

Sygn. akt IV Pa 136/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 grudnia 2016r.

Sąd Okręgowy Wydział IV Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Zielonej Górze

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SO Bogusław Łój (spr)

Sędziowie : Sędzia SO Katarzyna Kijowska

Sędzia SO Robert Macholak

Protokolant : st.sek.sąd.R.Duchnicka-Tylutka

po rozpoznaniu w dniu **13 grudnia 2016r. w Zielonej Górze**

na rozprawie

sprawy z powództwa **T. P.**

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 12.08.2016r. (Sygn. akt IV P 340 /15)

I. oddala apelację,

II. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1800 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.

SSO Robert Macholak SSO Bogusław Łój SSO Katarzyna Kijowska

Sygn. akt IV Pa 136/16

UZASADNIENIE

Powód T. P. w pozwie skierowanym przeciwko K. A. prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą (...) w P. wniósł o zasądzenie na swoją rzecz kwoty 45. 690, 16 zł wraz z ustawowymi odsetkami od kwot i dni szczegółowo wyspecyfikowanych w żądaniu pozwu (k. 2) do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Pozwana K. A. - (...) w P. w sprzeciwie od wyroku zaocznego (k. 39 – 42) wniosła o oddalenie powództwa i obciążenie powoda kosztami postępowania, w tym 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 12 sierpnia 2016r. Sąd Rejonowy w Zielonej Górze, Wydział IV Pracy i Ubezpieczeń Społecznych uchylił wyrok zaoczny Sądu rejonowego w Zielonej Górze Wydział IV Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 14.10.2016r. wydany w sprawie IVP 340/15 (pkt I), oddalił powództwo (pkt II) i zasądził od powoda na rzecz pozwanej kwotę 1.800zł tytułem zwrotu kosztów procesu (pkt III).

Sąd Rejonowy ustalił, że powód T. P. był w okresie od dnia 07.04.2010r. do dnia 04.09.2013r. był zatrudniony u pozwanej w na stanowisku kierowcy w pełnym wymiarze czasu pracy. Poza wynagrodzeniem zasadniczym, ostatnio w kwocie 1.905zł, strony ustaliły wynagrodzenie z tytułu diet za podróże służbowe wg rozporządzenia.

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. Powód otrzymywał od pozwanej te świadczenia, na których wypłatę się strony umówiły.

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 T. P. 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 T. P. jeździł w pojedynczej obsadzie pojazdem wyposażonym w dwie leżanki oraz lodówkę, webasto i klimatyzację.

Powód T. P. 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.

W oparciu o ustalony stan faktyczny Sąd Rejonowy zważył, że powództwo okazało się bezzasadne.

W niniejszym postępowaniu powód domagał się zapłaty należności z tytułu ryczałtów za nocleg wskazując, że nie zostały mu one wypłacone, zaś zapewnienie możliwości spania w kabinie nie jest tożsame z zapewnieniem bezpłatnego noclegu.

W ocenie Sądu Rejonowego 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.

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.

Niezależnie od tego kwestia wykonywania podróży służbowych przez kierowców w ruchu międzynarodowym została uregulowana w ustawie o czasie pracy kierowców. W dniu 3.04.2010 r. weszła bowiem w życie zmiana wprowadzona do ustawy z dnia 16.04.2004 r. o czasie pracy kierowców, dotycząca przepisu art. 2 pkt 7 (zawarta w ustawie z dnia 12.02.2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. Nr 43, poz. 246). Zmiana ta dotyczy nowej w treści definicji podróży służbowej kierowców oraz wskazania w art. 21a, iż kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p.

Zatem poczynając od dnia 3.04.2010 r., kierowcy, który wykonuje zadanie służbowe poza siedzibą pracodawcy, przysługują należności z tytułu podróży służbowej.

Na podstawie ustalonego stanu faktycznego Sąd Rejonowy orzekający wywiódł, że pozwana nie wprowadziła regulaminu wynagradzania, a w umowie o pracę zawartej z powodem określiła, że T. P. 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 T. P. 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, gdyż w myśl art. 77(5)§4 k.p., postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą bowiem ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2.

Z cytowanych przepisów wynika, że ustalona przez pracodawcę wysokość diety nie może być niższa niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (tj. od marca 2013 r. 30 zł). Konstrukcja tego przepisu wskazuje, że obejmuje on swoim zakresem wysokość diety, która nie może być ustalona w wysokości niższej niż wynikająca z przepisów rozporządzenia. 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).

Jak wskazano powyżej, 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.**

Jak zeznał powód umówił się z pozwaną na wynagrodzenie zasadnicze oraz diety w wysokości 45 Euro niezależnie od tego, gdzie była podróż służbowa. Diety w takiej wysokości otrzymywał przez cały okres zatrudnienia.

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 79 noclegów powód spędzał na promie, a jak wynikało ze zgodnych zeznań stron- również wtedy otrzymywał kwotę 45,00 Euro.

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 wnioszek 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 dobrym kierowcą i starała się w pierwszej kolejności regulować jego należności. Powód w niniejszej sprawie przyznał, że otrzymywane kwoty odpowiadały temu, na co umówił się w pozwanej.

W tym miejscu podkreślić należy, że 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. Takie stanowisko zajął też Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 21.10.2015 r. (II PK 263/14).

Tym samym przyjąć należało, 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 oddalił powództwo w całości.

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 T. P. 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.

Szczególnego podkreślenia wymaga że Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4.06.2013 r. (II PK 296/12, publ. Gazeta Prawna z dnia 12.12.2013 r.) postawił tezę zgodnie z którą zgoda kierowców na korzystanie z noclegów w kabinie wyłącza możliwość domagania się rekompensaty za brak hotelu poza przypadkami, gdy prawo to wynika wprost z obowiązujących w zakładzie przepisów płacowych. W uzasadnieniu wskazał, iż zawodowy kierowca, który godzi się na spanie w samochodzie, z góry wyklucza korzystanie z hotelu i nie ma prawa do ryczałtu za nocleg. Jeśli pojazd posiada miejsce do spania dla każdego kierowcy, a sami zainteresowani wyrażą zgodę na taką formę i warunki odpoczynku, musi on być kwalifikowany jako zapewnienie bezpłatnego noclegu. Z uzasadnienia cytowanego orzeczenia wynika ponadto, że parking na którym zatrzyma się kierowca, a co za tym idzie katalog wygód z których będzie można korzystać, wybiera kierowca, a pracodawca nie ma możliwości wywierania rzeczywistego wpływu na tę decyzję, ani jej kontrolowanie. Zdaniem SN, badanie tych warunków nie jest nawet potrzebne, skoro z samego przepisu (art. 8 ust. Rozporządzenia WE nr 561/2006) wynika, że ustawodawca europejski nie postrzega spania w kabinie pojazdu jako sytuacji zagrażającej życiu lub zdrowiu innych użytkowników drogi.

Sąd Rejonowy podzielił też stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 18.01.2013 r. (II PK 144/12), iż „trudno odmówić kierowcy prawa do określonego standardu odpoczynku nocnego”. Nie można jednak utożsamiać tej tezy z prawem do ryczałtu za nocleg, albowiem samo jego wypłacanie w żaden sposób nie poprawiłoby standardu odpoczynku kierowcy, który w rzeczywistości spał i spałby (otrzymując ryczałt) w kabinie pojazdu. Bezspornym jest, że powód noclegi spędzał w kabinie samochodu. Zeznania stron odnośnie warunków, w jakich powód spędzał noclegi w pojazdach były spójne. T. P. jeździł nowym pojazdem, wyposażonym fabrycznie w dwie leżanki, lodówkę, webasto, klimatyzację (działającą przy włączonym silniku) oraz schowki na rzeczy osobiste.

W ocenie Sądu Rejonowego 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. T. P. 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 uniemożliwiła skuteczne dochodzenie ewentualnej rekompensaty za brak noclegu w hotelu czy motelu. Podkreślenia wymaga, że powołane na wstępie rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej (aktualnie obowiązujące i wcześniejsze) regulują sytuacje, w których pracownik nocujący w hotelu legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg („za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym” (...) w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu”).

Nie jest to więc swoisty dodatek za nocleg spędzony w kabinie pojazdu, **lecz zwrot**, przynajmniej częściowy, kosztów związanych z noclegiem.

W kontekście wypłaty ryczałtu za nocleg nieprzedstawienie rachunku przez kierowcę oznacza tylko i wyłącznie tyle, że tenże kierowca zapewnił sobie nocleg własnym sumptem i tańszym kosztem (niejako „na własną rękę”), nie może natomiast skutkować wypłatą świadczenia ryczałtowego w sytuacji, w której kierowca z noclegu takiego - zorganizowanego we własnym zakresie (u znajomych, na kwaterze, hotelu itd.) nie korzystał, co więcej, gdy skorzystał w tym czasie z noclegu zapewnianego mu przez pracodawcę w kabinie samochodu (godząc się tym samym na takie, a nie inne warunki noclegowe i nie ponosząc kosztów).

W myśl przepisów rozporządzenia - ryczałt – zgodnie z literalną wykładnią - przysługuje temu pracownikowi, który poniósł koszty związane z noclegiem, jednakże nie posiada rachunku. Jest to nic innego jak zwrot poniesionych kosztów, lecz w kwocie ryczałtowanej. Choć zgodnie z § 16 rozporządzenia MPiPS kierowca nie ma obowiązku legitymowania się rachunkiem za nocleg jako warunkiem wypłaty ryczałtu, to powyższe nie zmienia jednak faktu, że ryczałt za nocleg ma charakter świadczenia ekwiwalentnego należnego pracownikowi za poniesione faktycznie koszty noclegu poza kabiną pojazdu i tylko w sytuacji, gdy kierowca faktycznie nie korzystał z noclegów w kabinie.

Reasumując, w myśl powołanych przepisów rozporządzeń (zarówno ówczesnie obowiązującego jak i aktualnego), pracodawca powinien zapewnić kierowcy bezpłatny nocleg lub zwrócić poniesione przez kierowcę koszty związane z zapewnieniem sobie we własnym zakresie noclegu. Jeżeli takich kosztów (potwierdzonych lub nie potwierdzonych rachunkiem) kierowca nie ponosi, pracodawca nie jest zobowiązany do ich zwrotu.

Jak wcześniej wskazano - powód nie wykazał, by poniósł jakieś koszty z tytułu noclegów, by takie noclegi spędził poza kabiną pojazdu. Wręcz przeciwnie - wprost przyznał, że ich nie poniósł.

Ryczałt za nocleg jest określonym świadczeniem celowym przeznaczonym na pokrycie faktycznych kosztów noclegu, a nie ewentualną rekompensatą za brak należytego komfortu. Pamiętać bowiem trzeba, że 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 Rejonowego 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 za zasadnością roszczeń powoda bynajmniej nie może przemawiać uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12.06.2014 r. Zauważyć trzeba, że Sąd Najwyższy w uzasadnieniu tej uchwały kilkakrotnie stwierdza, iż ryczał należy jest jako „zwrot kosztów”. Z analizy tej uchwały, biorąc pod uwagę, że wielokrotnie doprecyzowywano w niej („zwrot kosztów faktycznie poniesionych”, „kompensata” kosztu, „zwrot realnie poniesionych kosztów”, „pokrycie kosztów”, na rzecz „wydatków”) wynika zatem, że ryczał za nocleg jest pokryciem faktycznie poniesionych przez pracownika z tego tytułu kosztów.

Za związkiem zasadności wypłaty ryczału noclegowego z realnie poniesionymi kosztami noclegu opowiedziała się już znaczna część sądów pracy. W tym miejscu można przytoczyć orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 16.09.2014 r., sygn. akt III APa 19/14 (zapadłe już po uchwale 7 sędziów z dnia 12.06.2014 r.), w którego uzasadnieniu Sąd wskazał, że "skoro przepisy obowiązującego w okresie zatrudnienia powoda rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju stanowiły w § 9 jednoznacznie o zwrocie kosztów, to powód nie ponosząc takowych nie może obecnie domagać się zwrotu wydatków, których w rzeczywistości nigdy nie poniósł spędzając noclegi w kabinie samochodu.

Analogiczne stanowisko zostało zajęte również w szeregu innych spraw, zapadłych już po wspomnianej uchwale z dnia 12.06.2014 r. (wyrok SN z dnia 07.10. 2014 r., I PZP 3/14, wyrok SN z dnia 04.09.2014 , I PK 7/14, a nadto SR w Gdyni, orzeczenie z 19.03.2015r., IV P 111/13, SR w Będzinie orzeczenie z dnia 9.03.2015 r. IV P 130/14) oraz przed nią (wyrok SN z 01.04.2011r. II PK 234/10, Sąd Apelacyjny w Warszawie orzeczenie z dnia 5.04.2007 r., wyrok SN z dnia 1.04.2011r., II PK 234/10, Sąd Apelacyjny w Warszawie wyrok z dnia 31.03.2010 r., IV P 78/12, SR w Zgorzelcu orzeczenie z dnia 18.12.2012 r., IV P 181/11, SR w Chrzanowie orzeczenie z dnia 23.12.2013 r., IV P 456/12, SR w Zamościu orzeczenie z dnia 18.04.2013 r., IV P560/13, SR dla Krakowa Nowej Huty w Krakowie orzeczenie z dnia 17.07.2014r., VI P 20/13, Sąd Okręgowy w Bydgoszczy orzeczenie z dnia 26.02.2014 r., III APa 19/14).

W ocenie Sądu Rejonowego roszczenie powoda sprowadza się do tego, by korzystać z ryczału za nocleg, nie jako zwrotu poniesionych kosztów (bezsprzeczne 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 treść jego zeznań również świadczy o tym, że gdyby od pracodawcy otrzymywał dodatkowe świadczenie w postaci ryczału, to nie przeznaczałby go na noclegi.

Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności Sąd Rejonowy nie uwzględnił wniosku pełnomocnika powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z dziedziny kadr i płac. Nadmienić można 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 wyręczanie strony i dokonywanie tych ustaleń za stronę. Przede wszystkim jednak w niniejszej sprawie bezsprzeczne 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. błąd w ustaleniach faktycznych, polegający na uznaniu, iż powód otrzymywał od pozwanej diety w wysokości 45 euro za każdą dobę, w sytuacji której sama pozwana przyznaj, iż rozliczała się z powodem na podstawie przejechanych kilometrów; co znalazło potwierdzenie w zeznaniach świadka R. G. oraz samego powoda;
2. błąd w ustaleniach faktycznych, polegający na uznaniu, że strony zgodnie ustaliły, iż powód będzie otrzymywał oprócz wynagrodzenia zasadniczego, dietę w kwocie 45 euro, która to miała wyczerpywać wszelkie należności z tytułu

podróży służbowej tj. wyżywienie, drobne wydatki i koszty noclegu, a tym samym powódka wypłacała kierowcom „połączony” jeden ryczał na diety oraz tytułem zwrotu kosztów noclegu;

3. błąd w ustaleniach faktycznych polegający na przyjęciu, iż powód otrzymywał od pozwanej kwotę 45 euro za każdą odbytą przeprawę promową, gdzie w trakcie przeprawy powód nie jechał, a tym samym nie „wykręcał” kilometrów na podstawie których dokonywano rozliczeń między kierowcami;

4. naruszenie prawa materialnego tj. art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców w związku z art. IV § 2, 3 i 5 kp w związku z § 16 ust 1. ust 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 29 stycznia 2013 roku oraz w związku z § 9 ust 1, ust 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatai dni onemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowe, przez niewłaściwą wykładnię tych przepisów i pominięcie ich celowościowego brzmienia i uznanie iż nie dają one podstawy do przyznania pracownikowi świadczenia w wysokości 25% limitu określonego w w/w rozporządzeniu.

Wniósł o jego zmianę i uwzględnienie powództwa w całości ewentualnie o jego uchylenie i o przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

W uzasadnieniu apelacji powód uzasadnił wskazane wyżej zarzuty.

Pozwana wniosła o oddalenie apelacji.

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 dopatrywał 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 w szczególności tj. art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004

roku o czasie pracy kierowców w związku z art. IV § 2, 3 i 5 kp w związku z § 16 ust 1. ust 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 29 stycznia 2013 roku oraz w związku z § 9 ust 1, ust 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatai dni onemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowe, przez niewłaściwą wykładnię tych przepisów i pominięcie ich celowościowego brzmienia i uznanie iż nie dają one podstawy do przyznania pracownikowi świadczenia w wysokości 25% limitu określonego w w/w rozporządzeniu.

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 regulaminu 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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-godzinny 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 dwudziestoczworgodzinny 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 dziewięciogodzinny 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 bezpłatny 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, dzienne 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 przeznaczalby 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. 77⁵ § 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. 77⁵ § 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 wniosek, 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. 77⁵ § 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.

Niezależnie od przytoczonych wyżej wywodów, które w pełni potwierdzają brak podstaw do uwzględnienia apelacji powoda, to należy zwrócić uwagę że, wyrokiem z dnia 24.11.2016r. w sprawie K 11/15 Trybunał Konstytucyjny orzekł w sposób następujący:

1. art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.) w związku z art 77 5 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974r. - Kodeks pracy (j.t. Dz. U.2016.1666, ze zm.) w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U.167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

2. art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77 5 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U.236.1991, ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Wyrok powyższy został opublikowany dnia 29.12.2016r. (Dz. U. poz. 2206).

W tej sytuacji żądanie powoda zasądzenia wyższych niż otrzymywane od pozwanego świadczeń z tytułu podróży służbowych, w szczególności ryczałtów za noclegi pozbawione jest podstaw prawnych.

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 Robert Macholak