 4,3 % työmarkkinoiden yleiseen linjaan nähden.

Käytässä neuvotteluita nykyisestä työehtosopimuskaudesta keväällä 2023, selviytymislausekkeeseen perustuvat sopimukset olivat päättyneet, mutta Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta johtunut Finnairin ns. uudelleenrakennusohjelma oli vielä kesken. Tästä aiheutunut epävarmuus heijastui koko sopimuslalle ja se huomioitiin myös 15.3.2025 yltävän sopimuskauden palkkaratkaisussa.

Uudelleenrakennusohjelman tavoitteet saavutettiin kuitenkin jo vuoden 2023 aikana. Tähän nähden PALTA:n esittämä tavoite siitä, että työntekijöiden palkkojen leikkaamisen tulisi jatkua 4,3 %:lla myös seuraavalla sopimuskaudella, on heikolla perustalla paitsi moraalisesti, myös loogisesti.

Tästä huolimatta työntekijöille esitetään edelleen palkkaleikkuria, jota perustellaan neuvotteluissa PALTA:n hallituksen päätöksellä. Perustelut johtavat kehäselitykseen, sillä PALTA:n hallitusta johtaa Finnairin toimitusjohtaja.

ILTT:n sopimuksesta neuvottelutulos

ILMAILUTIETOTEKNISET

Ilmailutietoteknisten työehtosopimuksen uudistamista koskevissa neuvotteluissa saavutettiin torstaina 27.2. neuvottelutulos. Vuonna 2025, jo toteutetun 2,35 %:n tasotarkistuksen lisäksi, palkkoja korotetaan 1.7. alkaen 2,5 %:n yleiskorotuksella. Vuonna 2026 yleiskorotus on 1.6. alkaen 2,9 %.

Työehtosopimus on mahdollista irtisanoa päättymään 28.2.2027. Jos irtisanomista ei tehdä marraskuun 2026 aikana, vuonna 2027 palkkoja korotetaan 1.6. alkaen 2,4 %:n yleiskorotuksella ja työehtosopimuskausi päättyy 29.2.2028.

Tekstimuutoksena työehtosopimukseen lisätään mahdollisuus luottamismiehen ja työnantajan välillä tehtävään paikalliseen työaikoja koskevaan sopimukseen. Sopimukseen tulee kirjattavaksi työehtosopimuksen määräyksistä poikkeavista työajat ja niistä maksettavat korvaukset.

ILTT:n johtokunta on jo hyväksynyt neuvottelutuloksen, joten se etenee vielä IAU:n hallituksen vahvistettavaksi.

Viikon kommentti:

Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen selviytymislausekkeen perimmäinen tarkoitus tulee nousemaan vääjäämättä sopimuksen uudistamista koskevien neuvottelujen keskiöön. Selviytymislauseke pohjautuu työllisyys- ja kasvusopimukseen, mutta työriitojen sovittelulla syksyllä 2013 ja sitä edeltäneillä tapahtumilla on keskeinen merkitys sen syntyhistoriassa. Työriitojen sovittelu koski tuolloin IAU:n lisäksi myös Suomen Liikennelentäjäliittoa (SSL) ja Suomen Lentoemäntä- ja Stuertiyhdistystä (SLSY).

Finnairin hallitukselle lähtöpassin ja toimitusjohtajan ero

Maaliskuussa 2012, vain kahta viikkoa ennen Finnairin varsinaista yhtiökokousta, omistajaohjauksesta vastannut ministeri *Heidi Hautala* erotti koko Finnairin hallituksen kahta jäsentä lukuun ottamatta. Ministerin mukaan erotetut hallituksen jäsenet olivat osoittaneet Finnairin johdon palkitsemisratkaisuihin kyvyttömyyttä tulkita yhtiössä vallitsevaa tilannetta oikein.

Kyvyttömyydellä Hautala viittasi julkitulleisiin hallituksen päätöksiin toimitusjohtaja *Mika Vehviläiselle* maksetusta 180.000 euron rekrytointipalkkiosta sekä muulle johdolle maksetuista 2,8 miljoonan euron stay-bonuksista. Samaan aikaan, kun muun henkilöstön kanssa oli sovittu säästösopimuksista, yhtiö maksoi vaihtoa lisäbonuksia tulevalle toimitusjohtajalleen työn vastaanottamisesta ja monille muille johtajille töissä pysymisestä.

Kohta tämän jälkeen poliisi ryhtyi kuulustelemaan Vehviläistä epäiltynä lahjuksen ottamisesta elinkeinotoiminnassa ja Finnairin hallituksen entistä puheenjohtajaa *Christoffer Taxellia* avunannosta lahjusrikoksiin Vehviläisen tekemien asuntokauppojen yhteydessä. Vaikka syytteitä ei lopulta kumpaakaan vastaan nostettu, Hautala katsoi asuntokauppoihin liittyvän menettelyn olleen silti moitittavaa prosessin lopputulosta arvioitaessa. Tammikuussa 2013 Finnair ilmoitti Vehviläisen eroavan yhtiöstä.

Yhtiökokouksessa 2012 käytetyt pienosakkaiden puheenvuorot jäivät kuvastamaan Vehviläisen kaudella syntyneitä tilannetta. *”Luottamus johtoon on kadonnut. Johto elää henkilö-*

kohtaisten pikavoittojen toivossa” tiivistä asian omassa puheenvuorossaan jo edesmennyt Finnairin teknisten toimihenkilöiden pääluottamusmies *Markku Kaukanen*.

Työllisyys- ja kasvusopimus

Pekka Vauramon aloittaessa Finnairin toimitusjohtajana kesäkuussa 2013, keskustelut keskitetystä tulopoliittisesta ratkaisusta eli tuosta olivat jo täydessä käynnissä. Keskusjärjestöjen välinen neuvottelutulos asiasta saavutettiin 30.8 ja se nimettiin työllisyys- ja kasvusopimukseksi. Samalla keskusjärjestöt esittävät jäsenliitoilleen suosituksen aloittaa neuvottelutulos pohjalta alakohtaiset neuvottelut.

Myös IAU ja PALTA sopivat jatkavansa jo käynnissä olleita työehtosopimusneuvottelujaan työllisyys- ja kasvusopimuksen pohjalta. Varsinaiseksi neuvoteltavaksi asiaksi jäi yrityskohtaiset työehtosopimuskeinot työpaikkojen ja toiminnan turvaamiseksi poikkeuksellisissa taloudellisissa tilanteissa eli ns. kriisilauseke, koska työllisyys- ja kasvusopimuksella oli jo sovittu palkankorotusten suuruus ja ajankohdat. Tästä tuli lopulta myös IAU:n ja PALTA:n välisten neuvottelujen kompastuskivi Finnairin pistettyä lusikkansa soppaan Pekka Vauramon hahmossa.

IAU esitti alkuun kriisilausekkeen sisällöksi seuraavaa kirjausta:

1. *Työnantajan ja alueella toimivien Ilmailualan Unioni IAU ry:n ammattiosastojen välillä voidaan solmia työpaikkojen ja yrityksen toiminnan turvaamiseksi määräaikainen sopimus osana koko henkilöstöön kohdistuvia toimia, kun yritys joutuu poikkeuksellisiin taloudellisiin vaikeuksiin.*

2. *Sopimukseen kirjataan Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen määräyksistä poikkeavat tai ne korvaavat yrityskohtaiset määräykset.*

3. *Sopimus edellyttää Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n ja Ilmailualan Unioni IAU ry:n hyväksyntää ja se on Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen osa.*

Koko henkilöstöön kohdistuvilla toimilla viitattiin siihen, että mahdollisten kustannussäästöjen tulisi kohdistua yhtenevästi kaikkiin eri henkilöstöryhmiin yhtiön johto mukaan lukien.

Kirjaus vastasi työllisyys- ja kasvusopimuksen johdannossa esitettyä periaatetta, jonka mukaan yrityksiltä edellytettiin vastavuoroisesti vastuunkantoa ja maltillisuutta kaikessa palkitsemisessa.

PALTA:lle esitys ei kelvannut. Sen tekemä vastaesitys kriisilausekkeeksi sisälsi jo valmiin luetellon kriisiyhtiöistä: Finnair, Servisair, Swissport, Flybe, Blue1 ja RTG. PALTA:n mukaan näihin yrityksiin olisi tullut neuvotella paikallisesti työehtosopimuksesta poikkeavat määräykset, joilla yritykset olisivat saaneet kokoon riittäväksi katsomansa säästöt. Jos jossakin yrityksessä ei olisi päästy 28.2.2014 mennessä sopuun, koko työehtosopimus olisi ollut irtisanottavissa kahden kuukauden irtisanomisajalla.

IAU puolestaan torjui PALTA:n tekemän vastaesityksen. Työehtosopimuksen irtisanominen esitetyllä perusteella ei vastannut Työllisyys- ja kasvusopimuksen periaatteita eikä ylipäänsä ollut hyväksyttävissä työehtosopimuksen voimassaolon perusteeksi. PALTA:n esityksen taustalla oli Finnair, joka koordinoi myös samaan aikaan käytäviä lentäjien ja matkustamohenkilökunnan sekä Pron toimihenkilöiden kanssa sopimusneuvotteluja.

Finnair nousee tupoteatterin päätähdeksi

Koordinaatio kulminoitui Etelärannassa aamupäivällä 25.10.2013. Paikalla olleille IAU:n, SSL:n, SLSY:n ja Pron neuvottelijoille ehdotettiin Finnairia koskevan lisäpöytäkirjan allekirjoittamista ehtona työehtosopimusten uudistamisesta. Lisäpöytäkirjalla sovittaisiin ratkaisulautakuntien perustamisesta, joilla olisi valtuudet muuttaa työehtosopimuksia Finnairin määrittelemällä tavalla 60 miljoonan euron säästöjen saavuttamiseksi. Kuhunkin ratkaisulautakuntaan kuuluisi viisijäsentä: Finnairin nimeämät ilmailualan asiantuntija ja business -asiantuntija, PALTA:n edustaja, ao. työntekijäliiton edustaja sekä näiden valitsema puheenjohtaja.

IAU, jonka sopimusalan osuus jo yksin Finnairin säästöistä olisi ollut 8 miljoonaa, sekä SSL (18 miljoonaa) ja SLSY (17 miljoonaa) kieltäytyivät lisäpöytäkirjan allekirjoittamisesta. Näin Finnair sai paperiinsa vain Pron allekirjoituksen. Lähes välittömästi tämän jälkeen Finnairin

osavuosituloksen julkistamisen yhteydessä puhumassa ollut Vauramo kertoi yhtiön olevan valmis tupoon vain, jos vielä neuvottelujen alla olevat työehtosopimukset sisältäisivät yhtiölle 50 miljoonan euron säästöt takaavat kriisilausekkeet. Finnairin vaatimus lisäpöytäkirjan allekirjoittamisesta ja Vauramon ulostulo olivat ajoitettu samalle päivälle, jolloin tulopoliittisen kokonaisratkaisun syntymisen takarajan oli määrä umpeutua. SAK puolestaan oli ottanut kannan, jonka mukaan tupoa ei syntyisi ilman Finnairin mukanaoloa.

Ratkaisua yritettiin hakea työntekijäpuolen aloitteesta vielä iltapäivän ja illan kuluessa valtakunnansovittelija *Esa Lonkan* johdolla. Vastentahtoisesti sovitteluun joutunut PALTA vetosi kuitenkin jo solmimaansa sopimukseen Pron kanssa, ja näki kohtuuttomana tehdä minkään muunlaisia ratkaisuja muiden liittojen kanssa. Todettuaan tilanteen sovittelija ilmoitti, että häneltä puuttuivat edellytykset jättää asiassa sovintoehdotusta tai -ehdotuksia.

IAU:n ja PALTA:n kesken käytäviin työehtosopimusneuvotteluihin ei palattu enää tämän jälkeen. Neuvottelut jatkuivat IAU:n ilmoittaman työtaistelu-uhan jälkeen sovittelijan johdolla, jonka sovintoehdotuksen pohjalta työehtosopimus myös uudistettiin 15.11.2013. Ehdotukseen sisältyi kriisilauseke, mutta ei siinä muodossa kuin Finnair oli sitä vaatinut. Muoto oli pitkälti sama, jollaisena IAU oli sitä PALTA:lle jo aiemmin ehdottanut. Myös nimi vaihtui muotoon ”Paikallinen sopiminen poikkeustilanteissa (selviytymislauseke)”:

1. *Työnantajan ja alueella toimivien Ilmailualan Unioni IAU ry:n ammattiosastojen välillä voidaan solmia työpaikkojen ja yrityksen toiminnan turvaamiseksi määräaikainen sopimus, kun yritys joutuu poikkeuksellisiin taloudellisiin vaikeuksiin.*

2. *Määräaikaiseen paikalliseen sopimukseen kirjataan Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen määräyksistä poikkeavat tai ne korvaavat yrityskohtaiset määräykset. Määräaikaisista poikkeavista työaikajärjestelyistä sovitaan joko pääluottamusmiehen tai Ilmailualan Unioni IAU ry:n ammattiosastojen ja työnantajan välillä.*

3. *Sopimus edellyttää Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n ja Ilmailualan Unioni IAU ry:n hy-*

väksyntää ja se on Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen osa.

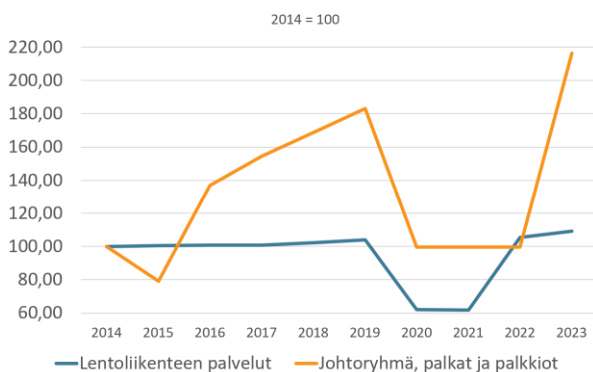
Toimittaja Jyri Raivio analysoi tapahtumia tuoreeltaan kahdessa Suomen Kuvalehdessä julkaistussa jutussa mm. seuraavasti:

Pitkän tupoteatterin viime vaiheissa tyyllilajiksi muotoutui tragikomedialla ja päätähdeksi nousi yksi yritys, noin kuudentuhannen työntekijän valtioenemmistöinen lentoyhtiö Finnair. Sen kokematon, vasta kesäkuussa tehtävänsä tulut toimitusjohtaja Pekka Vauramo pantiin paljon haltijaksi.

Nyt lakot ja niillä uhkaaminen ovat ohi, mutta Finnair ei säästänyt senttiäkään, pikemminkin päinvastoin. Työntekijät ovat saaneet yleisen linjan mukaiset, pikkuriikkiset palkankorotukset, mutta välttämättömäksi mainostettu säästöohjelma on jäänyt lähtökuoppiinsa.

Kymmenen vuoden jälkeen

Nyt, noin kymmentä vuotta myöhemmin ollaan tilanteessa, jossa on koossa samat elementit kuin oli vuosina 2012–2013. Maahuolinnan, tekniikan ja lentävän henkilöstön säästöjen jatkuessa edelleen, Finnairin johdon ansioiden nousu on ehtinyt kivuta jo omille luvuilleen.



Kuviossa on verrattu Finnairin johtoryhmän sekä Finnair-konsernissa IAU:n sopimusallalla työskentelevien työntekijöiden ansiokehitystä toisiinsa vuosina 2014–2023. Vuonna 2023 johtoryhmän palkkiot nousivat korkeimmalle tasolle sitten vuoden 2013, jolloin omistajaohjausministeri jakeli potkuja yhtiön silloisen hallituksen jäsenille.

Ansioiden nousu ei kuitenkaan ole rajoittunut vain yhtiön johtoon. Johdon ansioista päättävän Finnairin hallituksen palkkioita korotettiin vuonna 2024 tehtävistä riippuen 14–19 %. Seuraavalle yhtiökokoukselle, joka järjestetään

27.3., niitä on esitetty korotettavan edelleen 11–23 %. Molemmat korotusesitykset tehneen toimikunnan asiantuntijana on toiminut yhtiön hallituksen puheenjohtaja itse ja kumpaakin on perusteltu markkinatason saavuttamisella.*

Esitys on tragikoominen suhteessa siihen, että samainen hallitus on linjannut yhtiön siirtyvän ohjelmamuotoisista kustannussäästöistä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista. PALTA:n mukaan asiassa on kyse kuitenkin vain työntekijöitä koskevien, ja jo aiemmin määräaikaisiksi sovittujen säästöjen jatkamisesta hamaan tulevaisuuteen.

IAU:n sopimusallalle tehtyä esitystä käyttöön otettavasta 4,3 %:n palkkaleikkurista PALTA:n edustajat ovat perustelleet PALTA:n hallituksessa tehdyllä päätöksellä. Perustelu on kehäselitys, jota PALTA:n neuvottelijat ovat käyttäneet myös SSL:n ja AKT/SLSY:n neuvottelupöydissä. PALTA:n hallitusta johtaa Finnairin toimitusjohtaja, jolla on – niin halutessaan – mahdollisuus esittää PALTA:n hallitukselle riittävät perustelut muillekin ratkaisuille sen sijaan, että vuoden 2013 kaltaiset konfliktit yhtiössä toistuisivat.

IAU, SSL ja AKT/SLSY ovat sopineet koronapandemian ja Venäjän ilmatilan sulkeutumiseen liittyneistä määräaikaisista säästöistä, joita ne eivät ole vaatimassa maksettavan sellaisenaan takautuvasti takaisin. Sen sijaan vaatimus on, että säästöjä ei jatketa enää tulevilla työehtosopimuskaudella, kuten niistä on kaksiskriisiin liittyen määräaikaisesti sovittu.

Omien vaatimustensa tueksi IAU, SLL ja AKT/SLSY ovat sopineet yhteistyöstä käynnissä olevalla neuvottelukierroksella. Sen perustana on liittojen välinen tiivis tiedonvaihto, sekä toimien keskinäinen koordinointi mahdollisimman tehokkaalla tapaa. Päämääränä on solmia PALTA:n kanssa toimialakohtaiset työehtosopimukset, joissa tulevat huomioiduiksi myös lähihistoriassa tehdyt poikkeavat työehtoratkaisut.

* IAU on tehnyt osakkeenomistajana Finnairin yhtiökokoukselle esityksen hallituspalkkioiden kohtuullistamiseksi ja vedonnut lisäksi asiassa omistajaohjausministeri Joakim Strandtiin.