

## UZASADNIENIE

**Zaskarżonym wyrokiem z dnia 6 marca 2014 r. Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, XI Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w sprawie o ryczałt za noclegi, wynagrodzenie za czas dyżurów zasądził od pozwanej I. S. na rzecz powódki A. T. (1) kwotę 1136,63 zł. tytułem wynagrodzenia za dyżury z ustawowymi odsetkami od dnia 31 marca 2010 r. do dnia zapłaty (pkt. I wyroku), zasądził od pozwanej I. S. na rzecz powoda P. T. (1) kwotę 1110,50 zł. tytułem wynagrodzenia za dyżury z ustawowymi odsetkami od dnia 31 marca 2010 r. do dnia zapłaty (pkt. II), oddalił powództwo w pozostałej części (pkt. III), nie obciążył powodów obowiązkiem zwrotu pozwanej kosztów zastępstwa procesowego od oddalonej części powództwa (pkt. IV), obciążył i nakazał pobrać od pozwanej na rzecz Skarbu Państwa – kasy Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi kwotę 422 zł. tytułem zwrotu wydatków sądowych (pkt. V), nadał wyrokowi w pkt. I i II rygor natychmiastowej wykonalności.**

Powyższe orzeczenie zapadło w oparciu o następujące ustalenia faktyczne:

Powodowie byli zatrudnieni w firmie (...) I. S. na podstawie umów o pracę w na stanowisku kierowców w pełnym wymiarze czasu pracy od 5 września 2008 r. do 31 marca 2010 r. za wynagrodzeniem 1126 zł. Jako miejsce świadczenia pracy wskazano siedzibę przedsiębiorstwa pozwanej – Ł., ul. (...).

W ramach zawartych umów powodowie odbywali podróże samochodem ciężarowym do Francji i Hiszpanii. Tytułem wynagrodzenia otrzymywali najniższą pensję zasadniczą oraz diety w wysokości początkowo 45, a następnie 40 euro.

Powodowie pracowali w równoważnym systemie czasu pracy – po 4 tygodniach pracy otrzymywali 2 tygodnie wolne. Prowadzili pojazd głównie nocą w godzinach 20 – 12 następnego dnia, bowiem obsługiwali linię drobnicową. Jeździli nowym samochodem, wyprodukowanym w 2008 r., wyposażonym w kabinę sypialną homologowaną z dwoma łózkami, lodówkę, klimatyzację postojową, ogrzewanie postojowe oraz standardową klimatyzację działającą podczas jazdy. Powodowie mogli korzystać z bezpłatnych toalet i pryszniców w firmach do których kursowali. Powodowie nie ponosili kosztów noclegów – nocowali w kabinie samochodowej. W czasie trwania stosunku pracy nie zgłaszali roszczenia o wypłatę ryczałtu za nocleg, nie zgłaszali zastrzeżeń co do konieczności nocowania w kabinie samochodowej. Pozwany nie wydał Regulaminu Pracy, bowiem zatrudnił poniżej 20 pracowników. W lokalu firmy wywieszono informację odnośnie czasu pracy, godzin nadliczbowych i podróży służbowych, w której m. in. zapisano, że pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy przysługują należności z tytułu podróży służbowej w wysokości 40 euro na terenie każdego kraju poza granicami Polski (...).

Pozwana zakupiła dla powodów pojazd o podwyższonym standardzie kabiny, tj. droższy o ok. 10000 euro. Koszt eksploatacji takiej kabiny był wyższy poprzez wyższe zużycie paliwa.

Koszty noclegu we Francji i Hiszpanii to kwota ok. 120 euro za pokój dwuosobowy.

Powodowie prowadzili pojazd w załodze. Czas dyżuru jednego kierowcy nie musi odpowiadać czasowi jazdy drugiego, bowiem obaj kierowcy mieli niezależne pokręta i przełączniki na tachografie. Dyżur jednego kierowcy ma miejsce tylko w czasie jazdy drugiego (a nie w czasie wykonywania przez niego innej pracy). Dyżur nie może trwać więcej niż czas pracy drugiego kierowcy.

W listopadzie 2009 r. czas pracy A. T. (1) wyniósł 129:58, czas dyżuru P. T. (1) 138:41, w lutym 2010 r. czas pracy A. T. (1) wyniósł 150:44, czas dyżuru P. T. (1) 144:16,

W listopadzie 2009 r. czas pracy P. T. (1) wyniósł 143:02, czas dyżuru A. T. 138:41. W lutym 2010 r. czas pracy P. T. wyniósł 181:20 a czas dyżuru A. T. 180:16.

Czas dyżuru jednego kierowcy nie był zatem dłuższy niż czas pracy drugiego. Czas jazdy kierowcy prowadzącego pojazd w załodze nie może być równy ilości dyżuru drugiego kierowcy.

Czas pracy i dyżuru A. T. w lutym 2009 r. przekraczał normę (160 godzin) o 108:39 min, a w lutym 2010 r. o 171 godzin. Czas pracy i dyżuru P. T. w lutym 2009 r. przekraczał normę (160 godzin) o 107:40 min, a w lutym 2010 r. o 165,36 godzin. Stawka godzinowa w listopadzie wynosiła 7,97 zł. a w lutym 8,23 zł.

W oparciu o tak ustalony stan faktyczny Sąd Rejonowy uznał, iż wniesione powództwo jedynie częściowo zasługuje na uwzględnienie.

Sąd podniósł, iż kwestią sporną w niniejszej sprawie było zagadnienie czy powodowie odbywali podróże służbowe w myśl art. 77<sup>5</sup> § 1, 3, 4 i 5 k. p. Zgodnie z zawartymi umowami o pracę miejscem pracy powodów była siedziba pracodawcy.

Zgodnie z art. 21 a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r., poz. 1155) art. 21a obowiązującym od dnia 3 kwietnia 2010 r. 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. Stosownie zaś do treści art. 2 pkt. 8 powołanej ustawy użyte w ustawie określenia oznaczają - podróż służbowa - każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:

a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt. 4 lit. a, lub

b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt. 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r. w sprawie II PK 296/12 (M.P.Pr. (...)-601) wskazano, że przed dniem 3 kwietnia 2010 r. strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowców transportu międzynarodowego, jako podróży służbowej w ustawowym rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. Oznacza to, że nie można było bezpośrednio stosować do tych kierowców przepisów o podróżach służbowych i zasądzać kosztów diet i noclegów na podstawie rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie trybu uznawania zdarzenia powstałego w okresie ubezpieczenia wypadkowego za wypadek przy pracy, kwalifikacji prawnej zdarzenia, wzoru karty wypadku i terminu jej sporządzenia (Dz. U. Nr 236, poz. 1992) w związku z art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. Ostatni z powołanych przepisów nie może być bowiem podstawą oceny praw pracownika nie odbywającego podróży służbowej. Ważna w takiej sytuacji pozostaje treść umowy i akty wewnętrzne obowiązujące w tym przedmiocie u pracodawcy. Dopiero w sytuacji gdyby tych aktów nie było i praca w transporcie międzynarodowym nie byłaby dodatkowo rekompensowana z uwagi na jej szczególny charakter, można by ewentualnie rozważać stosowanie per analogiam i z mocy art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. tylko odpowiednio, przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych.

Sąd podniósł, iż w myśl powołanego orzeczenia, które stanowi kontynuację wcześniejszej linii orzeczniczej i które Sąd w składzie rozpoznającym niniejszą sprawę w pełni podziela w stosunku do powodów per analogiam znajdują zastosowanie przepisy kodeksu pracy i aktów wykonawczych o podróżach służbowych.

Zgodnie z art. 77<sup>5</sup> § 1, 3, 4 i 5 k. p. 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. Minister właściwy do spraw pracy określi, w drodze rozporządzenia, wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych

państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą 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. W przypadku gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2.

Zgodnie z § 9 ust. 1, 2 i 4 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r., nr 236, poz. 1991 ze zm.) obowiązującego w spornym okresie za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg.

W ocenie Sądu jak wnika z dokonanych ustaleń powodowie dobowe okresy odpoczynku odbywali w kabinie samochodowej i nie podnosi żadnych dodatkowych kosztów noclegów. Kwestię dobowych odpoczynków reguluje art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r., poz. 1155), zgodnie z którym w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

Powołany przepis jest zgodny z art. 8 ust. 2 i 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, który stanowi, że w każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku. 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.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 kwietnia 2011 r. w sprawie II PK 234/2010 (OSNP 2012/9-10/119, LEX nr 863985) wskazano, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) Chociaż do 3 kwietnia 2010 r. - czyli do nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.) - podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była podróżą służbową w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., to jednak zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być rekompensowane, choćby przez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych.

W uzasadnieniu orzeczenia podano, że pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg - poza hotelem - jeżeli umożliwi mu spędzenie nocy (przenocowanie) w warunkach podobnych do warunków hotelowych, czyli w budynku (także np. w domku kempingowym), ewentualnie w samochodzie, ale wówczas w odrębnej jego części odpowiednio przystosowanej do noclegu, a nie na leżance wstawionej do kabiny kierowcy (umieszczonej za siedzeniem kierowcy). (...) W ocenie Sądu Najwyższego jedno nie ulega wątpliwości. Zwykła kabina samochodu ciężarowego wyposażona w leżankę o szerokości 60 cm umieszczoną za siedzeniem kierowcy nie jest odpowiednim miejscem do wypoczynku

nocnego dla kierowcy. Nie jest to zapewnienie kierowcy przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Leżanka taka może być miejscem do chwilowego odpoczynku - np. wtedy, gdy kierowca powinien zrobić obowiązkową przerwę w prowadzeniu pojazdu, gdy stoi kilkanaście albo kilkadziesiąt godzin w kolejce do odprawy granicznej, gdy samochód ulegnie awarii w drodze i konieczne jest oczekiwanie na pomoc drogową - ale nie dla celów regularnego nocnego wypoczynku, mającego zapewnić pełną regenerację sił fizycznych i psychicznych kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym.

Sąd Najwyższy dopuścił zatem możliwość przyznania kierowcom prawa do ryczałtu za nocleg, pod warunkiem, że kabina samochodowa posiada niski standard i nie zapewnia kierowcy możliwości regeneracji sił.

Jak wynika z dokonanych ustaleń powodowie korzystali z pojazdu wyposażonego w kabinę o podwyższonym standardzie, wyposażoną nie tylko w dwa łóżka do spania ale także klimatyzację postojową, ogrzewanie postojowe i lodówkę. Zarówno zakup jak i eksploatacja tej kabiny stanowiła dla pozwanego dodatkowy koszt. W powołanym wyroku Sądu najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 II PK 296/12 wskazano, 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. Ustawodawca europejski nie postrzega wyboru kierowcy spania w kabinie wyposażonej w odpowiednie do tego miejsce jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu tego kierowcy i innych uczestników ruchu. W tej materii ogólnie sprawę rozstrzyga ustawa o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenie WE nr 561/2006. Dodatkowo wypada wskazać, iż jest to regulacja szczególna, dotycząca pracowników mobilnych (pracujących na stałe w ruchu), która znajduje zastosowanie do kierowców transportu samochodowego w pierwszej kolejności. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. W myśl ust. 2 powołanego przepisu w każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy. Z przepisu tego wynika zatem, iż dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe. Nie ma natomiast mowy w tym przepisie o tym, by tygodniowy odpoczynek mógł być wykorzystany w pojeździe. Jedyne warunki, jakie musi spełniać pojazd to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę z faktu, że jest to specyficzna praca i szczególnie zawód, polegający na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po odpowiedniej ilości godzin jazdy. Trzeba dodać, iż ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje wypoczynek tych pracowników. Jednocześnie wprowadza do prawa polskiego przepisy dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. U. UE. L. z dnia 23 marca 2002 r.). Dyrektywa została uchwalona w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą. Taki też przedmiot regulacji został opisany w art. 1 dyrektywy. R. dyrektywy w ten sam sposób ocenia Trybunał Sprawiedliwości, uznając w jednym ze swych orzeczeń, że celem postanowień dyrektywy jest utrzymanie w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy (tu: pracującego na własny rachunek), jeśli chodzi o czynności, które mogą wpływać na prowadzenie pojazdu ze względu na skutki, jakie mają na stan zmęczenia, oraz zobowiązanie kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Środki te zmierzają zatem bez wątpienia do poprawy bezpieczeństwa drogowego, które może być zagrożone nie tylko przez zbyt długie okresy prowadzenia pojazdu, ale również nadmierne nagromadzenie czynności innych niż kierowanie (wyrok TS C-184/02 z 9 września 2004 r.; *Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej*, (...)-I- (...)). Analogicznie na sprawę zapatruje się art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, w myśl którego jeśli kierowca dokona takiego wyboru to dobowe okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. 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. W sprawie istotne jest dokonane ustalenie, czy kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków (istniejąca co do jednego z powodów - jak wynika z uzasadnienia wyroku sądu drugiej instancji) 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. Na marginesie owo miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego - jeśli będziemy stosować jego przepisy do tego kierowcy - formę zapewnienie kierowcy bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Wynika to z podkreślanej specyfiki pracy kierowcy oraz z faktu, że rozporządzenie dotyczy w powołanym przepisie § 9 podróży incydentalnej i konieczności udostępnienia pracownikowi hotelu, określając jedynie, iż brak rachunku za hotel daje prawo do ryczałtu. Rozporządzenie nie reguluje sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie lecz jedynie sytuację, w których pracownik korzystający z hotelu legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg. Prawa do tego ryczałtu brakuje zatem, gdy pracownik mobilny godzi się na spanie w samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu.

Odnoście wynagrodzenia za czas dyżuru, Sąd Rejonowy uznał, iż roszczenia powodów okazały się uzasadnione.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 i 6 powołanej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5.

Pozwana podniosła, że za czas dyżuru udzieliła powodom czasu wolnego od pracy. W myśl powołanego przepisu za czas dyżuru odbyty w załodze (dwóch lub więcej kierowców) pracodawca nie ma możliwości udzielenia czasu wolnego od pracy, a kierowcy przysługuje wynagrodzenie. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie II PK 116/11 OSNP 2012/23-24/285 wskazano, że w czasie niewykonywania pracy w sytuacji, o której mowa w art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.), przypadającym według obowiązującego rozkładu w czasie pracy kierowcy, poza normalnym wynagrodzeniem nie przysługuje wynagrodzenie dodatkowe, o którym stanowi art. 9 ust. 6 tej ustawy. Prawdłowo zatem biegła zsumowała czas pracy każdego z powodów z czasem dyżurów w danym okresie rozliczeniowym, a następnie sumę ten pomniejszyła o liczbę godzin stanowiących miesięczną normę czasu pracy. Tylko za liczbę godzin przekraczającą miesięczną normę czasu pracy (a nie za cały dyżur) pozwana powinna wypłacić wynagrodzenie, o którym mowa a art. 9 ust 6 powołanej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

Wobec niekwestionowanej opinii biegłego w zakresie matematycznego sposobu wyliczenia czasu pracy i stawki godzinowej Sąd zasądził od pozwanej na rzecz powodów kwoty podane przez biegłą w opinii końcowej.

Wszystkie koszty w tej sprawie wyniosły 4207,10 zł. Na powyższą kwotę składa się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego w kwocie 1800 zł. oraz koszty czterokrotnego dojazdu powodów na rozprawy sądowe w dniach 19 maca 2013 r, 14 maja 2013 r, 12 września 2013 r., 19 grudnia 2013 r. (0, (...) 720 km =2407,10 zł.). Sąd nie obciążył powodów obowiązkiem zwrotu pozwanej kosztów zastępstwa procesowego od oddalonej części powództwa (powódka przegrała w sprawę w 11 %, a powód w 10 %) na podstawie art. 102 k. p. c., biorąc pod uwagę, że wykładnia znajdujących w sprawie zastosowanie przepisów prawa budzi w orzecznictwie wątpliwości, a powodowie mogli z tego powodu pozostawać w przeświadczeniu, że nabyli prawo do ryczałtów za nocleg.

Wydatki w tej sprawie wyniosły 2939,31 zł. i składa się na nie wynagrodzenie biegłego za wydanie opinii pisemnej u ustnej. Pozwany został obciążony tymi wydatkami w procencie jakim przegrał sprawę, czyli średnio 10,5 %. (309 zł.)

Stosownie do treści art. 97 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity Dz. U. z 2010 roku, nr 90, po.594 ze zm.) w toku postępowania w sprawach z zakresu prawa pracy o roszczenia pracownika wydatki obciążające pracownika ponosi tymczasowo Skarb Państwa. Sąd pracy w orzeczeniu kończącym postępowanie w instancji rozstrzyga o tych wydatkach, stosując odpowiednio przepisy art. 113, z tym że obciążenie pracownika tymi wydatkami może nastąpić w wypadkach szczególnie uzasadnionych. Na podstawie art. 13 w związku z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2005 r., Nr 167, poz. 1398 ze zm.) Sąd obciążył pozwanego opłatą w wysokości 5 % wartości zasądzzonego roszczenia (113 zł.)

Na podstawie art. 477 (2) par. 1 k. p. Sąd z urzędu nadał wyrokowi w pkt 1 i II rygor natychmiastowej wykonalności.

Apelacje od powyższego orzeczenia w części oddalającej powództwo wniósł pełnomocnik powodów.

Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił:

- naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie art. 77<sup>3</sup> § 1,3,4,5 Kodeksu Pracy oraz § 9 ust. 1,2,4 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 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 poprzez ich błędną wykładnię i przyjęcie, iż umożliwienie powodom jako kierowcom spania w kabinie samochodu ciężarowego wyposażonego w dwie leżanki do spania za plecami kierowcy, klimatyzację postojową, ogrzewanie postojowe i lodówkę stanowi zapewnienie pracownikom bezpłatnego noclegu i w konsekwencji nie przysługuje im roszczenie o wypłatę ryczałtu przewidzianego w § 9 ust. 2 w/w Rozporządzenia, podczas gdy z utrwalonej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego w szczególności z wyroku SN z dnia 1 kwietnia 2011 r. II PK 234/10 oraz z wyroku SN z dnia 19 marca 2008 r. I PK 230/07 wynika, iż stworzenie przez pracodawcę możliwości spania pracownika w kabinie samochodu nie jest równoznaczne z zapewnieniem mu bezpłatnego noclegu.

Z uwagi na powyższe skarżący wniósł o podnosząc powyższy zarzut, niniejszym wnoszę o:

Zmianę zaskarżonego wyroku poprzez:

- zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki A. T. (1) dalszej kwoty 8487,44 zł netto wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 31 marca 2010 r. do dnia zapłaty

- zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda P. T. (1) dalszej kwoty 9920 zł netto wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 31 marca 2010 r. do dnia zapłaty,

- zasądzenie od pozwanej na rzecz powodów zwrotu kosztów procesu w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych za instancję odwoławczą

- dopuszczenie dowodu z oględzin zdjęć załączonych do niniejszej apelacji na okoliczność wyglądu wnętrza pojazdu podobnego do tego w jakim nocowali powodowie i gabarytów leżanek znajdujących się w tego typu pojeździe.

W odpowiedzi na powyższe pełnomocnik strony pozwanej wniósł o oddalenie apelacji powodów jako bezzasadnej i zasądzenie solidarnie od powodów na rzecz pozwanej zwrotu kosztów zastępstwa adwokackiego za postępowanie przed Sadem II instancji według norm przepisanych.

**Sąd Okręgowy w Łodzi zważył, co następuje:**

Apelacja zasługuje na uwzględnienie.

Zgodnie z § 9 ust. 1. rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.) za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot

kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu (ust. 2 powołanego przepisu). W myśl § 9 ust. 4 rozporządzenia przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg.

W myśl art. 77<sup>5</sup> § 1, 3, 4 i 5 k.p. 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. Minister właściwy do spraw pracy określi, w drodze rozporządzenia, wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą 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. W przypadku gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2.

W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166; Gdańskie Studia Prawnicze-Przegląd Orzecznictwa 2010 Nr 1, poz. 15, z glosą M. Rycak; Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 611, z glosą M. Drewicza) Sąd Najwyższy przyjął, 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. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie miał zastosowania ani art. 77<sup>5</sup> k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p.

Ustawodawca szybko zdecydował się jednak na nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.), dokonaną ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. – a zatem już po rozwiązaniu stosunku pracy powodów. W nowelizacji tej de facto zostały zlikwidowane skutki uchwały z dnia 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08). Wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, jako każdego zadania służbowego polegającego na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). W art. 21a zmienionej ustawy przyjęto zaś, że 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 k.p.

W wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. (nie mają więc zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), a po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców). Jednakże za okres do dnia 3 kwietnia 2010 r. moc prawną zachowały korzystniejsze dla pracowników (przynajmniej diety i zwrot kosztów noclegu) postanowienia układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania) oraz umów

o pracę (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W orzecznictwie (które w tej mierze można uznać za utrwalone) przyjmuje się też, że w przypadku nieustalenia w układzie zbiorowym (regulaminie wynagradzania) lub umowie o pracę świadczeń z tytułu podróży odbywanych przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (diety) z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z dnia 5 maja 2009 r., I PK 279/07, LEX nr 509051; z dnia 18 sierpnia 2009 r., I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100; z dnia 23 czerwca 2010 r., II PK 372/09, Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 597 oraz z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119). W konsekwencji - w rzeczywistości - także z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. przysługują im należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p.

W tym stanie rzeczy, wbrew twierdzeniom strony pozwanej, uprawnionym jest stwierdzenie Sądu I instancji, iż w stosunku do powodów pomimo, iż do rozwiązania ich stosunków pracy doszło jeszcze przed nowelizacją ustawy o czasie pracy kierowców tj. przed wprowadzeniem nowej definicji podróży służbowej kierowcy, per analogiam znajdują zastosowanie przepisy kodeksu pracy i aktów wykonawczych o podróżach służbowych. Okoliczność zatem, iż powodowie de facto nie znajdowali się w podróży służbowej wykonując przewozy w zakresie transportu międzynarodowego (wobec braku uregulowania kwestii należnych im z tego tytułu świadczeń w jakimkolwiek akcie kształtującym treść ich stosunku pracy) nie mogła stanowić podstawy oddalenia ich roszczeń.

Nie można jednak zgodzić się z Sądem I instancji, co słusznie podnosi apelujący, iż umożliwienie powodom jako kierowcom spania w kabinie samochodu ciężarowego stanowi zapewnienie pracownikom bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 w/w Rozporządzenia co w konsekwencji oznacza, iż nie przysługuje im roszczenie o wypłatę ryczałtu przewidzianego na gruncie właśnie wskazanych przepisów.

Odnosząc się do powyższego wskazać należy, iż kwestia ta do niedawna była oceniana niejednolicie, co znajdowało swoje odzwierciedlenie w rozbieżnym orzecznictwie Sądu Najwyższego w tym przedmiocie.

Między innymi w powoływanym już przez Sąd Rejonowy wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 kwietnia 2011 r. w sprawie II PK 234/2010 (OSNP 2012/9-10/119, LEX nr 863985) wskazano, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.). W orzeczeniu tym wskazano między innymi, iż trudno sobie wyobrazić, aby w XXI wieku pracodawca mógł korzystne skutki prawne wywodzić z faktu zapewnienia pracownikowi „centrum życiowego” w kabinie samochodu. Przy ocenie stanu uznawanego za równoznaczny z zapewnieniem przez pracodawcę pracownikowi bezpłatnego noclegu nie można pomijać rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, iż przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed możliwymi zagrożeniami. Stąd więc stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzenia nocy i snu w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w pojęciu § 9 ust. 4 powoływanego wyżej rozporządzenia.

Powyzsza teza znajduje także oparcie w wyroku Sądu Najwyższego z 19 marca 2008 r., I PK 230/07, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176 w którym podkreślono, iż dodatkowym argumentem przemawiającym przeciwko ocenie, że pracodawca zapewnił pracownikowi bezpłatny nocleg, jest kwestia zagwarantowania kierowcy samochodu ciężarowego, zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym (a zatem na długich trasach), odpowiedniego wypoczynku, zapewniającego pełną sprawność fizyczną i psychiczną konieczną dla bezpiecznego kierowania samochodem ciężarowym. Chodzi przy tym nie tylko o bezpieczeństwo samego kierowcy jako pracownika (choć i to jest istotne z punktu widzenia nienarażania pracownika na wypadek przy pracy), ale również bezpieczeństwo innych użytkowników dróg publicznych, uczestniczących w ruchu drogowym. Pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg - poza hotelem - jeżeli umożliwia mu spędzenie nocy (przenocowanie) w warunkach podobnych do warunków hotelowych, czyli w budynku (także np. w domku kempingowym), ewentualnie w samochodzie, ale



wówczas w odrębnej jego części odpowiednio przystosowanej do noclegu, a nie na leżance wstawionej do kabiny kierowcy (umieszczonej za siedzeniem kierowcy). Sąd Najwyższy miał przy tym na względzie, że § 9 ust. 1 i 3 rozporządzenia, przewidując zwrot kosztów noclegu, odnosi się bezpośrednio do noclegu w hotelu, potwierdzonego rachunkiem hotelowym. Można zatem przyjąć, że według prawodawcy (w tym przypadku ministra właściwego do spraw pracy - art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p.) nocleg pracownika w hotelu jest najbardziej optymalnym rodzajem wypoczynku dobowego, pozwalającym na regenerację sił fizycznych i psychicznych przed kolejnym dniem pracy. Z kolei § 9 ust. 2 rozporządzenia przewidywał obowiązek pracodawcy wypłaty pracownikowi ryczałtu na pokrycie kosztów noclegu w razie nieprzedłożenia rachunku hotelowego za nocleg. Ryczałt ten przysługiwał pracownikowi, który niewątpliwie musiał gdzieś nocować w czasie wyjazdu służbowego poza miejsce zamieszkania, niezależnie od tego, czy rzeczywiście poniósł jakiegokolwiek koszty noclegu oraz w jakich warunkach faktycznie nocował. Jedynie w przypadku zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu pracodawca był zwolniony z obowiązku wypłacenia mu ryczałtu.

Z kolei m.in. w wyrokach Sądu Najwyższego z 12 września 2012 roku sygn. akt II PK 44/12 opubl. Mo Pr (...). oraz z dnia 4 czerwca 2013 r. w sprawie II PK 296/12 LEX 1341269 M.P.Pr (...)–601 forsowano tezę zgola odmienną a mianowicie, iż możliwym jest uznanie, iż noce spędzone w kabinie samochodu spełniają warunki należytego noclegu, a co za tym idzie, że stanowi on nocleg bezpłatny w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.), a kierowca tak wypoczywający nie jest uprawniony do ryczałtowej rekompensaty z tego tytułu.

W uzasadnieniu pierwszego z podanych rozstrzygnięć wskazano, że dla uwzględnienia powództwa w sprawach związanych z należnościami z tytułu ryczałtów za nocleg niezbędne jest wykazanie, dlaczego noclegi spędzane przez powoda w przystosowanej do spania i wyposażonej w homologowane łóżko kabinie samochodu nie odpowiadały warunkom zapewnienia należytego, „przyzwoitego” noclegu. Badając ową „przyzwoitość” noclegu należy, zaś zwrócić uwagę na konkretne, występujące w danym stanie faktycznym, warunki odbywania noclegów przez kierowcę w kabinie samochodu i wskazać jego ewentualne niedostatki, które sprzeciwiały się uznaniu go za bezpłatny nocleg zapewniany przez pracodawcę, mając na uwadze, że cywilizowany standard nocnego odpoczynku pracownika w kabinie samochodu bywa spełniony tylko wtedy, gdy zapewnia regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do zawodu kierowcy. Zdaniem Sądu Najwyższego nie jest możliwe abstrakcyjne określenie tego, czy nocleg kierowcy w kabinie samochodu stanowi bezpłatny nocleg zapewniony przez pracodawcę czy też nie – w tym zakresie ocenę należy relatywizować do konkretnego stanu faktycznego.

Z kolei w drugim z powołanych orzeczeń (które również było przedmiotem analizy Sądu Rejonowego ) podniesiono, iż w razie konieczności ustalenia, kiedy kierowca transportu międzynarodowego zatrudniony w firmie prywatnej ma prawo do ryczałtu za nocleg, odwołać należy się do regulacji ustawy o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenia WE nr 561/2006. Jest to bowiem regulacja szczególna, dotycząca pracowników mobilnych (pracujących na stałe w ruchu), która znajduje zastosowanie do kierowców transportu samochodowego w pierwszej kolejności. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. 2012 r. poz. 1155 j.t.) o czasie pracy kierowców w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. W myśl ust. 2 powołanego przepisu w każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy. W ocenie Sądu Najwyższego z przepisu tego wynika zatem, iż dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe. Nie ma natomiast mowy w tym przepisie o tym, by tygodniowy odpoczynek mógł być wykorzystany w pojeździe. Jedyne warunki, jakie musi spełniać pojazd to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę z faktu, że jest to specyficzna praca i szczególny zawód, polegający na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po odpowiedniej ilości godzin jazdy. Sąd Najwyższy dodał, iż ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje wypoczynek tych pracowników. Jednocześnie wprowadza do prawa

polskiego przepisy dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. U. UE. L. z dnia 23 marca 2002 r.). Dyrektywa została uchwalona w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą. Taki też przedmiot regulacji został opisany w art. 1 dyrektywy. R. dyrektywy w ten sam sposób ocenia Trybunał Sprawiedliwości, uznając w jednym ze swych orzeczeń, że celem postanowień dyrektywy jest utrzymanie w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy (tu: pracującego na własny rachunek), jeśli chodzi o czynności, które mogą wpływać na prowadzenie pojazdu ze względu na skutki, jakie mają na stan zmęczenia, oraz zobowiązanie kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Środki te zmierzają zatem bez wątpienia do poprawy bezpieczeństwa drogowego, które może być zagrożone nie tylko przez zbyt długie okresy prowadzenia pojazdu, ale również nadmierne nagromadzenie czynności innych niż kierowanie (wyrok TS C-184/02 z 9 września 2004 r.; Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej, (...)-I- (...)). Sąd Najwyższy podkreślił, też iż analogicznie na sprawę zapatruje się art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, w myśl którego jeśli kierowca dokona takiego wyboru dzienne okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. 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 Sąd Najwyższy uznał, 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. W sprawie istotne jest dokonane ustalenie, czy kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków wyłącza, zdaniem Sądu możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych. Jeśli zaś 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. Na marginesie Sąd Najwyższy wskazał, że owo miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego - jeśli będziemy stosować jego przepisy do tego kierowcy - formę zapewnienia kierowcy bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Wynika to z podkreślanej specyfiki pracy kierowcy oraz z faktu, że rozporządzenie dotyczy w powołanym przepisie § 9 podróży incydentalnej i konieczności udostępnienia pracownikowi hotelu, określając jedynie, iż brak rachunku za hotel daje prawo do ryczałtu. Rozporządzenie nie reguluje sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie lecz jedynie sytuację, w których pracownik korzystający z hotelu legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg. Prawa do tego ryczałtu brakuje zatem, gdy pracownik mobilny godzi się na spanie w samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu.

Powyzsze rozbieżności dotyczące kwestii spornej w niniejszym postępowaniu zostały wyjaśnione uchwałą siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. w sprawie II PZP 1/14 LEX nr 1469181, G.Prawna (...), Biul.SN 2014/6/19, M.P.Pr. (...) -536 ogłoszoną już po wydaniu zaskarżonego wyroku. Wskazany orzeczeniem Sąd Najwyższy obnażył niespójności w rozumowaniu Sądu Rejonowego także na gruncie przedmiotowego przypadku.

We wskazanym orzeczeniu Sąd Najwyższy wskazał, iż zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

W uzasadnieniu wskazanego rozstrzygnięcia wskazano, iż w dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR), sporządzoną w G. dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 z późn. zm., dalej "umowa (...)"). Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy (...), w każdym dwudziestoczerogodzinym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego, co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy (...)). Umowa (...) nie reguluje w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej.

W prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L 2006 Nr 102, s. 1). Rozporządzenie nr 561/06 - zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) - ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 561/06, ustanawia ono przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich kierowców transportu drogowego, a nie tylko do kierowców będących pracownikami.

W art. 4 rozporządzenia nr 561/06 przyjęto definicje podstawowych pojęć, między innymi dziennego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. g) oraz tygodniowego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. h). Według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, 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.

Sąd Najwyższy podniósł, iż przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/06 w żadnym zakresie nie jest wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś - zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych, jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia.

Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy (...) oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 dotyczą możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego, (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z jednej strony stwierdzono, że jej przepisy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 561/06 i umowie (...) (art. 3), z drugiej jednak strony powielono szereg regulacji tych aktów prawnych. Ustawę stosuje się do kierowców będących pracownikami w rozumieniu

przepisów Kodeksu pracy, a rozporządzenie nr 561/06 do kierowców niezależnie od tego, czy są pracownikami, czy też kierują pojazdami na podstawie umów cywilnoprawnych, np. umowy zlecenia. Kierowcy pozostający w stosunku pracy równoległe z ustawowymi przepisami z zakresu czasu pracy objęci są także normami obowiązkowych przerw i odpoczynku przewidzianymi w rozporządzeniu nr 561/06, określającymi czas prowadzenia pojazdu.

W art. 14 ust. 1 tej ustawy o czasie pracy kierowców przyjęto, że w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo, do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek (z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, czyli wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km) może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Regulacja ta powiela art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 (choć pomija, że może tak być według wyboru kierowcy a miejsce do spania musi być odpowiednie dla każdego kierowcy). W tym zakresie przepis rozporządzenia wiąże i jest stosowany bezpośrednio. Natomiast art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców jest o tyle korzystniejszy dla kierowców-pracowników, że zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe, a tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego. W każdym razie, art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie dotyczy w żadnym zakresie świadczeń przysługujących kierowcom-pracownikom z tytułu podróży służbowych i zdaniem Sądu Najwyższego nie może służyć w sposób bezpośredni wykładni przepisów ustanawiających przesłanki tych świadczeń.

Według wykładni systemowej wynika to z uwzględnienia, że w ustawie o czasie pracy uregulowano czas pracy kierowców, w tym w szczególności zasady korzystania z odpoczynku w pracy, nie uregulowano natomiast zasad przysługiwania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, odsyłając wyraźnie i wprost (art. 21a) w tym zakresie do art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. Sąd Najwyższy zauważył, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców jest wyrazem szczególnego podkreślenia tej kwestii, skoro bez tego przepisu do kierowcy-pracownika regulacje art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. i tak miałyby zastosowanie z mocy art. 4 (w związku z art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców. Sąd podkreślił też, że odesłanie do przepisów Kodeksu pracy nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

Ustawa o czasie pracy kierowców formalnie odsyła do stosowania art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. Nie odsyła więc do art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. (gdyż zawiera własną definicję podróży służbowej) oraz nie odsyła do art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., w którym określono (w szczególności) przedmiot regulacji przepisów wykonawczych (zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu). Z art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. wynika, że rozporządzenie wykonawcze powinno regulować następujące świadczenia:

- 1) diety (ich wysokość, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach) oraz
- 2) zwrot (warunki zwrotu) kosztów przejazdów,
- 3) zwrot kosztów noclegów i
- 4) zwrot innych wydatków.

Zgodnie z art. 77<sup>5</sup> § 3 k.p., warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Według art. 77<sup>5</sup> § 4 k.p., postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą 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. Sąd najwyższy zauważył, że przepis ten ustala minimalny standard świadczenia, ale odnosi się tylko do diety, a nie do zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych

wydatków. Jednakże - zgodnie z art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. - w przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa, w § 3 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej), pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Oznacza to, że przepisy wykonawcze ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diety oraz zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze. Zdaniem Sądu Najwyższego odesłanie w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. oznacza więc pośrednio także odesłanie do art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., a w konsekwencji uznanie, że kierowcy-pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77<sup>5</sup> § 3 k.p. (w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania).

Sąd Najwyższy wskazał, iż zagadnienie prawne zostało odniesione do przepisów rozporządzenia z 2002 r., które obowiązywało w okresie objętym roszczeniami w rozpoznawanej przez niego sprawie (między czerwcem 2007 r. a marcem 2009 r.). (Rozporządzenie w tym brzmieniu jest także podstawą roszczeń wysuwanych w niniejszej sprawie za okres od listopada 2009 r. do marca 2010 r.). Sąd Najwyższy zastrzegł, iż aktualnie (od 1 marca 2013 r.) obowiązuje rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 167; dalej rozporządzenie z 2013 r.). W rozporządzeniu z 2002 r. nie zamieszczono przepisu pozwalającego na szczególny sposób ustalania należności przysługujących pracownikom (w tym kierowcom) odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę. Tego rodzaju regulacje znajdowały się w poprzednio obowiązujących aktach wykonawczych, w szczególności w § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (M. P. Nr 34, poz. 346 z późn. zm.) i w § 14 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 3 lipca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 89, poz. 568 z późn. zm.). Pozwalały one pracodawcy (zarządzenie z 1996 r.) lub pracodawcy za zgodą pracownika (rozporządzenie z 1998 r.) na ustalenie ryczałtu w walucie obcej na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej (obejmującego ogólną kwotę należności z tytułu podróży). W rozporządzeniu z 2002 r. wysokość należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowych za granicę (w tym kierowcom odbywającym wielokrotne podróże) została tym samym określona przez pracodawcę, w szczególności, co do wysokości ryczałtu z tytułu zwrotu kosztów noclegu.

Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określa ono - bez żadnych wyłączeń - wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, do których należą:

- 1) diety oraz
- 2) zwrot kosztów:
  - a) przejazdów i dojazdów,
  - b) noclegów i
  - c) innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

Sąd Najwyższy zwrócił przy tym uwagę na treść § 5 ust. 1 tego rozporządzenia, zgodnie z którym pracownikowi, który otrzymuje za granicą bezpłatne całodzienne wyżywienie lub gdy wyżywienie opłacone jest w cenie karty okrętowej

(promowej), przysługuje 25% diety. Odpowiednik tego przepisu zawarty w rozporządzeniu z 2013 r. (§ 14 ust. 3) stanowi o odpowiednim zmniejszeniu diety w przypadku korzystania przez pracownika z usługi hotelarskiej, w ramach której zapewniono wyżywienie. Zwrot kosztów noclegu reguluje § 9 rozporządzenia z 2002 r., według którego za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia (ust. 1), natomiast w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu (ust. 2). Od razu sąd zwrócił uwagę na wysokość limitów, które przykładowo zostały ustalone w odniesieniu do kraju docelowego: Belgii na 160 EUR, Francji na 120 EUR, Niemiec na 103 EUR, Rosji na 130 EUR, czy Ukrainy na 100 EUR. Sąd Najwyższy zauważył też, że w rozporządzeniu z 2013 r. w przepisie stanowiącym odpowiednik § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r. (w § 16 ust. 1 i 2) jest mowa o zwrocie - w granicach limitu - kosztów noclegu w wysokości stwierdzonej rachunkiem (bez dookreślenia, o jaki rachunek chodzi). Jednakże z § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2013 r. (dotyczącego podróży krajowej) wynika, że chodzi o rachunek za nocleg w obiekcie świadczącym usługi hotelarskie, za który pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, jednak nie wyższej za jedną dobę hotelową niż dwudziestokrotność stawki diety.

Wreszcie podstawowy dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. (tak samo jego odpowiednik § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r.) stanowi, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu (ust. 1), jak i w kwocie ryczałtu w wysokości 25% limitu przy braku rachunku - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi "bezpłatny nocleg".

Łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów - w ocenie powiększonego składu Sądu Najwyższego - pozwala na sformułowanie następujących wniosków szczegółowych:

- pojęcia "odpowiednie miejsce do spania" i "bezpłatny nocleg" nie mogą być utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia;
- zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie "noclegu" do usługi hotelarskiej (motelowej; pośrednio także do noclegu opłaconego w cenie karty okrętowej lub promowej), o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów;
- usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie "miejsca do spania", w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznicza, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety;
- brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu (względ na racjonalnego prawodawcę, który to przewidział); wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych;
- istota "ryczałtu" jako świadczenia kompensacyjnego (w tym wypadku przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu) polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (bo nie są one udokumentowane); w zależności od okoliczności konkretnego przypadku kwota ryczałtu - która jako uśredniona i ujednolicona ustalona jest przez prawodawcę - pokryje więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPiUS 1999 Nr 23, poz. 745).

Zdaniem Sądu Najwyższego prowadzi to do ogólnego wniosku, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. Taki stan rzeczy

uprawnia pracownika do otrzymania od pracodawcy zwrotu kosztów noclegu, co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

W związku z tym Sąd Okręgowy za uzasadnione uznał twierdzenia apelacji, iż na gruncie rozpoznawanej sprawy, nawet wobec zapewnienia przez pozwanego pracodawcę powodom, odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, brak podstaw do odmówienia im ryczałtu za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.

W ocenie Sądu II instancji bez wpływu na wynik rozstrzygnięcia w tym zakresie pozostaje też twierdzenie pozwanego, iż na gruncie rozpoznawanej sprawy powodom nie należy się wskazane świadczenie bowiem pracowali głównie w nocy, tym samym nie odbywali noclegu w rozumieniu wskazanego rozporządzenia, a ryczałt należy się tylko i wyłącznie za brak „bezpłatnego noclegu”. Ponadto pozwany wskazał iż ryczałt w przeciwieństwie od diety należy się za każdy odbyty nocleg, nie zaś za każdą dobę spędzoną poza granicami kraju. Wobec tego powodowie wyliczając ryczałt niezasadnie policzyli ilość dób spędzonych poza granicami kraju, powinni zaś ewentualnie policzyć ilość odbywanych noclegów za granicą.

Zdaniem Sądu Okręgowego twierdzenia pozwanego w tej materii są zbyt daleko idące. Po pierwsze stwierdzić należy, iż podnosząc argumentację co do braku odbywania przez powodów noclegu w ogóle pracodawca przeczy sam sobie. Z jednej bowiem strony niemalże całą obronę w procesie opierał na stanowisku, iż zapewnił powodom miejsce do spania w kabinie samochodu ciężarowego, co stanowiło zapewnienie bezpłatnego noclegu, z drugiej zaś strony twierdził, iż powodowie pracując w nocy, wcale noclegów nie odbywali. Powyższe wskazuje na niekonsekwencję pozwanego, który w sposób nieudolny usiłuje bronić swego stanowiska procesowego. Po drugie, w ocenie Sądu II instancji całkowicie nieuprawnionym jest różnicowanie prawa kierowców do ryczałtu za nocleg od pory w jakim obowiązkowy dobowy odpoczynek realizują. Bezsprzecznie żadne ograniczenia w tym przedmiocie nie wynikają z treści rozporządzenia, które co jeszcze raz należy podkreślić stanowi tylko i wyłącznie, iż przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg (§ 9 ust. 4). Użycie słowa „nocleg” nie może być utożsamiane tylko z odpoczynkiem w porze nocnej skoro generalnie wypłata ryczałtu ma się wiązać z brakiem zapewnienia odpoczynku dobowego w „warunkach hotelowych”. Jak bowiem podniósł Sąd Najwyższy w szeroko cytowanym powyżej orzeczeniu pracodawca odnosi pojęcie "noclegu" do usługi hotelarskiej. Tym samym brak „usługi hotelarskiej w szerokim tego słowa znaczeniu” pozwalającej na odbycie odpoczynku dobowego i regenerację sił bez względu na to czy będzie on odbywał się w dzień czy w nocy powoduje, iż niespełnione są warunki bezpłatnego noclegu w rozumieniu ww. rozporządzenia. Ponadto w ocenie Sądu Okręgowego różnicowanie sytuacji kierowców przy wypłacie wskazanego ryczałtu od tego czy pracują w dzień czy nocy godziłoby w zasadę równego traktowania w zatrudnieniu. Tym samym twierdzenia pozwanego, iż powodowie wyliczając ryczałt niezasadnie policzyli ilość dób spędzonych poza granicami kraju, nie zaś ilość odbywanych noclegów, nie może przynieść spodziewanego przez stronę skutku procesowego. Dodatkowo zaznaczyć należy, iż okoliczności, że ilość dób za granicą odbiegała od ilości odbytych przez powodów noclegów, strona pozwana w żaden sposób (pomimo spoczywającego na niej w tym zakresie ciężaru dowodów - art. 6 kc) nie udowodniła.

Z tych wszystkich względów Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, iż wobec odbywania przez powodów odpoczynku dobowego w kabinie przystosowanego do tego samochodu ciężarowego ich prawo do ryczałtu za brak bezpłatnego noclegu na podstawie § 9 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r., nr 236, poz. 1991 ze zm.) nie może być kwestionowane.

Biorąc powyższe pod uwagę Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 kpc zmienił zaskarżony wyrok w punktach III i IV w ten sposób, że zasądził od pozwanego na ich rzecz należne im tytułem ryczałtu za noclegi kwoty tj. dla A. T. (1) - 8487,44 zł, zaś P. T. (1) kwotę 9920 złotych w obu przypadkach z ustawowymi odsetkami od dnia 1 kwietnia 2010 roku do dnia zapłaty.

Przy czym przyznane im z tego tytułu sumy są kwotami brutto nie netto jak chcieli tego w apelacji powodowe ustalonymi na podstawie niekwestionowanej w tym zakresie opinii biegłego. Skoro powodowie nie kwestionowali wskazanej opinii wyliczającej im należne kwoty brutto właśnie w takiej wysokości, całkowicie nieuzasadnionym jest ich żądanie zasądzenia wskazanych kwot netto.

Orzeczenie o odsetkach zapadło na podstawie art.481§1 k.c. w zw. z art.300 k.p.

O kosztach zastępstwa procesowego za I instancje orzeczono na podstawie art. 98 kpc oraz § 12 ust. 1 pkt 1 w zw. z §6 punkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej z urzędu (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 461).

Z kolei o zwrocie kosztów zastępstwa procesowego za II instancje orzeczono na podstawie art. 98 kpc oraz § 13 ust. 1 pkt 1 w zw. z §12 ust.1 punkt 2 w zw. z §6 punkt 4 ww. rozporządzenia.