

Wyrok z dnia 18 stycznia 2012 r.

II PK 116/11

W czasie niewykonywania pracy w sytuacji, o której mowa w art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.), przypadającym według obowiązującego rozkładu w czasie pracy kierowcy, poza normalnym wynagrodzeniem nie przysługuje wynagrodzenie dodatkowe, o którym stanowi art. 9 ust. 6 tej ustawy.

Przewodniczący SSN Romualda Spyt, Sędziowie: SN Roman Kuczyński, SA Maciej Piankowski (sprawozdawca).

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w dniu 18 stycznia 2012 r. sprawy z powództwa Bogumiła K., Andrzeja M., Wojciecha L. przeciwko R.I. Polska Spółce z o.o. w K. o zapłatę, na skutek skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Koninie z dnia 25 stycznia 2011 r. [...]

u c h y l i ł zaskarżony wyrok wobec Bogumiła K. co do kwoty 17.303,20 zł; wobec Wojciecha L. co do kwoty 15.456,25 zł; wobec Andrzeja M. co do kwoty 19.421,78 zł i w tym zakresie przekazał sprawę Sądowi Okręgowemu w Koninie do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

U z a s a d n i e n i e

Wyrokiem z dnia 26 października 2010 r. Sąd Rejonowy w Koninie zasądził od pozwanej R.I. Polska Sp. z o.o. w K. na rzecz powodów: Bogumiła K. kwotę 24.053,77 zł z tytułu dyżurów wraz z ustawowymi odsetkami (pkt I ppkt 1 wyroku) oraz zasądził na rzecz Bogumiła K. kwotę 1.051,19 zł z tytułu przepracowanych godzin w porze nocnej wraz z ustawowymi odsetkami (pkt I ppkt 2 wyroku); Wojciecha L. kwotę 22.601,48 zł z tytułu dyżurów wraz z ustawowymi odsetkami oraz kwotę 1.028,96 zł z tytułu przepracowanych godzin w porze nocnej wraz z ustawowymi odsetkami (pkt II ppkt 1 i 2 wyroku); Andrzeja M. kwotę 24.359,14 zł z tytułu dyżurów

wraz z ustawowymi odsetkami oraz kwotę 1.068,03 zł z tytułu przepracowanych godzin w porze nocnej wraz z ustawowymi odsetkami (w pkt III ppkt 1 i 2 wyroku). W pozostałym zakresie Sąd Rejonowy umorzył postępowanie (pkt IV wyroku).

Powodowie byli pracownikami pozwanej Spółki zatrudnionymi na stanowiskach kierowców samochodów ciężarowych w pełnych wymiarach czasu pracy. Wynagrodzenie powodów winno wynosić 2.600 zł wraz z dodatkiem za pracę w porze nocnej. Powodowie pracowali jako kierowcy samochodów ciężarowych w obsłudze dwuosobowej, pracowali też w porze nocnej w okresie od lipca 2006 do lipca 2009 r. Powodowie jeździli głównie do krajów Unii Europejskiej. Zasadą było wyjeżdżanie w trasy z towarem w niedzielę wieczorem, około godziny 22⁰⁰ z bazy przy ul. N. Rozładunek dokonywano następnego (pierwszego) dnia w Niemczech, w Holandii, w Belgii. We wtorek z reguły powodowie ładowali towary w Belgii i wracali do kraju. Powrót następował w środę około godziny 20⁰⁰ do bazy w K. W czwartek około godziny 20⁰⁰ powodowie ponownie wyjeżdżali w krótszą trasę, np. do Holandii a powrót następował w sobotę nad ranem około godziny 3⁰⁰-4⁰⁰. W bazie w K. powodowie byli wówczas o godzinie 20⁰⁰. Niedziela była dniem wolnym. Ponownie cykl wyjazdów rozpoczynał się w poniedziałek wieczorem. Powód Wojciech L. jeździł w trasy z Andrzejem M. Czas pracy tych kierowców rejestrował tachograf dostosowany do pracy dwóch kierowców. Dodatkowo kierowcy zapisywali swój czas pracy w kalendarzu ujawniając między innymi stan licznika, godzinę wyjazdu, stan licznika przy załadunku i rozładunku. Informacje te pomocne były przy wypełnianiu kart drogowych. Pozwana podczas kontroli przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy (PIP) nie wydała inspektorom tarczek tachografów za cały okres zatrudnienia, oświadczając, że tarczki te nie zostały zwrócone przez kierowców. Państwowa Inspekcja Pracy dokonała jednak analizy kompletnego zwrotu dokumentów za okres 3 miesięcy i ustaliła, że nie wypłacono powodom wynagrodzenia za pracę w porze nocnej oraz że pracownicy, którzy prowadzili pojazdy dwuosobowo, nie otrzymali dodatku za dyżury, które pełnili podczas podróży. Inspektor PIP przyjął założenie, że za nadgodziny pracownicy otrzymywali czas wolny, skoro skracano im dobowy wymiar czasu pracy. Sąd Rejonowy stwierdził, że stan faktyczny nie był sporny między stronami. Problem powstał na tle sposobu wyliczenia należności za dyżury. Zdaniem Sądu Rejonowego podstawą roszczeń powodów był art. 151⁸ § 1 k.p. w zakresie dodatków za pracę w porze nocnej oraz art. 9 ust. 3 i 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.), a także przepis regulaminu stanowiący, że pod-

stawą jest system rozliczeniowy 4-miesięczny, rozpoczynający się z początkiem roku kalendarzowego. Dla kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym nie określono innego okresu rozliczeniowego niż 4-miesięczny. Sąd Rejonowy w całości zaakceptował opinię biegłego, z której wynika, że nie można było zaliczyć dyżuru do czasu pracy kierowców, a nadto stwierdził, że nie ma podstawy prawnej do innego sposobu liczenia wynagrodzenia za dyżur niż wynagrodzenia obowiązującego u danego pracodawcy, nie niżej niż w wysokości połowy wynagrodzenia wynikającego z osobistego zaszeregowania. W ocenie Sądu Rejonowego nie istnieje podstawa prawna do tego, aby zaliczyć dyżur do czasu pracy kierowców, tak aby wypracował on pełen etat. Wtedy również pracodawca obowiązany jest do zapłaty wynagrodzenia za pełen wymiar czasu pracy kierowców oraz odrębne wynagrodzenie za czas dyżuru. Powołując się na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. Sąd Rejonowy wskazał, że w żaden sposób nie odnosi się ono do sposobu liczenia wynagrodzenia za dyżury. Rozporządzenie to pomocne jest jedynie w zakresie zdefiniowania pojęcia załogi kilkuosobowej, podnosząc jednocześnie, że argumentację przedstawioną w tym przypadku wzmacnia treść art. 151⁵ § 2 k.p. Sąd Rejonowy stwierdził, że pozwana nie dowiodła, aby powodowie w czasie dyżuru wykonywali inną pracę. Wynagrodzenie za pracę w porze nocnej Sąd Rejonowy zasądził na podstawie art. 151⁸ § 1 k.p. O kosztach Sąd orzekł na zasadzie art. 98 k.p.c.

Wyrokiem z dnia 25 stycznia 2011 r. Sąd Okręgowy w Koninie oddalił apelację pozwanej od powyższego wyroku, dzieląc poczynione ustalenia i ocenę prawną dokonaną przez Sąd pierwszej instancji. Sąd Okręgowy za nieuzasadniony uznał zarzut naruszenia przepisów art. 9 ust. 1, 3 i 5 ustawy o czasie pracy kierowców. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13 tej ustawy. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru. Według art. 9 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 1, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego - wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania,

określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania - 60 % wynagrodzenia. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5 (ust. 6 art. 1 powołanej ustawy). W świetle przytoczonego przepisu nie ulega wątpliwości, że czasem dyżuru jest czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem, w przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców. Kierowcy mogą bowiem prowadzić pojazd na zmianę. W takim przypadku za czas dyżuru uważa się czas prowadzenia pojazdu przez drugiego kierowcę. Sytuacja taka jest typowym dyżurem pracowniczym, uregulowanym również w art. 151⁵ k.p. W doktrynie i judykaturze utrwalone jest stanowisko, że czasu dyżuru pełnionego przez pracownika poza normalnymi godzinami pracy w zakładzie pracy lub innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru pracownik nie wykonywał pracy. Godziny efektywnej pracy podczas dyżuru, jako przekraczające normy czasu pracy ustalone dla pracownika, należy traktować jako godziny nadliczbowe. Również czas efektywnego wykonywania pracy podczas dyżuru pełnionego w domu winien być traktowany jako czas pracy w godzinach nadliczbowych. Według niespornego stanu faktycznego w czasie gdy jeden z powodów prowadził pojazd, drugi kierowca w tym czasie nie wykonywał pracy, pozostając tym samym do dyspozycji, w gotowości do wykonywania pracy w miejscu wyznaczonym przez pracodawcę, tj. w samochodzie. Czas, w którym pracownik (powód) nie kierował pojazdem pozostając jednocześnie w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę, jest czasem dyżuru i czasu tego nie można wliczyć do tzw. normalnego czasu pracy. Z tej przyczyny Sąd pierwszej instancji słusznie wywiódł, że powodom należy się stosowne wynagrodzenie za czas dyżurów oraz czas pracy w porze nocnej. Podstawą rozstrzygnięcia Sądu Rejonowego nie była wykładnia przepisu art. 9 ustawy o czasie pracy kierowców dokonana przez biegłego. Ustęp 3 powołanego przepisu precyzuje wyraźnie pojęcie dyżuru w stosunku do sytuacji prowadzenia pojazdu przez dwóch lub więcej kierowców. Nadto w ustawie tej wyczerpująco uregulowano sposób obliczania należnego wynagrodzenia za czas dyżuru.

W skardze kasacyjnej od powyższego wyroku pozwana zarzuciła: 1) naruszenie prawa materialnego, a to art. 9 ust. 1, 3 i 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, przez przyjęcie, że praca wykonywana w obsadzie dwuosob-

bowej w normalnym czasie pracy winna być dodatkowo wynagradzana na podstawie tego przepisu; art. 151⁵ § 2 k.p., przez przyjęcie, że znajduje on w sprawie zastosowanie; 2) naruszenie prawa procesowego, a to obrazę art. 217 § 1 i § 2 k.p.c., przez pominięcie wniosków dowodowych zgłaszanych przez pozwaną w toku postępowania przed Sądem Rejonowym, w zakresie uzupełnienia opinii biegłego; sprzeczność istotnych ustaleń Sądu z treścią zebranego w sprawie materiału i błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę rozstrzygnięcia, polegający na błędnym ustaleniu, że w czasie pracy przypadającym w okresie pracy w obsadzie dwuosobowej wykonywanym w granicach normalnych norm czasu pracy, pracownik nie świadczył pracy.

Wskazując na powyższe zarzuty, skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku w części utrzymującej w mocy wyrok Sądu Rejonowego co do zasądzonej: na rzecz Bogumiła K. kwoty 17.303,20 zł wynikającej z pomniejszenia kwoty 24.053,77 zł zasądzonej z tytułu dyżurów o kwotę 6.750,57 zł uznaną przez pozwaną w ramach własnej analizy rozliczenia czasu pracy, przedłożonej w sprawie za pismem procesowym z dnia 3 listopada 2009 r.; na rzecz Wojciecha L. kwoty 15.456,25 zł wynikającej z pomniejszenia kwoty 22.601,48 zł o kwotę 7.145,23 zł uznaną przez pozwaną w ramach własnej analizy rozliczenia czasu pracy, przedłożonej w sprawie za pismem procesowym z dnia 3 listopada 2009 r.; na rzecz Andrzeja M. kwoty 19.421,78 zł wynikającej z pomniejszenia kwoty 24.359,14 zł o kwotę 4.937,36 zł uznaną przez pozwaną w ramach własnej analizy rozliczenia czasu pracy, przedłożonej w sprawie za pismem procesowym z dnia 3 listopada 2009 r.

W uzasadnieniu skargi kasacyjnej podniesiono, że przedmiotem sporu jest wynagrodzenie dodatkowe za czas dyżuru w rozumieniu przepisów o czasie pracy kierowców. W toku postępowania biegły w wydanej opinii nie uwzględnił faktu, że w przedsiębiorstwie pozwanego nie wprowadzono pracownikom przerywanego czasu pracy. Tym samym biegły w swoich wyliczeniach przyjął, że praca wykonywana w obsadzie dwuosobowej jest pracą wykonywaną zawsze w dodatkowym czasie pracy niewliczanym do normalnego czasu pracy i za ten okres ustalił w opinii dodatkowe wynagrodzenie. Takie stwierdzenie opinii oznacza błędne ustalenie, że kierowca wykonujący pracę w obsadzie dwuosobowej w normalnym czasie pracy, który wówczas nie kieruje pojazdem, otrzymuje za ten okres normalne wynagrodzenie wynikające z umowy o pracę oraz dodatkowe wynagrodzenie za dyżur. Jednocześnie w tym samym czasie kierujący pojazdem otrzymuje wyłącznie wynagrodzenie za normalny

czas pracy - bez dodatku, czyli niższe niż kierowca pojazdem niekierujący. Istota sporu sprowadza się do właściwego ustalenia wynagrodzenia za czas tych dyżurów. W ocenie skarżącej nie było intencją ustawodawcy wprowadzenie regulacji, oznaczającej konieczność wypłaty wynagrodzenia wyższego dla osób pracujących w normalnym czasie pracy, z których jeden kieruje pojazdem i ma wypłacane normalne wynagrodzenia, a drugi w normalnym czasie otrzymuje poza tym wynagrodzeniem dodatek za dyżur i nie kieruje pojazdem. Pozwany w toku postępowania wnosił o sporządzenie opinii uzupełniającej. Biegły 30 sierpnia 2010 r. „dokonał wykładni art. 9 ustawy o czasie pracy kierowców, na podstawie której odmówił sporządzenia opinii”. Sąd Rejonowy orzekający w pierwszej instancji nie odniósł się do wniosku dowodowego pozwanego w zakresie sporządzenia opinii uzupełniającej, jednak w uzasadnieniu orzeczenia zaakceptował wykładnię prawa wskazaną przez biegłego. W tej sytuacji pominięcie wniosku dowodowego zgłaszanego przez pozwaną oznaczało wydanie wyroku błędnie uwzględniającego powództwo. Wyrok ten zaakceptował Sąd Okręgowy w zaskarżonym orzeczeniu. Sąd pierwszej instancji a za nim Sąd Okręgowy powołując się na art. 151⁵ § 2 k.p., błędnie wywiedli, że skoro w czasie dyżuru nie wykonuje się pracy, to pozwany winien udowodnić, że powodowie w tym czasie wykonywali pracę, aby uzasadnić tezę, że ten czas winien być wliczony do normalnego czasu pracy. Taka wykładnia jest błędna, bowiem zakłada, że specyficzny dyżur kierowcy nie jest świadczeniem pracy i jest typowym dyżurem, o jakim mowa w art. 151⁵ k.p. W ocenie skarżącej kierowca w tym czasie jest w dyspozycji pracodawcy i w każdej chwili może mu być powierzony prowadzenie pojazdu. Zatem wykonuje on pracę tyle tylko, że jest to praca w tzw. obsadzie dwuosobowej. Skoro czas pracy (specyficzny dyżur kierowcy) przypada w normalnym czasie pracy a u pracodawcy nie ustalono systemu czasu pracy przerywanej i wynagrodzenie za normalny czas pracy było ustalone w stałej zryczałtowanej stawce, a nie w stawce godzinowej, to zaskarżone orzeczenie jest błędne.

Powodowie wnieśli o oddalenie skargi kasacyjnej jako niezasadnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Za uzasadnione należało uznać oba zarzuty skargi kasacyjnej. Odnosząc się w pierwszej kolejności do zarzutu naruszenia prawa materialnego należy uznać, że błędny jest pogląd Sądu Okręgowego, który przyjął za Sądem Rejonowym, że nie

istnieje podstawa prawna do tego, aby zaliczyć dyżur do czasu pracy kierowców, tak aby wypracował on pełen etat, co oznacza, że pracodawca jest obowiązany do zapłaty wynagrodzenia za pełen wymiar czasu pracy kierowcy oraz odrębnie wynagrodzenia za czas dyżuru. Nie można też podzielić stanowiska Sądu Okręgowego, który uznał, że czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem w obsadzie dwóch kierowców jest typowym dyżurem pracowniczym, uregulowanym w art. 151⁵ k.p.

Na wstępie należy zaznaczyć, że w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (dalej powołana jako „u.c.p.k.”) przyjęto inną konwencję definiowania czasu pracy niż w Kodeksie pracy. Według art. 128 § 1 k.p. czasem pracy jest czas, w którym pracownik pozostaje w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy, co nie musi oznaczać, że w tym czasie praca jest świadczona. Kodeksowa regulacja umożliwia przez to wliczanie do czasu pracy licznych okresów nieświadczania pracy. Tymczasem w art. 6 ust. 1 u.c.p.k. został położony nacisk na świadczenie pracy, gdyż według tej regulacji czas pracy kierowców „obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego”, czyli czynności związane z przemieszczaniem pojazdu po drogach publicznych, co oznacza, że do czasu pracy tej grupy zawodowej nie wlicza się czasu pozostawania do dyspozycji pracodawcy, jeżeli pracownik nie wykonywał w tym czasie czynności związanych z przewozem. Ustawa o czasie pracy kierowców wymienia, które okresy nieświadczania pracy (niewykonywania czynności związanych z przewozem) wliczane są do czasu pracy. Efektem takiej koncepcji jest wyodrębnienie w ustawie kategorii „okresów pozostawania do dyspozycji”, przez które, stosownie do art. 10 ust. 1 u.c.p.k., rozumie się okresy inne niż przerwy i czas odpoczynku, w czasie których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy, będąc jednocześnie do dyspozycji pracodawcy. Według art. 9 ust. 1 u.c.p.k. okresy pozostawania kierowcy - poza normalnymi godzinami pracy - w gotowości do wykonywania pracy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę są czasem dyżuru (art. 10 ust. 2 i 3 u.c.p.k.). Na gruncie kodeksowej konwencji definiowania czasu pracy „okresy pozostawania w dyspozycji” traktowane byłyby jako czas pracy, a nie okresy dyżuru. To, że ich istota bardziej odpowiada czasowi pracy, wynika z tego, że przypadają one na czas normalnych godzin pracy, podczas gdy dyżur wyznaczany jest poza takimi godzinami. Potwierdza to ustawodawca, nakazując w art. 10 ust. 3 u.c.p.k. wliczać omawiane okresy do czasu pracy w wymiarze do 8 godzin, gdy kierowca zatrudniony w zadaniowym czasie pracy nie

wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, a tylko w pozostałym zakresie do czasu dyżuru. „Okresy pozostawania do dyspozycji” bardziej niż do dyżuru zbliżone są do kodeksowej instytucji przestoju. Ustawa o czasie pracy kierowców zawiera własną regulację dyżuru, czyli czasu pozostawania pracownika do dyspozycji pracodawcy poza normalnymi godzinami pracy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. Dyżur może ograniczać się do pozostawania pracownika w pogotowiu do pracy, albo też w czasie jego trwania może być wykonywana praca. Z art. 7 pkt 1 u.c.p.k. *a contrario* wynika, że dyżuru pełnionego przez kierowcę nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas niego kierowca nie wykonywał pracy. Z analizy przepisów ustawy o czasie pracy kierowców można wyprowadzić wniosek o wyodrębnieniu przez ustawodawcę dyżuru w znaczeniu ścisłym oraz okresów wliczanych do dyżuru, które łącznie można określić mianem dyżuru w sensie szerokim. Okresami wliczanymi do dyżuru są między innymi przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13, które nie występują poza normalnymi godzinami pracy, lecz w czasie ich trwania i nie są wliczane do czasu pracy. Natomiast czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem, jeżeli pojazd jest prowadzony przez więcej niż jednego kierowcę, tym różni się od dyżuru właściwego, że w tym czasie kierowca w zasadzie nie pozostaje w gotowości do pracy, ale jednocześnie nie ma pełnej swobody - musi albo zachować pełną zdolność psychofizyczną do wykonywania pracy, albo ma wyłączone prawo decydowania o miejscu swego pobytu. Podobnie jak przewiduje to art. 151⁵ § 3 k.p. zasadą wynikającą z art. 9 ust. 5 u.c.p.k. jest przyznanie kierowcy w zamian za dyżur w pierwszej kolejności czasu wolnego od pracy w wymiarze równoważnym okresowi dyżuru, a dopiero gdy to nie jest możliwe wypłacanie wynagrodzenia wynikającego z osobistego zaszeregowania pracownika określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania - 60 % wynagrodzenia. Zasada ta dotyczy tylko dyżuru właściwego (dodatkowo z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu). Natomiast rekompensatą za okres dyżuru w przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez drugiego kierowcę jest wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższej jednak niż w wysokości połowy wyżej wskazanego wynagrodzenia, czyli połowy wynagrodzenia liczonego jak za przestój.

Z ustalonego w sprawie stanu faktycznego wynika, że powódowie byli objęci podstawowym systemem czasu pracy kierowców przewidzianym w art. 11 ust. 1

u.c.p.k. Według tej regulacji czas pracy nie mógł przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym czterech miesięcy i jest to regulacja analogiczna do zawartej w art. 129 § 1 k.p. Należy przy tym zaznaczyć, że przez dobę rozumie się 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy (art. 8 u.c.p.k.), zaś tydzień oznacza okres od godziny 00⁰⁰ w poniedziałek do godziny 24⁰⁰ w niedzielę (art. 2 pkt 5 u.c.p.k.). Organizacja czasu pracy jest domeną pracodawcy, który winien ją realizować biorąc pod uwagę obowiązujące pracownika normy czasu pracy przy zapewnieniu wymaganych okresów odpoczynku. Zgodnie z art. 14 ust. 1 u.c.p.k. w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. W związku z tym łączny czas pracy i czas dyżuru *sensu largo*, a więc nie tylko dyżuru właściwego, lecz także obejmującego okresy zaliczane do dyżuru, nie może przekraczać 13 godzin na dobę. Jako dyżur nie mogą być traktowane okresy odpoczynku przewidziane w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. oraz w art. 8 Umowy Europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), czyli okresy dobowego, tygodniowego i dziennego odpoczynku od prowadzenia pojazdu, które zasadniczo pokrywają się z okresami dobowego, tygodniowego i dziennego okresu odpoczynku przewidzianymi w ustawie o czasie pracy kierowców.

W sytuacji, gdy powodowie odbywali dyżur w rozumieniu art. 9 ust. 3 u.c.p.k. poza rozkładem ich czasu pracy, to rekompensatą za to winno być wynagrodzenie w wysokości określonej w art. 9 ust. 6 u.c.p.k. Jeżeli natomiast dyżur przypadał na czas objęty ich rozkładem czasu pracy to brak jest podstaw do jego wynagrodzenia na powyższej podstawie. Przepis art. 9 u.c.p.k. nie reguluje bowiem tego przypadku, gdyż czas takiego dyżuru przypada na normalne godziny pracy danego kierowcy. Jeżeli kierowca w czasie przeznaczonym na wykonywanie pracy tej nie wykonuje z przyczyn od siebie niezależnych, to zachowuje prawo do wynagrodzenia na zasadach ogólnych. Nie ma natomiast żadnego uzasadnienia dla przyjęcia tezy, że w okresie niewykonywania pracy (w sytuacji wymienionej w art. 9 ust. 3 u.c.p.k.), ale przypadającej na czas pracy (według obowiązującego go rozkładu) pracownikowi temu przysługuje poza normalnym wynagrodzeniem dodatkowo wynagrodzenie określone w art. 9 ust. 6 u.c.p.k. Odmienna wykładnia wskazanych wyżej przepisów

musiałaby prowadzić do nieakceptowanego wniosku, że kierowca nie wykonując pracy uzyskiwałby wyższe wynagrodzenie od pracownika, który w tym samym czasie pracę wykonuje. Przykładowo, gdy kierowca pracował tylko 80 godzin i 80 godzin miał dyżur wynikający z przewozów w załodze, i jeśli nie przepracował on obowiązującego go wymiaru czasu pracy, który wynosił w danym miesiącu 168 godzin (przy miesięcznym okresie rozliczeniowym), ustawa o czasie pracy kierowców nie pozwala na zaliczenie czasu dyżuru do czasu pracy, a więc należy odrębnie rozliczać dyżur i odrębnie czas pracy. Biorąc powyższe pod uwagę należy oddzielnie zapłacić za czas dyżuru i oddzielnie za pracę wykonaną, z tym że w tym zakresie obowiązek zapłaty obejmuje na zasadzie gotowości do pracy także godziny niedopracowane do pełnego wymiaru. Za gotowość kierowcy do pracy powinno zostać zapłacone wynagrodzenie zasadnicze kierowcy, czyli wynikające ze stawki miesięcznej lub godzinowej. Natomiast jeśli jest wynagradzany godzinowo to powinien otrzymać sumę powstałą z pomnożenia stawki godzinowej przez 168 godzin, gdyż tyle wynosił wymiar czasu pracy w tym miesiącu. Gdy kierowca (tak jak powodowie) pracował w dłuższym niż miesięczny okresie rozliczeniowym, to przy stawce miesięcznej wynagrodzenia zasady nie uległyby zmianie, gdyż otrzymałby ją w zwykłej wysokości. Jednak przy stawce godzinowej można byłoby zapłacić tylko za 80 godzin wykonanej pracy, o ile w pozostałej części okresu rozliczeniowego kierowca przepracowałby brakujące do nominalu miesięcznego godziny i tam otrzymał za nie wynagrodzenie wynikające z tej stawki. Reasumując, jeżeli pracodawca nie wprowadził przerywanego czasu pracy, to czas specyficznego dyżuru kierowcy powinien być wliczany do czasu pracy. Czas pracy kierowcy powinien być tak zaplanowany, aby jasno wynikało, które godziny są „normalnymi godzinami pracy” w ramach etatu, a które są godzinami dyżurowymi. Ustawodawca, ustalając, iż dyżur kierowcy, to pozostawanie w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę, poza normalnym czasem pracy kierowcy przyjął, że pracodawca powinien w pierwszej kolejności zaplanować pracownikowi tyle godzin normalnej pracy w okresie rozliczeniowym ile wynika z zatrudnienia w pełnym wymiarze czasu pracy.

Również regulacja dyżuru zawarta w art. 151⁵ k.p. wskazuje, że dyżur obejmuje gotowość do wykonywania pracy przypadającą poza normalnymi godzinami pracy. Również na gruncie tej regulacji nie można przyjąć, aby dyżur mógł przypadać na normalne godziny pracy. Powyższy przepis nie miał jednak zastosowania w ni-

niejszej sprawie, gdyż problematyka dyżuru kierowców została w sposób szczególny uregulowana w ustawie o czasie pracy kierowców.

W skardze kasacyjnej pozwany zarzucił naruszenie prawa materialnego przez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie przepisów art. 9 ust. 1 ust. 3 i ust. 5 u.c.p.k. oraz art. 151⁵ § 1 k.p. zasadnie wskazując, że przepisy o czasie pracy kierowców za czas specyficznego dyżuru nie przewidują łącznego wynagrodzenia za normalny czas pracy oraz za czas dyżuru.

Za uzasadniony należało też uznać zarzut kasacyjny naruszenia art. 217 § 1 i 2 k.p.c., gdyż uchybienie to mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Przepis art. 227 k.p.c. stanowi, że przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Z kolei według art. 378 § 1 *in initio* k.p.c., sąd drugiej instancji rozpoznaje sprawę w granicach apelacji. Zaś stosownie do art. 382 k.p.c., sąd drugiej instancji orzeka na podstawie materiału zebranego w postępowaniu w pierwszej instancji oraz w postępowaniu apelacyjnym. Z powołanych przepisów wynika, że jakkolwiek sąd nie ma obowiązku przeprowadzenia wszystkich dowodów wskazanych przez stronę, to jednak odmowa dopuszczenia określonego dowodu nie należy do sfery swobodnego uznania sędziowskiego. W szczególności sąd nie może pominąć środków dowodowych na wskazywane przez stronę okoliczności w przypadku, gdy nie zostały wyjaśnione sporne fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 217 § 2 w związku z art. 227 k.p.c.). Wobec tego, sąd odwoławczy, jako sąd merytoryczny, rozpoznając sprawę w granicach apelacji, powinien uzupełnić postępowanie dowodowe w zakresie spornych faktów mających dla sprawy istotne znaczenie, a niewyjaśnionych przez sąd pierwszej instancji (art. 378 § 1 w związku z art. 382 k.p.c.).

W skardze kasacyjnej pozwany zarzucił, że Sąd pierwszej instancji pominął wnioski dowodowe pozwanej w zakresie uzupełnienia opinii biegłego sprecyzowane w piśmie procesowym z 26 lipca 2010 r. Pozwany zasadnie argumentował, że biegły w sporządzonej opinii nie uwzględnił, że u pozwanej nie wprowadzono systemu przerywanego czasu pracy, a biegły w wyliczeniach przyjął, że wynagrodzenie za czas dyżuru należy zawsze uwzględnić oprócz stałego miesięcznego wynagrodzenia nawet wtedy, gdy kierowca nie wykonał pracy w wymaganym wymiarze. Na powyższej opinii bazującej na błędnej wykładni norm prawa materialnego zarówno Sąd Okręgowy, jak i Sąd Rejonowy oparły swoje rozstrzygnięcia.

Z powyższych względów na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzeczono jak w sentencji wyroku.

=====