



Sygn. akt II UK 572/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 stycznia 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Myszka (przewodniczący)
SSN Bogusław Cudowski
SSN Zbigniew Korzeniowski (sprawozdawca)

w sprawie z wniosku J.M.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddział w [...]
o prawo do emerytury,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 17 stycznia 2017 r.,
skargi kasacyjnej wnioskodawcy od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]
z dnia 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt III AUa .../14,

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia
o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z 9 kwietnia 2015 r. zmienił wyrok Sądu Okręgowego w [...] z 21 sierpnia 2014 r. i oddalił odwołanie wnioskodawcy J.M. od decyzji pozwanego z 3 grudnia 2013 r., odmawiającej mu prawa do wcześniejszej

emerytury wobec niewykazania 15 lat pracy w szczególnych warunkach. Pozwany uznał wnioskodawcy 12 lat, 1 miesiąc i 10 dni takiej pracy. Spór koncentrował się na zatrudnieniu wnioskodawcy w charakterze kierowcy samochodu ciężarowego w Spółdzielni Pracy Przemysłu Skórzanego „[...]” w [...]. Sąd Okręgowy ustalił, że od 1 lipca 1988 r. do 31 sierpnia 1991 r. wnioskodawca wykonywał pracę w szczególnych warunkach jako kierowca samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony. Wnioskodawca przedłożył świadectwo wykonywania pracy w szczególnych warunkach z 30 września 1999 r. wystawione przez Spółdzielnię, w którym wskazano, iż w okresie zatrudnienia pracował jako kierowca samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony od 1 lipca 1988 r. do 8 września 1991 r. Wnioskodawca pracował jako kierowca samochodu ciężarowego Star. W Spółdzielni były 3 samochody ciężarowe. Wnioskodawca jeździł w dłuższe trasy, m.in. po kleje, skóry. Sąd Okręgowy nie ustalił pracy w szczególnych warunkach po 8 września 1991 r., kiedy wnioskodawca był kierowcą Żuka. Okres od 1 lipca 1988 r. do 31 sierpnia 1991 r. z okresem uznanym przez pozwanego składał się na 15 lat pracy w szczególnych warunkach wymaganych do wcześniejszej emerytury. Jednocześnie Sąd Okręgowy stwierdził, że wykonywane przez wnioskodawcę dodatkowe czynności w ramach umów zlecenia, tj. prace wyładunkowe materiałów i wyrobów oraz prace spedycyjne nie stanowią przeszkody do zaliczenia wnioskodawcy zatrudnienia jako pracy w warunkach szczególnych, albowiem kierowca samochodu ciężarowego, którym przewożone są materiały czy wyroby gotowe nie kieruje samochodem stale („non stop”). Przerwy w kierowaniu samochodem występują m.in. podczas rozładunku i czynności spedycyjnych. Tak więc czy pracownik w czasie rozładunku nic nie robi – biernie czeka na dokonanie rozładunku, czy też pomaga przy rozładunku, albo oczekuje na wykonanie czynności spedycyjnych, to i tak jego praca jest zaliczana do pracy wykonywanej w szczególnych warunkach. Na tej podstawie Sąd Okręgowy zmienił decyzję pozwanego i przyznał wnioskodawcy prawo do emerytury od spełnienia wszystkich przesłanek, tj. od 1 listopada 2013 r. – ukończenia 60 lat.

W apelacji pozwany zarzucił naruszenie prawa materialnego i procesowego. Kwestionował stałe i w pełnym wymiarze wykonywanie pracy w szczególnych warunkach wobec wykonywania jednocześnie dodatkowych prac, które

wnioskodawca potwierdził. Pracując również jako konwojent, spedytor i ładowacz nie mógł pracować stale jako kierowca samochodu ciężarowego. Spółdzielnia powierzyła wnioskodawcy obowiązki konwojenta-ładowacza. Nie jest dopuszczalne uwzględnienie innych równocześnie wykonywanych prac w ramach dobowej miary czasu pracy, które nie oddziaływały szkodliwie na pracownika.

Sąd Apelacyjny uwzględnił apelację. Stwierdził, że Sąd Okręgowy dokonał błędnej oceny stanu faktycznego, „a w konsekwencji poczynił nieprawidłowe ustalenia prawne, co skutkowało naruszeniem prawa materialnego”. Obowiązków kierowcy ubezpieczony nie wykonywał stale i w pełnym wymiarze czasu pracy. „Nie wyczerpywały one katalogu prac wykonywanych przez wnioskodawcę”. Nie ulega wątpliwości, iż jednocześnie wnioskodawca wykonywał prace związane z konwojowaniem i o charakterze spedycyjnym. Czynności spedycyjne zostały powierzone wnioskodawcy odrębnymi umowami zlecenia z 1 lipca 1988 r. oraz z 3 sierpnia 1988 r. Przepis § 2 obu umów tożsamo stanowił, że zleceniobiorca zobowiązuje się do wykonania wszystkich czynności spedycyjnych w pełnym zakresie, co obejmowało: 1) załadunki i wyładunki materiałów i wyrobów na samochodzie do 1 tony; 2) czynności spedycyjne w zakresie przewożonych towarów; 3) rozliczenia przewożonych towarów; 4) pełną odpowiedzialność materialną za przewożony towar; 5) przestrzeganie obowiązujących przepisów bhp. W § 3 umowy zleceniodawca zobowiązał się do zapłaty zleceniobiorcy z tytułu wykonywanych czynności wyszczególnionych wynagrodzenia wg stawkiiennej w wysokości 60 zł (100 zł w drugiej umowie) pod warunkiem ich wykonywania powyżej 4 godzin dziennie. W wypadku zaś pracy krótszej niż 4 godziny dziennie – 50% stawki. Sąd Apelacyjny stwierdził, iż sam fakt powierzenia ubezpieczonemu obowiązków w zakresie spedycji odrębnymi umowami wskazuje na ich znaczący charakter. Gdyby czynności te miały tylko charakter incydentalny, nieracjonalnym byłoby powierzanie ich umową. Akty prawne na podstawie których zawarto umowy, już w swoich tytułach wskazywały na dodatkowy charakter czynności powierzanych pracownikom m.in. transportu samochodowego – nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków służbowych. Wnioskodawca zobowiązał się do wykonania wszystkich czynności spedycyjnych w pełnym zakresie. Oznacza to, iż w zakresie jego obowiązków leżało wykonanie wszelkich czynności spedycyjnych związanych

z wszystkimi dokonywanymi przez niego transportami ładunków. Wnioskodawca potwierdził, iż wobec braku konwojenta, samodzielnie kontrolował załadunek i wyładunek towarów, oddawał lub odbierał stosowne dokumenty, przyjmując odpowiedzialność materialną za przewożony towar. Przeczy to tezie, jakoby omawiane czynności miały charakter uboczny, nie stojący na przeszkodzie zaliczeniu spornego okresu zatrudnienia ubezpieczonego jako pracy w warunkach szczególnych. W § 3 umów przewidziane zostały wynagrodzenia za wykonanie czynności spedycyjnych, przy czym w zależności od tego, czy czynności te wykonywane były ponad 4 godziny dziennie, czy też krócej, wnioskodawcy przysługiwała stawka godzinowa w pełnej, przewidzianej umową wysokości bądź w wysokości 50%. Również ten zapis potwierdza, iż intencją stron umowy nie było wykonywanie przez ubezpieczonego tych czynności w sposób uboczny, lecz stały. Czynności spedycyjne nie były pracą w warunkach szczególnych ani czynnościami wykonywanymi w sposób sporadyczny i krótkotrwały. Uprawnienie do wcześniejszej emerytury warunkuje praca w szczególnych warunkach wykonywana stale i w pełnym wymiarze czasu pracy - § 2 ust. 1 rozporządzenia z 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze. Krótsze dobowo (nie w pełnym wymiarze obowiązującego czasu pracy na danym stanowisku) i nie stałe świadczenie pracy wyklucza dopuszczalność uznania pracy za świadczoną w szczególnych warunkach. Nie jest dopuszczalne uwzględnianie do okresów pracy w szczególnych warunkach, wymaganych do nabycia emerytury w niższym wieku emerytalnym, innych równocześnie wykonywanych prac w ramach dobowej miary czasu pracy, które nie oddziaływały szkodliwie na organizm pracownika. Konkludując, Sąd Apelacyjny stwierdził, że choć wnioskodawca wykonywał prace, uznane za prace wykonywane w warunkach szczególnych, tj. prace kierowcy samochodu ciężarowego o ciężarze powyżej 3,5 tony, to jednak stale wykonywał również inne czynności, nie wymienione w katalogu prac w szczególnych warunkach, w wymiarze, który nie pozwala na uznanie, że w spornym okresie był zatrudniony stale i w pełnym wymiarze czasu przy pracach w warunkach szczególnych. Prace kierowcy samochodu ciężarowego były jedynymi z wielu czynności, które wykonywał. Uznanie przez Sąd Okręgowy czynności kierowcy

samochodów ciężarowych z równoczesnym konwojowaniem towarów i wykonywaniem czynności spedycyjnych za wykonywanie pracy w szczególnych warunkach w pełnym wymiarze czasu pracy stanowiło naruszenia przepisów prawa materialnego. W wykazie, w którym zakwalifikowano pracę kierowcy samochodu ciężarowego nie wymieniono czynności konwojowania ani czynności spedycyjnych, zatem nie są to czynności integralnie związane z pracą kierowcy.

W skardze kasacyjnej zarzucono naruszenie prawa materialnego - § 2 ust. 1 rozporządzenia z 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze poprzez błędną wykładnię pojęcia pracy wykonywanej „stale i w pełnym wymiarze czasu pracy” i uznanie, że wykonywanie dodatkowej pracy w ramach dodatkowego (obok umowy o pracę) stosunku cywilnoprawnego (umowy zlecenia) uniemożliwia wykonywanie pracy w ramach stosunku „stale i w pełnym wymiarze czasu pracy” w rozumieniu przedmiotowego przepisu, jeżeli praca na podstawie umowy o pracę była wykonywana w sposób stały i w pełnym wymiarze czasu pracy”, co doprowadziło do naruszenia art. 184 ust. 1 ustawy z 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z FUS w związku z § 4 ust. 1 pkt 3 poprzez ich niezastosowanie, mimo iż ubezpieczony wykazał 15 lat pracy wykonywanej w szczególnych warunkach na dzień wejścia w życie ustawy a co za tym idzie przysługiwało mu prawo do emerytury od 1 listopada 2013 r.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Uchylenie zaskarżonego wyroku wynika z potrzeby właściwej wykładni prawa, ustalenia treści zatrudnienia i dokonania ustaleń w zakresie warunkującym stosowanie prawa materialnego.

Orzeczenie Sądu Apelacyjnego było co najmniej przedwczesne. Zarzuty skargi kasacyjnej uzasadniają wniosek o uchylenie wyroku.

Prawo materialne ma znaczenie pierwszoplanowe, jako że pozwala ocenić czy sporne okoliczności zostały już dostatecznie wyjaśnione (art. 217 § 3 k.p.c.) oraz czy przedmiotem dowodu były fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie (art. 227 k.p.c.).

Zasadniczy zarzut skargi to teza, że były dwa stosunki prawne, czyli podstawowy stosunek pracy i dodatkowy cywilny. Zlecenie było odrębne od umowy o pracę i to co należało do stosunku pracy nie było objęte zleceniem. Przy założeniu takiej odrębności umów zarzut naruszenia § 2 ust. 1 rozporządzenia z 7 lutego 1983 r. nie byłby niezasadny, gdyby można było poprzestać na wydzieleniu obowiązków z pierwszej i drugiej umowy. Rzecz jednak w tym, że nie byłoby umowy dodatkowej (zlecenia) bez podstawowej umowy o pracę. Dodatkowe prace (czynności) zależały od zatrudnienia podstawowego kierowcy.

Powiązanie pracy podstawowej i czynności dodatkowych nie stanowiło szczególnego novum. Choć Sąd Apelacyjny nie przedstawił szerszej analizy regulacji normatywnych, do których odwołują się umowy zlecenia zawarte z ubezpieczonym (czyli zarządzenia nr 29 MPPiSS z 9 lipca 1982 r. w sprawie wynagradzania pracowników transportu samochodowego, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej oraz za wykonywanie dodatkowych czynności nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków służbowych czy uchwały zarządu CZSP nr 40/74 z 25 marca 1974 r. w sprawie zasad wynagradzania od 1 kwietnia 1974 r. pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym jednostek organizacyjnych spółdzielczości pracy, zasad przyznawania dodatków za wykonanie dodatkowych czynności, nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków służbowych), to na podstawie aktualnej dla spornego okresu uchwały nr 60 Rady Ministrów z 15 marca 1974 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników transportu samochodowego, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (M.P. nr 9, poz. 66) można stwierdzić, że pracodawcy mogli przyznawać kierowcom dodatki za wykonywanie „dodatkowych czynności nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków” w określonej wysokości. Szczegółowe zasady i tryb przyznawania dodatków określali ministrowie w uzgodnieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych, na podstawie wytycznych Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych (§ 5 tej uchwały). Przykładowo już wcześniej w zarządzeniu nr 11 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z 18 marca 1974 r. w sprawie wynagradzania pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (Dz.U. MPPiSS z 1974 r. Nr 5, poz. 10) zarządzono, że kierowcy mogą otrzymywać dodatek za wykonywanie dodatkowych

czynności nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków służbowych w określonej wysokości (§ 11). W załączniku nr 8 do tego zarządzenia skonkretyzowano, że kierowcom i ich pomocnikom z wyjątkiem kierowców samochodów osobowych, w uzasadnionych wypadkach mogą być w czasie ich pracy powierzane czynności dodatkowe, nie wchodzące w zakres ich normalnych obowiązków. Dotyczy to w szczególności tych wypadków, w których powierzenie kierowcom dodatkowych czynności eliminuje potrzebę zatrudniania innych osób do wykonywania tych czynności lub doprowadza do lepszego wykorzystania środków produkcji (pkt 1 załącznika). Za wykonywanie czynności dodatkowych kierowcom przysługują dodatki do wynagrodzenia określone w tabeli dodatków ustalonej w załączniku (pkt 3). Powierzanie kierowcom wykonywania czynności dodatkowych powinno nastąpić w formie zlecenia pisemnego (umowy o pracę dodatkową) określającego wszystkie powierzone czynności, z wymienieniem ich rodzajów, zakresu oraz ustalającego wysokość dodatków za te czynności (pkt 5). Czynności za i wyładunkowe mogą być powierzane kierowcy tylko w takim rozmiarze, by nie powodowało to zmęczenia kierowcy w stopniu uniemożliwiającym mu bezpieczne prowadzenie pojazdu (pkt 11). Zreferowanie w części tej przykładowej regulacji prawnej ma na celu stwierdzenie, że przyjmowano dodatkowe rozwiązanie dotyczące innych czynności niż podstawowe zadania kierowcy samochodu ciężarowego. Podstawy dodatkowej pracy były ściśle sformalizowane. Umowy zlecenia na dodatkowe czynności zawierane z wnioskodawcą mogły w istocie powielać rozwiązania określone przez prawodawcę we wskazanych w umowach źródłach prawa wówczas obowiązującego. W tej części można więc zauważyć, iż zapłata dodatku za dodatkowe czynności odnosiła się do czynności nie wchodzących w zakres normalnych obowiązków pracownika.

Na tym tle powstaje jednak kwestia czy dodatkowe obowiązki były wykonywane w ramach podstawowej normy czasu pracy kierowcy. Jest to kwestia bardziej faktyczna niż prawna.

Wcześniej aktualne jest pytanie czy dodatkowe czynności przyjmowane przez kierowcę samochodu ciężarowego na podstawie umowy zlecenia, osadzonej w reżimie powszechnych regulacji normatywnych, wyłączały kwalifikację pracy podstawowej, czyli kierowcy samochodu ciężarowego, jako pracy w szczególnych

warunków. Na podstawie wskazanych regulacji można odpowiedzieć negatywnie. Jednak nie zawsze treść umowy przesądza sprawę, gdyż decyduje stała praca w szczególnych warunkach i jej wymiar.

Kluczem do odpowiedzi jest zatem spełnienie warunku z § 2 ust. 1 rozporządzenia z 7 lutego 1983 r., czyli wykonywanie pracy w szczególnych warunkach stale i w pełnym wymiarze czasu pracy. Odpowiedź pozytywna może mieć uzasadnienie w ustaleniu, że mimo dodatkowych obowiązków kierowca samochodu ciężarowego nadal wykonywał pracę w szczególnych warunkach, czyli z wykazu A, dział VIII, poz. 2 do rozporządzenia, stale i w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym na danym stanowisku.

Wątpliwości może zatem budzić argumentacja Sądu Apelacyjnego, że sam fakt powierzenia ubezpieczonemu obowiązków w zakresie spedycji odrębnymi umowami wskazuje na ich znaczący charakter z konkluzją, że umniejszają z tej racji podstawowy czas pracy kierowcy. Dalej stwierdzono, że gdyby czynności te miały tylko incydentalny charakter, to nieracjonalnym byłoby powierzenie ich umową. Sąd Apelacyjny skonstatował, że prace dodatkowe przeczą tezie, jakoby czynności te miały charakter uboczny, nie stojący na przeszkodzie zaliczeniu spornego okresu zatrudnienia ubezpieczonego jako pracy w warunkach szczególnych. W konsekwencji miało to przemawiać za tezą, że wnioskodawca nie pracował stale i w pełnym wymiarze jako kierowca samochodu ciężarowego. Analiza jaką przedstawił Sąd Apelacyjny oparta jest na założeniu, że podstawowy czas pracy kierowcy został umniejszony przez dodatkowe czynności wynikające z zawieranych zleceń. Pozostając na takim samym poziomie ogólności uprawniony może być wniosek przeciwny, który wynika ze skargi kasacyjnej, że czynności dodatkowe były odrębnie wynagradzane i nie umniejszały podstawowej normy czasu pracy kierowcy. Można więc ogólnie zauważyć, że gdyby dodatkowe (zlecane) czynności miały wypełniać podstawową normę czasu pracy, to pracodawca mógłby zmodyfikować umowę o pracę na podstawie dopuszczalnych procedur, czyli ograniczyć czasowe zadania kierowcy i uzupełnić je do pełnego wymiaru innymi dodatkowymi czynnościami a więc bez odrębnej umowy cywilnej, w trybie wypowiedzenia zmieniającego z art. 42 k.p. lub porozumienia stron. Jeżeli tak się nie stało i prócz realizacji stosunku pracy w pełnym wymiarze czasu pracy

zawierane były umowy na dodatkowe czynności, to nadal umowa o pracę i umowa zlecająca dodatkowe czynności nie zamykają problemu, gdyż siłą rzeczy poszczególne czynności nie były temporalnie wydzielone i zapewne nie miały stałego rytmu, lecz zależały od indywidualnej sytuacji (trasy, towaru, spedycji, załadunku). Niemniej, czynności dodatkowe – zgodnie z umowami – miały być dokumentowane i potwierdzane w kartach pracy kierowców i pojazdów przez odbiorców usług. Wynagrodzenie dodatkowe zróżnicowane było w zależności od tego czy czynności dodatkowe wykonywane były powyżej 4 godzin dziennie.

Nie musi to oznaczać, że nawet niekrótkie czynności dodatkowe wykluczały pracę w szczególnych warunkach. Generalnie praca w szczególnych warunkach nie musi być wykonywana w sposób ciągły przez 8 godzin, gdyż rozkład pracy może przewidywać przerwę w pracy podstawowej w ramach dniówki roboczej. Przyjmując takie rozwiązanie odpowiednio, to praca podstawowa w szczególnych warunkach może być przerywana na wykonywanie pracy dodatkowej. Istotne jest aby w sumie w okresie rozliczeniowym pracownik był zatrudniony w pełnym wymiarze czasu pracy w szczególnych warunkach. Pracy w szczególnych warunkach nie można ograniczyć do pracy ciągłej, czyli tylko stałe przez 8 godzin dziennie. § 2 ust. 1 rozporządzenia z 7 lutego 1983 r. wymaga pracy w szczególnych warunkach w pełnym wymiarze czasu pracy, choć sam rozkład czasu pracy nie musi być zwykły, czyli stałe w tej samej liczbie godzin (8 dziennie). Innymi słowy sytuacja w której pracownik wykonuje jako podstawową pracę w szczególnych warunkach a dodatkowo inne czynności zlecone przez pracodawcę, nie wyklucza spełnienia się warunku z § 2 ust. 1 rozporządzenia, gdy pracownik w okresie rozliczeniowym przepracował w szczególnych warunkach normę czasu pracy przewidzianą dla zatrudnienia w pełnym wymiarze. Takiemu założeniu nie sprzeciwia się wykonywanie w tej samej dobie pracowniczej czynności kierowcy i innych czynności dodatkowych, które mogły być wykonywane na przemian z pracą kierowcy (załadunek, spedycja). Dodatkowe czynności nie muszą być pracą w szczególnych warunkach (nie są wymienione w wykazie A do rozporządzenia), jednak musiały zostać wykonane i w tym znaczeniu były ściśle związane z pracą kierowcy samochodu ciężarowego. W sprawie nie można uprościć analizy i stwierdzić, że gdyby wnioskodawca nie wykonywał czynności dodatkowych, to nie

byłoby problemu prawnego i faktycznego w kwalifikacji zatrudnienia jako pracy kierowcy w szczególnych warunkach stale i w pełnym wymiarze czasu pracy. Jeżeli jednak dodatkowe czynności nie umniejszają normy czasu pracy podstawowej w której pracownik wykonuje pracę w szczególnych warunkach, to nie można stwierdzić, że warunek z § 2 ust. 1 rozporządzenia nie zostaje spełniony.

Sprawy nie można zakończyć, poprzestając na podobieństwie do rozstrzygnięcia w sprawie zakończonej wyrokiem Sądu Najwyższego z 28 sierpnia 2014 r., II UK 537/13, z tezą, że czynności konwojowania i ładowania towaru nie są czynnościami integralnie związanymi z pracą kierowcy samochodu ciężarowego. Praca w warunkach szczególnych łączona z takimi czynnościami oczywiście nie jest wykonywana w pełnym wymiarze.

W sprawie obecnej Sąd Apelacyjny nie stwierdził, że sprawa w sferze faktów została wyjaśniona dostatecznie do rozstrzygnięcia (art. 382 k.p.c. w związku z art. 217 § 3 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c.) albo że wnioskodawca nie udowodnił, iż pracował stale i w pełnym wymiarze jako kierowca samochodu ciężarowego (art. 232 k.p.c.). Sąd Apelacyjny natomiast rozstrzygnął, że wnioskodawca nie pracował stale i w pełnym wymiarze jako kierowca samochodu ciężarowego. Sąd Apelacyjny nie ustalił, że wnioskodawca nie pracował jako kierowca w pełnym wymiarze czasu pracy, co mogłoby uzasadniać negatywne orzeczenie reformatoryjne. Jeśliby próbować uznać, że takie ustalenie legło u podstaw wyroku, to wynikałoby z określonego założenia (domniemania) lecz nie z faktów.

Powód podał, że pracował znacznie więcej niż podstawowy wymiar czasu pracy w zależności od trasy i wyjazdu (nawet 14 godzin i więcej). Sąd Apelacyjny zakończył sprawę przyjmując, że skoro wnioskodawca wykonywał czynności dodatkowe to umniejszały one jego czas pracy w szczególnych warunkach i wnioskodawca nie pracował jako kierowca w pełnym wymiarze. Wydaje się, że za punkt wyjścia przyjęto zwykłą (podstawową) normę dzienną czyli 8 godzin. Jednak powód nie przyznał, że jego czas pracy nie przekraczał 8 godzin dziennie, przeciwnie twierdził, że pracował znacznie dłużej.

Z tych przyczyn uzasadnienie zaskarżonego rozstrzygnięcia nie jest kompletne i potwierdza, że pominięto kwestie, które zarzucane są skardze, a nie można przyjąć, że przed wyrokowaniem nie wynikały z twierdzeń ubezpieczonego.

Poprzestano więc na rozstrzygnięciu, że wykonywanie dodatkowych czynności powoduje automatycznie zmniejszenie wymiaru czasu pracy podstawowej poniżej 8 godzin, czyli pracy kierowcy samochodu ciężarowego. Wydaje się, iż uznano, że spór jest podobny do rozstrzygnięcia w sprawie II UK 537/13, choć stan faktyczny w obecnej sprawie nie musi być taki sam. W sprawie znaczenie ma więc przede wszystkim sfera faktów. W sferze prawa skarżący zgadza się z tezą, iż zlecane i wykonywane na podstawie umowy cywilnoprawnej obowiązki konwojenta i ładowacza nie stanowią pracy w szczególnych warunkach kierowcy samochodu ciężarowego (uzasadnienie skargi kasacyjnej). Skarżący odwołuje się w istocie do podstawy faktycznej żądania. Twierdzi, że otrzymywał wynagrodzenie zasadnicze kierowcy za pełny wymiar czasu pracy a jednocześnie wynagrodzenie z umowy cywilnoprawnej. Dodatkowe wynagrodzeniem nie zmieniałoby płacy podstawowej. Mimo dodatkowych czynności nadal był zobowiązany do pracy kierowcy przez łącznie co najmniej 8 godzin dziennie, czyli czynności spedycyjne, załadunek i wyładunek nie mogły wpływać na wymiar czasu pracy podstawowej (kierowcy). Na tym tle argumentuje, że dodatkowe wynagrodzenie nie zmniejszało wymiaru czasu pracy podstawowej. Wnioskodawca podał w postępowaniu, że jeździł znacznie dłużej niż podstawowa norma i był w trasie nawet kilka dni. Pominięcie tych kwestii w analizie nie pozwala stwierdzić, że sprawa została dostatecznie wyjaśniona do rozstrzygnięcia. W przypadku przekroczenia zwykłych norm czasu pracy nie można kategorycznie wykluczyć pracy w szczególnych warunkach w pełnym wymiarze, gdy dodatkowe czynności nie powodowały umniejszenia tej pracy poniżej takiej normy. Wnioskodawca nie powinien być wówczas w gorszej sytuacji niż kierowca, który wykonywał tylko czynności kierowcy samochodu ciężarowego. Ważne byłoby również i to, że czynności dodatkowe miały oparcie w odrębnej umowie, odwołującej się do regulacji normatywnych wówczas obowiązujących (wskazanych w umowach).

Obowiązkiem odwołującego jest przedstawienie stanu faktycznego, który ma uzasadnić wniosek (żądanie) choć samo postępowanie dowodowe niekiedy wymagane jest z urzędu. Stosowanie przez sąd prawa materialnego wymaga odpowiedniego ustalenia stanu faktycznego. Reguły tej nie zamyka zasada kontradiktoryjności, gdyż sprawa przed wyrokowaniem powinna być dostatecznie

wyjaśniona. Zasada kontrydiktoryjności może w wielu przypadkach prowadzić do ułomnego procesu i niewyjaśnienia sprawy w minimalnym (koniecznym) zakresie. Nie można stosować prawa materialnego (rozstrzygać sporu) bez wyjaśnienia warstwy faktycznej w zakresie pozwalającym na aplikację tego prawa. Tylko wtedy realizuje się konstytucyjne prawo strony do sądu (art. 45 ust. 1 Konstytucji RP). Oznacza to, że dla rozpatrzenia sprawy sąd powinien przeprowadzić odpowiednie postępowanie dowodowe nawet z urzędu (por. wyroki Sądu Najwyższego z 15 października 2014 r., I UK 48/14 i z 9 kwietnia 2015 r., III UK 166/14).

Sąd pierwszej instancji uznał, że dodatkowe czynności były obojętne dla rozstrzygnięcia, natomiast zaważyły na wyroku Sąd drugiej instancji. Kwestia ta ujawniała się w drugiej fazie postępowania, czyli po przesłuchaniu świadków i uzyskaniu akt osobowych, w których znajdowały się umowy na dodatkowe czynności. Zasadniczo zamknięto postępowanie dowodowe, choć na tym tle jawiło się szereg wątpliwości, które wobec sekwencji wyroków korzystnego i niekorzystnego wypłynęły dopiero w skardze kasacyjnej. Wobec twierdzenia, że wnioskodawca pracował ponad normę czasu pracy i dodatkowe czynności nie umniejszają normy pracy wymaganej od kierowcy, to wymagane było dalsze postępowanie. Ubezpieczony ma prawo wykazać swoje uprawnienie i należy mu to umożliwić, bo dotychczasowe osądzenie odwołania zamykałoby sprawę choć jej rozstrzygnięcie nie jest kompletne (zob. uzasadnienie wyrok Sądu Najwyższego z 27 stycznia 2012 r., II UK 103/11). Bez wystarczających ustaleń stanu faktycznego, na podstawie których można by ocenić wersję skarżącego (o ile do tej pory nie została ostatecznie i w pełni przedstawiona), wyrok kończący spór był co najmniej przedwczesny, gdyż dopiero co najmniej dostateczne wyjaśnienie okoliczności spornych warunkuje stosowanie prawa materialnego.

Reasumując, dodatkowe czynności spedycyjne lub załadunkowe, które nie umniejszają pełnego wymiaru czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony, nie wykluczają zatrudnienia w szczególnych warunkach z wykazu A, dział VIII, poz. 2 do rozporządzenia z 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

Z tych motywów orzeczono jak w sentencji (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c.).

kc