

Uchwała z dnia 18 marca 1998 r.

III ZP 20/97

Przewodniczący SSN: Kazimierz Jaśkowski, Sędziowie SN: Barbara Wagner (sprawozdawca), Andrzej Wasilewski.

Sąd Najwyższy, przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Piotra Wiśniewskiego, po rozpoznaniu w dniu 18 marca 1998 r. sprawy z powództwa Stefana Ś. przeciwko PKP Lokomotywni Ł. o zapłatę, na skutek zagadnienia prawnego przekazanego postanowieniem Sądu Wojewódzkiego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Siedlcach z dnia 26 marca 1997 r. [...] do rozstrzygnięcia w trybie art. 390 § 1 KPC

Czy okres przejazdu pracowników drużyn trakcyjnych PKP w charakterze pasażerów z Lokomotywni będącej ich zakładem pracy do miejsca, gdzie mają świadczyć pracę tzw. pozapociągową jest czasem pracy w rozumieniu art. 128 KP i § 7 ust. 1 pkt. 1 Zarządzenia Nr 28 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 13 lipca 1994 roku w sprawie organizacji i rozkładu czasu pracy w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (biuletyn PKP nr 14, poz. 29) ?

p o d j ą ł następującą uchwałę:

Czas przejazdu pracownika drużyny trakcyjnej PKP z jego zakładu pracy do miejsca wykonywania pracy tzw. pozapociągowej jest czasem pracy tylko wtedy, gdy pracownik ten był zobowiązany do stawienia się w zakładzie pracy przed rozpoczęciem przejazdu.

U z a s a d n i e

Zagadnienie prawne przekazane Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia przez Sąd Wojewódzki -Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Siedlcach zostało sformułowane na tle następującego stanu faktycznego:

Stefan Ś. wnosił o zasądzenie na jego rzecz od PKP Lokomotywnia Ł. kwoty 2.000 zł należnej, jego zdaniem, od marca 1995 r. z tytułu wynagrodzenia za czas dojazdu do miejsca wykonywania pracy w P. i G.K. oraz powrotu do stacji macierzystej w Ł. Twierdził, że pracę rozpoczął i kończył w momencie zgłoszenia się u dyspozytora tej właśnie lokomotywni.

Strona pozwana podniosła, że powód do marca 1995 r. rozpoczął pracę z chwilą zgłoszenia się w stałym miejscu pracy (stacja Ł.). W kwietniu, maju, czerwcu i od sierpnia do grudnia 1995 r. Stefan Ś. był zatrudniony przy pracy pozapociągowej rozpoczynając służbę w innym miejscu niż Ł., lecz z góry określonym w miesięcznym planie pracy maszynisty, podawanym mu do wiadomości ze stosownym wyprzedzeniem. Formalności związanych z rozpoczęciem i zakończeniem pracy dopełniał u dyżurnego ruchu na stacji świadczenia pracy.

Sąd Rejonowy - Sąd Pracy w Ł. ustalił, że powód był mianowany na stanowisko starszego maszynisty pojazdów trakcyjnych elektrycznych w Lokomotywni Pozaklasowej w Ł. Od kwietnia 1995 r. lokomotywnia wprowadziła kategorię pracy stałej. Polegała ona na wyznaczeniu miejsc wykonywania pracy na każdy miesiąc z góry. Pracownik zatrudniony w systemie pracy stałej nie miał obowiązku zgłaszania się w jednostce macierzystej, lecz bezpośrednio w miejscu wykonywania pracy. Tam też dokonywał formalności związanych z objęciem i zakończeniem zmiany. W ocenie Sądu I instancji, czas dojazdu powoda do pracy i powrotu do miejsca stałego zatrudnienia nie był czasem pracy.

Wątpliwości Sądu Wojewódzkiego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Siedlcach dotyczą wykładni § 7 ust. 1 pkt 1 zarządzenia Nr 28 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 13 lipca 1994 r. w sprawie organizacji i rozkładu czasu pracy w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Biuletyn PKP Nr 14, poz. 29), powoływanego dalej jako „zarządzenie”. Zgodnie z tym przepisem do czasu pracy pracownika PKP zalicza się okres pozostawania w dyspozycji pracodawcy w ramach ustalonej w regulaminie zakładu pracy normy dobowego wymiaru pracy. Jest to czas rzeczywistego pełnienia pracy, dozwolone przerwy oraz planowane godziny niewykonywania pracy powstałe z przyczyn zakładu pracy. Dyrekcja Generalna PKP traktuje pracowników niejednolicie - pracownikom otrzymującym polecenie od dyspozytora macierzystej lokomotywni czas dojazdu do miejsca wykonywania pracy zalicza się do czasu pracy, pracownikom zatrudnionym w systemie pracy stałej - nie. Sąd Wojewódzki skłania się do poglądu, że czas dojazdu do miej-

sca świadczenia pracy powinien być w każdym przypadku wliczony do czasu pracy jako planowe godziny niewykonywania pracy powstałe z przyczyn zakładu pracy. Brak podstaw do dzielenia pracowników „na grupy uprawnionych do dłuższego okresu pracy i na tych którzy takiego uprawnienia nie mają.” Z tego względu „konieczne jest jednolite uregulowanie tej sytuacji, w drodze wykładni dokonanej przez Sąd Najwyższy”. W ocenie Sądu Wojewódzkiego problem sprowadza się do tego czy dojazd pracownika - członka drużyny trakcyjnej jako pasażera z lokomotywowni macierzystej do miejsca świadczenia pracy należy zaliczyć do planowych godzin niewykonywania pracy powstałych z przyczyn zakładu pracy.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Czasem pracy, zgodnie z legalną definicją zawartą w art. 128 KP, jest czas, w którym pracownik pozostaje w dyspozycji pracodawcy w zakładzie lub innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy. Okres pozostawania w dyspozycji pracodawcy rozpoczyna się z chwilą stawienia się pracownika w zakładzie lub innym miejscu wyznaczonym do świadczenia pracy; kończy z upływem dniówki roboczej lub wyjątkowo później - w momencie zaprzestania wykonywania dodatkowych czynności zleconych przez pracodawcę (w razie polecenia pracy w godzinach nadliczbowych).

Czas pracy regulują źródła prawa zróżnicowane hierarchicznie. Powszechnie normują go przepisy Kodeksu pracy. W ramach ogólnej, kodeksowej regulacji dopuszczalne jest odmienne unormowanie niektórych kwestii dotyczących czasu pracy przepisami branżowymi lub zakładowymi, z zastosowaniem jednak zasady uprzywilejowania (art. 9 KP). Ta „decentralizacja” regulacji pozwala na uwzględnienie specyfiki przedmiotowego zakresu (profilu) działalności zakładu, swoistości poszczególnych jego części i stanowisk pracy.

Czas pracy pracowników PKP zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych na stanowiskach, na których praca wykonywana jest w ruchu ciągłym lub co najmniej przez 12 godzin na dobę we wszystkie dni tygodnia, do kategorii których należał powód, uregulowany jest w §§ 40, 41 i 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie praw i obowiązków pracowników kolejowych (jednolity tekst: Dz. U. z 1993 r. Nr 98, poz. 449), powoływanego dalej jako „rozporządzenie”. Do pracowników tych może być stosowany system pracy okresowej (turnusowej). Zgodnie z § 41 ust. 1 rozporządzenia podstawę rozliczenia czasu pracy w systemie

pracy turnusowej stanowi miesięczna norma czasu pracy oraz harmonogram pracy ustalający rozkład zmian roboczych (turnusów) i czasu wolnego w miesiącu. Szczegółową podstawę prawną „rozliczania” czasu pracy w spornym okresie stanowiło zarządzenie Dyrektora Generalnego PKP Nr 28 z 13 lipca 1994 r. wydane na podstawie art. 23 ustawy z dnia 27 kwietnia 1989 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 26, poz. 138 ze zm.) w związku z art. 131 § 1 KP oraz §§ 40, 41, 42 i 45 rozporządzenia. Zgodnie z § 7 zarządzenia do czasu pracy pracowników zatrudnionych w systemie pracy turnusowej zalicza się oprócz okresów pozostawiania pracownika w dyspozycji zakładu pracy, w którym pracownik świadczy pracę lub wykazuje pełną gotowość do jej wykonywania (czas służby), także dozwolone przerwy i planowe niewykonywanie pracy powstałe z przyczyn zakładu pracy (z wyłączeniem okresu od zdania pojazdu trakcyjnego na stacji zwrotnej do jego ponownego przyjęcia, o ile czas trwania całej służby od wyjazdu ze stacji macierzystej do powrotu do niej lub do stacji zmiany drużyny pociągowej przekracza 12 godzin oraz okresu obowiązkowego wypoczynku). Do czasu pracy pracowników PKP zalicza się także okresy oczekiwania drużyn pociągowych na stacjach zakończenia zmiany roboczej na pociąg powrotny do stacji macierzystej oraz powrotu „pasażerem” po zakończeniu służby do tej stacji (§ 7 ust. 1 pkt 2 zarządzenia). Należy stąd wnosić, wnosząc a contrario, że do czasu pracy nie zalicza się dojazdu do miejsca rozpoczęcia pracy. Jest tak zawsze, gdy miejscem rozpoczęcia służby jest lokomotywnia macierzysta - stałe miejsce pracy pracownika. Jeżeli miejscem wykonywania pracy jest inna stacja początkowa, wliczenie czasu dojazdu do niej ze stacji macierzystej zależy od tego czy pracownik miał obowiązek osobistego zgłoszenia gotowości do podjęcia służby u dyspozytora stacji macierzystej i dokonania tam formalności związanych z jej rozpoczęciem w innej miejscowości czy też czynności tych zobowiązany był dokonać w stacji początkowej wskazanej z wyprzedzeniem w miesięcznym harmonogramie jako miejsce wykonywania pracy (system pracy stałej). Jeżeli harmonogram określa inne niż macierzysta stacja miejsce rozpoczęcia pracy (zmiany), lecz pracownik zobowiązany jest stawiać się do dyspozycji pracodawcy w stałym miejscu pracy (lokomotywnia macierzysta) - czas dojazdu ze stacji macierzystej do stacji świadczenia pracy wlicza się do czasu pracy. Pracownik wykazuje bowiem gotowość do pracy od momentu stawienia się w lokomotywowni macierzystej i od tej chwili pracodawca może dysponować jego czasem oraz osobą. Rozpoczyna po prostu pracę na stacji macierzystej, choć wykonuje ją w innej loko-

motywowni. Dojazd takiego pracownika do miejsca wykonywania pracy należy traktować jako podróż służbową. Okres tej podróży służbowej wlicza się do czasu pracy dlatego, że przypada ona „w czasie pracy”, tj. w godzinach ustalonych dla pracownika zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy (w godzinach harmonogramowych). Takie stanowisko reprezentowane jest konsekwentnie w judykaturze (np. orzeczenia SN z dnia 4 kwietnia 1979 r., PRN 30/79, OSNCP 1979, z. 10, poz. 202 oraz z dnia 27 października 1981 r., I PR 85/81, OSNCP 1982, z. 5-6, poz. 76).

Harmonogram może jednak określać z góry miejsce rozpoczęcia pracy (zmiany) bez obowiązku przybycia do stacji macierzystej. Służba rozpoczyna się w momencie zgłoszenia się pracownika u dyspozytora lokomotywowni w miejscu wykonywania pracy. Od tej też chwili można zasadnie twierdzić o pozostawaniu pracownika w dyspozycji pracodawcy. Czas dojazdu pracowników objętych systemem pracy stałej do miejsca wykonywania pracy nie jest ani czasem pracy ani czasem podróży służbowej przypadającej na godziny harmonogramowe. Jest czasem dojazdu do pracy. Jak czas dojazdu do pracy w lokomotywowni macierzystej pracowników zatrudnionych poza systemem pracy stałej.

Nie jest trafny pogląd Sądu Wojewódzkiego w Siedlcach, że czas dojazdu pracownika zatrudnionego w systemie pracy stałej do miejsca wykonywania pracy stanowi okres planowego niewykonywania pracy z przyczyn zakładu pracy. O planowym niewykonywaniu pracy można zasadnie twierdzić tylko wówczas, gdy okres zwolnienia pracownika z gotowości do świadczenia pracy przypada między rozpoczęciem i zakończeniem zmiany (turnusu, okresu). Przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu pracownik nie ma obowiązku pozostawania w dyspozycji pracodawcy. Przeto zwolnienie go z gotowości do pracy jest w takich sytuacjach bezprzedmiotowe.

Rację ma natomiast Sąd Wojewódzki w Siedlcach, że sytuacja pracowników kolejowych zatrudnionych w systemie pracy turnusowej jest zróżnicowana w zależności od tego czy rozpoczynają oni pracę w lokomotywowni macierzystej czy na stacji wykonywania pracy. Dyferencjacja prawnej kwalifikacji okresu dojazdu do pracy wedle opisanego kryterium jest jednak uzasadniona. Regulacja taka nie pozostaje w sprzeczności z art. 128 i art. 132 KP. Wobec wyraźnego unormowania tej kwestii w powszechnie obowiązujących (Kodeks pracy), branżowych (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. i zarządzenie Dyrektora Generalnego PKP Nr 28) oraz zakładowych (zakładowy układ zbiorowy pracy pracowników „Polskie Koleje

Państwowe) przepisach prawa pracy nie ma podstaw do odmiennego jej „uregulowania” w drodze wykładni Sądu Najwyższego.

Kierując się powyższymi motywami Sąd Najwyższy podjął uchwałę o treści jak w sentencji.

=====