

TYÖNEUVOSTO
Mikonkatu 4, PL 34
00023 Valtioneuvosto
puh. 09-645 593

LAUSUNTO

Nro 1396-04

16.9.2004

Diaarinro 8/2004

Lausunnonpyytäjä:

H:n käräjäoikeus

Asia:

Matkaan käytetyn ajan lukeminen työaikaan

Vireille:

26.2.2004

Lausuntopyyntö:

Käräjäoikeudessa on vireillä riita-asia, jossa B ja 28 muuta työntekijää ovat kantajina vaatineet, että vastaaja X Oy velvoitetaan suorittamaan heille ylityökorotusta ajalta 1.5.2001 - 30.11.2002 työntekijäkohtaisten laskelmien mukaan viivästyskorokoineen 1.7.2002 lukien sekä korvaamaan kantajien yhteiset oikeudenkäyntikulut viivästyskorokoineen.

X Oy on sähkönjakelu-, tele-, valaistus- ja tilapäissähköverkkojen sekä teollisuusmuuntamoiden ja kojeistojen rakentamiseen ja kunnossapitoon erikoistunut yhtiö, joka toimii Etelä-Suomen alueella. Yhtiön toimipisteet ja niin sanotut työhönlähtöpisteet, joissa on sekä toimisto- että varastotiloja, sijaitsevat E:lla, K:lla ja N:llä.

Kantajat ovat yhtiön työntekijöitä ja he ovat olleet työsopimuslain tarkoittamassa työsuhteessa yhtiöön ainakin 1.5.2001 - 30.11.2002, jota aikaa heidän kanteensa koskee. Kantajista yksi on toiminut kar-toittaja/varastonhoitajana. Kaikki muut ovat toimineet sähköasentajina.

Kantajien työsuhteissa on noudatettu Energia-alan keskusliitto ry:n ja Sähköalojen ammattiliitto ry:n välistä energia-alan työehtosopimusta. Matka-ajoista ja niiden korvauksista on yhtiössä ollut käytössä 24.4.2002 päivätty kirjallinen ohje. Siinä on määräyksiä muun muassa matka-ajalta maksettavista korvauksista ja siitä, milloin matka-aika voidaan lukea auton kuljettajan työajaksi.

Mainitussa ohjeessa todetaan myös seuraavaa. Työaika alkaa klo 7.00 ja päättyy klo 16.00. Työaika käytetään mahdollisimman suurelta osalta ja tehokkaasti työkohteessa toteutukseen. Työhönottopisteessä tai muualla käytetty aika materiaalien kokoamiseen ja työn suunnitteluun minimoidaan. Tavoitteena on, että pääsääntöisesti tiimipäällikkö tilaa tarvikkeet suoraan työkohteeseen, poikkeustapa-uksissa materiaalit haetaan X:n työhönottopisteistä. Normaalityöajasta pysyvästi poikkeava työaika on sovittava työhönottopistekohtaisesti toimitusjohtajan kanssa.

Yhtiön autot säilytetään ensisijaisesti työhönottopisteessä, jossa asentajat ovat valmiit aloittamaan työt klo 7.00 eli sinne saavutaan niin ajoissa, että työvarusteet on vaihdettu ennen klo 7.00 ja työmaalle lähtö tapahtuu välittömästi. Kun työpäivän päätteeksi palataan työhönottopisteeseen tai varastolle, se tapahtuu aikaisintaan 10-15 minuuttia ennen työpäivän päättymistä, ja tarvittavat asiat seuraavaa työpäivää varten valmistellaan puhelimitse. Työn suunnittelu hoidetaan siten, että edellisenä päivänä työryhmä tietää seuraavan aamun työkohteen ja voi valmistautua siihen päivän päätteeksi. Jos työmaan hoito tai toimintatilanne puoltaa kulkemista suoraan työmaalle, on yhtiön auton säilyttäminen työhönottopisteen ulkopuolella sallittua. Näissä tilanteissa ollaan työmaalla klo 7.00 ja työkohteesta lähdetään klo 16.00. Normaalisti työmatkasta poikkeavan työmatkan pituus voidaan huomioida ajoissa. Varallaolossa olevien asentajien sekä uhkaavan häiriötilanteen vallitessa vianhoitovastaavan kanssa käydyn keskustelun perusteella on oikeus viedä auto kotiin. Vastaaja on noudattanut mainittua ohjetta, mutta työhuonekunta ei ole sen käyttöönottoa hyväksynyt.

Kantajat ovat perustelleet vaatimuksiaan sillä, että he ovat kuljettaneet X Oy:n autoja säännöllisen työajan ulkopuolella, ja heille on tästä maksettu vain yksinkertainen tuntipalkka ilman ylityökorotuksia. Autoissa on kuljetettu työkaluja, työtarvikkeita ja muita työntekijöitä siinä määrin, että matkaan käytettyä aikaa on pidettävä työaikalain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuna työsuorituksenä. Autoista on punnittu seitsemän (läpileikkaus käytetystä kalustosta). Punnituksen mukaan autojen kuormat ovat painaneet yli 1000 kiloa paitsi kartoittajan auton kuorma, joka on painanut 490 kiloa. Kantajien kuljetustehtävät ovat muodostuneet työsuorituksiksi, koska yhtiön olisi pitänyt järjestää kuljetukset erikseen, jos kantajat olisivat käyttäneet työmatkoihinsa julkisia kulkuvälineitä tai

omaa autoa. Työntekijät eivät pysty työskentelemään työkohteessa ilman työautoa, koska auto kiinteine varustuksineen on työkalu. Alalla vallitsevan yleisen käytännönkin mukaan tällaiset matkatunnit lasketaan työaikaan. Työneuvostolla on ollut selvä ja yhtenäinen ratkaisukäytäntö vastaavissa tapauksissa, kuten ainakin ratkaisut TN 887-70, TN 1050-78, TN 1322-95, TN 1357-99 ja TN 1362-99 osoittavat. Yhteistä näille ratkaisuille on ollut kuljetettujen tarvikkeiden ja laitteiden määrä. Vaikka tarvikkeiden paino olisikin vähäisempi, voi kuljetustehtävä kuitenkin muodostua työsuorituksiksi, mikäli työnantajan pitäisi järjestää kuljetus erikseen siinä tapauksessa, että työntekijä käyttäisi matkaan omaa autoaan tai julkisia kulkuvälineitä.

Yhtiö on kiistänyt kanteen kokonaisuudessaan perusteettomana sekä vaatinut sen hylkäämistä ja oikeudenkäyntikulujensa korvaamista viivästyskorkeineen. Yhtiö toteaa, että työaikalain 4 §:n 3 momentin pääsäännön mukaan matkaan käytettyä aikaa ei lueta työajaksi. Ainoastaan siinä tapauksessa, että matkaa on samalla pidettävä työsuorituksena, matkaan käytetty aika luetaan työajaksi. Ratkaisu siitä, milloin matkaa on pidettävä työsuorituksena, on työaikalain esitöiden mukaan tehtävä tapauskohtaisesti. Siten jokaista matkaa on arvioitava erikseen. Jotta voitaisiin arvioida, onko kantajien tekemiä matkoja pidettävä työsuorituksina, jokaisen kantajan olisi pitänyt yksilöidä vaatimistaan tunteista jokaisesta matkasta sen päivämäärä, kellonajat ja matkareitti, ajoneuvo, jota kantaja on joutunut kuljettamaan sekä työn tekemistä varten tarkoitetut tarvikkeet tai muut työntekijät, jotka työnantaja on määrännyt kuljetettaviksi. Jälkikäteinen autojen punninta ei täytä yksilöintivaatimusta. Asiaa koskevat työneuvoston lausunnot ovat tapauskohtaisia ja niidenkin perusteella on selvää, että kantajien on yksilöitävä jokainen matka, josta kanteessa vaaditaan ylityökorotuksia. Muutoin ei voida arvioida, onko kantajilla oikeutta vaadittuihin ylityökorotuksiin. Yhtiön mukaan kanteessa esitetty väite siitä, että yleisenä käytäntönä alalla on, että matkat lasketaan työaikaan, ei pidä paikkaansa. Tämä on nähtävissä myös työneuvoston lausunnoista. Yhtiö on vielä huomauttanut, että yhtiössä vakiintuneen käytännön mukaan kantajat ovat voineet työpäivän alkaessa ottaa yhtiön autot käyttöön haluamastaan paikasta ja jättää ne työpäivän päättyessä haluamaansa paikkaan. Siten he ovat voineet itse päättää päivittäisen matkan alku- ja loppupisteen sekä matkareitin työkohteeseen ja sieltä pois. He ovat voineet itse päättää myös lähtöajasta aamuisin ja auton varustamisajankohdasta. Paikkansa pitää se, että työautoissa on kuljetettu työvälineitä ja –tarvikkeita sekä toisia työntekijöitä. Kysymys ei kuitenkaan aina ole työsuorituksesta. Yhtiön mukaan riita koskee työmatkoja työkohteisiin, jotka sijaitsevat alle 50 kilometrin etäisyydellä ja työtehtäviä, jotka ovat jatkuneet useita päiviä.

H:n käräjäoikeus on pyytänyt edellä selostettuun riita-asiaan työneuvoston lausuntoa siitä, onko sähköasentajien ja kartoittaja/varastonhoitajan matkaan käyttämää aikaa pidettävä työaikana työaikalain 4 §:n 3 momentin mukaan sillä perusteella, että matkaa on pidettävä työsuorituksena.

Työmatkoista esitetty selvitys

Käytetyt ajoneuvot

Kantajien mukaan autot on rakennettu niin, että ne ovat itsessään työkaluja. Autoja on varusteltu erilaisia työtehtäviä varten ajoneuvokohtaisesti vaihtelevilla kiinteillä rakenteilla, joita ovat esimerkiksi vinssi, nosturi, nostokori, pylvästelineet, vetokoukku, työtaso auton katolla, kattoteline, valonheitin, työkalulaatikot, hyllytila ja kiinnikkeet tarvikkeille ja työkaluille. Pakettiautoissa on muun muassa katolla työtaso, jota voidaan käyttää liikennevaloja korjattaessa. Kuorma-autossa voi olla miehistön nostokori ja nostolaite. Tällaista varustusta tarvitaan katuvaloja rakennettaessa ja kunnostettaessa. Pakettiautoissa on muun muassa hyllyjä ja katolla työtaso. Kantajat ovat selvityksessään ilmoittaneet matkaan käytettyjen ajoneuvojen rekisterinumeron.

Vastaaja toteaa, että yhtiössä on käytössä 70 erilaista paketti-, kuorma- ja erikoisautoa. Yleisin automalli on umpipakettiauto. Yhtiön autot ovat kokonaispainoltaan keskimäärin kanteessa mainittujen, punnittujen autojen painoisia. Punnittujen autojen omamassa on käytännössä suurempi kuin rekisteriotteen mukainen massa, koska muun muassa pakettiautot on jälkeinpäin varustettu metallihyllyillä. Todellisen kuorman paino on näin pienempi kuin punnitustulos. Autoja käytetään eri käyttötarkoituksiin, kuten valaisinpylväiden korjauksiin, katuvalojen rakentamiseen ja kunnossapitoon, kaapelireittien kartoittamiseen sekä liikennevalojen korjaamiseen.

Asiakirjoissa on valokuvia eräistä ajoneuvoista. Käytettävissä olevan selvityksen perusteella ei kuitenkaan tule ilmi, minkä tyyppistä autoa, pakettiautoa, kuorma-autoa vai erikoisautoa kullakin matkalla on käytetty. Toimitetun punnituksen mukaan seitsemän auton omamassa oli 1660 – 5520 kiloa.

Auton tarpeellisuus yhtiön töissä

Kantajien mukaan matkoihin käytettävä ajoneuvo on itsessään työkalu, eikä työtehtäviä voi suorittaa ilman autoa ja sen sisältämiä tarvikkeita ja työvälineitä. Auto on oleellinen osa sähköasentajatyöryhmää. Pääasiassa kaksi asentajaa käsittävä työryhmä ei voisi toimia ilman autoa eikä sen sisältämiä työvälineitä ja tarvikkeita.

Vastaajan mukaan työauto on oleellinen osa sähköasentajatyöryhmää. Työryhmä ei voi yleensä työskennellä ilman työvälineitä ja tarvikkeita sisältävää työautoa, mutta nykyään pyrkimyksenä on se, että tarvikkeet toimitetaan mahdollisuuksien mukaan suoraan tukkuliikkeestä työmaalle, jolloin autossa ei tarvitse kuljettaa muuta kuin työkohteessa tarvittavat työkalut. Tarvikkeet eivät ole oleellinen osa työryhmää, vaan työauto, koska tarvikkeet voidaan toimittaa työkohteeseen myös muulla tavoin kuin työautolla. Pääosin autoissa on kuljetettu työkaluja. Vaihtoehtona, jota yhtiö ei ole käyttänyt, on se, että työkalut olisivat jossain peräkärryssä, joka jätettäisiin työkohteeseen. Auto voitaisiin jättää myös yöksi työmaalle ja asentaja kulkisi työmatkansa muulla kulkuneuvolla. Tällöin yhtiö kuljettaisi työntekijät työmaalle ns. kulkuautoilla, joihin mahtuisi useampi työntekijä. Tällaista järjestelyä yhtiössä on mietitty, mutta se toteutetaan vasta, jos työntekijöiden kanta vireillä olevassa riita-asiassa voitaa.

Kuljetetut tarvikkeet

Käytettävissä olevan selvityksen mukaan autoissa on kuljetettu työkohteisiin tarvikkeita ja työkaluja. Tarkkaa selvitystä kullakin matkalla mukana olleiden tarvikkeiden laadusta, määrästä tai kuljettamisen säännönmukaisuudesta ei ole. Asiakirjoissa tarvikkeista ja työkaluista on puhuttu osittain samaa tarkoittavana asiana.

Kantajat toteavat, että autoissa kuljetetaan työn tekemispaikkaan runsaasti tarvikkeita. Vaikka jossakin suuremmissa työkohteissa pääosa tarvikkeista kuljetetaan kohteeseen muulla tavalla, on varsin yleistä, että kohteeseen joudutaan kuljettamaan toimituksesta puuttuvia osia. Autoissa on oltava myös tarvikkeita, joita asentajat arvioivat tarvitsevänsä työssään. Sen arvioiminen, mitä tarvikkeita kulloinkin on välttämätöntä kuljettaa mukana, on asentajien ammattitaidon varassa. Heille on työvuosien aikana muodostunut käsitys siitä, mitä tarvikkeita autossa tulee olla varalta. Sellainen menettely, jossa autoon lastataan aamulla vain ne tarvikkeet, joita sen työpäivän aikana tarvitaan, ei ole mahdollista. On yleistä, että työpäivän aikana tarvitaan myös sellaisia tarvikkeita, joita työpäivän aamuna ei osattu ottaa huomioon, sillä tarvikkeivalikoima vaihtelee työtehtävien mukaan. Ne autot, joita käytetään pääasiassa huolto- tai kunnossapitotyöhön, on varusteltava kyseisen työn edellyttämin tarvikkein.

Vastaajan mukaan autoissa on kuljetettu muun muassa johtoja, jotka ovat kiepeissä ja keloissa. Tarvikkeita ei ole aina kuljetettu suuria määriä. Työkohteissa tarvittavia asennustarvikkeita toimitetaan

työkohteeseen suoraan tukkuliikkeiden tai muiden toimittajien kuljetuksella. Yhtiöllä on myös erikseen kuljetustehtäväautoja. Pyrkimyksenä on se, että tarvikkeet toimitetaan suoraan tukkuliikkeestä työmaalle, jolloin yhtiön autoilla ei päivittäin tarvitse kuljettaa tarvikkeita työkohteeseen. Työnantaja ei ole määrännyt kuljettamaan autossa mukana tarvikkeita. Työryhmät ovat myös varustelleet autoja sellaisilla tarvikkeilla, joita ei työmailla aina tarvita. Autojen kuormatiloja ei ole välttämättä tyhjennetty kohteen valmistuttua.

Kuljetetut työkalut ja muut varusteet

Käytettävissä olevan selvityksen mukaan autoissa on kuljetettu työkohteisiin myös muita kuin autossa kiinteästi olevia työkaluja. Tarkkaa selvitystä kullakin matkalla mukana olleiden työkalujen laadusta ja määrästä ei ole, eikä myöskään siitä, kuinka säännönmukaista kuljetus on ollut.

Kantajien mukaan kiinteän varustuksen lisäksi autoissa on töiden tekemistä varten laaja kokoelma työkaluja. Työkalujen tarve vaihtelee päivittäin työtehtävistä riippuen. Lähes mahdotonta on etukäteen tietää, mitä työkaluja työssä tarvitaan. Asentajat voivat saman työpäivän aikana tehdä työtä useammassa kuin yhdessä työkohteessa. Se, että asentajat jokaisen työpäivän aamuna hakisivat autoon varastolta ne työkalut, joita sinä päivänä tarvitaan, on käytännössä mahdotonta toteuttaa. Työkalut ovat asentajien vastuulla eikä varastolla ole työkalujen säilytystä varten tehtyjä erillisiä lukittavia säilytystiloja. Ne autot, joiden kuljettajat osallistuvat varallaoloon, on pakko varustaa täydellisellä työkaluvarustuksella, sillä varallaolossa saattaa asentajan tehtäväksi tulla mikä tahansa verkostoon liittyvä työtehtävä. Autot, joissa on nosturi, on myös varustettava nostotöissä tarpeellisilla välineillä. Tällaisia ovat muun muassa nostoliinat (eri pituisia ja paksuisia), nostovaijerit, sakkelit ja muut esineiden nostamisessa tarvittavat laitteet, esimerkiksi pylväsnostin.

Autoissa on myös oltava työntekijän turvallisuuteen liittyviä varusteita. Tällaisia ovat esimerkiksi kypärä, suojalasit, sadevaatteet, tukivyö pylvääseen nousemiseksi (valjasvyö nostokoriaautoissa), turvaliivi (liikenteessä työskenneltäessä), liikenteen ohjaamiseen tarvittavat välineet ja laitteet, joilla tarkistetaan työkohteen jännitteettömyys, laitteiston/verkon maadoitustarvikkeita ja kasv suoja (jos autossa on moottorisaha).

Lisäksi autoissa kuljetetaan myös asennus- ym. jätteitä takaisin työhönottopisteeseen, sillä vain suurimmissa työkohteissa on järjestetty jätteiden lajittelu- ja keräilymahdollisuus.

Vastaajan mukaan autoissa on kuljetettu pääosin työkaluja, ja työkalujen kuljettamisen kannalta auto on oleellinen osa sähköasennustyöryhmää. Mukana ei ole kuitenkaan kuljetettu sellaisia laitteita tai koneita, joiden kuljetus olisi joka tapauksessa pitänyt järjestää työkohteeseen, jos työntekijä olisi kulkenut sinne muulla välineellä kuin työautolla.

Kuljettajat ja mukana matkustaneet muut työntekijät

Kantajat toteavat, että työautoissa on kuljetettu muita työntekijöitä. Asiakirjoissa olevan selvityksen mukaan pääsääntöisesti kuljettajan lisäksi mukana on kulkenut toinen työntekijä. Joissain tapauksissa mukana on kulkenut kuljettajan lisäksi kaksi muuta työntekijää. Selvityksessään kantajat ovat yksilöineet matkakohteen, kuljettajan, kuljetetun ajoneuvon ja sen, kuinka monta työntekijää ajoneuvossa on matkustanut kuljettajan lisäksi.

Vastaajan mukaan käytännössä kaikilla autoilla on nimetyt kuljettajat, jotka voivat tosin eri työtehtävissä vaihtua. Yhtiön tavanomaisen työryhmän muodostaa kaksi asentajaa. Työryhmän omassa valinnassa on, kumpi asentajista vastaa työryhmän käytössä olevasta autosta, ja hyvin harvoin työnantaja

määrää asiasta. Yleensä toinen asentaja vastaa ajoneuvosta ja toinen asentaja on työryhmän kärkimies. Työnantaja ei kuitenkaan määrää tiettyä asentajaa kuljettamaan autoa, vaan asiassa toimitaan käytännön olosuhteiden vaatimalla tavalla. Autoa kuljettavat asentajat eivät ole ammattikuljettajia, vaan sähköasentajia, jotka tekevät säännöllisen työajan puitteissa kahdeksan tuntia sähköasennustyötä päivässä. Useimmissa autoissa on kuljettajan lisäksi kaksi matkustajapaikkaa. Kuljetus ei ole asentajan pääasiallinen tehtävä. Yhtiö ei ole määrännyt kuljettamaan mukana muita asentajia.

Matkan toteuttaminen

Kantajat kertovat olleensa työnantajan johto- ja valvontavallan alla matkoja tehdessään. Työnantajalla on ollut työn johto- ja valvontaoikeus ja samalla velvollisuus valvoa, miten autoja on käytetty ja mistä työntekijät ovat matkalle lähteneet. Työnantajalla on ollut mahdollisuus ilmoittaa, puretaanko autoista kaikki varustus vai laitetaanko auto jokaista matkaa varten erikseen kuntoon, jätetäänkö autoon tavaroita mahdollista myöhempää käyttöä varten jne. Työnantajan asiana on ilmoittaa menettelytavoista. Jos työnantaja ei näin tee, ei se voi johtaa siihen, etteikö matkaan käytetty aika voi olla työaikaa.

Vastaajan mukaan työntekijät eivät ole työmatkoilla työnantajan työnjohto- ja valvontavelvollisuuden alaisina. Työntekijät ovat voineet vakiintuneen käytännön mukaan ottaa työpäivän alkaessa yhtiön auton käyttöön haluamastaan paikasta ja jättää auton työpäivän päättyessä haluamaansa paikkaan. Yhtiön työnjohtajat ovat osoittaneet, mitä autoa mihinkin työkohteeseen käytetään. Työntekijät ovat saaneet päättää päivittäisen matkan alku- ja loppupisteen sekä matkareitin työkohteeseen ja sieltä pois. Samoin työntekijät ovat saaneet päättää lähtöajoina työkohteeseen, paluujoina sekä matkaan käytettävän ajan pituudesta sekä samoin siitä, mihin aikaan auto varustetaan seuraavaa työpäivää varten. Työntekijöillä on oikeus säilyttää kulkemiseen käyttämänsä autoa myös kotonaan, esimerkiksi Riihimäellä, josta he kulkevat suoraan työmaalle niin, että he ovat siellä sovittuna työnalkamishetkenä, eikä yhtiö ole vaatinut työntekijöitä kulkemaan työmaalle työhönottopisteen kautta. Yhtiö on antanut työntekijöille vapaan kulkemisoikeuden työautoilla, joita on voitu säilyttää työntekijän kotona taikka kulkemisen kannalta tarkoituksenmukaisessa paikassa. Tätä järjestelmää on käytetty vuosia niin, että kuljettajan matka-ajasta ei ole vaadittu ylityöosia. Asentajat toimivat kohteissa usein kahden asentajan työryhmissä. Noin sadasta asentajasta noin 30 kulkee ja työskentelee yksin ja loput pareittain. Yhtiön autojen kuljettaminen ei käytännössä poikkea tavallisen henkilöauton kuljettamisesta. Asentajien työaika on alkanut ja päättynyt Energia-alan työehtosopimuksen 5 §:n mukaan kulloisellakin työmaalla.

Perustelut:

1 Lausunnon kohde

Asiassa on kysymys siitä, ovatko X Oy:n sähköasentajien ja kartoittaja/varastonhoitajan tekemät matkat työaikaa vai ei. Mainitut työntekijät ovat matkan ajan kulkeneet yhtiön omistamalla ajoneuvolla (pakettiauto, kuorma-auto ja erikoisauto) työntekopaikalle ja sieltä pois. Autoissa on työn tekemisen kannalta tarpeellista kiinteää varustusta. Autoissa on toimitettu työmaille myös irrallisia työkaluja ja tarvikkeita sekä erilaisia suojavaikkeitä ja -tarvikkeita. Kuljettajan ohella autossa on kulkenut yksi tai useampi muu työntekijä lukuun ottamatta kartoittaja/varastonhoitajan matkoja. Työntekopaikalta palattaessa autolla on saatettu kuljettaa jätteitä pois työntekopaikalta.

Riita koskee aikaa 1.5. – 30.11.2002. Yhtiö antoi 24.2.2002 kirjallisen ohjeen matka-ajoista ja niiden korvauksista. Työneuvosto ei tarkastele lausunnossaan mainitun ohjeen sisältöä ja matkajan lukemista työaikaan sen perusteella, vaan tulkitsee ainoastaan työaikalain 4 §:n 3 momentin säännöstä.

Asiassa ei toistaiseksi ole työntekijä- ja työmatkakohtaisesti yksilöityä selvitystä siitä, mitä eri autoilla ja matkoilla on kuljetettu. Tästä syystä työneuvosto voi jäljempänä tuoda esille vain yleisellä tasolla asiassa huomioon otettavia näkökohtia ja arviointiperusteita, joita voidaan pitää silmällä myös harkittaessa asiaan hankittavan näytön tarvetta.

2 Matka-aika ja työaika

Työaikalain (605/1996) 4 §:n 3 momentin mukaan matkaan käytettyä aikaa ei lueta työaikaan, ellei sitä samalla ole pidettävä työsuorituksena. Työntekijän työmatkat kodista tai muusta paikasta työntekopaikalle ja sieltä pois eivät pääsäännön mukaan ole työaikaa, koska työntekijä ei tällöin tee työtään eikä ole työpaikalla työnantajan käytettävissä. Tähän lopputulokseen ei vaikuta se, onko työntekijä nimenomaan määrätty matkalle tai muut sellaiset seikat eikä myöskään se, maksetaanko mainitusta ajasta työntekijälle korvausta (HE 34/1996, s. 40). Matkaan käytetty aika voi kuitenkin olla työajaksi luettavaa aikaa, mikäli matkustaminen muuttuu työsuoritukseksi. Matka saa työsuorituksen piirteitä lähinnä silloin, kun työntekijä joutuu kuljettamaan moottoriajoneuvoa ja sen mukana työnantajan kuljetettavaksi määräämiä työn tekemistä varten tarkoitettuja työvälineitä, tarvikkeita tai muita työntekijöitä. Mukana kuljetettavien tarvikkeiden, työvälineiden tai muiden työntekijöiden määrää ei voida määritellä tarkasti, vaan ratkaisut on tehtävä tapauskohtaisesti (HE 34/1996, s. 40). Ratkaisussa otetaan huomioon se, onko kysymyksessä sellaisten laitteiden ja koneiden kuljetus, jotka olisi tullut järjestää työpaikalle joka tapauksessa, jos työntekijä olisi kulkenut sinne omalla autollaan tai julkisilla kulkuvälineillä. Mitä olennaisempaa kuljetus on matkan jälkeen tehtävään työhön verrattuna, sitä selvempää on, että matka-aika on työaikaa. Laitteilla ja välineillä ei tarkoiteta pieniä ammattityökaluja tai muita vastaavia, helposti mukana kuljetettavia välineitä (mm. Tiitinen yms. Työaikalaki 1996, s. 78).

Työneuvosto on käytännössään katsonut, ettei matkaan käytettyä aikaa yleensä lueta työajaksi, vaikka työntekijä - muu kuin moottoriajoneuvon kuljettaja - itse kuljettaa työnantajan tähän tarkoitukseen osoittamaa ajoneuvoa (TN 848-68). Jos ajoneuvossa on kuitenkin samalla määrätty kuljetettavaksi työn tekemistä varten tarpeellista työvoimaa tai tarvikkeita siinä määrin, että kuljettamisen on katsottava muodostuneen luonteeltaan työsuoritukseksi, on matkaan käytetty aika

luettava työajaksi. Työneuvosto on katsonut kuljettamisen työsuorituksiksi, kun kuljetettavana on satoja kiloja tai yli tuhat kiloa painavia työvälineitä ja -tarvikkeita (mm. TN 887-70 ja 1050-78).

Lausunnossa TN 1204-87 (ään.) työnantaja oli määrännyt asentajan kuljettamaan työnantajan omistamaa farmariautoa, jossa oli lisäksi matkustanut toinen asentaja sekä kuljetettu asennustyössä tarpeellisia noin 200 kilon painoisia työkaluja. Työneuvosto katsoi, että auton kuljettaminen oli työsuoritusta ja näin työaikaa. Samaan lopputulokseen työneuvosto päätyi lausunnossaan TN 1205-87 (ään.), jossa työntekijä kuljetti työnantajan omistamalla pakettiautolla työnantajan konepajalla valmistettuja lämmittimiä tilaajille ja oli autossa mukana seuranneen toisen asentajan kanssa asentanut ne paikan päällä sekä kuljettanut käytetyt lämmittimet takaisin konepajalle. Pakettiauton runkopaino oli 1750 kiloa ja kokonaispaino noin 3100 kiloa. Kuljetettavien lämmittimien yhteispaino oli niiden lukumäärästä riippuen 100-300 kiloa ja työkalujen noin 15 kiloa.

Lausunnossaan TN 1373-01 (ään.) työneuvosto katsoi ns. menekinedistäjän matka-ajan työnantajan kiinteästä toimipisteestä ja työntekijän kodista asiakkaiden luo työsuoritusta vastaavaksi työajaksi, kun hän kuljetti moottoriajoneuvossa merkittävässä määrin työhön liittyviä tarvikkeita. Paluumatkaa ei pidetty työaikana, mikäli olosuhteet muuttuivat eli esimerkiksi, jos työnantajan tarvikkeita ei enää tarvinnut kuljettaa palattaessa. Myöskään ajomatkoja joko työnantajan kiinteästä toimipaikasta kotiin tai toisinpäin ei katsottu työajaksi, vaikka menekinedistäjä olisikin samalla kuljettanut ajoneuvossa työnantajan tavaroita. Työneuvosto on pitänyt arvioinnissa huomioon otettavana tekijä myös sitä, kenen aloitteesta työntekijä joutuu kuljettamaan materiaalia mukanaan (TN 1362-99. Ks. myös TN 1357-99).

Kuten edellä olevista lausunnoista käy ilmi, ei työneuvoston käytännön mukaan kuljettavilla tarvikkeilla ja välineillä tarvitse olla jotain tiettyä painoa, jotta matkustaminen luettaisiin työaikaan. Jos tarvikkeet ja välineet ovat painoltaan vähäisiä, voi myös niiden kuljetus olla eräin edellytyksin työsuoritusta, lukuun ottamatta pieniä ammattityökaluja. Lisäksi on tarkasteltava sitä, onko työntekijä määrätty kuljetustehtävään vai ei (mm. TN 1322-95).

Työsuorituskriteeriä on tulkittava suppeasti niin, ettei mikä tahansa kuljetustehtävä tee matka-ajasta työaikaa (HE 34/1996, s. 40-41. Ks. myös mm. Tiitinen ym., Työaikalaki 1996, s. 76-78).

Suppea tulkinta ilmenee erityisesti työneuvoston erilaisia saattajia koskevista lausunnoista: saattotehtävän jälkeistä aikaa ei lueta työaikaan, ellei kysymys ole moottoriajoneuvon kuljettajan työstä (esim. TN 148-49, 182-50, 365-54 ja 1234-88).

3 Arviointia

Kiinteä varustus

X Oy:n sähköasentajien kuljettama työauto on esitetyn selvityksen mukaan oleellinen osa sähköasennustyöryhmää. Työauto kiinteine varustuksineen vaikuttaa siten olevan sellainen välttämätön työväline, jota ilman työtehtäviä ei voi suorittaa, samaan tapaan kuin kuorma-autot

työneuvoston lausunnossa TN 1177-85. Mainitussa lausunnossa oli kysymys kolmen erityyppisen työkoneen (kuorma-auton) siirrosta työskentelypaikalle. Työkone oli samalla työväline, jolla varsinaiset työtehtävät, puhdistus ja pesu työskentelypaikalla suoritettiin. Työkoneissa oli sekä kiinteää että irtainta kalustoa. Työneuvosto katsoi, että työkoneen siirto työskentelypaikalle oli luettava työajaksi.

Jos X Oy:n sähköasentajat ja kartoittaja/varastonhoitaja tarvitsevat työautoa sen kiinteän varustuksen vuoksi varsinaisten työtehtävien suorittamiseen, sen kuljettamista työpaikalle on pidettävä työsuorituksena ja matka-aikaa työaikana riippumatta siitä, onko kysymyksessä pakettiauto, kuorma-auto tai erikoisauto. Koska kysymyksessä on auto ja siihen kiinteästi liittyvä varustus, on se sellainen väline tai kone, jonka kuljetus olisi tullut järjestää erikseen työpaikalle, mikäli työntekijä ei suorittaisi kuljetustehtävää. Näin ollen työauton kiinteän varustuksen painolla tai auton painolla ei ole asiassa merkitystä eikä myöskään kuljettavan matkan pituudella. Jos kuitenkin kiinteänä varustuksena ovat sellaiset tikkaat tai muut välineet, jotka voisivat olla irtotavara ja jotka olisivat kuljetettavissa työkohteeseen muulla tavalla kuin työautolla, ei pelkästään niiden kuljettamista työautolla voida pitää työsuorituksena, ellei jäljempänä esitetystä muuta seuraa. Matka-ajan lukeminen työajaksi kaiken kaikkiaan edellyttää, että kiinteästi varustellun ajoneuvon saaminen työpaikalle on pääasia ja työntekijän matkustaminen sen mukana päätarkoitukseen nähden liitännäinen seikka.

Jos autoa joudutaan kuljettamaan sen kiinteän varustuksen vuoksi, merkitystä ei ole sillä, mitä muuta autossa kuljetetaan: tarvikkeita, irtotyökaluja, suojaruustusta tai muita työntekijöitä. Jos taas työauton kuljettamista kiinteine varustuksineen ei vielä sellaisenaan pidetä työaikana, on tarkasteltava, mikä merkitys on irtotyökalujen, tarvikkeiden, suojaruustuksen ja muiden työntekijöiden kuljettamisella.

Työkalujen, tarvikkeiden ja suojaruustuksen kuljettaminen

Työauton kuljettaminen voi olla eräin edellytyksin työaikaa, vaikka autoa ei jouduta kuljettamaan sen kiinteän varustuksen vuoksi. Tällöin on oltava kysymyksessä sellainen irtotyökalujen, työssä tarvittavien suojaruusteiden ja tarvikkeiden kuljettaminen, jota on pidettävä työsuorituksena. Asiassa jää epäselväksi millaisia tarvikkeita, työkaluja ja muita välineitä ja kuinka paljon tarvitsee kuljettaa työkohteeseen mukana. Osapuolet ovat kuitenkin yksimielisiä siitä, että työkaluja, tarvikkeita ja muita välineitä on kuljetettu ja niitä joudutaan kuljettamaan. Kuormaa on autoissa ollut satoja kiloja. Punnitustulosten mukaan kuorman paino on ollut 490-1570 kiloa. Asiakirjoista ei kuitenkaan

selviä, mistä tämä kuorma itse asiassa on koostunut – kuinka suuri osa kuormasta on tarvikkeita, onko mukana ollut työkaluja, joita ei kohteessa tarvita ja niin edelleen.

Jotta irtotyökalujen kuljettamista voitaisiin pitää työsuorituksena, työkalujen on oltava työkohteessa tarpeellisia. Työkalujen on oltava myös painoltaan, muodoltaan tai kooltaan sellaisia, ettei niiden kuljettaminen ole tarkoituksenmukaista muulla tavoin, esimerkiksi työkalusalkussa tai muuten helposti mukana kuljettaen. On selvää, että mitä painavammista ja tilaa vievemmistä työkaluista ja välineistä on kysymys, sitä helpommin niiden kuljettaminen on työsuoritusta. Mitään ehdotonta kilomäärää tai muuta sellaista rajaa ei kuitenkaan voida esittää. Samalla tavoin kuin työkalujen kuljettamista on arvioitava työssä tarvittavan suojavaatetuksen ja muun suojarustuksen kuljettamista.

Jos työauton mukana joudutaan kuljettamaan tarvikkeita, myös niiden kuljettamista on arvioitava edellä esitettyjen näkökohtien mukaan. Työneuvosto katsoi lausunnossaan TN 1205-87 lämmittimien, joiden yhteispaino oli 100-300 kiloa, kuljetuksen työajaksi. Jotta tarvikkeiden kuljetus olisi työsuoritusta, tarvikkeiden on oltava painoltaan tai kooltaan sellaisia, ettei niiden kuljettaminen työntekijän mukana esimerkiksi linja-autossa, junassa tai henkilöauton tavaratilassa ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista. Paluumatka ei ole työaikaa, jos kuljetetut tarvikkeet ovat jääneet työmaalle.

Saadun selvityksen mukaan autoissa saatetaan säilyttää irtotyökalujen, tarvikkeiden sekä suojavälineiden ja -vaatteiden perusvarustusta, eikä autoa aina varusteta jokaista matkaa varten erikseen. Mainittu menettely saattaa olla tarkoituksenmukaista muun muassa ajankäytön ja työn sujumuuden edistämiseksi. Näin ollen myös edellä mainitun kaltaisten työkalujen, tarvikkeiden ja välineiden kuljettaminen voi olla työaikaa, mikäli niiden kuljettaminen autossa on tarpeen muun muassa siksi, ettei aina etukäteen voida arvioida, mitä työkaluja, tarvikkeita tai välineitä työssä tarvitaan. Mainittujen irtotyökalujen, tarvikkeiden ja välineiden on kuitenkin oltava edellä esitettyin tavoin kooltaan ja painoltaan sellaisia, ettei niiden kuljettaminen muulla tavoin kuin työautossa ole tarkoituksenmukaista.

Muiden työntekijöiden kuljettaminen

Lähtökohtaisesti pelkästään se, että työntekijä kuljettaa työautossa mukanaan toista tai toisia työntekijöitä ei tee matka-ajasta kuljettajana toimivan työntekijän työaikaa. Muiden työntekijöiden kuljettaminen voi kuitenkin muodostua työsuorituksiksi olosuhteista riippuen muun muassa sillä

perusteella, että työnantaja on määrännyt työntekijän kuljetustehtävään tai autossa kuljetetaan työntekijöiden ohella työvälineitä ja tarvikkeita. Muiden työntekijöiden kuljettaminen voi olla työsuoritusta myös, jos kysymyksessä on kulkeminen työnantajan pakolliseksi määräämästä lähtöpaikasta.

Työautossa on esillä olevassa tapauksessa kuljettajan lisäksi yleensä kaksi matkustajapaikkaa. Työautoa kuljettavan asentajan lisäksi autossa on useimmiten matkustanut toinen työntekijä. Asiassa ei ole esitetty selvitystä siitä, että muiden työntekijöiden mukana kuljettaminen olisi pakollista tai että työmaalle olisi mahdollista kulkea ainoastaan työautolla työnantajan määräämästä lähtöpaikasta. Työneuvoston käsityksen mukaan toisen tai useamman työntekijän kuljettaminen mukana työautossa ei lausuntopyynnössä kuvatussa tapauksessa tee matka-ajasta työaikaa.

Työmaan tai työpäivän aikana tehtävät matkat

Työauton kuljettamiseen käytettyä aikaa on arvioitava myös sen mukaan, onko kysymyksessä useita päiviä kestävä työmaan alussa, lopussa tai kesken tehtävä taikka työpäivän aikana suoritettava matka.

Työaikana voidaan edellä esitettyjä perusteita soveltaen helpoiten pitää työmaalle menomatkkaan käytettyä aikaa ja työn valmistuttua tehtävää paluumatkaa, jolloin auto kuljetetaan pois työmaalta. Työaikana ei sen sijaan voida pitää useamman päivän kestävien työkohteiden aikana työautolla tehtäviä matkoja kotiin ja takaisin työntekopaikalle. Nämä matkat ovat tavallisia työmatkoja, jotka työaikalain mukaan eivät ole työaikaa. Jos kuitenkin työmaan kuluessa autoa vaihdetaan ja kuljetetaan työntekopaikalle toinen auto, jota tarvitaan sen välineiden vuoksi, on tämä matka-aika ja myös edellisen auton palautusaika työaikaa. Samoin on, jos autoa on jouduttu varustamaan tarvikkeilla tai irtotyökaluilla tai muilla välineillä siten, että niiden kuljettaminen sellaisenaan on työsuoritusta. Myös jos työmaan tai työpäivän aikana kuljetetaan roskia ja jätteitä tai palautetaan tarvikkeita, matkat ovat työaikaa.

Työpäivän aikana autolla saatetaan liikkua työpisteestä toiseen. Tällaiset lyhyehköt matkat työn suorituspaikasta toiseen voisivat olla joissakin tapauksissa - työtehtävien luonteesta riippuen - olennainen ja kiinteä osa toimenkuvaa ja näin työaikaa (HE 34/1996, s. 40). Jos taas ei ole kysymys sen laatuudesta työtehtävästä, joka edellyttää lyhyehköjä siirtymisiä työpäivän aikana työsuorituspaikasta toiseen, olisi matkaa arvioitava samalla tavoin kuin muitakin matkoja.

Matkat auton lastaamista varten

Työntekijä voi säilyttää autoa kotonaan tai muussa itse valitsemassaan paikassa eli muualla kuin työnantajan työhönottopisteessä ja käydä varustamassa auton valitsemanaan aikana ennen matkaa työkohteeseen. Kulkemista työautolla sen varustamista varten kiinteään toimipaikkaan ja sieltä pois ei ole pidettävä työaikana, kuten työneuvoston lausunnossa TN 1373-01 on katsottu, vaikka samalla autossa kuljetettaisiin työkaluja, toisia työntekijöitä, välineitä ja tarvikkeita.

Työnantajan määräys

X Oy toteaa, ettei se ole määrännyt ketään kuljetustehtävään. Jokaisella autolla on kuitenkin todettu olevan pääsäännön mukaan nimikkokuljettajat, ja yhtiön työnjohtajat ovat myös osoittaneet mitä autoa kuhunkin työkohteeseen käytetään. Kantajat ovat selvityksessään yksilöineet kullakin matkalla toimineen kuljettajan. Työnantaja vaikuttaa olleen tosiasiasa tietoinen työauton kuljettamisesta eikä nimenomaista määräystä kuljetustehtävään ole tarvittu. Näissä olosuhteissa määräyksen olemassaololla ei työneuvoston mielestä ole merkitystä arvioitaessa matka-ajan luonnetta.

Työajan alkaminen ja päättyminen

Jos kuljettamista pidetään edellä esitetyillä perusteilla työaikana, on kyettävä arvioimaan myös, milloin työaika alkaa ja milloin se päättyy. Käytettävissä olevan selvityksen mukaan kuljettaja saa ainakin osittain valita, mistä matkalle lähtee ja minne sieltä palaa. Työnantajan saattaa näin ollen olla vaikea tietää, milloin työaika on alkanut ja milloin se on päättynyt. Ellei asiasta ole muodostunut osapuolten välille vakiintuneita menettelytapoja, erimielisyys on ratkaistava viime kädessä tuomioistuimessa esitettävän näytön perusteella.

Sovelletut oikeusohjeet:

Työaikalaki (605/1996) 4 §.

Lausunto on yksimielinen. Päätöksentekoon osallistuivat puheenjohtaja Saloheimo, jäsenet Kangasperko, Kaittola, Äimälä, Virtanen, Rusanen ja Eiskonen sekä varajäsen Heikkerö.