

*Sygn. akt IV Pa 112/16*

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

***Dnia 15 listopada 2016r.***

Sąd Okręgowy Wydział IV Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Zielonej Górze

w składzie:

***Przewodniczący: Sędzia SO Bogusław Łój (spr)***

***Sędziowie : Sędzia SO Hanna Rawska***

***Sędzia SO Katarzyna Kijowska***

Protokolant : st.sek.sąd. Zofia Fechner

po rozpoznaniu w dniu ***8 listopada 2016r. w Zielonej Górze***

na rozprawie

sprawy z powództwa ***D. M.***

przeciwko ***K. A. - (...) w P.***

o zapłatę

na skutek apelacji ***powoda***

od wyroku Sądu Rejonowego Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych  
w Zielonej Górze

z dnia 28.06.2016r. ( Sygn. akt IV P 333/15)

***I. oddala apelację;***

***II. zasądza od powoda D. M. na rzecz pozwanego K. A. - (...) w P. kwotę 900 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.***

SSO Katarzyna Kijowska SSO Bogusław Łój SSO Hanna Rawska

Sygn. akt IV Pa 112/16

## UZASADNIENIE

Powód D. M. w pozwie skierowanym przeciwko K. A. prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą (...) w P. wniósł o zasądzenie na swoją rzecz kwoty 34.493,00 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 1.01.2015 r. do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Pozwana K. A. - (...) w P. wniosła o oddalenie powództwa i obciążenie powoda kosztami postępowania, w tym na wypadek zgłoszenia się pełnomocnika, kosztami zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Z ostrożności procesowej pozwana wniosła, na wypadek uwzględnienia żądania pozwu, o rozłożenie zasądzonego świadczenia na raty.

Wyrokiem z dnia 28 czerwca 2016r. Sąd Rejonowy w Zielonej Górze, Wydział IV Pracy i Ubezpieczeń Społecznych oddalił powództwo (pkt I) i zasądził od powoda na rzecz pozwanej kwotę 1.800,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd Rejonowy ustalił, że powód D. M. został zatrudniony u pozwanej K. A. - (...) w P. na podstawie umowy o pracę na okres próbny od dnia 14.11.2013r. do dnia 13.01.2014r. na stanowisku kierowcy za wynagrodzeniem w kwocie 1.600,00 zł brutto. Ponadto strony w umowie ustaliły, że powodowi przysługują diety zagraniczne wg rozporządzenia.

Następnie strony zawarły umowę o pracę na czas określony od dnia 14.01.2014r. do dnia 31.12.2015r. na stanowisku kierowcy za wynagrodzeniem w kwocie 1.680,00 zł brutto. Ponadto ponownie strony w umowie ustaliły, że powodowi przysługują diety zagraniczne wg rozporządzenia.

Zgodnie z aneksem do umowy w dniu 14.01.2014 r. strony ustaliły, że łączy je umowa o pracę na czas nieokreślony.

W przedsiębiorstwie pozwanej nie wprowadzono regulaminu pracy ani wynagradzania.

Przy podejmowaniu pracy przez powoda strony zgodnie ustaliły, że poza wynagrodzeniem zasadniczym powód będzie otrzymywał diety w kwocie 45,00 Euro na pokrycie jego należności związanych z podróżą służbową. Nie było mowa o ryczałtach na nocleg, ale o wynagrodzeniu zasadniczym i kwocie 45,00 Euro za każdą dobę.

Należności te były na bieżąco rozliczane, powód nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń, ani roszczeń o wypłatę świadczeń innego rodzaju. Jedyne zarzuty czy prośby dotyczyły terminowości wypłaty uzgodnionych świadczeń. Współpraca stron układała się bardzo dobrze. Powód otrzymywał od pozwanej te świadczenia, na których wypłatę się umówili.

Powód wiedział, że będzie spał w kabinie pojazdu. Nie nocował w hotelach, ani motelach i nie przedkładał żadnych rachunków z tego tytułu. Nocował na parkingach lub na terenie firm klientów. Sam decydował o miejscu noclegu, pozwana w to nie ingerowała. Zdarzało się, że nocował na płatnych parkingach i w ramach noclegu przysługiwał mu posiłek.

Duża część noclegów odbywała się na promie, wówczas D. M. miał zapewnioną kajutę i posiłek. Również za te dni pozwana wypłacała pełną kwotę 45,00 Euro za dobę podróży służbowej na jaką umówiła się z powodem. Taka zasada była stosowana także wtedy, gdy podróż służbowa trwała niecałą dobę.

Flota pozwanej to nowe leasingowane pojazdy. Powód D. M. jeździł w pojedynczej obsadzie nowym pojazdem marki V., wyposażonym w dwie leżanki oraz lodówkę, webasto i klimatyzację. Wcześniej przez 3 miesiące jeździł samochodem marki M. posiadającym pełne wyposażenie.

Powód D. M. sporządzał pisemne rozliczenie kosztów zagranicznych podróży służbowych, w których wpisywał miejscowość, datę i godzinę wyjazdu i przyjazdu. Nie sporządzał na nich wyliczeń, ani nie kwitował otrzymanych należności. Po ich przedłożeniu, do 15. dnia następnego miesiąca otrzymywał należności na konto, co obejmowało zarówno wynagrodzenie za pracę, jak i należności z tytułu podróży służbowych.

Biuro rachunkowe obsługujące pozwaną sporządzało rozliczenia wyjazdów służbowych, gdzie wpisywane były należności powoda określone jako diety-ryczałt. Tych dokumentów nie okazywano powodowi, nie kwitował widniejących tamże kwot.

Strony rozwiązały łączącą je umowę o pracę z dniem 31.12.2014r. na mocy porozumienia stron.

Pismem z dnia 13.02.2015r. powód D. M. wezwał pozwaną do wypłaty na jego rzecz równowartości kwoty 10.661,50 Euro tytułem nierozliczonych kosztów noclegów oraz kwoty 1.900,00 Euro tytułem nierozliczonych diet za miesiąc listopad i grudzień 2014r.

Wobec ustalenia powyższego stanu faktycznego Sąd Rejonowy zważył, że powództwo okazało się bezzasadne.

W ocenie Sądu I instancji roszczenie powoda było bezzasadne, jednakże nie wszystkie argumenty pozwanej były trafne. Przede wszystkim chybione były wywody dotyczące tego, że kierowca pracujący w transporcie międzynarodowym nie przebywa w podróży służbowej, bowiem sama pozwana przyznała, że powód w okresie pracy w jej przedsiębiorstwie, w ramach wykonywania obowiązków służbowych, odbywał podróże służbowe. Przedstawiła również dowody mające potwierdzić, że wypłacała należności z tego tytułu.

Na podstawie ustalonego stanu faktycznego Sąd orzekający wywiódł, że pozwana nie wprowadziła regulaminu wynagradzania, a w umowie o pracę zawartej z powodem określiła, że D. M. będzie otrzymywał diety w kwocie określonej w rozporządzeniu. Obie strony zeznały również zgodnie, że ustnie umówiły się, że powód otrzymywać będzie 45 Euro za każdy dzień pobytu w podróży służbowej. Co więcej, należność ta wypłacana była w całości nawet, gdy podróż nie trwała dobę i również, gdy D. M. przeprowadzał się promem, gdzie miał zapewnioną kajutę oraz posiłki.

Nie ulegało więc wątpliwości, że pozwana ustaliła kwotę diety w wysokości znacznie przekraczającej dietę z tytułu podróży krajowej (tj. od marca 2013r. 30 zł). Natomiast w odniesieniu do kwoty ryczałtu ograniczenia takiego nie wprowadzono. Strony mogły więc uregulować kwestię należności z tytułu podróży służbowych w sposób odmienny niż wynikający z rozporządzeń – przy uwzględnieniu jedynie powyższego minimum.

W umowie o pracę mogła więc zostać określona dieta z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w wysokości nie niższej niż 30 zł (ok 7 euro).

Sąd Rejonowy wskazał, że w toku postępowania strony zeznały zgodnie, że dokonały również ustnych ustaleń w zakresie należnych kierowcy świadczeń i poza wynagrodzeniem zasadniczym powód miał otrzymywać 45,00 Euro za każdy dzień pracy, co obejmować miało wszystkie należności z tytułu podróży służbowej.

Powód przyznał również, że otrzymywał kwotę 45,00 Euro również za te dni, które spędzał na promie, gdzie miał zapewnioną kajutę i posiłek.

Z kolei pozwana zeznała wprost, że przed zatrudnieniem strony umówiły się na to, że kwota 45,00 Euro pokrywa wszystkie koszty jakie ponosi kierowca.

Z zestawienia sporządzonego przez pozwaną wynikało, że około 65 noclegów powód spędzał na promie, a jak wynikało ze zgodnych zeznań stron - również wtedy otrzymywał kwotę 45,00 Euro (co daje kwotę 2.925,00 Euro tj. ok. 11.700,00 zł należności wypłaconych pomimo zapewnienia noclegu i posiłku). Wg wyliczenia powoda było to 48 przepraw, których D. M. nie uwzględnił dokonując obliczenia należnej mu kwoty.

Sąd I instancji zważył, iż w świetle wyników postępowania dowodowego przyjąć należało, że strony zgodnie ustaliły stawkę dzienną obejmującą zarówno wynagrodzenie za pracę, jak i należności z tytułu podróży służbowych. Zdaniem Sądu Rejonowego wniosek taki można było wyprowadzić po pierwsze z ustaleń stron, że są to wszystkie należności kierowców, jak i z tego, że powód do końca trwania zatrudnienia nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń, a jak zeznał - współpraca stron układała się harmonijnie. Potwierdziła to pozwana zeznając, że powód był jej najlepszym kierowcą w tamtym czasie i starała się w pierwszej kolejności regulować jego należności. Powód w niniejszej sprawie przyznał, że otrzymywane kwoty odpowiadały temu, na co umówił się w pozwaną.

Sąd orzekający w niniejszej sprawie podzielił stanowisko Sądu Najwyższego z dnia 12.09.2012 r. (sygn. akt II PK 44/12) z którego wynika, że możliwa, bo przecież „niezakazana”, jest metoda wypłacania kwot „połączonego” (jednego) ryczałtu na diety (przeznaczonego na wyżywienie i drobne wydatki), oraz tytułem zwrotu kosztów noclegu w udokumentowanej wysokości”. Inaczej mówiąc nie ma większego znaczenia w jaki sposób nazwane były wypłacane powodowi kwoty.

Tym samym Sąd Rejonowy przyjął, że strony zgodnie ustaliły wypłatę należności z tytułu podróży służbowych w kwocie 45,00 Euro i taka była wypłacana powodowi. Stąd żadnych podstaw nie miało żądanie zapłaty wyodrębnionego ryczałtu za nocleg w kwotach określonych w pozwie, a mających swą podstawę w cytowanym rozporządzeniu. Dodać należy, że powód w niniejszej sprawie domagał się jedynie ryczałtu za nocleg (w przeciwieństwie do wezwania do zapłaty, którym objął również niewypłacone jego zdaniem diety), dlatego też Sąd orzekający oddalił powództwo w całości.

Ponadto Sąd I instancji wskazał, iż niezależnie od podniesionej argumentacji, tj. zgodnego ustalenia przez strony wysokości należności z tytułu podróży służbowych, żądanie nie mogło zostać uwzględnione również dlatego, że powód zgodził się na spanie w kabinie pojazdu, a przede wszystkim, że D. M. nie poniósł żadnych kosztów związanych z noclegiem w spornym okresie.

Powód zeznał bowiem, że wiedział o tym, iż będzie nocował w kabinie samochodu i godząc się na tę pracę godził się również na jej warunki. Z zeznań stron wynikało ponadto, że organizacja pracy powoda sprawiała, że to on sam decydował o miejscach noclegu, a nadto, że specyfika obowiązków uniemożliwiała nocowanie w innym miejscu niż pojazd.

Bezspornym jest, że powód noclegi spędzał w kabinie samochodu. Zeznania stron odnośnie warunków, w jakich powód spędzał noclegi w pojazdach były spójne. D. M. jeździł nowym pojazdem, wyposażonym fabrycznie w dwie leżanki, lodówkę, webasto, klimatyzację (działającą przy włączonym silniku) oraz schowki na rzeczy osobiste.

W ocenie Sądu orzekającego powód od samego początku miał pełną świadomość charakteru pracy jakiej się podejmował, co więcej zdawał sobie sprawę w jaki sposób będzie odbywać noclegi i na to się godził. Z jego zeznań wprost wynika, że wiedział, że będzie spał w kabinie pojazdu i na to się godził. Powód zeznał, że nigdy nie nocował poza kabiną samochodu, w szczególności nie nocował w hotelu czy motelu, a przede wszystkim przyznał, że nigdy z tego tytułu nie poniósł jakichkolwiek kosztów. Nie przedkładał pracodawcy rachunków za noclegi, bo takich rachunków nie posiadał. D. M. nigdy nie zgłaszał pracodawcy roszczeń związanych z kosztami noclegów, chęci nocowania w hotelu czy motelu, czy prośby o zapewnienie miejsca poza kabiną samochodu. Nie zgłaszał problemów z parkowaniem na parkingach z zapleczem sanitarnym czy zastrzeżeń co do warunków, w jakich odbywał noclegi. Skoro powód nie wnosił w trakcie stosunku pracy o wypłatę ryczałtów za noclegi, czy zapewnienie bezpłatnego noclegu poza kabiną, to również i to przemawia za tym, że godził się na taką formę i warunki odpoczynku oraz, że miał świadomość, że wypłacane kwoty „diety” są całością należności przysługujących mu z tytułu podróży służbowych.

Pełna aprobata (czy choćby akceptacja) tych warunków uniemożliwiała skuteczne dochodzenie ewentualnej rekompensaty za brak noclegu w hotelu czy motelu.

Sąd Rejonowy podkreślił, że ryczałt za nocleg jest określonym świadczeniem celowym przeznaczonym na pokrycie faktycznych kosztów noclegu, a nie ewentualną rekompensatą za brak należytego komfortu. Normy regulujące kwestię zwrotu kosztów noclegu czy też wypłaty ryczałtu nie pełnią takiej funkcji. Jest to rozliczenie z pracodawcą za koszty poniesione w trakcie podróży, nie zaś rekompensata za brak komfortu. Ryczałt nie jest świadczeniem należnym każdemu kierowcy w transporcie międzynarodowym, który spędzał noc poza domem.

W ocenie Sądu I instancji niedopuszczalne jest przyjmowanie fikcji prawnej minimalnego standardu hotelowego jako podstawy oceny czy pracodawca zapewnił bezpłatny nocleg pracownikowi nocującemu w kabinie samochodu. W polskim prawie nie uregulowano bowiem zagadnienia minimalnego standardu noclegu. Tym samym nie można też przyjmować, w świetle treści § 16 rozporządzenia, że kierowca nocujący za darmo w kabinie poniósł koszt pomimo, że spał bezpłatnie, ponieważ fikcja taka nie wynika z treści normy. Rozporządzenia MPiPS, ani wcześniejsze, ani aktualnie obowiązujące, nie pozwalają więc na przyjęcie fikcji prawnej istnienia kosztu, którego faktycznie kierowca nie poniósł.

W ocenie Sądu Rejonowego roszczenie powoda sprowadza się do tego, by korzystać z ryczałtu za nocleg, nie jako zwrotu poniesionych kosztów (bezspornym jest, że takowych nie poniósł), ale jako z dodatku do wynagrodzenia, lecz bez przeznaczenia go na nocleg. Jest to o tyle istotne, że powód otrzymując należności z tytułu podróży służbowej, ani razu nie podjął nawet próby wykorzystania tych należności, by nocować w innym miejscu niż w kabinie swojego samochodu. Zdaniem Sądu orzekającego treść jego zeznań również świadczy o tym, że gdyby od pracodawcy otrzymywał dodatkowe świadczenie w postaci ryczałtu, to nie przeznaczałby go na noclegi.

Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności Sąd I instancji nie uwzględnił wniosku pełnomocnika powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z dziedziny kadr i płac. Nadmieniał przy tym na marginesie, że to rolą powoda jako strony wnoszącej powództwo jest określenie wysokości swojego żądania, przedstawienia sposobu wyliczenia, a rolą Sądu jedynie skontrolowanie tego, nie zaś wyręczenie strony i dokonywanie tych ustaleń za stronę. Przede wszystkim jednak w niniejszej sprawie bezspornym było, iż powód nie poniósł żadnych kosztów związanych z noclegami, a zatem, w świetle przedstawionej argumentacji, wniosek powoda o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność wysokości przysługujących mu należności, był bezprzedmiotowy.

Apelację od powyższego wyroku, wniósł powód zaskarżając go w całości, zarzucając mu:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.

- art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia WE nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (WEG) nr 3821/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 poprzez jego błędną wykładnię, a w konsekwencji ich zastosowanie, polegające na przyjęciu przez Sąd I instancji, że zgoda powoda na obywanie odpoczynku w pojeździe jest pojęciem tożsamym z dokonaniem wyboru miejsca do wypoczynku, w sytuacji gdy w rzeczywistości strona pozwana nie stworzyła żadnej możliwości wyboru takiego miejsca, a tym samym powód został pozbawiony faktycznej możliwości dokonania wyboru miejsca do odpoczynku, co spowodowało, że w braku alternatywy miejsca noclegu musiał odbywać nocleg w pojeździe;

- art. 77<sup>2</sup> § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikom zatrudnionym w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz § 16 ust. 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 20 stycznia 2013r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poprzez dokonanie błędnej wykładni, a w konsekwencji ich nie zastosowanie, polegające na zawężeniu pojęcia bezpłatny nocleg do warunków technicznych kabiny samochodu ciężarowego, a w konsekwencji uznanie, że pozwana zapewniła powodowi bezpłatny nocleg, co zwalniało ją z obowiązku zwrotu kosztów noclegu w formie ryczałtu;

- § 9 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej i samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz § 16 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że pozwana zapewniała powodowi bezpłatny nocleg w sytuacji, gdy umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 oraz § 16 ust. 4 powołanych wyżej rozporządzeń;

- § 9 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej i samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz § 16 ust. 2 rozporządzenia

Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poprzez jego błędną wykładnię, a w konsekwencji przyjęcie, że ryczałt za nocleg nie przysługuje powodowi w sytuacji gdy nie poniósł on żadnych kosztów w związku z noclegiem spędzonym w zagranicznej podróży służbowej;

- art. 18 § 2 k.p. poprzez jego niezastosowanie i przyjęcie, że wypłacana powodowi dieta w wysokości 45 Euro za dobę podróży służbowej stanowiła ekwiwalent pieniężny na pokrycie wszystkich kosztów pobytu za granicą;

- art. 65 § 2 k.c. w związku z art. 300 k.p. oraz w związku z art. 18 § 1 k.p. poprzez ich niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że zgodnym zamiarem stron postępowania było przyjęcie, że użyte w umowie o pracę „diety za podróże zagraniczne” obejmuje również świadczenia z tytułu ryczałtu za nocleg, w sytuacji gdy taka interpretacja przepisów jest bezsprzecznie mniej korzystna dla pracowników, niż interpretacja mająca podstawy w przepisach prawa pracy;

2. naruszenie przepisów prawa procesowego, tj.

- art. 217 § 1 w związku z art. 227 w związku z art. 278 § 1 k.p.c. poprzez odmowę przeprowadzenia zawnioskowanego przez stronę powodową dowodu z opinii biegłego sądowego z dziedziny kadr i płac w celu ustalenia wysokości należności przysługujących powodowi z tytułu ryczałtów za noclegi w sytuacji, gdy w ocenie powoda przeprowadzenie dowodu z wnioskowanej opinii biegłego sądowego miało istotny wpływ na ocenę zasadności wysokości zgłoszonego roszczenia;

- art. 224 w zw. z art. 217 k.p.c. poprzez niewyjaśnienie wszystkich okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy poprzez brak oceny rzeczywistych warunków do odbywania noclegów przez powoda w kabinie samochodu, a także brak komfortu takiego wypoczynku.

W związku z powyższymi zarzutami powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 34.492,41 zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 01.01.2015r. do dnia zapłaty, zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania w I instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja powoda okazała się niezasadna.

W ocenie Sądu Okręgowego, Sąd Rejonowy dokonał prawidłowych ustaleń i wydał trafne, odpowiadające prawu rozstrzygnięcie. Logicznie uzasadnił swoje stanowisko. Sąd Okręgowy w całej rozciągłości podziela zarówno ustalenia faktyczne, jak i ocenę prawną Sądu I instancji, zatem nie zachodzi konieczność ich powtarzania (por. wyrok Sądu Najwyższego z 08.10.1998 r., II CKN 923/97, OSNC 1999/3/60). Odnosząc się do zarzutów apelacji podnieść należy, że w żaden sposób nie podważają one prawidłowości rozstrzygnięcia Sądu I instancji. Ocena prawna zawarta w rozstrzygnięciu Sądu I instancji obejmująca dokonaną przez ten Sąd wykładnię zastosowanych przepisów prawa materialnego i procesowego nie budzi zastrzeżeń Sądu Okręgowego.

Przede wszystkim Sąd Okręgowy nie dopatrył się naruszenia przez Sąd I instancji reguł postępowania dowodowego. Ocena materiału dowodowego dokonana przez Sąd I instancji nie narusza prawa procesowego, nie została dokonana w sposób wadliwy oraz nie przekracza granicy swobodnej oceny dowodów, określonej w art. 233 § 1 k.p.c.

Uwzględniając więc, że kontrola instancyjna nie dała podstaw do stwierdzenia nieważności w sprawie, dalszy zakres kognicji sądu odwoławczego wyznaczała treść orzeczenia oraz zakres zarzutów podniesionych w apelacji.

Pozwany podniósł, iż Sąd I instancji zastosował błędną wykładnię przepisów prawa krajowego oraz przepisów Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r.

W ocenie Sądu Okręgowego to właśnie regulacje zawarte we wskazanym Rozporządzeniu są kluczowe dla rozstrzygnięcia sporu, aczkolwiek nie z powodu podniesionej przez powoda błędnej wykładni.

W niniejszej sprawie bezspornym było, że u pozwanej nie wprowadzono regulaminu pracy ani wynagradzania, natomiast w umowie o pracę strony ustaliły, że powodowi przysługują diety według rozporządzenia. Strony zgodnie ustaliły, iż poza wynagrodzeniem zasadniczym powód będzie otrzymywał diety w wysokości 45 Euro za każdą dobę na pokrycie jego należności związanych z podróżą służbową. Zebrany materiał dowodowy wskazuje, że powód wiedział i godził się na to, iż wypłacane mu świadczenie pokrywa w całości jego koszty związane z podróżami oraz godził się na noclegi w kabinie pojazdu. O powyższym świadczy fakt, że w całym okresie zatrudnienia nie występował z żądaniem wypłaty ryczałtu za noclegi, nie korzystał z noclegów w hotelu, motelu, pensjonacie itp., miał świadomość, że z tytułu podróży otrzymuje diety w wysokości 45 EUR za dobę, miał świadomość, że jego miejscem pracy – jako kierowcy międzynarodowego - jest terytorium Europy.

W niniejszej sprawie powodowi przez cały okres jego zatrudnienia z tytułu podróży służbowych wypłacane były diety w wysokości wielokrotnie wyższej od ustalonej w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju z dnia 19 grudnia 2002r., a ponadto powód kosztów takich nie poniósł, a zatem skierowane przeciwko pozwanemu żądania nie miały żadnych podstaw faktycznych, ani prawnych.

Jeśli się ponadto uwzględni, że powód w spornym okresie nie korzystał z hotelu, a jego pojazd był wyposażony w miejsce do spania, ponadto w czasie podróży promem powód miał zapewniony posiłek i kajutę, to należy podzielić stanowisko Sądu pierwszej instancji, że brak jest podstaw do twierdzenia, iż praca powoda nie była przez pozwanego dodatkowo rekompensowana znacznie wyższą dietą (art. 77<sup>5</sup> § 4 k.p.). Brak jest podstaw do stosowania - na zasadzie podobieństwa i to tylko odpowiednio - przepisów rozporządzenia z dnia 19.12.2002r.

W tej mierze należy zauważyć, że przepisy rozporządzenia nie wskazują dokładnie jakie świadczenia – czy też precyzyjnie, jak nazwane – mieszczą się w pojęciu należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej, gdyż najistotniejszy jest sam cel tych świadczeń tj. pokrycie zwiększonych kosztów związanych z podróżą służbową. Rozważając funkcję diet (i podobnie innych świadczeń związanych z pokryciem kosztów podróży służbowej) należy mieć na uwadze, że celem diet z tytułu podróży służbowych nie jest przysporzenie pracownikowi dodatkowych korzyści, a jedynie zrekompensowanie ponoszenia dodatkowych wydatków, a także - do pewnego stopnia - utrudnień życiowych związanych z pobytem poza miejscem zamieszkania (por. wyrok Sądu Najwyższego z 20.10.1998 r., I PKN 392/98, OSNAP 1999 nr 23, poz. 745). Dieta ma służyć pokryciu tych zwiększonych kosztów i wydatków.

Niezależnie od powyższego, w ocenie Sądu Okręgowego podnieść należy, że niezasadność powództwa wynika z pierwotnego nieistnienia zobowiązania ze strony pozwanego pracodawcy.

Zdaniem Sądu, kluczowe dla rozstrzygnięcia sporu są regulacje Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r.

Punktem wyjścia do rozważań w niniejszej sprawie jest art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), zgodnie z którym, kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77<sup>5</sup> § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy.

Przepisy kodeksu pracy nie podają definicji legalnej pojęcia „podróży służbowej”.

Jego znaczenie wyprowadza się z art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., według którego, pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową.

Z treści powołanego przepisu wynika, że kwestią zasadniczą dla rozstrzygnięcia, kiedy podróż pracownika w celu realizacji obowiązków pracowniczych ma charakter podróży służbowej, jest wykonywanie zadania służbowego poza „siedzibą pracodawcy” lub poza „stałym miejscem pracy”.

W konsekwencji, o obowiązku zwrotu należności na pokrycie kosztów, istniejącym po stronie pracodawcy, można mówić wyłącznie wtedy, gdy zadanie służbowe wykonywane jest w „niestałym” (w przeciwieństwie do „stałego”) miejscu pracy. Szczęólnego znaczenia nabiera delimitacja tych pojęć w kontekście pracy wykonywanej przez kierowców, której istotą jest przemieszczanie się z miejsca na miejsce.

Kwestie powyższe znalazły rozstrzygnięcie uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19.11.2008 r. (sygn. akt II PZP 11/08, OSNP 2009/13-14/166), w której wywieziono, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.

Definiując „podróż służbową” Sąd Najwyższy wskazał, że pracownicy mobilni są grupą osób pracujących w warunkach stałego przemieszczania się (podróży). Podróż nie stanowi u nich zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych. Specyfika takiego zatrudnienia i konieczność odmiennego potraktowania widoczna jest nawet w dyrektywie ustalającej wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (dyrektywa nr 2003/88/WE z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów czasu pracy). Tym bardziej możliwe i zarazem konieczne jest odmiennie potraktowanie tej grupy pracujących z punktu widzenia art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. Z przepisu tego wynika bowiem wprost, że podróż służbowa ma charakter incydentalny.

Stanowisko wyrażone w uchwale znalazło aprobatę w doktrynie: „Sąd Najwyższy trafnie uznał, że najistotniejsze w zdefiniowaniu podróży służbowej jest odkodowanie pojęcia „zadanie służbowe”. Sąd stwierdził, iż na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 1 odnosi się ono jedynie do zadania rozumianego jako zdarzenie incydentalne w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy. Wykonywaniem zadania służbowego w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 nie jest wykonywanie pracy określonego rodzaju, wynikającej z charakteru zatrudnienia. Ta bowiem nigdy nie jest incydentalna” (Rączka K. i in., Kodeks pracy. Komentarz, LexisNexis 2014).

Podsumowując tę część rozważań, należy stwierdzić, że brak komponentu „incydentalności” – jak to ma miejsce w przypadku kierowców zatrudnionych przy transporcie międzynarodowym, ze względu na specyfikę ich pracy – wyklucza uznanie wykonywania zadania służbowego za podróż służbową w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> k.p.

Po podjęciu przez Sąd Najwyższy powołanej uchwały, ustawodawca wprowadził do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców odrębną definicję podróży służbowej, na potrzeby pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy. Zgodnie z obowiązującym od 03.04.2010 r. przepisem art. 2 pkt 7, podróż służbowa to każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt. 4 lit. a (tj. siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały), lub b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt. 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.

Jednakże zgodzić się należy ze stanowiskiem wyrażonym przez Sąd Najwyższy, według którego, z dniem wejścia w życie przepisu art. 2 pkt 7 ustawy czasie pracy kierowców nie utraciła znaczenia wykładnia art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., dokonana przez Sąd Najwyższy w powołanej wyżej uchwale II PZP 11/08. W aktualnym stanie prawnym, do kierowców w transporcie drogowym nie ma bowiem zastosowania art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., ale autonomiczne pojmowanie podróży służbowej, zdefiniowanej w szczególnej regulacji prawnej. Zatem zmiana poglądów przedstawionych we wskazanej uchwale odnosić może się wyłącznie do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym, którzy w przeciwieństwie do pozostałych pracowników mobilnych – z woli ustawodawcy – świadczą pracę w podróży służbowej i mają prawo



do wynikających z tego tytułu świadczeń, ale przy podkreśleniu odrębności definicji podróży służbowej w stosunku do tej grupy zawodowej (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10.02.2015 r., sygn. akt II UK 225/13, LEX nr 1654743).

Podkreślić należy, że podróż służbowa, o której mowa w ustawie o czasie pracy kierowców, jest odmiennym pojęciem od podróży służbowej, określonej art. 77<sup>5</sup> k.p., co skutkuje tym, że na konsekwencje w zakresie świadczeń należnych pracownikowi (kierowcy) z tytułu zwrotu jej kosztów, należy patrzeć odpowiednio, tj. relatywnie do istoty i charakteru świadczonej „mobilnie” pracy, przy uwzględnieniu celu regulacji art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., odnoszącego się z zasady do podróży charakteryzującej się cechą incydentalności.

W ocenie Sądu, właśnie istota i charakter pracy świadczonej przez kierowców zatrudnionych w transporcie towarowym, legły u podstaw regulacji powołanego już Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. i przy uwzględnieniu celu tej regulacji również przy wykładni prawa krajowego, w tym przypadku aktów wykonawczych wydanych na podstawie delegacji z art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., unika się pozornych niespójności między normami systemu prawa krajowego i wspólnotowego.

Według art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, co do zasady, w każdej dobie przysługuje kierowcy co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku, a według art. 14 ust. 1, w każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Jest to unormowanie zbieżne z wynikającym z art. 132 § 1 k.p. i art. 133 § 1 k.p., odnoszącym się do ogółu pracowników, w przypadku których pojęcie podróży służbowej ma znaczenie wynikające z art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.

Jednakże przepisy ustawy o czasie pracy kierowców przewidują też szczególną regulację okresów odpoczynku.

Zgodnie bowiem z art. 27 ust. 5 ustawy, do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.

Uprawnienie do odpoczynku dobowego kierowcy, wywiódł z art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców Sąd Najwyższy w uchwale składu 7 sędziów z dnia 12.06.2014 r. (II PZP 1/14, 14 OSNP 2014/12/164), czy w sprawie rozstrzygniętej wyrokiem z dnia 4.09.2014 r. (I PK 7/14, LEX nr 1515145), w ogóle nie odnosząc się do obowiązywania art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców i jego znaczenia.

Jest to natomiast norma kolizyjna, regulująca sytuacje, w których kierowca, podlegający przepisom ustawy o czasie pracy kierowców, wykonuje przewozy podlegające przepisom rozporządzenia nr 561 lub Umowy AETR, a takie właśnie wykonywali powodowie.

W myśl bowiem art. 2 Rozporządzenia nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.U.E.L.2006.102.1 ze zm.), ma ono zastosowanie min. do przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony (ust. 1 a).

Przy czym:

- Rozporządzenie stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

a) wyłącznie na terytorium Wspólnoty; oraz

b) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (art. 2 ust. 2);

- AETR stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do:

a) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;

b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR (art. 2 ust. 3).

Ma to dla sprawy znaczenie takie, że zgodnie z art. 8 ust. 1 Rozporządzenia nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006.102.1 ze zm.), kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku, a nie dobowego.

Według ust. 2, w każdym 24-godzinny okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24-godzinny okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

W myśl ust. 5, na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. f ww. Rozporządzenia, „odpoczynek” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem, natomiast w lit. g zdefiniowano „dzienny okres odpoczynku”, który oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:

- „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin,

- „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin.

Cytowane Rozporządzenie w art. 8 nie posługuje się zatem w ogóle pojęciami doby ani noclegu i w konsekwencji pojęciami odpoczynku dobowego, czy nocnego, lecz pojęciem 24-godzinnego okresu (z dopuszczalnym odstępstwem wymienionym w ww. ust. 5), w ramach którego ustanowione są minimalne normy odpoczynku dziennego.

W powszechnym rozumieniu tego słowa, „nocleg” oznacza „wypoczynek nocny poza domem”, „wypoczynek nocny poza stałym miejscem zamieszkania, w podróży”. Skoro więc pracownik ma dysponować czasem swojego odpoczynku w okresie dwudziestoczegodzinnym od chwili zakończenia poprzedniego dziennego okresu odpoczynku, to możliwe są sytuacje, w których w ogóle nie odbędzie się odpoczynek w porze nocnej, a więc nocleg.

Odbycie dziewięciogodzinnego odpoczynku przez kierowcę pracującego w kilkuosobowej załodze może przypadać w ciągu 30 godzin, a więc w danej dobie – rozumianej jako 24 godziny od rozpoczęcia pracy zgodnie z rozkładem czasu pracy (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców) – mogą odbyć się jedynie 3 godziny tego odpoczynku, a pozostałe 6 godzin w dobie następną.

Z omawianych regulacji nie wynika konieczność odbywania odpoczynku w nocy. Skoro więc pracownik odbywa odpoczynek nie jako nocleg, ale jako odpoczynek dzienny, w ramach powyższych minimów, to trudno nakładać na pracodawcę obowiązek – po pierwsze – zapewnienia bezpłatnego noclegu, a tym bardziej obowiązek zwrotu kosztów noclegu, do którego zgodnie z przepisami prawa nie dochodzi. Możliwe są przecież sytuacje, w których kierowcy

nie tylko nie wykorzystują noclegu, bo nie odpoczywają w nocy, ale nawet korzystać z niego nie mogą z uwagi na rozkład czasu, który sami ustalili (np. trzydziestogodzinny okres wynikający z art. 8 ust. 5 cytowanego Rozporządzenia 561/2006).

Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia nr 561/2006, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

To jest właśnie rozwiązanie adekwatne do istoty pracy kierowcy towarowego w transporcie drogowym, będącej samą kwintesencją mobilnego charakteru pracy.

W żadnym zaś przypadku przepisy analizowanego Rozporządzenia nie przewidują dla kierowcy uprawnienia do odpoczynku dobowego, z którym korelowałby obowiązek pracodawcy zapewnienia noclegu.

Nawet trudno sobie wyobrazić w praktyce takie rozwiązanie, że rozkład czasu pracy kierowców w transporcie międzynarodowym obligatoryjnie miałby być tak ułożony, że w każdej dobie mają oni uprawnienie do odpoczynku nocnego, a w konsekwencji do zjazdu z wyznaczonej trasy na nocleg i to spełniający warunki, jakich może oczekiwać pracownik odbywający incydentalne podróże służbowe.

Przy takich założeniach, gros czasu pracy kierowca przeznaczaliby na poszukiwanie noclegu, generując dodatkowo ogromne koszty przewozu, a jego starania i tak mogłyby się kończyć fiaskiem, nawet przy rozbudowanej infrastrukturze hotelowej Europy Zachodniej, nie wspominając o absurdalnej sytuacji, że w nocy autostrady i drogi szybkiego ruchu świeciłyby pustkami, a w ciągu dnia byłyby kompletnie nieprzejezdne.

Na tle uregulowań prawa unijnego zgodzić się należy z poglądem, że to na jakim parkingu zatrzyma pojazd kierowca i z jakich wygód będzie korzystał zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływania na tę decyzję, ani jej kontrolowania (por. M. B. Rycak, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2009, s. 77 oraz Ł. Prasolek, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2010, s. 93). Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Biorąc to wszystko pod uwagę trzeba uznać, że ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu. Istotne jest dokonane ustalenie, czy kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych. Jeśli zgody nie było powraca problem o analogiczne zastosowanie rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 3 i 5 k.p. (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 04.06.2013 r., sygn. akt II PK 296/12, LEX nr 1341269). Podkreślić tutaj należy istotność tezy Sądu Najwyższego – wyprowadzonej wyżej przez sąd orzekający w niniejszej sprawie – o możliwości ewentualnego rozważenia stosowania jedynie per analogiam i z mocy art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. tylko odpowiednio, przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych, ze względu na szczególny charakter podróży służbowej w transporcie międzynarodowym.

W tym miejscu należy również zwrócić uwagę na diametralnie inne zasady obowiązujące przy ustaleniu należności za nocleg w podróży służbowej odbywanej na terenie kraju.

§ 8 ust. 4 cytowanego rozporządzenia M.P i PS z dnia 29.01.2013r. stanowi, że ryczałt za nocleg przysługuje, jeżeli nocleg trwa co najmniej 6 godzin między godzinami 21.00 a 7.00. Przepis identycznej treści obowiązywał również w poprzednich rozporządzeniach tych kwestii dotyczących.

Z zastosowania tych dwóch przepisów wprost wynika wnioski, że kierowca poruszający się wyłącznie w Polsce miałby inne uprawnienia niż ten, który porusza się poza Polską, oczywiście stosując wnioski wynikające z uzasadnienia żądania powoda.

W ocenie Sądu Okręgowego wskazane wyżej różnice, tym bardziej uzasadniają stanowisko Sądu Rejonowego.

Odnosząc powyższe do realiów niniejszej sprawy stwierdzić należy, że powodowi, kierowcy wykonującemu przewóz towarów samochodami ciężarowymi na terenie Wspólnoty, do którego znajduje zastosowanie art. 2 ust. 1-2 Rozporządzenia nr 561/2006, przysługiwał w spornym okresie wyłącznie odpoczynek określony w tym Rozporządzeniu, a zatem odpoczynek dzienny i tygodniowy.

Zgodzić trzeba się z ugruntowanym stanowiskiem Sądu Najwyższego, wyrażonym min. w uchwale składu 7 sędziów z dnia 12.06.2014 r. (II PZP 1/14, 14 OSNP 2014/12/164), uchwale z dnia 7.10.2014 r. (I PZP 3/14 OSNP 2015/4/47, czy w uzasadnieniu wyroku z 21.10.2015 r. (II PK 263/14, M.P.Pr. 2016/2/81-84), według którego zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu.

Wobec tych orzeczeń, kwestia ta przestaje podlegać dyskusji.

Słusznie przy tym Sąd Najwyższy stwierdził w uzasadnieniu wyroku z dnia 10.09.2013 r. (I PK 71/13, LEX nr 1427710), że nie ma podstaw do utożsamiania pojęć "miejsce do spania" i "bezpłatny nocleg" oraz, że udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej.

Z tym tylko, że Rozporządzenie nr 561/2006 w ogóle nie przewiduje obowiązku zapewnienia bezpłatnego noclegu, posługując się wyłącznie pojęciem odpoczynku dziennego i to przerywanego. Miejsce w kabinie zapewnia natomiast pracownikowi wykorzystanie okresu odpoczynku dziennego i skróconego odpoczynku tygodniowego. O ile pracownik dokona takiego wyboru, wskazane wyżej odpoczynki może wykorzystać w kabinie pojazdu. Odpoczynek to okres, w którym pracownik może swobodnie dysponować swoim czasem, a więc pracownik może, ale nie musi wykorzystać ten okres na sen, tym bardziej, gdy okres ten nie wypada w porze nocnej.

Zwrócić należy szczególną uwagę, iż sam powód w odwołaniu od wyroku Sądu Rejonowego podniósł, iż „leżanka w kabinie pojazdu może stanowić miejsce do chwilowego odpoczynku, np. w sytuacji gdy kierowca powinien zrobić obowiązkową przerwę w prowadzeniu pojazdu” (k. 190v).

Reasumując, Rozporządzenie nr 561/2006 nie nakłada na pracodawcę obowiązku zapewnienia noclegu, a jedynie obowiązek zapewnienia prawa do odpoczynku dziennego i tygodniowego. To z tego rodzaju odpoczynkiem skorelować należy możliwość realizacji tego prawa w kabinie samochodu (art. 8 ust. 8), bez potrzeby analizowania, czy kabina jest odpowiednim miejscem noclegowym.

Przepisy krajowe mogą oczywiście przewidywać korzystniejsze warunki zatrudnienia, niż przewidziane w rozporządzeniu unijnym (pkt 5 preambuły), o czym jest mowa w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 12.06.2014 r. (sygn. akt II PZP 1/14), jednak rozporządzenia wykonawcze MPiPS również nie zobowiązują pracodawcy do zapewnienia kierowcy noclegu.

Rozporządzenia te regulują jedynie zasady rozliczania i zwrotu kosztów noclegu w przypadku, kiedy pracodawca ma obowiązek jego zapewnienia, co w przypadku zatrudnienia powoda – jak już wywiedziono – nie zachodzi.

Co więcej, uprawnienie do nałożenia na pracodawcę takiego obowiązku rozporządzeniem ministra nie wynika z delegacji ustawowej i byłoby przekroczeniem zakresu normy kompetencyjnej. Art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. uprawnia ministra wyłącznie do określenia wysokości oraz warunków ustalania należności z tytułu podróży służbowej, a także warunków zwrotu jej kosztów, m.in. noclegów, ale już nie do kreowania rodzaju należności.

Podsumowując tą część rozważań, to ze względu na charakter pracy kierowców samochodów ciężarowych (powyżej 3,5 tony) w transporcie międzynarodowym, tj. permanentne prowadzenie pojazdu w dłuższym okresie, niezależnie od pory dnia, przepisy wspólnotowe przewidują właściwe temu rodzajowi pracy okresy odpoczynku, które ze swej istoty nie mogą generować po stronie pracodawcy obowiązku zapewnienia kierowcy bezpłatnego noclegu, a jedynie miejsca do odpoczynku. Prawo krajowego nie przewiduje zaś w tej kwestii regulacji odmiennych.

Zresztą, jak podkreślono wyżej, w praktyce, systemowo prowadziłyby one do sytuacji absurdalnych z punktu widzenia transportu drogowego w ogólności.

Oczywiście, w codziennej pragmatyce może zdarzyć się i zdarza się, że kierowca w ciężarowym transporcie międzynarodowym poniesie koszty wynikające z realizacji prawa do odpoczynku, w szczególności tygodniowego, czy też dziennego przypadającego w nocy.

Wtedy właśnie jest miejsce dla stosowania odpowiednio norm regulujących zasady zwrotu kosztów podróży służbowych.

Takie sytuacje nie wystąpiły jednak w niniejszej sprawie. Powód nie wykazał bowiem, aby w jakiegokolwiek dobie podróży służbowej poniósł koszty realizacji prawa do odpoczynku.

Funkcją świadczeń będących zwrotem kosztów noclegu jest z samej istoty rekompensacja nakładów, jakie ponosi pracownik w związku z koniecznością spędzenia nocy w trakcie podróży służbowej. Tylko do wysokości faktycznej straty finansowej pracownika z tego tytułu należy więc obligować pracodawcę do zwrotu faktycznie poniesionych kosztów. Świadczenia, o których mowa, nie mają na celu zwiększenia wynagrodzenia pracownika ze względu na niewygody podróży – taką funkcję pełni wynagrodzenie za pracę, którego wysokość reguluje m.in. art. 13 k.p. (pracownik ma prawo do godziwego wynagrodzenia za pracę) czy też instytucja płacy minimalnej. Zdaniem sądu, regulacje samego Kodeksu pracy pozwalają na przyjęcie pewnej minimalnej, godziwej stawki za pracę kierowców w transporcie międzynarodowym i nie ma potrzeby sięgania po inne świadczenia – o innej funkcji – by zaspokoić potrzeby finansowe pracownika związane z wykonywaniem przez niego zwykłych obowiązków.

Chociaż więc istotą ryczałtu jest niezależność jego wysokości od faktycznie poniesionych kosztów, to jednak nie można z tego wywodzić, że ryczałt jest świadczeniem o zupełnie abstrakcyjnym charakterze. W przypadku, w którym kierowca skorzystał z kabiny pojazdu w celu odbycia odpoczynku, brak jest podstaw do wypłaty ryczałtu, który ma zwracać koszty rzeczywiście poniesione. Świadczenia rekompensujące koszty podróży służbowej nie przysługują pracownikowi z góry, w oderwaniu rzeczywistej formy noclegu. Nie wystarczy więc potencjalna możliwość poniesienia tych kosztów, by ich zwrot stał się należny. Tym bardziej, że akurat w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym rozkład czasu pracy może wykluczać korzystanie z noclegu w danej dobie.

Celem regulacji dotyczącej zwrotu kosztów noclegu jest – niezależnie od tego, czy pracownik przedstawi rachunek za nocleg w hotelu lub motelu (wówczas przysługuje określony limit), czy też pracownik takiego rachunku nie przedstawi (wówczas przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu) – zrekompensowanie mu kosztów, jakie rzeczywiście poniósł w związku z koniecznością skorzystania z noclegu, a nie swego rodzaju rekompensata za brak należytego komfortu spania (na skutek konieczności spędzania noclegu w kabinie) przybierająca w istocie postać abstrakcyjnego (niezależnego od rzeczywistego poniesienia przez pracownika jakichkolwiek kosztów noclegu) dodatkowego przysporzenia (a tak – instrumentalnie jako kolejny element swoich dochodów – wydają się traktować prawo do ryczałtu za nocleg kierowcy) (wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 16.09.2014 r., sygn. akt III APa 19/14).

Powództwo podlegało więc oddaleniu z przyczyn, do których Sąd odniósł się w powyższych zważeniach.

Brak było także podstaw do podzielenia twierdzeń apelacji odnośnie naruszenia treści art. 217 § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. w związku z art. 278 § 1 k.p.c. poprzez odmowę przeprowadzenia zawnioskowanego przez stronę powodową dowodu z opinii biegłego sądowego z dziedziny kadr i płac.

W niniejszej sprawie wskazane przez powoda dowody miały zostać dopuszczone na okoliczność ustalenia wysokości należności przysługujących powodowi z tytułu ryczałtów za noclegi. Sąd pierwszej instancji uznał, że brak było potrzeby prowadzenia postępowania na tę okoliczność, bowiem jak ustalił bezspornym było, iż powód nie poniósł

żadnych kosztów związanych z noclegami, a zatem wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego był bezprzedmiotowy.

Sąd pominie środki dowodowe, jeżeli okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione lub jeżeli strona powołuje dowody jedynie dla zwłoki (art. 217 § 2 k.p.c.). Przez wyjaśnienie spornych okoliczności rozumieć należy taki stan rzeczy, w którym albo nastąpiło uzgodnienie między stronami spornych dotychczas okoliczności, albo też zostały one wyjaśnione na korzyść strony powołującej dowody. Niedopuszczalne jest pominięcie zaoferowanych środków dowodowych z powołaniem się na wyjaśnienie sprawy, jeżeli ocena dotychczasowych dowodów prowadzi, w przekonaniu sądu, do wniosków niekorzystnych dla strony powołującej dalsze dowody. Oznaczałoby to bowiem pozbawienie jednej ze stron możliwości udowodnienia jej twierdzeń. Sytuacja taka jednak nie zachodzi, gdy teza dowodowa jest nieistotna dla rozstrzygnięcia lub proponowany środek jest nieprzydatny dla jej udowodnienia (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 2007 r., IV CSK 41/07, Lex nr 346211).

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 224 § 1 k.p.c., Sąd Okręgowy wskazuje, że zarzut ten stanowi uzasadnioną podstawę apelacji tylko wtedy, gdy strona wykaże, że sąd pierwszej instancji nie przeprowadził dowodów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy i przedwcześnie doszło do zamknięcia rozprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2010 r., III UK 25/10, LEX nr 794799). Taka sytuacja w sprawie niniejszej nie miała miejsca, gdyż jak wykazano Sąd Rejonowy przeprowadził wystarczające postępowanie dowodowe.

Zdaniem Sądu odwołującego nieuzasadnione okazały się zarzuty apelacji, wywodzące się z podstawy naruszenia przepisów procesowych, a co za tym idzie, zarzuty te nie zdołały podważyć stanu faktycznego, przyjętego za podstawę rozstrzygnięcia.

Mając powyższe na względzie, na podstawie art. 385 k.p.c., apelację należało oddalić jako bezzasadną (pkt I).

O kosztach zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą (pkt II) orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. oraz § 9 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 1800).

SSO Katarzyna Kijowska SSO Bogusław Łój SSO Hanna Rawska