

TYÖNEUVOSTO

LAUSUNTO

TN 1397-04

Mikonkatu 4, PL 34

00023 VALTIONEUVOSTO

puh. 09 - 645 593

30.9.2004

11/2004

Lausunnonpyytäjä:

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Asia:

Linja-autojen määräaikaishuoltojen ja talvikäynnistyksen  
teettäminen yötyönä

Vireille:

19.3.2004

Työnantaja:

X Oy Ab

## Lausuntopyyntö

SAK ry on pyytänyt työneuvoston lausuntoa siitä, voidaanko X Oy Ab:n linja-autojen määräaikaishuoltoja ja apukäynnistystä teettää yötyönä työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdan perusteella. Asiasta on syntynyt erimielisyyttä yhtiön ja sen työntekijöiden välillä. Työntekijät ovat katsooneet, että työaikalain 26 §:n 1 momentissa säädetyt yötyön teettämisedellytykset eivät täyty lausuntopyynnössä tarkoitetuissa töissä. Lausuntopyyntöön liittyy Auto- ja kuljetusalan työntekijäliiton kaksi selvitystä.

Yhtiö harjoittaa joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulla kolmelta varikolta (N, H ja Y), joissa kaikissa on myös huolto- ja korjaustoimintaa. Varikoilla asentajat tekevät työtä aamu- ja iltavuorossa (kello 07.00-15.30 ja 15.00-23.00) sekä työvuorossa kello 05.00-13.30. Lisäksi N:n varikolla kuudella asentajalla teetetään työvuoroa, joka on kello 19.00- 03.00.

N:n varikolla työvuorossa kello 19.00-03.00 työskentelee samanaikaisesti pääsäännön mukaan kaksi asentajaa, jotka tekevät määräaikaishuoltoja. Määräaikaishuoltoja tehdään N:n varikolla vain em. erillisessä työvuorossa, ja määräaikaishuoltojen tekeminen on työvuoron päätehtävä. Muilla varikoilla määräaikaishuoltoja tehdään aamu- ja iltavuorossa. Määräaikaishuoltojen tekeminen ei ole asentajien käsityksen mukaan välttämätöntä yrityksen säännöllisen kulun ylläpitämiseksi, koska samanlaisia autoja voidaan kierrättää ajosarjoilta toiselle eikä millekään reitille tarvita välttämättä juuri huollossa olevaa linja-autoa. Asentajilla on työvuoron yhteydessä normaalin korjaamoajan ulkopuolella päivystysvelvoite. Työnantaja on lausuntopyynnön vireilletulon jälkeen esittänyt, että tarve teettää yötyötä vuorossa kello 19.00-03.00 johtuisi nimenomaan yöaikaan ylläpitäen rikkoutuneiden linja-autojen korjaustarpeesta. Tätä perustetta lausunnonpyytäjällä pitää keksittyä ja viittaa työnantajan lausumaan 11.11.2002 päivätyssä erimielisyysmuistossa. Linja-autojen rikkoutuminen illan ja yön aikana on hyvin harvinaista. Jos linja-auto rikkoutuu ei sitä yleensä korjata heti, vaan se vietään odottamaan korjausta päivävuorossa. Asentajien työhön ei ole alun perin kuulunut rikkoutuneiden autojen korjaus rikkoutumispaikalla tai auton haku varikolle (ns. tiekeikat). Tiekeikkoja on 2.6.-4.9.2004 ollut kuusi. Asentajia tarvitaan tiekeikoilla vähän eivätkä tällaiset tiekeikat ole sellaisia huolto- tai korjaustöitä, jotka ovat olleet välttämättömiä työn säännöllisen kulun ylläpitämiseksi.

Vaikka yhtiö on liikennöintisopimustensa mukaan velvollinen huolehtimaan liikenteen häiriöttömästä kulusta, ei autojen korjaaminen tämän vuoksi yöaikaan ole kuitenkaan lausunnonpyytäjän mukaan välttämätöntä. Jos toiminta on järjestetty niin, että vara-autoja on riittävästi ja ajosarjat suunnitellaan huolellisesti, ei korjaustarvetta yöaikaan synny. Yhtiöllä on kuitenkin vara-autoja vähemmän kuin 10 % tarvittavasta automäärästä (15 vara-autoa noin 200 liikenteessä olevaa linja-autoa kohden).

Työvuoron, joka on kello 05.00-13.30, ajankohtaa työnantaja on perustellut toiminnan säännöllisen kulun varmistamisella. Yhtiön mukaan asentajien tehtävänä on avustaa kuljettajia autojen käynnistämässä erityisesti talviaikana sekä korjata linja-autoja. Asentajia ei lausuntopyynnön mukaan ole tarvittu autojen käynnistämiseen. Asentajat tekevät viimeksi mainitussa työvuorossa ja N:n varikon työvuorossa kello 19.00-03.00 pääsäännön mukaan vain määräaikaishuoltoja.

## Asianosaisen kuuleminen

X Oy Ab toteaa, että työvuoroissa kello 19.00-03.00 ja 05.00-13.30 teetetään työtä, jota ei voida suorittaa samanaikaisesti työpaikalla tehtävän säännöllisen työn kanssa. Työn teettämiselle on siten työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa säädetty peruste.

Työnantajan mukaan eri varikoilla tehdään lähes kaikkia oman linja-autokaluston huolto- ja korjaustöitä. Automaattivaihteistojen korjaus sekä eräiden muiden vaihdettavien osien korjaus on ulkoistettu. N:n varikko on yhtiön pääkorjaamo, jossa pääsäännön mukaan korjataan ja maalataan

kaikki omaan kalustoon tulleet kolarivauriot. Varikolla on myös erikoistyökaluja vaativia korjauksia varten. N:n varikolla suoritetaan varikon 180 linja-auton huollot ja korjaukset sekä niiden lisäksi muiden varikoiden linja-autojen suuret korjaukset, kuten moottorin, vaihteiston ja vetopyörästön korjaukset. N:n varikolla suoritetaan siis myös muiden varikkojen autojen korjauksia. Tämän vuoksi määräaikaishuoltojen tekeminen on keskitetty klo 19.00-03.00 ja päiväaika keskitetty varsinaisille korjaustöille.

N:n työvuorossa kello 19.00-03.00 työskentelee kiertävästi yhteensä kuusi asentajaa, joista pääsäännön mukaan kaksi työskentelee yhtä aikaa. Työvuoron oleellinen osa on korjaamopäivystys.

Tarve teettää työtä kello 19.00-03.00 johtuu nimenomaan illan ja yön aikana yllättäen rikkoutuneiden linja-autojen korjauksista. Lisäksi työvuorossa korjataan aamulla, päivällä ja illalla rikkoutuneita ajoneuvoja, joita ei ole aiemmin ehditty korjaamaan. Näin varmistetaan se, että rikkoutuneet linja-autot saadaan liikennekuntoisiksi seuraavaksi aamuksi. Linja-autonkuljettaja on velvollinen tekemään vikailmoituksen kirjallisesti, mikäli hänen työvuoronsa aikana autossa ilmenee jokin vika. Tämän ilmoituksen kuljettaja jättää työvuoronsa päättyessä N:n varikon korjaamolle. Jos vika on sellainen, ettei ajoa voida jatkaa, ottaa kuljettaja yhteyttä ajomestariin tai korjaamolle saadakseen menettelyohjeet. Toisinaan korjaamohenkilökunta kykenee korjaamaan vian rikkoutumispaikalla tai esimerkiksi linja-autoasemalla, mutta toisinaan asentaja joutuu viemään auton N:n korjaamolle tai auto toimitetaan muualle. Tällöin asentaja vie kuljettajalle toisen auton, jolloin kuljettaja voi jatkaa työvuoroaan. Asentaja pyrkii saamaan rikkoutuneen auton ajokuntoiseksi seuraavaa aamua varten. Tiekeikalla kunnostettu auto voi palata normaalisti omalle varikolleen työvuoron päättyessä. Viimeiset linja-autovuorot päättyvät kello 03.00 ja ensimmäiset vuorot lähtevät liikenteeseen jo kello 04.45. Ilman yöllä suoritettavia korjauksia linja-autot eivät ole aamulla liikennöintikelpoisia. Yhtiöllä on vara-autoja, mutta ei riittävästi ennakoimattomien rikkoontumisten varalta. Elokuussa 2004 oli 37 vara-autoa 324 linja-autoa kohden. Periaatteena on se, että kaikki illan ja yön aikana ilmenneet viat tarkistetaan ja korjattavissa olevat viat korjataan heti. Jos autoa ei ole kyetty korjaamaan, korvataan se seuraavana aamuna vara-autolla. Korjaustyötä ei voida siirtää tehtäväksi myöhemmin. Linjoilla käytettävät autot (malli, vuosimalli, paikkaluku jne.) on sovittu asiakkaan kanssa, eikä yhtiö voi käyttää linjalla muuta kuin sopimuksen mukaista linja-autoa syyllistymättä sopimusrikkomukseen.

Työnantajan mukaan työntekijöiden ilmoittama arvio ilta- ja yöaikaan rikkoutuvien autojen määrästä on virheellinen. Muun muassa elokuussa 2004 autonvaihtoja ja tiekeikkoja oli 57, joista 36 tapahtui kello 19.00 jälkeen. On huomattava, että tässä lukumäärässä eivät ole mukana ne vialliset ajoneuvot, jotka kuljettajat ovat työvuoronsa päättyessä tuoneet varikoille ja jotka pyritään korjaamaan seuraavaksi aamuksi liikennekelpoiksi.

Kun yllättävää ja äkillistä korjaustyötä ei ole, asentajat tekevät N:n varikon työvuorossa kello 19.00-03.00 muun muassa määräaikaishuoltoja. Teknisesti määräaikaishuoltoja voitaisiin suorittaa muunakin aikana, mutta liikennöinnin häiriöttömän kulun ja työvuorojen mielekkyyden kannalta ne on keskitettävä kello 19.00-03.00. Järjestelmä on toiminut hyvin ja sen avulla yhtiö kykenee

täyttämään liikenteen tilaajan asettamat vaatimukset kaikkina vuorokaudenaikoina. Määräaikaishuoltojen tekeminen on työvuoron ns. ennakolta suunniteltu osa. Koska illan ja yön aikaan rikkoutuvien autojen määrää ei voida ennakolta tietää, asentajilla on oltava työvuorossa muuta työtä. Määräaikaishuollot ovat rutiininomaisia ja niihin ei tarvita sellaisia varaosia, joita varastossa ei ole.

Työvuoro kello 05.00-13.30 on välttämätön erityisesti aamun kahden ensimmäisen tunnin osalta. Yhtiö toteaa, että arkipäivisin on N:n varikolta lähdössä kello 05.00-07.00 noin 130 linja-autoa, joista osa tarvitsee säännöllisesti apua muun muassa käynnistykseen. Apukäynnistystä tarvitaan, kun linja-autojen omien käynnistysakkujen virta ei riitä pyörittämään riittävästi moottoria. Tällöin joudutaan auton omien akkujen lisäksi kytkemään lisäakkuja. Apukäynnistystä tarvitaan yleensä aamuisin ja erityisesti talviaikaan viikonpäivästä riippumatta. Eniten apukäynnistystä tarvitaan maanantaisin ja arkipyhien jälkeisinä päivinä, koska osa autoista on ollut pois liikenteestä. Asentajilla on tehtävään tarvittava tekninen koulutus ja asiantuntemus, ja asentajia on myös tarvittu autojen käynnistykseen toisin kuin lausunnonpyytäjät toteaa. Apukäynnistysten lisäksi asentajat tekevät myös sellaisia linja-autojen korjauksia, joilla varmistetaan linja-autojen liikennöintikelpoisuus.

## TYÖNEUVOSTON LAUSUNTO

Työaikalain (605/1996) 26 §:n 1 momentin mukaan yötyötä on työ, jota tehdään kello 23:n ja 6:n välisenä aikana. Yötyön teettäminen on mahdollista, jos työ täyttää mainitussa lainkohdassa säädetyt edellytykset. Työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaan yötyötä saa teettää sellaisissa huolto- ja korjaustöissä, jotka ovat välttämättömiä yrityksessä, yhteisössä tai säätiössä suoritettavan työn säännöllisen kulun ylläpitämiseksi tai töissä, joita ei voida suorittaa samanaikaisesti työpaikalla tehtävän säännöllisen työn kanssa tai jotka ovat välttämättömiä vahinkojen estämiseksi tai niiden rajoittamiseksi.

SAK ry on pyytänyt työneuvoston lausuntoa siitä, voidaanko linja-autojen määräaikaishuoltoja ja apukäynnistystä teettää yötyönä työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdan perusteella. Saadun selvityksen mukaan N:n varikolla työvuorossa kello 19.00-03.00 suoritetaan linja-autojen määräaikaishuoltoja ja korjataan yllättäen rikkoutuneita linja-autoja. Lisäksi työvuorossa olevat asentajat saattavat joutua korjaamaan rikkoutuneita autoja niiden rikkoutumispaikalla tai muualla kuin korjaamolla (ns. tiekeikat). Kaikkien varikoiden työvuorossa kello 05.00-13.30 asentajat apukäynnistuksen ohella korjaavat linja-autoja.

Työneuvosto antaa näin ollen lausuntonsa siitä, ovatko N:n varikon työvuorossa kello 19.00-03.00 kello 23.00 jälkeen suoritettava linja-autojen korjaustyö ja määräaikaishuollot sekä varikoilla kello 05.00 alkavan työvuoron ensimmäisen tunnin aikana tehtävä apukäynnistys ja korjaustyö työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua työtä.

Lainkohdassa tarkoitettua työtä, jota voidaan teettää yöaikaan, voivat *ensinnäkin* olla sellaiset huolto- ja korjaustyöt, jotka ovat välttämättömiä työn säännöllisen kulun ylläpitämiseksi. Kysymyksessä ei voi olla mikä tahansa säännöllisen kulun ylläpitämiseen liittyvä työ, vaan työ, jota on välttämätöntä teettää yöaikaan. Syynä yöaikaan teetetävälle työlle on oltava se, että työn vuoksi toiminta voisi jatkua normaaliin tapaan seuraavana päivänä eikä työnantajan toiminta keskeytyisi. Mainitun kaltaisia töitä voivat olla koneiden ja laitteiden sekä muiden tuotantovälineiden huolto- ja korjaustyöt (HE 34/1996, s. 58). *Toiseksi* yötyönä voidaan teettää työtä, jota ei voida suorittaa samanaikaisesti työpaikalla säännöllisesti tehtävän työn kanssa. Perusteena tällaiselle erikseen tehtävälle työlle voi olla se, että työntekijöiden työturvallisuus tai asiakkaiden turvallisuus vaativat työn tekemistä yöaikaan. Työ voi aiheuttaa myös häiriötä säännölliselle työlle esimerkiksi pölynä ja meluna. Työ voi olla luonteeltaan huolto-, korjaus- tai rakennustyötä tai mitä tahansa muuta työtä, jota on suoritettava erillään yrityksessä tehtävästä säännöllisestä työstä (esimerkiksi erikoissiivoukset ja erilaiset automaattiseen tietojenkäsittelyyn liittyvät tehtävät). *Kolmanneksi* yötyötä voidaan teettää, jos huolto- tai korjaustyö yöaikaan on välttämätöntä vahinkojen estämiseksi tai niiden rajoittamiseksi. Esimerkkeinä tällaisista töistä on hallituksen esityksessä työaikalain mainittu vesi- ja jätevesijohtojen sekä sähkölaitteiden ja lämmitysjärjestelmien korjaukset, joita ei voida siirtää vahinkoa aiheuttamatta myöhempään ajankohtaan. Huolto- ja korjaustyön on oltava välttämätöntä jo syntyneen vahingon

rajoittamiseksi tai vahingon syntymisen estämiseksi. Mainitun kaltaisia häiriöitä voi ilmentyä myös työskentelyvälineissä ja –laitteissa (HE 34/1996, s. 58 ja Tiitinen ym., Työaikalaki 1996, s. 168-169, Rautiainen – Äimälä, Työaikalaki, 2002, s. 146-147 ja Rusanen ym., Työaika, 1999, s. 150). Yötyölle on oltava aina jokin edellä selostetuista perusteista. Näin ollen työtä ei voida teettää yöaikaan esimerkiksi siksi, että tällä tavoin saataisiin aikaan tarkoituksenmukaisia työvuoroja.

Asiassa ei ole esitetty selvitystä, jonka perusteella N:n varikolla yötyönä teetetävät linja-autojen määräaikaishuollot, ilta- ja yöaikaan ajossa rikkoutuneiden linja-autojen korjaukset ja kaikilla varikoilla teetetävä apukäynnistys ja muu linja-autojen korjaus voitaisiin katsoa työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetuksi ns. erikseen teetetäväksi työksi, jota olisi tehtävä yöaikaan sen säännöllistä toimintaa häiritsevän luonteen vuoksi. Mikään mainituista töistä ei saadun selvityksen mukaan ole myöskään mainituissa lainkohdassa tarkoitettua huolto- ja korjaustyötä, jota olisi tehtävä vahingon estämiseksi tai syntyneen vahingon rajoittamiseksi. Jäljelle jää sen arviointi, ovatko työt välttämättömiä yhtiön töiden säännöllisen kulun ylläpitämiseksi.

N:n varikolla työvuorossa kello 19.00-03.00 yöaikaan eli 23.00-03.00 tehtävää, säännönmukaiseen toimintaan liittyvää huolto- ja korjaustyötä, kuten määräaikaishuoltoja ja kolarivaurioiden korjauksia, ei työneuvoston mukaan sellaisenaan voida pitää työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettuna välttämättömänä työnä. Mainitut työt ovat osin ennakoitavissa tai muuten ajoitettavissa siten, ettei niitä ole välttämätöntä suorittaa yöaikaan. Sitä vastoin yllättäen rikkoutuneiden linja-autojen korjauksia voidaan eräin edellytyksin pitää työnä, jota saadaan teettää yöaikaan. Osapuolet ovat esittäneet ristiriitaisia tietoja siitä, kuinka laajaa ja säännönmukaista rikkoutuneiden linja-autojen korjaaminen varikolla tai ns. tiekeikkojen yhteydessä on. Näin työneuvosto voi esittää asiasta seuraavassa vain suuntaviivoja, jotka on otettava huomioon yötyön sallittavuutta harkittaessa.

Linja-autot voivat rikkoutua kaikkina vuorokauden aikoina, joina liikennettä harjoitetaan. Yöaikaan tehtävän korjaustyön on oltava sillä tavoin välttämätöntä, ettei korjausta ehditä tehdä jo aikaisemmin tai sitä ei voida siirtää myöhemmin tehtäväksi vaarantamatta yhtiön säännöllisen työn kulkua. Yötyön voidaan ajatella olevan välttämätöntä lähinnä yöllä tai sitä edeltävänä iltana rikkoutuneiden linja-autojen korjaamiseksi liikennöitävään kuntoon aamuksi, jolloin ajokaluston käyttöaste on korkea. Tällöinkään ei korjaustyötä yöaikaan voida pitää välttämättömänä, jos yhtiössä on käytettävissä muita linja-autoja rikkoutuneiden tilalle. Vaikka yötyön teettäminen sinänsä olisi mahdollista kokonaan välttääkin riittävän suurella vara-autojen määrällä, työaikalain 26 §:n säännöksestä ei työneuvoston mielestä voida kuitenkaan johtaa näin pitkälle menevää vaatimusta. Yötyön välttämättömyyttä voi tässä tapauksessa omalta osaltaan puoltaa lisäksi se, että N:n varikon asentajille on keskitetty myös kahden muun varikon linja-autojen yöaikaan ilmenneiden vikojen osittainen korjaus (ns. tiekeikat).

Toisaalta saadun selvityksen mukaan yöaikaan tehdään myös ennakolta suunniteltuja korjaustehtäviä, kuten määräaikaishuoltoja. Kuitenkin jotta työtä voitaisiin teettää yöaikaan, sen on oltava tarpeellista ensisijaisesti äkillistä korjaustarvetta varten.

Korjattavan vian on oltava myös laadultaan ja vakavuudeltaan sellainen, että se vaikuttaa linja-auton käyttöön liikenteessä siten, että ilman korjausta linja-auton käyttö estyisi. Yrityksen koko huomioon ottaen vähimmäisvaatimuksena olisi työneuvoston mielestä yleensä pidettävä, että kutakin yötyössä olevaa asentajaa kohden sattuu keskimäärin yksi välttämätön, kiireellinen korjaustehtävä työvuoron aikana. Jos mainitun kaltaisia korjaustehtäviä ei työvuoron muuna aikana ole, voidaan työneuvoston mielestä pitää lainmukaisena, että yötyönä tehdään myös muun tyyppistä korjaus- ja huoltotyötä. Yöaikaan teetettävän työn on kuitenkin oltava aikaisemmin esitettyjen perusteiden mukaan välttämätöntä riippumatta siitä, onko teetettävissä määräaikaishuoltoja tai muita vastaavia ennakolta suunniteltavissa olevia korjaus- ja huoltotöitä.

Työvuorossa kello 05.00-13.30 varikoilla tehdään linja-autojen korjaustyötä ja apukäynnistystä. Korjaustyötä kello 05.00-06.00 on arvioitava samojen näkökohtien mukaan kuin edellä on esitetty. Apukäynnistys on linja-autojen käynnistystä ennen varsinaista liikenteeseen lähtöä. Jos tällaista käynnistystä tarvitaan siksi, että linja-auton oma sähköjärjestelmä ei toimi normaalisti tai muusta vastaavasta syystä ja tällaista työtä joudutaan tekemään sen vuoksi, että linja-auto saataisiin säännölliseen toimintaan, voidaan kysymyksessä katsoa olevan työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettu välttämätön huolto- ja korjaustyö. Mainitun edellytyksen ei voida katsoa täyttyvän, jos liikenteessä on mahdollista käyttää muuta kuin apukäynnistystä tarvitsevaa linja-autoa. Jos apukäynnistys ei johdu linja-auton laitteiden toimimattomuudesta, vaan syynä on esimerkiksi se, että kuljettajan työaika halutaan varata yksinomaan auton kuljetukseen tai linja-autojen käynnistysakut tarvitsevat apukäynnistystä säännönmukaisesti, ei kysymyksessä voida katsoa olevan huolto- ja korjaustyön, eikä tällainen työ siten voi olla myöskään työaikalain 26 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua välttämätöntä työtä työn säännöllisen kulun ylläpitämiseksi.

## Sovellettu lainkohta

Työaikalain (605/1996) 26 §:n 1 momentin 7 kohta.

Lausunto on yksimielinen. Päätöksentekoon osallistui puheenjohtaja Saloheimo, jäsenet Kangasperko, Kaittola, Virtanen, Kärkkäinen ja Rusanen sekä varajäsenet Heikkerö ja Helle.