

Wyrok z dnia 19 sierpnia 1999 r.

I PKN 194/99

Istota regulacji zawartej w § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie stosowania równoważnych norm czasu pracy w komunikacji samochodowej i w transporcie samochodowym (Dz.U. Nr 51, poz. 332 ze zm.), według której pracodawca stosujący system równoważnych norm czasu pracy, obowiązany jest zapewnić pracownikowi w każdym 24-godzinnym okresie co najmniej 10-godzinny nieprzerwany czas wolny, przeznaczony na odpoczynek, polega na zwolnieniu kierowcy przez pracodawcę z jakichkolwiek obowiązków pracowniczych.

Przewodniczący: SSN Jerzy Kwaśniewski, Sędziowie: SN Józef Iwulski (sprawozdawca), NSA Bogusław Gruszczyński.

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu w dniu 19 sierpnia 1999 r. sprawy z powództwa Tadeusza C. przeciwko „B.” Spółce Akcyjnej w B. o zapłatę, na skutek kasacji powoda od wyroku Sądu Wojewódzkiego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Białymstoku z dnia 22 grudnia 1998 r. [...]

o d d a l i ł kasację i zasądził od powoda na rzecz strony pozwanej koszty postępowania kasacyjnego w kwocie 375 zł (trzysta siedemdziesiąt pięć).

U z a s a d n i e

Powód Tadeusz C. wystąpił z powództwem przeciwko "B." SA w B. o zasądzenie kwoty 8 200,40 zł z tytułu wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, prowizji za sprzedaż biletów, kosztów związanych z dojazdem taksówkami do zakładu pracy i rozmów telefonicznych z zakładem, zwrotu opłat na granicy za mandaty za przekroczenie wagi bagażu, wynagrodzenia za wyjmowanie i montowanie siedzeń w autobusie, zwrotu kwoty 500 zł, której wpłata do kasy pozwanego została wymuszona przez kierownika transportu niedopuszczeniem do pracy w dniach 17-21 maja 1996 r. oraz żądał zapłaty wynagrodzenia za ten okres. Powód domagał się także wynag-

rodzenia za pracę w dniach 2 i 23 października 1995 r. oraz 15 listopada 1995 r., a nadto zwrotu potrąconej składki na związek zawodowy.

Sąd Rejonowy-Sąd Pracy w Białymstoku wyrokiem z dnia 22 września 1998 r. [...] zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 40,80 zł z ustawowymi odsetkami. W pozostałej części oddalił powództwo. Odstąpił od obciążania powoda kosztami postępowania i nadał wyrokowi w części zasądzzonego powództwa rygor natychmiastowej wykonalności. Sąd Rejonowy ustalił, że powód był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy o pracę od dnia 21 września 1995 r. do 29 czerwca 1995 r. w pełnym wymiarze czasu pracy na stanowisku kierowcy. Zgodnie z łączącymi strony umowami o pracę powód otrzymywał wynagrodzenie zasadnicze w ustalonej stawce godzinowej oraz ewentualnie premię uznaniową. Powód obsługiwał zarówno wyjazdy krajowe, jak i zagraniczne. Jeździł sam i ze zmiennikiem. W tej drugiej sytuacji pracodawca dzielił całkowity czas podróży udokumentowany kartą drogową na pół i od takiej podstawy było naliczane wynagrodzenie kierowców. Czas pracy i wynagrodzenie obliczano w oparciu o karty drogowe, dokumenty związane z przekroczeniem granicy i tarczki tachografu. Sąd pierwszej instancji stwierdził, że czas pracy powoda był obliczany prawidłowo, bowiem u pozwanego były stosowane wobec kierowców równoważne normy czasu pracy, a zgodnie z § 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie stosowania równoważnych norm czasu pracy w komunikacji samochodowej i transporcie samochodowym, w przypadku prowadzenia autokaru przez dwóch kierowców na zmianę, obu kierowcom przysługuje wynagrodzenie za czas związany z obsługą autokaru, niezależnie od czasu prowadzenia autokaru przez każdego z nich, z wyjątkiem sytuacji, gdy kierowca, który nie prowadzi, ma wydzielone miejsce umożliwiające odpoczynek i sen. Według ustaleń Sądu Rejonowego, miejsce do odpoczynku było zawsze wydzielone, a powód nie prowadząc autobusu, nie musiał podejmować żadnych czynności na rzecz pracodawcy. Tak więc nie był to czas pracy, za który przysługuje wynagrodzenie i nie było zasadne roszczenie powoda o wyrównanie wynagrodzenia z tytułu czasu pracy. Biegły sądowy powołany przez Sąd Rejonowy nie stwierdził przekroczenia nominalnego czasu pracy, a praca w niedziele i święta była opłacana prawidłowo w tym systemie rozliczeń. Poza dniami świątecznymi godziny nadliczbowe zatem nie wystąpiły. Odnośnie do zapłaty mandatów karnych na granicy za nadbagaż, to nie było takiej praktyki, aby kierowcy ponosili za nie odpowiedzialność, co najwyżej za mandaty płacili sami pasażerowie na zasadzie pewnego zwyczaju. Odnośnie do

provizji od sprzedanych biletów brak było uzgodnień między stronami i przepisów mogących stanowić podstawę wypłaty. Podobna była też sytuacja, jeśli chodzi o zapłatę za wyjmowanie siedzeń w autokarze, zapłatę z tytułu kosztów dojazdu do pracy i z tytułu rozmów telefonicznych. W kwestii zwrotu potrącenia z wynagrodzenia składki na związki zawodowe, to Sąd ustalił, że nie było takiego potrącenia, lecz nastąpiło rozliczenie udzielonej powodowi zaliczki na poczet wynagrodzenia. Powód wpłacił ją dobrowolnie do kasy pracodawcy z tytułu rozliczenia się z biletów po powrocie z trasy. Nie należało się powodowi także wynagrodzenie za gotowość do pracy w dniach od 17 do 21 maja 1996 r., kiedy to rzekomo nie został dopuszczony do świadczenia pracy, bowiem z dokumentacji wynikało, że 21 maja 1996 r. pracował, dni 18 i 19 maja 1996 r. były dniami wolnymi od pracy, a odnośnie do 17 i 20 maja 1996 r. powód nie przedstawił dowodów, że miał w te dni pracować i nie został dopuszczony do wykonywania obowiązków przez pracodawcę. Sąd pierwszej instancji uznał jedynie za uzasadnione żądanie wypłaty wynagrodzenia za gotowość do pracy 2 i 23 października 1995 r. oraz 15 listopada 1995 r. Na te dni złożone zostały wnioski o udzielenie urlopu bezpłatnego, po czym okazało się w toku postępowania karnego, że podpisy na wnioskach nie są autentycznymi podpisami powoda. W związku z tym, zdaniem Sądu Rejonowego, z uwagi na fakt podrobienia przez nieznaną osobę podpisów na wnioskach urlopowych, powód nie świadczył pracy z przyczyn niezależnych od niego i należy mu się wynagrodzenie za gotowość do jej świadczenia. Sąd pierwszej instancji zasądził na rzecz powoda wynagrodzenie liczone od umownej stawki godzinowej za 3 dni (24 godziny) z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia wymagalności.

Sąd Wojewódzki-Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Białymstoku wyrokiem z dnia 22 grudnia 1998 r. [...] oddalił apelację powoda. Sąd Wojewódzki uznał, że Sąd pierwszej instancji przeprowadził bardzo dokładne postępowanie dowodowe w celu ustalenia słuszności poszczególnych żądań powoda i taki szczegółowy materiał dowodowy prawidłowo ocenił, ustosunkowując się do każdego z roszczeń. Odnośnie do rozliczenia czasu pracy powoda, Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił, że u pozwanego obowiązywały kierowców normy równoważnego czasu pracy, co oznaczało, że czas pracy powoda w okresie jego zatrudnienia należało oceniać w kontekście przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie stosowania równoważnych norm czasu pracy w komunikacji samochodowej i transporcie samochodowym (Dz.U. Nr 51, poz. 332 ze zm.). Zgodnie z § 4 i 5 tego rozpo-

rządzenia w przypadku prowadzenia autokaru przed dwóch kierowców na zmianę, obu kierowcom przysługuje wynagrodzenie z umowy o pracę przez czas związany z obsługą autokaru, niezależnie od czasu prowadzenia autokaru przez każdego z nich, z wyjątkiem sytuacji, gdy kierowca, który nie prowadzi ma wydzielone miejsce umożliwiające odpoczynek. W przypadku, gdy w trasę jeździło dwóch kierowców, czas pracy był dzielony na pół, a wynagrodzenie przysługiwało za faktyczny czas prowadzenia pojazdu przez danego kierowcę. Na powyższe okoliczności wskazywały zeznania wszystkich świadków i ustalenia opinii biegłego sądowego z zakresu księgowości. Natomiast według Sądu drugiej instancji, "wydaje się w pełni słuszne" stwierdzenie, że w czasie wyjazdów zagranicznych, gdy autokar obsługiwało dwóch kierowców, było wydzielone miejsce do odpoczynku dla zmiennika, gdy nie prowadził on pojazdu i zmiennik korzystał wtedy z czasu wolnego oraz nie pozostawał na dyżurze i nie miał obowiązku obsługiwania pasażerów. Za miarodajne w tych kwestiach uznał Sąd drugiej instancji zeznania zmienników powoda, którzy w większości potwierdzili te okoliczności, jak też zeznania dyspozytorów, którzy każdorazowo rozliczali kierowców z ich czasu i wykonanych obowiązków. Wobec tego, czasu, w którym zmiennik odpoczywał i nie prowadził autobusu, nie należało zaliczać do czasu pracy, za który przysługiwało wynagrodzenie. Nie było zatem żadnych podstaw do uwzględnienia roszczenia powoda o odmienne rozliczenie czasu pracy i zasądzenie dodatkowego wynagrodzenia. Posiłkując się opinią biegłego sądowego z zakresu księgowości, który sporządził opinię na podstawie właściwej dokumentacji (kart drogowych, listy płac, zestawień wypłacanych kosztów delegacji), Sąd Rejonowy zasadnie przyjął, że nie nastąpiło przekroczenie normy czasu pracy, a w systemie rozliczeń, poza dniami świątecznymi, godziny nadliczbowe nie wystąpiły. Wynagrodzenie było powodowi wypłacane prawidłowo, zgodnie z umową o pracę i obowiązującymi przepisami. Nie znalazł potwierdzenia w dowodach zarzut powoda o niesprawności tachografów. W każdym razie powód nigdy nie zgłaszał pracodawcy takiej okoliczności. Trudno ponadto uznać za zasadne ogólnikowe zastrzeżenia powoda do opinii biegłego sądowego, który opierał się na dokumentacji źródłowej istniejącej u pozwanego. Zastrzeżenia te zresztą dotyczyły przede wszystkim zasady rozliczania czasu pracy powoda i innych kierowców, z którą powód generalnie się nie zgadzał. Nieuzasadnione były roszczenia powoda o wypłatę prowizji za sprzedaż biletów, wynagrodzenia za wymowanie siedzeń, zapłatę mandatów za przekroczenie zasad ruchu drogowego i na granicy, a także wynagrodzenia za dojazd do miejsca pracy taksówkami lub rozmowy

telefoniczne. Sąd drugiej instancji podzielił pogląd, że uprawnienia do tych świadczeń nie wpływały ani z treści umowy o pracę, ani też z przepisów prawa pracy, a powód nie udowodnił okoliczności uzasadniających ich wypłatę, np. istnienia odrębnej umowy z pozwanym w tym przedmiocie. Odnośnie do wymuszonej przez pracodawcę wpłaty kwoty 500 zł, ustalenia Sądu pierwszej instancji wskazywały na dobrowolną jej wypłatę. Sąd Rejonowy poczynił szczegółowe ustalenia na okoliczność wykonywania pracy przez powoda w dniach 17-21 maja 1995 r., z których nie wynikało, aby powód nie został dopuszczony do pracy. Także kwestia potrącenia z wynagrodzenia powoda składki na związki zawodowe, została dostatecznie wyjaśniona w opinii biegłego. Biegły podał, iż powód błędnie zinterpretował to potrącenie, natomiast z dokumentacji płacowej za czerwiec 1996 r. wynikało, że potrącenie dotyczyło zaliczki pobranej na poczet wynagrodzenia. Zastrzeżenia do protokołów rozprawy i zgłoszenie nowych okoliczności, jak np. niesprawności tachografów czy nowych dowodów z tym związanych, jak opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej, powód powinien zgłosić w postępowaniu przed Sądem pierwszej instancji (art. 160 i art. 381 KPC).

Od tego wyroku kasację wniósł powód. Zarzucił naruszenie przepisów postępowania, mające istotny wpływ na wynik sprawy (art. 393¹ KPC), a "w szczególności" naruszenie art. 228 § 1 KPC przez nieuwzględnienie powszechnie znanego faktu, że autokary w komunikacji międzynarodowej wyposażone są w ekspresy do kawy i magnetowidy dla wygody podróżnych, obsługiwane przez jednego z kierowców; naruszenie art. 249 § 1 KPC przez zaniechanie dostarczenia przez pozwanego oryginałów kart drogowych, dokumentujących pracę powoda, w szczególności, że nie wszystkie karty drogowo zostały udostępnione biegłemu, w kontekście potwierdzonego fałszowania dokumentów dotyczących powoda, ustalonego przez Prokuratora Rejonowego w B. oraz tabeli prowizyjnej za sprzedaż biletów i naruszenie art. 117 § 1 KPC przez odmowę ustanowienia dla powoda fachowego pełnomocnika procesowego, mimo skomplikowanego stanu faktycznego i prawnego sprawy. Powód zarzucił także naruszenie prawa materialnego przez jego błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie, "w szczególności" § 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie stosowania równoważnych norm czasu pracy w komunikacji samochodowej i transporcie samochodowym (Dz.U. Nr 51, poz. 332 ze zm.) przez przyjęcie, że powód w sytuacji, gdy nie prowadził autokaru miał wydzielone miejsce umożliwiający mu sen i wypoczynek, a w związku z tym nie wykonywał żąd-

nych czynności, do których zobowiązywał go pracodawca, takich jak parzenie kawy pasażerom i obsługa video. Powód wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. W uzasadnieniu kasacji powód wywiódł, że Sądy obu instancji dopuściły się szeregu uchybień mających wpływ na treść orzeczeń. Według powoda, powszechnie znaną rzeczą jest, że przedsiębiorstwa trudniące się komunikacją międzynarodową wykonują ją przy pomocy autokarów wyposażonych w ekspresy do kawy i magnetowidy obsługiwane przez jednego z kierowców. W urzędzenia te autokary wyposażone są dla wygody podróżnych odbywających kilkunastogodzinną podróż. Wymagania bezpieczeństwa sprawiają, że autokary przy tak długich trasach obsługiwane są przez dwóch kierowców. Jednak iluzją jest, że w sytuacji, gdy jeden z kierowców prowadzi autokar, drugi ma warunki do odpoczynku. Siłą rzeczy do jego obowiązków należy zarówno obsługa ekspresu do kawy oraz magnetowidu. Nie ma w tych autokarach oddzielnego pomieszczenia do odpoczynku kierowcy. Określenie, że cztery przednie siedzenia są przeznaczone do wypoczynku jest nieprawdziwe. Potwierdzili to przesłuchani w sprawie świadkowie Antoni Gawęł, Dariusz B., Adam N., Wiesław K., Franciszek S., Krzysztof M. i Jacek K. Powód zgłaszając zastrzeżenia do opinii biegłego podnosił, że nie wszystkie karty drogowe dotyczące podróży, które odbył zostały uwzględnione w rozliczeniu. Mimo to Sąd zaniedbał zobowiązania pozwanego do dostarczenia oryginałów wszystkich kart drogowych dotyczących powoda, chociaż okazało się, że część dokumentacji została sfałszowana. Mimo skomplikowanego pod względem faktycznym i prawnym stanu sprawy, Sąd odmówił powodowi ustanowienia fachowego pełnomocnika procesowego. Miało to niewątpliwie wpływ na przebieg postępowania i w znacznym stopniu utrudniło powodowi wyartykułowanie swych roszczeń i ich udowodnienie. Zdaniem powoda, Sądy obu instancji błędnie zinterpretowały postanowienia §§ 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. Prawidłowa interpretacja tych przepisów znajduje się w piśmie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 czerwca 1996 r. dołączonego do akt sprawy, z którego wynika, że w przypadku prowadzenia autokaru przez dwóch kierowców na zmianę, obu kierowcom przysługuje wynagrodzenie wynikające z umowy o pracę za cały czas związany z obsługą autokaru, niezależnie od czasu prowadzenia autokaru przez każdego z nich, z wyjątkiem przypadku, gdy kierowca, który nie prowadzi, ma specjalnie wydzielone miejsce umożliwiające całkowity wypoczynek i sen. W pozwanym przedsiębiorstwie powód nie miał w trakcie pracy takich warunków. Powód powołał się na uzasadnienie

uchwały z dnia 17 grudnia 1971 r., III PZP 42/71 (PiZS 1972 r. nr 10-11, s. 111), w którym Sąd Najwyższy stwierdził, że będzie przerwą, która nie podlega wliczeniu do czasu pracy, tylko taka przerwa, w czasie której kierowca nie pozostawał w dyspozycji zakładu pracy, tzn. mógł wykorzystać czas przypadający na przerwę w sposób dowolny, nie skrępowany zaleceniami przełożonych ani nieodzownymi potrzebami podróжных, gdyż w tym czasie nie ciążyła na nim odpowiedzialność za bezpieczeństwo i stan pojazdu oraz pozostawione w nim mienie podróжных. Jeżeli chociażby jeden z tych elementów występował w czasie takich przerw, podlegałyby one - jako w istocie rzeczy nie będące przerwami - wliczeniu do czasu pracy, wynagradzanego według stawek zaszeregowania danego kierowcy.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Przy rozpoznaniu kasacji Sąd Najwyższy związany jest jej granicami, wyznaczonymi przez wskazane podstawy i wnioski. Podstawy kasacji to wskazane przez skarżącego konkretne przepisy prawa procesowego lub materialnego, które miały być naruszone przez sąd drugiej instancji, gdyż wyrok tego sądu jest zaskarżony kasacją. Poza nieważnością postępowania, Sąd Najwyższy nie może uwzględnić naruszenia żadnych dalszych przepisów (art. 393¹¹ KPC). Powód zarzucił naruszenie art. 117 § 1 KPC przez nieuwzględnienie jego wniosku o ustanowienie adwokata z urzędu. Powód wniosek taki złożył w dniu 9 kwietnia 1998 r. w postępowaniu przed Sądem pierwszej instancji. Sąd ten postanowieniem z dnia 21 kwietnia 1998 r. wniosek oddalił. Powód złożył zażalenie, które zostało oddalone postanowieniem Sądu drugiej instancji z 15 maja 1998 r. Wynika z tego, że ta podstawa kasacji dotyczy postępowania w pierwszej instancji, a więc nie odnosi się do wyroku Sądu drugiej instancji, który jest zaskarżony kasacją. Już z tego powodu nie może ten zarzut stanowić usprawiedliwionej podstawy kasacyjnej. Powód nie wskazał bowiem żadnego przepisu, który w tym zakresie miał być naruszony przez Sąd drugiej instancji. Zarzut ten zresztą jest niesłuszny merytorycznie. Sąd Rejonowy odmówił ustanowienia powodowi adwokata z urzędu, gdyż nie uznał, aby udział takiego pełnomocnika był potrzebny (art. 117 § 1 KPC) ze względu na nieporadność powoda czy nieumiejętność prowadzenia przez niego sprawy. Ten pogląd został zaakceptowany przez Sąd drugiej instancji. W postępowaniu apelacyjnym kwestia ta nie mogła być przedmiotem rozpoznania. W tym postępowaniu powód nie ponowił bowiem wniosku o ustanowie-

nie adwokata z urzędu, nie zgłosił wniosku o poddanie kontroli postanowienia Sądu pierwszej instancji w tym przedmiocie, a nadto Sąd drugiej instancji nie mógł takiej kontroli dokonać, gdyż postanowienie Sądu pierwszej instancji podlegało odrębnemu zaskarżeniu (art. 380 KPC).

Zarzut naruszenia art. 249 § 1 KPC również odnosi się do postępowania przed Sądem pierwszej instancji. Przepis ten stanowi, że w sprawach dotyczących przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, w razie powołania się jednej ze stron na księgi i dokumenty przedsiębiorstwa, należy je przedstawić sądowi, jeżeli sąd uzna wyciąg za niewystarczający. Sąd pierwszej instancji nakazał stronie pozwanej przedstawienie biegłemu wszystkich niezbędnych dokumentów. Strona pozwana polecenie to wykonała, a powód nie wykazał, aby były jeszcze jakieś dalsze dokumenty, które istniały, a nie zostały przez stronę pozwaną okazane biegłemu. Przed wszystkim jednak zarzut ten nie dotyczy postępowania przed Sądem drugiej instancji. W tym postępowaniu Sąd pominął bowiem wnioski dowodowe powoda na podstawie art. 381 KPC. Zarzut naruszenia tego przepisu nie został w kasacji postawiony.

Zarzut naruszenia art. 228 § 1 KPC polega na nieuwzględnieniu powszechnie znanego faktu, że autokary w komunikacji międzynarodowej wyposażone są w ekspresy do kawy i magnetowidy dla wygody podróżnych, obsługiwane przez jednego z kierowców. Nawet gdyby przyjąć, że to jest fakt powszechnie znany, to z pewnością nie jest notoryjne, że to powód właśnie takie czynności wykonywał. W każdym razie Sądy obu instancji szczegółowo analizowały materiał dowodowy sprawy w tym zakresie i poczyniły odmienne ustalenia. Sąd pierwszej instancji ustalił, a Sąd drugiej instancji ustalenie to zaaprobował, że powód w czasie, gdy nie prowadził autobusu, z polecenia pracodawcy nie wykonywał żadnych czynności polegających na obsłudze pasażerów. Ustalenie to nie może być zakwestionowane przez zarzut naruszenia art. 228 § 1 KPC, a nie wskazano żadnych innych przepisów procesowych, które w tym zakresie mogły być naruszone.

Wobec braku skutecznie zgłoszonego zarzutu naruszenia przepisów prawa procesowego, Sąd Najwyższy związany jest stanem faktycznym sprawy, przyjętym przez Sąd drugiej instancji jako podstawa rozstrzygnięcia. W tym aspekcie należy oceniać zarzut naruszenia prawa materialnego, tj. § 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 1974 r. w sprawie stosowania równoważnych norm czasu pracy w komunikacji samochodowej i w transporcie samochodowym (Dz.U. Nr 51, poz. 332 ze zm.). Należy stwierdzić, że Sądy obu instancji nie analizowały treści tych

przepisów, a ich wykładnia w istocie polegała na zaakceptowaniu interpretacji przedstawionej w różnego rodzaju wyjaśnieniach. Zresztą analizy treści tych przepisów nie przedstawia w istocie także kasacja. Tymczasem przepisy te zawierają regulacje wielu sytuacji faktycznych, z których tylko jedna miała zastosowanie w analizowanej sprawie. Zgodnie z § 4 tego rozporządzenia, do czasu pracy nie zalicza się czasu zużytego na czynności zdawczo-odbiorcze i inne związane z obsługą pojazdów samochodowych, jeżeli za te czynności przysługuje kierowcy dodatkowe wynagrodzenie (ustęp 1 pkt 1), przerw wynikających ze stosowania przerywanego czasu pracy, wprowadzonych na podstawie harmonogramu pracy, za które przysługuje kierowcy dodatkowe wynagrodzenie (ustęp 1 pkt 2), nie usprawiedliwionych postojów w czasie jazdy (ustęp 1 pkt 3) i przerw nocnych międzykursowych trwających ponad 3 godziny, przeznaczonych na odpoczynek (ustęp 1 pkt 4). Natomiast zgodnie z § 5 tego rozporządzenia zakład pracy, stosujący system równoważnych norm czasu pracy, obowiązany jest zapewnić pracownikowi w każdym 24-godzinnym okresie co najmniej 10-godzinny nieprzerwany czas wolny, przeznaczony na odpoczynek (ustęp 1), a każdy pracownik, zatrudniony według systemu równoważnych norm czasu pracy, ma prawo korzystać co najmniej raz w okresie tygodniowym z 24-godzinnego czasu wolnego od pracy, przy czym wypoczynek taki powinien raz na trzy tygodnie przypadać w niedzielę (ustęp 2). Jak z powyższego wynika, w stanie faktycznym sprawy chodziło o wykładnię i zastosowanie § 5 ust. 1 tego rozporządzenia (tak zresztą przedstawiała sprawę strona pozwana) i wykładnia pozostałych przepisów (§ 4 i § 5 ust. 2) była bez znaczenia. Uznanie, że strona pozwana prawidłowo stosowała § 5 ust. 1 rozporządzenia wymagało oceny czy udzielała powodowi 10-godzinnego, nieprzerwanego czasu wolnego, przeznaczonego na odpoczynek. Podkreślenia wymaga, że ma to być czas przeznaczony na odpoczynek, a przepis nie wskazuje w jaki sposób ma on być w rzeczywistości wykorzystany przez kierowcę. Oczywiście, że pojęcie "czas wolny" musi uwzględniać specyfikę pracy i warunki, w których on występuje. Nie jest to taki czas wolny, jaki normalnie ma pracownik po zakończeniu pracy. Swoboda w jego wykorzystaniu jest ograniczona ze względu choćby na to, że kierowca musi przebywać w tym czasie wolnym w autobusie. Podkreślenia wymaga też, że przepis nie wskazuje, aby w tym czasie kierowca miał zapewnione warunki umożliwiające sen (sposób odpoczynku nie jest uregulowany). Słusznie w tym zakresie Sądy obu instancji stwierdziły, że istota tej regulacji sprowadza się do zwolnienia kierowcy przez pracodawcę z jakichkolwiek obowiązków pracowniczych, czyli braku

poleceń wykonywania takich czynności. Potwierdzone to jest wykładnią historyczną, wyprowadzaną z analizy treści poprzednio obowiązującego w tym zakresie § 4 rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dnia 13 grudnia 1933 r. w sprawie czasu pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym (Dz.U. Nr 103, poz. 805 ze zm.). Przepis ten stanowił, że po przepracowaniu normy dobowej pracownik powinien otrzymać co najmniej 10-godzinny okres wypoczynku nieprzerwanego, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych. Zauważyć należy, że regulacja § 5 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. jest mniej rygorystyczna w tym zakresie i daje większą swobodę pracodawcy w zakresie kształtowania sytuacji kierowcy, któremu udzielono czasu wolnego. Z ustaleń faktycznych stanowiących podstawę zaskarżonego wyroku wynika, że powód miał udzielony 10-godzinny czas, w którym nie miał obowiązku wykonywania żadnych czynności pracowniczych, tj. że w tym czasie pracodawca nie nakładał na niego żadnych obowiązków (nie wydawał żadnych poleceń w tym zakresie). Sądy ustaliły nadto, że było wydzielone miejsce w autobusie, przeznaczone na odpoczynek kierowcy. Przy takich ustaleniach nie może być uznane za skuteczne powołanie się powoda na poglądy orzecznictwa, z którymi należy się zgodzić. W uzasadnieniu uchwały z dnia 17 lutego 1971 r., III PZP 42/71 (OSNCP 1972 r. z. 6, poz. 102) Sąd Najwyższy uznał, że nie podlegają wliczeniu do czasu pracy kierowcy tylko rzeczywiste przerwy w pracy, przez które należy rozumieć tylko takie przerwy, w czasie których kierowca nie pozostawał do dyspozycji zakładu pracy. Nie odpowiada zatem pojęciu rzeczywistej przerwy sytuacja, w której kierowca - mimo formalnie zarządzonej przerwy w jego pracy wskutek wzięcia w tym czasie przez turystów-pasażerów udziału w parogodzinnej wycieczce pieszej - musiałby czuwać przy autobusie, zwracać uwagę na znajdujące się w nim mienie pasażerów, umożliwiać wstęp do autobusu turystom, którzy postanowili np. przebrać się, sięgnąć po żywność, aparaty fotograficzne, itp. Będzie więc przerwą, która nie podlega wliczeniu do czasu pracy, tylko taka przerwa, w czasie której kierowca nie pozostawał do dyspozycji zakładu pracy, tzn. mógł wykorzystać czas przypadający na przerwę w sposób dowolny, nie skrępowany zaleceniami przełożonych ani nieodzownymi potrzebami podróżnych i w tym czasie nie ciążyła na nim odpowiedzialność za bezpieczeństwo i stan pojazdu oraz pozostawionego w nim mienia podróżnych. Jeżeli chociażby jeden z przytoczonych elementów występował w czasie takich przerw, podlegałyby one - jako w istocie rzeczy nie będące przerwami - wliczeniu do czasu pracy, wynagradzanego według stawek zaszerogowania danego kierowcy. Podobnie przedstawił problem Sąd Naj-

wyższy w wyroku z dnia 10 czerwca 1975 r., I PR 83/75 (OSNCP 1976 r. z. 3, poz. 52), w którym uznał, że godzinowy dodatek za rodzaj prowadzonego pojazdu należy się uprawnionemu kierowcy za każdą godzinę pracy przy obsłudze powierzonego mu pojazdu, przez co należy rozumieć nie tylko czas, w którym pojazd jest w ruchu, a więc gdy jest kierowany, lecz także czas pracy, w którym kierowca obowiązany jest do podejmowania wszelkich innych czynności koniecznych do wykonania zlecenia, zgodnie z którym nastąpiło użycie samochodu i oddanie go pod opiekę pracownika. Wskazane orzeczenia przedstawiają wykładnię, która ma znaczenie dla interpretacji § 5 ust. 1 rozporządzenia z dnia 27 grudnia 1974 r. Jednakże w ustalonym stanie faktycznym nie mogą one prowadzić do wniosku, że strona pozwana błędnie stosowała ten przepis, a Sąd drugiej instancji nieprawidłowo go zinterpretował i ocenił jego stosowanie. Jeżeli bowiem ustalono, że powód miał udzielony 10-godzinny nieprzerwany czas wolny, przeznaczony na odpoczynek, w tym znaczeniu, że nie miał w tym okresie obowiązku wykonywania żadnych czynności pracowniczych, to strona pozwana prawidłowo stosowała ten przepis, a w zaskarżonym orzeczeniu nie doszło do jego naruszenia przez błędną jego wykładnię lub nieprawidłowe zastosowanie.

Zarzuty kasacji, choć formalnie zaskarża ona wyrok Sądu drugiej instancji w całości (w części oddalającej wszystkie roszczenia powoda), odnoszą się tylko do roszczenia o zapłatę wynagrodzenia za godziny nadliczbowe (za pracę w czasie przerw). W pozostałym zakresie (co do innych roszczeń) w kasacji brak jest jakichkolwiek zarzutów, co powoduje jej oczywistą bezzasadność w tej części. Z tych względów kasacja podlegała oddaleniu z mocy art. 393¹² KPC. O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 KPC.

=====