

TYÖNEUVOSTO

LAUSUNTO

TN 1491-22

PL 32

00023 VALTIONEUVOSTO

puh. 09 - 645 593

24.10.2022

26/2021

Lentohenkilöstön kulkeminen lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille lennolle lähdeettäessä ei ollut työneuvoston näkemyksen mukaan työajaksi luettavaa aikaa.

Lausunnonpyytjä:

SAK ry

Asia:

Lentohenkilöstön työajaksi luettava aika, työaikalain (872/2019) 3 §:n tulkinta

Vireille:

28.6.2021

Työnantaja:

X Oyj

Lausuntopyyntö

SAK ry on pyytänyt 28.6.2021 työneuvostolta lausuntoa siitä, miltä osin lentohenkilöstön siirtyminen lentoaseman ulko-ovilta lennon lähtöportille tai asematasokuljetuksen lähtöportille on työaikalain (872/2019) mukaista työaikaa. Työnantajana oleva X Oyj oli muuttanut 1.6.2021 lukien lentohenkilöstön (lentäjät ja matkustamohenkilökunta) työmenetelmiä siten, että työntekijöiden työaika alkaa lentoaseman lähtöportilla olevassa lentokoneessa tai lentokentän maa-alueelle pysäköidystä lentokoneesta sinne erikseen järjestettävän bussikuljetuksen (asematasokuljetus) lähtöportilta. Työnantajan ohjeiden mukaan lentohenkilöstöllä on oltava lähtöportilla työasu päällään. Kun lähtöportilla ei vaatteita voi enää vaihtaa, on työvaatteet puettava ylle joko kotona tai hotellissa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla vaatteet voi vaihtaa myös ns. toimintakeskuksen sosiaalituloissa. Työasussa on näkyvällä paikalla työnantajan logo. Lentohenkilöstö edustaa siten

julkisesti työnantajaansa ja on matkustajien tarkkailun kohteena. Kulkiessaan työasu päällään lentoasemalla lähtöportille lentohenkilöstö ei voi enää tehdä mitään sellaista, mitä se voisi tehdä vapaa-ajallaan. Kulkeminen työvaatteissa asemarakennuksen ovelta, pukukaapeilta tai vastaavasta paikasta lähtöportille ja takaisin samoissa tiloissa kuin matkustajat johtaa siihen, että erityisesti matkustamohenkilökunta tulee matkustajien pysäyttämäksi erilaisin kysymyksin. Eniten tällaisia kulkemisen keskeytyksiä on kotimaan lentokentillä. Työsuhteeseen liittyvä lojaliteettivelvollisuus edellyttää käytännössä myös valmiutta neuvoa apua tarvitsevia matkustajia, vaikka aika on työnantajan mukaan lentohenkilöstön vapaa-aikaa. Mainitut pysäytykset ovat työasuisen lentohenkilöstön arkipäivää lentokentällä.

Lentoasemalle saavuttuaan lentohenkilöstö siirtyy turvatarkastukseen ja sen jälkeen tarvittaessa passintarkastukseen. Turvatarkastuksen yhteydessä tarkastetaan lentohenkilöstön kulkulupa alueelle. Lentohenkilöstö ei voi koskaan siirtyä suoraan lähtöportille ilman turvatarkastusta, esimerkiksi lentoaseman parkkipaikalta. Turvatarkastus ja mahdollinen passintarkastus ovat työhön liittyviä pakollisia toimia, ja niihin on varattava riittävästi aikaa. Etukäteen ei ole mahdollista tietää, kuinka kauan turva- ja passintarkastukseen pääseminen ja niiden läpäiseminen vievät kestävät. Lentoaseman koosta riippuen lentohenkilöstön on saavuttava lentokentälle yleensä noin 5–15 minuuttia ennen turvatarkastukseen siirtymistä. Turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen jälkeen lentohenkilöstö kulkee lähtöportille. Lähtöportti on lentoaseman turvatarkastetulla alueella. Lähtöportti määräytyy lentokohtaisesti ja saattaa vaihtua turvatarkastuksen ja/tai passintarkastuksen jälkeen. Lentohenkilöstö ei voi ennen lentoasemalle saapumista tietää, missä lähtöportti sijaitsee ja kuinka kauan sinne kulkeminen vie aikaa. Siirtyminen turvatarkastuksesta ja mahdollisesta passintarkastuksesta lähimmille lähtöporteille kestää muutaman minuutin, mutta käveleminen etäämmille lähtöporteille saattaa kestää yli 15 minuuttia. Lentoaseman ulko-ovilta lähtöportille siirtyessään lentohenkilöstö on koko ajan lentoasemarakennuksessa. Lentohenkilöstön mahdollisuudet keskittyä omiin henkilökohtaisiin ja sosiaalisiin intresseihinsä ovat, objektiivisesti arvioiden, sillä tavalla rajalliset, että kyseinen aika on SAK ry:n mukaan kokonaisuudessaan työaikaa.

SAK ry:n mukaan lähtöporttiedon tarkistaminen, turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen läpi kulkeminen kuuluvat lentohenkilöstön työtehtäviin. Lentohenkilöstön on myös tarkkailtava mahdollista lähtöportin vaihtumista. Lisäksi lentohenkilöstön on lentokentälle saavuttuaan hoidettava toimintakeskuksessa tarvittaessa passiasioita ja noudettava sieltä esimerkiksi kasvomaskeja. Nämäkin tehtävät liittyvät lentohenkilöstön työhön ja niihin käytetty aika on luettava työajaksi.

Turvatarkastus ja mahdollinen passintarkastus eivät ole lentohenkilöstön itsensä päätettävissä eikä lentohenkilöstö voi valita niiden aikaa tai paikkaa. Tarkastusten läpäiseminen ovat lentotyöstä johtuvia, työnantajan määräämiä tehtäviä, jotka on suoritettava työnantajan määräämässä paikassa ja työnantajan määräämänä aikana ennen lähtöportille saapumista. Näin ollen turvatarkastukseen ja mahdolliseen passintarkastukseen käytettävä aika on työaikaa.

Työaika alkaa asemarakennukseen tai vastaavaan saapumisesta lentoasemasta riippumatta. Siviili-ilmailua koskevan direktiivin (2000/79/EY) liitteen 2 lausekkeen 1 kohdan mukaan työajalla tarkoitetaan ajanjaksoa, jona työntekijä työskentelee, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa tämän määräämiä toimia ja tehtäviä kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti. Määritelmä vastaa työaikadirektiivin (2003/88/EY) mukaista työajan määritelmää. Euroopan unionin tuomioistuimen työaikadirektiiviä koskevaa oikeuskäytäntöä voidaan näin ollen käyttää apuna arvioitaessa lentohenkilöstön työaika. SAK ry viittaa lausuntopyynnössään Euroopan unionin tuomioistuimen tuomioon asiassa Tyco (C-266/14), jossa on tarkasteltu kolmea työajan käsitteen kriteeriä. Mainitusta tuomiosta ilmenevien oikeusohjeiden mukaisesti lentohenkilöstön työajan on katsottava alkavan siitä, kun henkilöstö tulee sisään lentoasemarakennukseen.

Asianosaisen kuuleminen

Työnantajana olevan X Oyj:n mukaan lentohenkilöstön työprosessia muutettiin 1.6.2021, mikä vaikutti myös työajan alkamispaikkaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Aiemmin lentohenkilöstön työtehtävät ja työaika alkoivat Vantaalla erillisessä rakennuksessa (toimintakeskus) lentoaseman läheisyydessä, jossa ilmoitaututtiin lennolle ja suoritettiin lennonvalmistelua varten tarvittavia toimenpiteitä. Mainittujen toimenpiteiden jälkeen lennon henkilöstö siirtyi yhdessä lähtöportille ja lentokoneeseen. 1.6.2021 lukien erillisiä lennonvalmistelutiloja ei ole ollut enää käytettävissä Vantaalla. Lentohenkilöstön työn alkamispaikka on ollut siitä lukien lentokoneen tai asematasokuljetuksen lähtöportti, jossa henkilöstö ilmoittautuu lennolle ja suorittaa ilmoittautumisen jälkeen lennonvalmistelutoimenpiteet.

Ennen lähtöportilla tapahtuvaa ilmoittautumista lentohenkilöstö ei ole työnantajan käytettävissä, eikä heidän edellytetä suorittavan mitään työtehtäviä työnantajan lukuun. Helsinki-Vantaan lentoasemalla käyttöönotettu prosessi on sama, joka on ollut vuosia käytössä jo kaikilla niin sanotuilla ulkoasemilla kotiin päin lähdetäessä.

Lentohenkilöstö voi halutessaan saapua lähtöporttialueelle siviilivaatteissaan ja vaihtaa työasun (virikapuku) ennen työajan alkamista. Työnantaja ei myöskään edellytä lentohenkilöstöä saapumaan esimerkiksi tietyn turvatarkastuksen kautta tai käyttämään jotakin tiettyä reittiä lähtöportille saapuakseen. Siirtymiä sujuvoittaakseen työnantaja pyrkii kuitenkin jatkuvassa yhteistyössä lentokenttätoimijan kanssa kehittämään esimerkiksi lentohenkilöstön turvatarkastusväyliä. Lisäksi työnantaja antaa arvioita siirtymien kestosta työntekijöiden kulkemisen helpottamiseksi. Lentohenkilöstöä ei ole myöskään esimerkiksi ohjeistettu saapumaan turvatarkastuksen jälkeen suoraan lähtöportille. Henkilöstöllä on mahdollisuus halutessaan ruokailla, puhua puhelimesta tai hoitaa esimerkiksi matkapuhelimellaan henkilökohtaisia asioitaan siihen työnantajan erikseen järjestämissä sosiaalituloissa lentokenttäalueella ennen ilmoittautumisen eli työajan alkamista.

X Oyj:n mukaan kokonaisuuden kannalta on syytä huomioida asiassa sovellettavien työehtosopimusten määräykset. A-työehtosopimuksen 9.1 §:n mukaisesti työaika alkaa siitä hetkestä, jolloin työntekijän on työnantajan määräysten mukaisesti ilmoittauduttava tai oltava palveluksessa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. B-työehtosopimuksen 10.20 §:n mukaisesti työajaksi lasketaan aika ilmoittautumisajasta lentotyövuoroon liittyvän viimeisen lentoajan päättymiseen asti lisättynä 30 minuutilla. Kuten työehtosopimusmääräyksistä ilmenee, alkaa lentohenkilöstön työaika ilmoittautumisesta, jonka ajan ja paikan määrittää työnantaja ja jota on menneinä vuosina muutettu erityisesti ilmoittautumisajan osalta suuntaan ja toiseen jatkuvasti muuttuvan toimintaympäristön edellyttämällä tavalla (esimerkiksi rajamuodollisuuksien muuttumisen johdosta).

Niin sanotut maapalvelutyöt (kuten matkustajien opastaminen lentokentällä) eivät kuulu lentohenkilöstön työnkuvaan eivätkä lentohenkilöstöön sovellettavien työehtosopimusten soveltamisalaan. Näin ollen lentohenkilöstö ei voi edes teoriassa olla työnantajan käytettävissä lähtöportille siirtyessään ennen työajan alkamista. Mikäli matkustajakohtaamisia lentokentällä tulisi lausuntopyynnössä esitetyllä tavoin, voi lentohenkilöstö ohjata matkustajat kääntymään X Oyj:n lentokenttävirkeilijöiden puoleen.

X Oyj viittaa myös työaikalain 3 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan matkustamiseen käytettyä aikaa ei lueta työajaksi, ellei sitä samalla ole pidettävä työsuorituksena. Tämä koskee myös työntekijän työmatkoja kodin tai muun paikan ja työntekopaikan välillä. Työnantaja ei ole edellyttänyt enää 1.6.2021 lukien työntekijöiltä tiettyä lähtöpaikkaa lähtöportille siirtymisen aloittamiseksi. Lentohenkilöstön ei edellytetä kuljettavan vähäistä suurempaa määrää työvälineistöä mukanaan, joten siitäkään näkökulmasta siirtymisestä ei voida pitää työsuorituksena. X Oyj:n näkemyksen mukaan kyse on täysin vastaavasta työmatkasta työntekopaikalle kuin esimerkiksi toimisto- tai tuotantoympäristössä, jossa voidaan joutua kulkemaan yhden tai useamman tarkastuspisteen ja turvatarkastuksen läpi samalla tavalla vähäistä työnantajan omaisuutta/työvälineistöä mukana kuljettaen. Se, että liikkuminen tapahtuu lentokentällä eikä esimerkiksi tuotantoympäristössä, ei X Oyj:n mukaan ole asiassa merkityksellistä eikä se muuta arviointia. Lausuntopyynnössä esitetty työhön sidonnaisuusajan laajentaminen lentohenkilöstön siirtymiseen työpaikalleen on X Oyj:n näkemyksen mukaan vastoin työaikalaisissa ja sen esitöissä tarkoitettua.

X Oyj:n mukaan aika, jonka lentohenkilöstö käyttää siirtyessään lähtöportille ennen työnantajan määrittämien työtehtävien alkamista, ei ole työaika. Ennen työtehtävien alkua lentohenkilöstö ei ole työnantajan käytettävissä työaikalaisissa tarkoitettulla tavalla.

X Oyj:n mukaan lentohenkilöstön kulkeminen ei rinnastu tapauksessa Tyco (C-266/14) esillä olleeseen. Siinä työntekijöillä ei ollut kiinteää tai tavanomaista työn suorittamispaikkaa. X Oyj:n lentohenkilöstön työaika sen sijaan alkaa aina Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Työajan alkamispaikka ei vaihtele, vaan se alkaa yhdellä ja samalla lentokenttäalueella sen lentokenttärakennuksesta. Lähtöportin sijainti eri paikoissa ei ole verrannollinen edellä mainitussa tapauksessa tapahtuneeseen päivittäiseen työntekopaikan muuttumiseen, joka vaikutti

merkittävästi työntekijöiden matka-aikaan kulloisellekin työntekopaikalle ja siten aidosti heidän mahdollisuuteensa määrätä ajastaan.

TYÖNEUVOSTON LAUSUNTO

1. Kuvaus asiasta

X Oyj (jäljempänä myös työnantaja) muutti 1.6.2021 lentohenkilöstön työprosessia, mikä vaikutti myös työtehtävien alkamispaikkaan ja työajan alkamishetkeen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennolle lähdettäessä. Samassa yhteydessä X Oyj luopui osasta Vantaalla lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan toimintakeskuksen tiloja. Ennen 1.6.2021 lentohenkilöstön työtehtävät ja työaika alkoivat Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimintakeskuksessa, jossa ilmoitettiin lennolle työnantajan määräämänä ilmoittautumisaikana ja suoritettiin sen jälkeen lennonvalmistelua varten tarvittavia toimenpiteitä. Niiden jälkeen lennon henkilöstö siirtyi lähtöportille ja lentokoneeseen. 1.6.2021 jälkeen lentohenkilöstön työ alkaa lentokoneen tai asematasokuljetuksen lähtöportilta, jossa henkilöstö ilmoittautuu lennolle ja ryhtyy suorittamaan lennonvalmistelutoimenpiteitä. Työaika alkaa mainitun ilmoittautumisajan täytyttyä. Itse muutoksesta ei ole erimielisyyttä lausunnonpyytäjän ja työnantajan kesken.

X Oyj:n antaman työasua koskevan ohjeistuksen mukaan työtehtävissä työajalla käytetään työnantajan ohjesäännön mukaista asua. Se on oltava puettuna ylle työajan alkaessa. Työasun on oltava kokonainen eikä siihen saa yhdistää muita osia. Pukua saa käyttää joko kokonaisena tai osittain työhön kuljettaessa. Useimmiten lentohenkilöstön jäsenellä on työasu tai osa siitä puettuna jo hänen saapuessaan lentoasemalle. Osa vaihtaa työasun ylleen vasta toimintakeskuksen sosiaalityötiloissa. Lähtöportin lähellä ei ole sosiaalityötiloja tai vaatteiden vaihtopaikkaa.

Lentohenkilöstö kulkee lentokoneen tai asematasokuljetuksen lähtöportille aina turvatarkastuksen kautta. Miehistön jäsen valitsee itse turvatarkastuspisteen. Matkustamohenkilökunta tarvitsee lentomatkalle samat matkustusasiakirjat kuin muutkin matkustajat. Passitarkastuksen kautta on kuljettava, mikäli lennon määränpäänä on kohde, jossa passia (ja viisumia) vaaditaan.

Ilmoittautumisaika tarkoittaa aikaa, jolloin lentohenkilöstön jäsenen on oltava viimeistään lennon tai asematasokuljetuksen portilla ja ilmoitettava käytössään olevan matkapuhelimen tai iPadin sovelluksen kautta työtehtäviin. Ilmoittautumisaika vaihtelee lentokoneen tyyppin mukaisesti, ja ajat on määrätty erikseen lentäjille ja matkustamohenkilökunnalle. Ennen 1.6.2021 työnantajan määräämässä ilmoittautumisajassa oli oltava toimintakeskuksessa, jossa lennolle ilmoitettiin tietokoneella. Ilmoittautumisajat vaihtelivat silloin kohteesta riippuen. Lentohenkilöstöön kuuluvan jäsenen on itse varmistuttava siitä, että hän on viimeistään ilmoittautumisaikana lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla. Lentohenkilöstön tulee myös huolehtia itse siitä, että heillä on mukanaan tarvittavat matkustusasiakirjat. 1.6.2021 lukien työnantajan määräyksen mukaan ilmoittautumisaikana on siis tullut olla lennon tai

asematasokuljetuksen lähtöportilla. Työaika alkaa työnantajan määräämästä ilmoittautumisajasta, ja vasta sen jälkeen ryhdytään lennonvalmistelutehtäviin.

Lentäjillä on mukanaan iPad ja matkapuhelin. Matkustamohenkilökunnalla on mukanaan matkapuhelin. Laitteet tulee päivittää ja pitää käyttövalmiudessa annettujen ohjeiden mukaan. Suurella osalla lentohenkilöstöä puhelin on työsuhdepuhelin ja henkilökohtaisessa käytössä oleva laite.

Matkustamohenkilöstön mukaan on yleistä, että matkustajat pysäyttelevät heitä lentoasemalla ja kyselevät neuvoa. Lentohenkilöstöllä ei ole velvollisuutta palvella matkustajia, mutta neuvonnasta kieltäytymistä ei kuitenkaan koeta välttämättä mahdolliseksi.

Lentohenkilöstön jäsenen on itse selvitettävä lennolle lähtiessään lennon lähtöportti ja kulkea sinne valitsemansa turvatarkastuksen ja tarvittaessa myös passintarkastuksen kautta. Lähtöporttitietoa tulee seurata lentoasemalla kuljettaessa ja reagoida sen mahdolliseen muuttumiseen. Lentohenkilöstön jäsenen tulee myös itse suunnitella edellä mainittu kulkeminen ja varata siihen riittävästi aikaa, jotta hän on työnantajan määräämässä ajassa lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla. Työnantaja toimittaa sovellusten kautta tietoa muun muassa lentokentän ruuhkista. Työnantajan määräämä työasu tulee olla puettuna ylle viimeistään lähtöportilla. Lentohenkilöstön jäsen päättää itse siitä, missä vaiheessa hän puvun pukee ylleen. Käytännössä se on usein puettuna ainakin osittain jo lentoasemalle saavuttaessa. Tarvittaessa työasun voi vaihtaa ylleen toimintakeskuksen tiloissa. Lentäjillä on mukanaan työnantajan iPad ja matkapuhelin ja matkustamohenkilökunnalla matkapuhelin.

X Oyj:tä sitovissa työehtosopimuksissa on määräyksiä työajan alkamisesta. 1.6.2021 Helsinki-Vantaan lentoasemalla käyttöön otettu järjestely, jossa työaika alkaa lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla ilmoittautumisesta, on ollut aiemmin käytössä niin sanotuilla ulkoasemilla.

2. Lausunnon kohteesta

SAK ry on esittänyt työneuvostolle pyynnön lausua X Oyj:n lentohenkilöstön (lentäjät ja matkustamohenkilökunta) lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille siirtymisten lukemisesta työaikaan riippumatta siitä, mistä lentoasemasta on kysymys. Työneuvostolle on kuitenkin esitetty pääosin selvitystä vain Helsinki-Vantaan lentoasemalla tapahtuvista siirtymisistä, ja siinä on keskitytty Helsinki-Vantaan lentoaseman olosuhteisiin ja siellä 1.6.2021 toteutettuun muutokseen.

Työneuvoston käytössä ei ole sellaista selvitystä, jonka perusteella sillä olisi mahdollisuus arvioida X Oyj:n lentohenkilöstön kulkemista lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille kaikilla mahdollisilla lentokentillä, ja näin ollen myös Suomen rajojen ulkopuolella. Näin ollen työneuvosto voi lausua X Oyj:n lentohenkilöstön kulkemisesta lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla 1.6.2021 toteutetun muutoksen jälkeen. Lausunnossa

tarkastellaan sitä, onko mainitussa kulkemisessa kysymys työaikalain (872/2019) 3 §:ssä tarkoitettusta työajaksi luettavasta ajasta.

Asiassa on tullut esille se, että lentohenkilöstön työajan alkamisesta on määräyksiä työnantajaa sitovissa työehtosopimuksissa. Työehtosopimusmääräysten tulkinta kuuluu työtuomioistuimen yksinomaiseen toimivaltaan, eikä työneuvosto voi ottaa niihin kantaa. Työneuvosto tuo kuitenkin esille, että työaikalain 3 §:n säännös työajasta on pakottava, joten siitä ei voida sopia työehtosopimuksin työntekijöiden oikeuksia tai etuja heikentäen.

3. Tarkasteltava normisto

Työneuvosto tarkastelee asiaa ainoastaan työaikalain 3 §:n perusteella. Sen 1 momentin mukaan työaikaa on työhön käytetty aika ja aika, jolloin työntekijä on velvollinen olemaan työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Säännöksen 2 momentin mukaan matkustamiseen käytettyä aikaa ei lueta työaikaan, ellei sitä samalla ole pidettävä työsuorituksena.

Työaikalakia koskevassa valmisteluaineistossa (HE 158/2019 vp, s. 75) todetaan, että työaikalaisissa oleva työajan määritelmä vastaa työaikadirektiivin 2 artiklan 1 kohtaa. Sen mukaan työajalla tarkoitetaan ajanjaksoa, jonka aikana työntekijä tekee työtä, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa toimintaansa tai tehtäviään kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti. Vaikka Euroopan unionin tuomioistuimen käytäntö on otettu huomioon jo työaikalain 3 §:n määritelmässä, kiinnittää työneuvosto lausunnossaan tarpeellisilta osiltaan huomioita mahdolliseen työaikadirektiivin tulkintakäytäntöön.

Asiassa on tuotu esille ilmailulainsäädäntöä, ilmailumääräyksiä ja työnantajayhtiön toimintakäsikirja. Työneuvoston Traficomilta saadun selvityksen mukaan mainitussa aineistossa ei ole lausuntopyynnön kohteena olevaan työaikalain 3 §:n tulkintaan vaikuttavia asioita. Työneuvostolla ei ole myöskään toimivaltaa tulkita tässä yhteydessä muuta normistoa kuin työaikalain 3 §:ää.

4. Työajaksi luettava aika

4.1 Lainsäätäjän tarkoitus

Työaikalain 3 §:n perustelujen (HE 158/2019 vp, s. 75 – 76) mukaan työaikaa on sen 1 momentin mukaan työhön käytetty aika riippumatta siitä, missä työ tehdään sekä aika, jonka työntekijä on velvollinen olemaan työnantajan määräämällä työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Työajan määritelmä ei ole paikkasidonnainen, joten työaikaa voi olla myös muualla kuin työnantajan

toimipisteessä työhön käytetty aika. Työajaksi luetaan myös aika, jonka työntekijä on työnantajan määräämällä työntekopaikalla työnantajan käytettävissä, vaikka työntekijä ei tuona aikana suorita työtehtäviään. Kysymys voi olla työpaikalla tapahtuvasta päivystyksestä tai muusta paikkaan sidotusta valmiudesta ryhtyä välittömästi työntekoon. Työntekopaikalla tarkoitetaan työntekijän varsinaisen työpaikan lisäksi mitä tahansa paikkaa, jossa työntekijä suorittaa työnantajan määräämiä tehtäviä.

Työaikalain 3 §:n 2 momentti koskee matkustamiseen tai matkaan käytettyä aikaa. Pääsäännön mukaan matkustamiseen työpaikalle tai työnsuorituspaikalle käytetty aika ei ole työajaksi luettavaa aikaa. Työajaksi luettavan ajan arvioinnissa vaikutusta ei ole sillä, perustuuko matkustaminen työnantajan nimenomaiseen määräykseen tai, tapahtuuko matkustaminen omalla tai työnantajan autolla taikka julkisella kulkuneuvolla. Työajaksi luettavan ajan arviointiin ei vaikuta myöskään se, maksetaanko työntekijälle matkaan kuluneelta ajalta korvausta. Matkustamiseen käytetty aika luetaan poikkeuksellisesti työaikaan silloin, kun sitä on samalla pidettävä työsuorituksena. Kodin ja työpaikan välistä matkustamista ei lähtökohtaisesti lueta työaikaan. Kysymys ei ole silloin laissa olevan määritelmän mukaisesta työhön käytetystä ajasta, eikä työntekijä ole matka-aikanaan velvollinen olemaan työnantajan määräämällä työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa kodin ja työpaikan välinen matka voi kuitenkin olla työaikaa. Esimerkkinä tällaisesta työaikalain valmisteluaineistossa mainitaan Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisussa C-266/04 (Tyco) esillä ollut tapaus.

Työaikalain esitöiden mukaan lepoaikaa – erotuksena työajasta – on aika, jona työntekijällä on mahdollisuus järjestää ajankäyttönsä ilman suurempia velvoitteita ja keskittyä omiin asioihinsa.

4.2 Arviointia

Lausuntopyyntöön kohteena olevassa tapauksessa X Oyj:n lentohenkilöstö kulkee Helsinki-Vantaan lentokentällä työnantajan määräämälle työn aloituspaikalle, joka on joko tulevan lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportti. Reitti voi alkaa lentohenkilöstön jäsenen valinnan mukaan toimintakeskuksesta tai miehistön turvatarkastuspisteeltä. Hän voi myös siirtyä suoraan lentokentän terminaalarakennukseen toimintakeskuksesta tai saapua terminaaliin muualta (esimerkiksi pysäköintihallista tai juna-asemalta). Lentohenkilöstöllä on kulkemisen aikana yleensä työnantajan määräämä työasu yllään, koska se on oltava puettuna viimeistään lähtöportilla. Heillä on mukaan henkilökohtaisia varusteita ja niiden ohella lentäjillä iPad ja matkapuhelin ja matkustamohenkilökunnalla matkapuhelin. Lentohenkilöstön tulee itse selvittää, mikä on kulloisenkin lennon lähtöportti ja siirtyä sinne turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen kautta. Lentohenkilöstön jäsenen tulee huolehtia siitä, että hänellä on mukanaan voimassa olevat matkustusasiakirjat. Lentojen lähtöportit saattavat joskus muuttua alkuperäisestä, joten lentohenkilöstön on varmistettava, että he ovat siirtymässä oikealle lähtöportille.

Lentohenkilöstön jäsenen on suunniteltava ajankäyttönsä sekä saapumisensa lentokentälle ja siellä kulkeminen niin, että hän on lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla työnantajan määräämänä ilmoittautumisaikana. Kulkeminen vie eripituisen ajan riippuen lähtöportin sijainnista ja muun muassa turvatarkastuksen ruuhkasta. Kysymys on noin 10 – 30 minuutin pituisesta ajasta.

Työneuvostolle on selvitetty, että työtehtävien suorittaminen eli lennonvalmistelu alkaa vasta ilmoittautumisajan päätyttyä lähtöportilla tai lentokoneessa. Työnantaja ei ole määrännyt lentohenkilöstölle työtehtäviä sitä edeltävälle ajalle. Työnantaja ei ole myöskään määrännyt muuta aikaa kuin ilmoittautumisajan.

Työpaikkojen alueelle saapuminen edellyttää tyypillisesti kulkuoikeuksia, ja työntekijät saattavat joutua osoittamaan ne eri tavoin. Usein kysymys on oma-aloitteisten kulunvalvontalaitteiston käytöstä, mutta työpaikoilla tai niiden läheisyydessä voi olla myös sellaisia tarkastuspisteitä, joissa esitetään esimerkiksi kulkulupa vartijalle. Työpaikoilla voi olla myös esimerkiksi pikahuumetestauksia, joilla varmistetaan työkyntöisyyttä. Näin ollen lentokentän turva- ja passintarkastusta ei voida pitää tavanomaisuudesta poikkeavana menettelynä varmistaa, että työntekijä voi ryhtyä työtehtäviensä suorittamiseen.

Työaikalain mukainen työajan määrittely on kiinteässä yhteydessä työntekijän sovittuihin työtehtäviin. Työajaksi lukeutuvat kaikki sopimuksen mukaisten työntekovelvoitteen piiriin kuuluvien tehtävien suorittaminen. Se, että lentohenkilöstö joutuu selvittämään kulloisenkin lentonsa lähtöportin, kulkemaan turvatarkastuksen ja mahdollisen passintarkastuksen kautta, rinnastuu – niiden mahdollisista erityispiirteistä huolimatta – työneuvoston käsityksen mukaan edellä selvitettyihin työpaikoilla yleisesti käytettäviin järjestelyihin. Työpaikoilla saatetaan joutua myös kulkemaan pitkiäkin matkoja, jotta työnsuorituspaikka saavutetaan.

Asiassa saadun selvityksen mukaan lähtöportin tarkistaminen, turvatarkastus ja mahdollinen passintarkastus eivät ole lentohenkilöstön työtehtävien suorittamista. X Oyj on määrännyt ilmoittautumisajan, jolloin lentohenkilöstön on oltava lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportilla ja ilmoittauduttava työhön. Työaika alkaa mainitusta ilmoittautumisajasta. Työnantaja ei ole määrännyt sen ajan käytöstä, joka kuuluu lentokentällä lähtöportille kulkemiseen. Työntekijä voi halutessaan käyttää viimeksi mainittua aikaa omiin tarkoituksiinsa. Käytännössä työntekijät eivät kuitenkaan saavu lentokentälle viettämään aikaa vaan yleensä vain siirtyäkseen työn aloittamispaikalle.

Vaikka matkaan käytetyn ajan lukeutuminen työajaksi olisi ratkaistavissa jo työaikalain 3 §:n 1 momentin perusteella, on lain 3 §:n 2 momentissa – vuoden 1996 työaikalain tapaan – vielä erikseen ja selvennyksenä säädetty siitä, milloin matkaan käytetty aika voi muuttua työajaksi. Jo vuoden 1946 työaikalain (406/1946) lukien pääsääntönä on ollut, että työntekijän matkat kodista tai muusta paikasta työntekopaikalle (ja sieltä pois) eivät ole työaikaa, koska työntekijä ei tällöin tee työtään eikä ole työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Matkaan käytetty aika voi kuitenkin olla poikkeuksellisesti työajaksi luettavaa aikaa, mikäli matkustaminen muuttuu pelkän kulkemisen sijasta työsuoritukseksi. Kuten edellä on tuotu esille, ei lähtöportin tarkistaminen,

turvataarkastus ja mahdollinen passintarkastus ole saadun selvityksen mukaan lentohenkilöstön työtehtävien suorittamista.

Asiassa on tuotu esille se, että erityisesti matkustamohenkilökunta voi tulla usein matkustajien pysäyttämäksi lähtöportille kulkemisen aikana; matkustajat kysyvät neuvoa, koska kokevat, että X Oyj:n työasu päällä oleva henkilö on oikea taho heitä opastamaan. Matkustajien neuvonta kuuluu maapalvelutehtäviin, jotka eivät kuulu lentohenkilöstön työtehtäviin. On kuitenkin ymmärrettävää, että lentohenkilöstö auttaa matkustajia mahdollisuuksiensa ja käytettävissään olevan ajan puitteissa ja ohjaa heitä eteenpäin. Tällä ei kuitenkaan ole vaikutusta työaikalain 3 §:n tulkintaan. Mikäli lentohenkilöstö ennakoii mahdollisia matkustajien tekemiä pysäytyksiä ja saapuu sen vuoksi lentokentälle hyvissä ajoin ennen ilmoittautumisaikaa, saattaa syntyä tarve tarkastella asiaa työturvallisuuslain perusteella. Työneuvoston lausunnon kohteena on kuitenkin vain työaikalain 3 §:n tulkinta.

Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota vielä seuraavaan. Työneuvosto katsoi vuoden 1946 työaikalain aikana, että työaikaan voitaisiin lukea myös aika, jolloin työntekijän sidonnaisuus työpaikkaan ja rajoitukset ajan vapaassa käyttämisessä ylittävät tietyn rajan. Vuoden 1996 työaikalain säätämisen yhteydessä todettiin kuitenkin selkeästi se, että mainittua työneuvoston kantaa ei voida enää jatkossa noudattaa (HE 34/1996 vp, s. 75 – 76). Näin ollen esimerkiksi velvollisuus tai käytännössä syntyvä pakko käyttää matkan aikana työnantajan määräämää asustetta tai kuljettaa mukanaan puhelinta tai iPad-laitetta eivät – niiden aiheuttamasta sidonnaisuudesta huolimatta – voi johtaa siihen, että kulkeminen muuttuu työsuoritukseksi. Tätä päätelmää tukee voimassa olevan työaikalain 3 §:n perusteluissa oleva maininta, jonka mukaan lepoaika – erotuksena työajasta – on aika, jona työntekijällä on mahdollisuus järjestää ajankäyttönsä ilman suurempia velvoitteita ja keskittyä omiin asioihinsa (HE 158/2019 vp, s. 74 – 75). On selvää, että työhön kuljettaessa työntekijä ei voi yleensä toimia samalla tavoin kuin vapaa-ajallaan (esim. siirryttäessä kodista työhön autolla, on keskityttävä ajamiseen). Yleensä rajoituksia ajankäytölle matkustamisen aikana syntyy siis pelkästä liikkumisesta, eikä siihen vaikuta se, onko työntekijällä työasu jo siinä vaiheessa päällään tai kuljettaako hän mukanaan esimerkiksi puhelinta.

Lentäjillä on pääsääntöisesti lähtöportille kuljettaessa mukanaan iPad ja matkustamohenkilökunnalla matkapuhelin. Kysymys on laitteista, jotka saadun selvityksen mukaan ovat suurimmalla osalla lentohenkilöstöä myös henkilökohtaisessa käytössä. Näin ollen niiden mukana kuljettamisen funktio ei ole pelkästään työhön liittyvä. Laitteita ei voida työneuvoston käsityksen mukaan muutoinkaan pitää sellaisina, että niiden mukana kuljettaminen tekisi kulkemisesta työaika.

Asiassa ei ole saatu selvitystä, jonka mukaan lentohenkilöstö suorittaisi lähtöportille kulkemisen aikana työtehtäviään tai että heidät olisi määrätty kyseisenä aikana olemaan työntekopaikalla työnantajan käytettävissä. Lentokentälle kulkemiseen muun muassa turvatarkastetulla alueella ja työn aloituspaikalle siirtymiseen saattaa liittyä seikkoja, jotka ovat enemmän työntekijän vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella kuin muun tyyppisessä ympäristössä liikuttaessa. Siitä

huolimatta kysymys on tavanomaisesta kodin ja työpaikan välisestä työmatkasta, jonka aikana työntekijä kulkee omalla ajallaan työn aloittamispaikalle.

Euroopan unionin tuomioistuin tarkasteli ratkaisussaan *Tyco*, pitäisikö ilman kiinteää työn suorittamispaikkaa olevien työntekijöiden matkaa ensimmäisen asiakkaan luo ja viimeisen asiakkaan luota pitää työaikana. Koska matkustaminen oli olennainen osa sellaisen työntekijän työskentelyä, jolla ei ollut kiinteää tai tavanomaista työn suorittamispaikkaa, näiden työntekijöiden työpaikkana ei voitu pitää ainoastaan työnantajan asiakkaiden toimitiloja. Matka-aika luettiin työajaksi. Vaikka ratkaisussa arvioitiin matkaan käytettyä aikaa, ei siinä esillä ollut tapaus ole olosuhteiltaan verrattavissa nyt käsillä olevaan lentohenkilöstön kulkemiseen. Työneuvoston käsityksen mukaan lentohenkilöstöllä on tiedossa sama fyysinen työn aloittamispaikka (Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaali), joten ratkaisussa *Tyco* esitetty ei muuta edellä esille tuotua työaikalain 3 §:n tulkintaa.

4.3 Lopputulos

Työneuvoston käsityksen mukaan X Oyj:n lentohenkilöstön kulkeminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla lennon tai asematasokuljetuksen lähtöportille ei ole työaikalain 3 §:ssä tarkoitettua työaikaa.

Sovellettu lainkohta

Työaikalain (872/2019) 3 §.

Lausunto on yksimielinen ja se perustuu puheenjohtaja Ahtelan sekä jäsenten Douglas, Hjelt, Ilveskivi, Kannisto, Kiiski, Nyssölä, Salonen ja Rautio mielipiteeseen.