

Sygn. akt IV P 23/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 11 lipca 2016 r.

Sąd Okręgowy w Zielonej Górze, IV Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych

w składzie:

Przewodniczący: SSO Rafał Skrzypczak

Protokolant: st. sekr. sądowy Barbara Serzysko

po rozpoznaniu w dniu 27 czerwca 2016 r. w Zielonej Górze

sprawy z powództwa:

Stowarzyszenia (...) z s. w P.,

B. S. a i S. K.

przeciwko:

(...) spółka z o.o. z s. w W.

o zapłatę

I. powództwa powoda Stowarzyszenia (...) z s. w P., działającego na rzecz B. S. i powoda B. S. o zapłatę kwoty 83 979,25 zł. oddala;

II. powództwa powoda Stowarzyszenia (...) z s. w P., działającego na rzecz S. K. i powoda S. K. o zapłatę kwoty 72 761,65 zł. oddala;

III. w pozostałym zakresie postępowanie umarza;

IV. zasądza od powoda Stowarzyszenia (...) z s. w P. na rzecz pozwanego (...) spółka z o.o. z s. w W. kwotę 2 700 zł. tytułem zwrotu kosztów procesu;

V. zasądza od powoda B. S. na rzecz pozwanego (...) spółka z o.o. z s. w W. kwotę 1 350 zł. tytułem zwrotu kosztów procesu;

VI. zasądza od powoda S. K. na rzecz pozwanego (...) spółka z o.o. z s. w W. kwotę 1 350 zł. tytułem zwrotu kosztów procesu;

VII. nakazuje ściągnąć od powoda B. S. na rzecz Skarbu Państwa – kasa Sądu Okręgowego w Zielonej Górze kwotę 4 350 zł. tytułem opłaty od pozwu;

VIII. nakazuje ściągnąć od powoda S. K. na rzecz Skarbu Państwa – kasa Sądu Okręgowego w Zielonej Górze kwotę 3 775 zł. tytułem opłaty od pozwu;

IX. wydatki sądowe ponosi Skarb Państwa.

SSO Rafał Skrzypczak

UZASADNIENIE

W pozwie wniesionym przeciwko (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. powodowa organizacja pozarządowa: Stowarzyszenie (...) z siedzibą w P., działająca na rzecz B. S., S. K., J. K. i G. Z. wniosła o zasądzenie od pozwanej spółki:

- na rzecz B. S. łącznej kwoty 87.000,00 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegu w okresie od dnia 26.09.2011 r. do dnia 01.03.2014 r.;
 - na rzecz S. K. łącznej kwoty 75.500,00 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi w okresie od dnia 01.09.2011r. do dnia 04.10.2013 r.;
 - na rzecz J. K. łącznej kwoty 25.500,00 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi w okresie od dnia 10.04.2012 r. do dnia 05.01.2013 r.;
 - na rzecz G. Z. łącznej kwoty 64.500,00 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi w okresie od dnia 01.09.2011 r. do dnia 13.06.2013 r.
- wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie wyliczonymi według zestawień zawartych w pozwie, a także o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego przez radcę prawnego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu strona powodowa wskazała, że w ramach umowy o pracę ww. pracownicy na polecenie pozwanej wykonywali zadania służbowe poza siedzibą pozwanej poza granicami kraju, w związku z czym pracownikom tym, zgodnie z art. 77⁽⁵⁾k.p. oraz w związku z przepisami rozporządzenia MPiPS z dnia 19.12.2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz rozporządzenia MPiPS z dnia 29.01.2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, przysługiwał zwrot kosztów noclegu, ewentualnie ryczałt za noclegi w wysokości 25% limitu określonego w każdym z tych rozporządzeń.

Pracownicy w okresie zatrudnienia u pozwanej nigdy nie otrzymali od pozwanej ryczałtu za noclegi w wymaganej wysokości wynikającej z przepisów powołanych rozporządzeń.

Pozwana nigdy przy tym nie zapewniła pracownikom odpowiedniego i bezpłatnego noclegu w hotelu, motelu bądź w innym miejscu, w którym warunki socjalne zbliżone byłyby do tych panujących w hotelu bądź motelu.

Umożliwienie pracownikom przez pozwaną spędzenia noclegu w kabinach pojazdów ciężarowych zgodnie z utrwalonym już orzecznictwem nie może być równoznaczne z zapewnieniem pracownikowi bezpłatnego noclegu.

W odpowiedzi na pozew pozwana spółka wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwana zakwestionowała roszczenia pracowników reprezentowanych przez powoda zarówno co do zasady, jak i wysokości oraz zaprzeczyła wszelkim faktom i twierdzeniom powoda nieprzyznanym wyraźnie przez pozwaną w toku niniejszego procesu. Zdaniem pozwanej, w związku z zapisami Regulaminu wynagradzania obowiązującego w przedsiębiorstwie pozwanej, brak jest podstaw prawnych i faktycznych do żądania przez pracowników reprezentowanych przez powoda jakichkolwiek dodatkowych kwot z tytułu podróży służbowych w sytuacji, kiedy pozwana w czasie zatrudnienia rozliczyła się w całości z należności przysługujących pracownikom z tego tytułu. Z ostrożności procesowej dodatkowo pozwana podniosła, że zapewniła reprezentowanym przez powoda kierowcom

należyty nocleg w kabinach pojazdów, którymi się poruszali i w związku z tym nie miała obowiązku wypłacania ryczałtów za noclegi.

Pozwana podniosła też zarzut braku legitymacji czynnej po stronie Stowarzyszenia (...) z siedzibą w P..

Sprawy wytoczone na rzecz J. K. i G. Z. zostały wyłączone do odrębnego rozpoznania.

S. K. i B. S. wstąpili do sprawy w charakterze powodów (k. 549, 556).

W piśmie procesowym z dnia 11.05.2016 r. (k. 761-766) powodowie zmodyfikowali żądanie pozwu i wnieśli o:

- zasądzenie od pozwanej na rzecz B. S. łącznej kwoty 83.979,25 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi w okresie od dnia 26.09.2011 r. do dnia 01.03.2014 r. wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie wyliczonymi według zestawienia zawartego w pozwie,

- zasądzenie od pozwanej na rzecz S. K. łącznej kwoty 72.761,65 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi w okresie od dnia 01.09.2011 r. do dnia 04.10.2013 r. wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie wyliczonymi według zestawienia zawartego w pozwie.

Pozwana stwierdziła, że modyfikacja roszczeń w sposób przedstawiony w piśmie z dnia 11.05.2016 r. jest bezzasadna, w pozostałym zakresie wnosząc i wywodząc jak dotychczas (k. 770-771).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, poprzednio z siedzibą w Ż., po wytoczeniu powództwa w niniejszej sprawie, z dniem 4.11.2014 r. zmieniła siedzibę na W.. Zarejestrowana jest od 26.10.2004 r., prowadzi działalność gospodarczą, której przedmiotem jest transport drogowy towarów, magazynowanie i przechowywanie towarów, działalność usługowa wspomagająca transport drogowy, przeładunek towarów w punktach przeładunkowych, pozaszkolne formy edukacji z zakresu nauki jazdy i pilotażu.

/okoliczności niesporne, ustalone na podstawie wpisu w KRS/

Powód S. K. zatrudniony był w pozwanej spółce od 24.01.2011 r. do 4.10.2013 r., na podstawie umów o pracę zawartych na czas określony z dnia 24.01.2011 r. i z dnia 24.01.2013 r., w pełnym wymiarze czasu pracy, na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym.

Zawarte przez strony umowy o pracę, w § 4 przewidywały, że obok wynagrodzenia pracownik będzie otrzymywał za każdy dzień podróży służbowej dietę w obowiązującej wysokości, nie niższej niż dieta za podróż służbową na obszarze kraju. Dokładną wysokość diet określało obowiązujące w tym zakresie Zarządzenie Zarządu Spółki.

W dniu 24.01.2011 r. powód złożył pisemne oświadczenie, że zapoznał się z regulaminami i przepisami obowiązującymi w firmie, a w szczególności m.in. z Regulaminem Wynagradzania i wysokości diet.

/dowód: akta osobowe powoda S. K., w tym umowy o pracę,

k. 1B, 17B, oświadczenie, k. 5B, świadectwo pracy, k. 3C /

Powód B. S. zatrudniony był w pozwanej spółce od 26.09.2011 r. do 1.03.2014 r., na podstawie umów o pracę zawartych na czas określony z dnia 26.09.2011 r. i z dnia 13.09.2013 r., w pełnym wymiarze czasu pracy, na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym.

Zawarte przez strony umowy o pracę, w § 4 przewidywały, że obok wynagrodzenia pracownik będzie otrzymywał za każdy dzień podróży służbowej dietę w obowiązującej wysokości, nie niższej niż dieta za podróż służbową na obszarze kraju. Dokładną wysokość diet określało obowiązujące w tym zakresie Zarządzenie Zarządu Spółki.

W dniu 26.09.2011 r. powód złożył pisemne oświadczenie, że zapoznał się z regulaminami i przepisami obowiązującymi w firmie, a w szczególności m.in. z Regulaminem Wynagradzania i wysokości diet.

/dowód: akta osobowe powoda B. S., w tym umowy o

pracę, k. 1B, 16B, oświadczenie, k. 6B, świadectwo pracy, k. 2C/

Zgodnie z § 11 ust. 5 Regulaminu wynagradzania, obowiązującego w spółce w spornym okresie, stanowiącego Załącznik nr 1 do Zarządzenia Zarządu Spółki z dnia 12.03.2007 r., z tytułu podróży służbowych pracownikowi przysługiwały diety w minimalnej wysokości oraz pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową na zasadach określonych w art. 77⁵ Kodeksu pracy oraz w aktach wykonawczych do tego przepisu.

Według ust. 6, wysokość dziennej stawki diety należnej pracownikowi za dzień podróży służbowej określona jest na drodze Rozporządzenia Zarządu Spółki stanowiącego osobny załącznik do Regulaminu wynagradzania.

/dowód: Regulamin wynagradzania, k. 232-237, zarządzenie Nr 1 z dnia

12.03.2007 r., k. 438/

Zarządzeniem nr 1 z dnia 17.06.2008 r. w sprawie wysokości diet z tytułu wyjazdów zagranicznych dla kierowców zatrudnionych w pozwanej spółce, ustalono od dnia 01.07.2008 r. wysokość diet z tytułu wyjazdów zagranicznych dla kierowców zatrudnionych w spółce i wykonujących prace w transporcie międzynarodowym jako równowartość kwoty 35 € za każdy dzień pracy poza granicami RP (§ 1).

Ustalono też, że w okresie od dnia 01.06. do 30.09. każdego roku, w związku z wymogiem zapewnienia przez pracodawcę napojów chłodzących dla pracowników wykonujących swoje obowiązki w warunkach wysokich temperatur oraz faktem, iż pracownicy Spółki wykonują swoje obowiązki w różnych strefach klimatycznych, wysokość diet ustala się jako równowartość kwoty 36 € (§ 2).

Zarządzenie zostało podpisane przez Wiceprezesa Zarządu Spółki (...).

W myśl § 12 ust. 3 umowy Spółki, w przypadku Zarządu wieloosobowego składa się on z Prezesa Zarządu i Wiceprezesów, zaś Spółkę reprezentują:

a) jeden członek Zarządu przy czynnościach o wartości do 25.000,00 zł;

b) dwaj członkowie Zarządu działający łącznie albo jeden członek Zarządu działający łącznie z prokurentem przy czynnościach o wartości powyżej 25.000,00 zł.

/dowód: Zarządzenie nr 1, k. 238, umowa spółki z dnia 29.09.2004 r.,

k. 425-431/

S. K. w ramach czynności służbowych pracował na samochodach ciężarowych: M. (...)(...), (...)(...), I. (...).

B. S. pracował na samochodach ciężarowych: V. (...), V. (...), V. (...) (...), V. (...) (...), (...), (...), (...) (...), I. (...), (...)(...) (...).

/dowód: wykazy aut, k. 547-548/

Powodowie w ramach stosunku pracy w spornych okresach wykonywali podróże samochodami ciężarowymi po krajach Europy: B., W. (...), W..

Co do zasady pracowali w systemie trzytygodniowym, z jednotygodniową przerwą, chyba że po wyrażeniu zgody pracowali także czwarty tydzień. Wówczas tygodniową przerwę otrzymywali po czwartego tygodnia pracy.

Okresy odpoczynku, w tym nocnego, powodowie odbywali w kabinach samochodów, którymi podróżowali.

Wyłącznie takie warunki odpoczynku zapewniał im pracodawca i powodowie mieli tego świadomość podejmując zatrudnienie.

W celu odbycia odpoczynku samochód parkowali według wyboru bądź okoliczności podróży na parkingach lub w miejscach rozładunku i załadunku. Korzystali z zaplecza sanitarnego, jeśli była taka możliwość. Koszty parkingów płatnych obciążały pracodawcę. Powodowie płacili za prysznic i toaletę. Czyszczenie kabiny należało do kierowcy. Spółka płaciła za środki do czyszczenia.

Wszystkie samochody, na których pracowali powodowie, były fabrycznie wyposażone w miejsce do leżenia/spania.

Powodowie otrzymywali oprócz wynagrodzenia za pracę świadczenie zwane „dieta”, które wynosiło 35 € (36 € od 01.06. do 30.09. każdego roku).

Powodowie nie wydawali całej „diety” podczas podróży. Pozostałą jej część przeznaczali na życie w Polsce, traktując je jako składnik wynagrodzenia za pracę.

/dowód: zeznania powoda S. K., k. 549v-550v, zeznania

powoda B. S., k. 644-645v, zeznania – za pozwaną –

członka zarządu E. K., k. 607v-609, zeznania świadka I.

S., k. 645v-646v /

Ewentualna wysokość ryczałtów za nocleg liczonych od każdej doby podróży służbowych powodów B. S. i S. K., według stawek dla poszczególnych państw, zgodnie z rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19.12.2002 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, a od 1.03.2013 r. zgodnie z rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29.01.2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, wynosi:

- 72.761,65 zł. w przypadku S. K.,

- 83.979,25 zł. w przypadku B. S..

/dowód: opinia biegłego sądowego z dziedziny ekonomiki transportu Z. T. k. 654-670, opinie uzupełniające, k. 707-716v, 736-753v/

Sąd zważył, co następuje:

Powództwa nie zasługują na uwzględnienie.

Dotyczą one świadczeń w postaci ryczałtów za noclegi w podróżach służbowych.

Pozwana spółka odmawia powodom B. S. i S. K. spełnienia tych świadczeń, podnosząc:

- po pierwsze, że w ogóle nie była zobowiązana do ich zapłaty, ponieważ z uwagi na wysoki standard kabin pojazdów, kierowcy mieli zapewniony odpowiedni standard odpoczynku i należyte, godne warunki noclegu;

- po drugie, że świadczenia zostały spełnione, gdyż mimo braku obowiązku po stronie pozwanej zapłaty ryczałtów za noclegi, w rzeczywistości powodowie świadczenia te otrzymali, skoro pozwana wypłacała za każdy dzień podróży służbowej łączny ryczałt w kwocie 35 € (a okresowo 36 €), który obejmował dietę w minimalnej wysokości (23 zł., a później 30 zł.) plus dodatkowe świadczenie na pokrycie wszelkich kosztów związanych z podróżą służbową na zasadach określonych art. 77⁵ § 1 k.p. oraz w aktach wykonawczych do tego przepisu, czego podstawą były przepisy Regulaminu wynagradzania.

W ocenie sądu, prawdziwą jest pierwsza z tych tez, tj. o pierwotnym nieistnieniu zobowiązania, ale z przyczyn innych niż forsowane przez pozwaną.

Dodatkowo pozwana podniosła niezgodność przepisów prawa krajowego z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.

Zdaniem sądu, właśnie regulacje tego Rozporządzenia są kluczowe dla rozstrzygnięcia sporu, aczkolwiek nie z powodu podniesionej – w ocenie sądu nietrafnie – niezgodności z nimi przepisów prawa krajowego.

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. Szczególnego 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 wywiedziono, 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 odmienne 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 tą 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 Rozporządzenia 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.U.E.L.2006.102.1 ze zm.), kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku, a nie dobowego.

Według ust. 2, w każdym 24-godzinnym 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-godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

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

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

który oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:

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

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

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

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

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

Z omawianych regulacji nie wynika konieczność odbywania odpoczynku w nocy. Skoro więc pracownik odbywa odpoczynek nie jako nocleg, ale jako odpoczynek dzienny, w ramach powyższych minimów, to trudno nakładać na pracodawcę obowiązek – po pierwsze – zapewnienia bezpłatnego noclegu, a tym bardziej obowiązek zwrotu kosztów noclegu, do którego zgodnie z przepisami prawa nie dochodzi. Możliwe są przecież sytuacje, w których kierowcy nie tylko nie wykorzystują noclegu, bo nie odpoczywają w nocy, ale nawet korzystać z niego nie mogą z uwagi na rozkład czasu, który sami ustalili (np. trzydziestogodzinny okres wynikający z art. 8 ust. 5 cytowanego Rozporządzenia 561/2006).

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

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

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

Nawet trudno sobie wyobrazić w praktyce takie rozwiązanie, że rozkład czasu pracy kierowców w transporcie międzynarodowym obligatoryjnie miałyby 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 przeznaczałby 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.

Odnosząc powyższe do realiów niniejszej sprawy stwierdzić należy, że powodom, kierowcom wykonującym przewóz towarów samochodami ciężarowymi na terenie Wspólnoty, do których znajduje zastosowanie art. 2 ust. 1-2 Rozporządzenia nr 561/2006, przysługiwał w spornych okresach 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, w szczególności w podróży służbowej o której mowa w art. 77⁵ § 1 k.p.

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.

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 wprowadzić 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 powodów – 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. Powodowie nie wykazali bowiem, aby w jakiegokolwiek dobie podróży służbowej ponieśli koszty realizacji prawa do odpoczynku.

Nie jest zaś tak, że powodom przysługują ryczałty z samego tylko tytułu przebywania w podróży służbowej w nocy i to niezależnie od tego, czy akurat pracę w nocy świadczyli, czy też korzystali z przewidzianych prawem okresów odpoczynku.

Dodatkowego rozważenia wymaga natomiast sytuacja, kiedy powodowie faktycznie nocowali w podróży służbowej, ale w miejscu przeznaczonym do odpoczynku dziennego i kosztów z tego tytułu żadnych nie ponieśli.

W ocenie sądu, sytuacja taka również nie tworzy po stronie pracodawcy obowiązku zapłaty dochodzonych świadczeń i to niezależnie od tego, że obowiązkiem pracodawcy nie było zapewnienie noclegu, a jedynie miejsca do realizacji odpoczynku dziennego.

Zgodnie z § 11 ust. 5 obowiązującego u pozwanej Regulaminu wynagradzania, z tytułu podróży służbowych pracownikowi przysługuje pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową na zasadach określonych w art. 77⁵ Kodeksu pracy oraz w aktach wykonawczych do tego przepisu.

W myśl art. 77⁵ § 5 k.p., w przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień dotyczących warunków wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2, a więc według rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29.01.2013 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), które zastąpiło rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19.12.2002 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. z 2002 r., Nr 236, poz. 1991 ze zm.), zawierające analogiczne uregulowania.

Przepisy § 3 pkt 1-4 rozporządzenia z dnia 19.12.2002 r. oraz § 2 pkt 1 i 2 lit. a-d rozporządzenia z dnia 29.01.2013 r. przewidują następujące świadczenia z tytułu podróży odbywanej w terminie i miejscu określonym przez pracodawcę: diety oraz zwrot kosztów przejazdów, noclegów, dojazdów środkami komunikacji miejscowej i innych udokumentowanych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

W uchwale z dnia 12.06.2014 r., sygn. akt II PZP 1/14 (OSNP 2014/12/164) Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że 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. (...) i nie ma powodów, aby poglądu tego nie akceptować.

Po pierwsze, wcale nie jest to jednak równoznaczne z tym, że pracownikowi odbywającemu podróż służbową w autonomicznym znaczeniu nadanym przez ustawę o czasie pracy kierowców, przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach wprost wynikających z § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia, które odnoszą się do należności związanych z podróżą służbową w rozumieniu 77⁵ § 1 k.p.

Kierując rozważania w tej kwestii bezpośrednio ku przepisom rozporządzenia z 2013 r. trzeba zauważyć, iż jego § 16 ust. 2 stanowi, że 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.

Pojęcie „przejazdu” immanentnie związane jest ze specyfiką pracy kierowców, przemieszczających się w samochodzie w ramach wykonywania obowiązków służbowych.

Już choćby z tej okoliczności wynika, że nie można przyznać powodom – jak tego oczekują – ryczałtu liczonego wyłącznie od każdej nocy spędzonej w podróży służbowej.

Po drugie, nie można interpretować przepisów ww. rozporządzeń bez uwzględnienia zakresu delegacji ustawowej z Kodeksu pracy ani bez uwzględnienia ich celu, którym jest rekompensata poniesionych kosztów pracy na rzecz pracodawcy.

Sam już tytuł rozporządzenia MPiPS z dnia 29.01.2013 r. (podobnie jak poprzedniego rozporządzenia), oparty na brzmieniu art. 77⁵ § 2 k.p., a więc także i ten przepis Kodeksu, wprowadzają nieścisłość, polegającą na tym, że posługują się pojęciem „należności przysługujących pracownikowi (...) z tytułu podróży służbowej”, podczas gdy delegacja ustawowa wyraźnie powinna odnosić się do należności określonych w art. 77⁵ § 1 – a więc „należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową”. Innych bowiem należności (niż związanych z „pokryciem kosztów”) przepis § 1 nie przewiduje. Delegacja ustawowa i oparty na niej akt resortowy nie mogą więc być interpretowane w oderwaniu od podstawowej normy, wywiezionej z § 1: pracownikowi wykonującemu pracę w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów, a zatem – jeżeli faktycznie poniósł koszty związane z podróżą służbową.

Nie należy też tracić z pola widzenia uregulowań ujętych w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29.01.2013 r., odnośnie świadczeń przysługujących pracownikowi za nocleg podczas podróży krajowej i zagranicznej.

Przepis § 8 ust. 4, dotyczący podróży krajowej przewiduje, że ryczałt za nocleg przysługuje, jeżeli nocleg trwa co najmniej 6 godzin pomiędzy godzinami 21 i 7. Takiego unormowania nie zawiera § 16 rozporządzenia, dotyczący podróży zagranicznej. Nie wytyczono więc norm czasowych dla takiego odpoczynku w przypadku podróży zagranicznej.

W tym zakresie nie może być jednak różnych zasad wypłaty świadczeń związanych z podróżą służbową w zależności od tego, czy nocleg odbywa się w kraju, czy za granicą, tym bardziej, że zarówno Rzeczpospolita Polska – której

dotyczą przepisy o podróżach krajowych – jak i pozostałe kraje, na terenie których pracowali i odpoczywali kierowcy w rozpoznawanej sprawie, należą do Unii Europejskiej.

Zwrócić należy uwagę, że we wskazanej uchwale Sąd Najwyższy również konsekwentnie posługuje się określeniem „zwrot kosztów noclegu”, a zatem zgodnie z art. 77⁵ § 1 k.p., stwierdzając np., że po nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców kierowcom „przysługują należności na pokrycie kosztów” związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego (podróży służbowej).

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 (nawet w przybliżeniu) 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 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).

Trzeba też podkreślić, że przepis § 16 ust. 4 rozporządzenia, zgodnie z którym przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewniają pracownikowi bezpłatny nocleg, nie oznacza, iż po stronie pracodawcy istnieje obowiązek zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu. Jest to z woli ustawodawcy jedynie możliwość, mogąca doprowadzić do wyłączenia obowiązków pokrycia kosztów określonych w tym paragrafie.

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 w granicach straty finansowej pracownika z tego tytułu należy więc obligować pracodawcę do zwrotu faktycznie poniesionych kosztów. Świadczenia, o których mowa, nie mają natomiast na celu zwiększenia wynagrodzenia pracownika ze względu na niedogodności podróży i warunki socjalne odpoczynku, jak też nie są formą zadośćuczynienia z tego tytułu.

Regulacje Kodeksu pracy pozwalają na przyjęcie pewnej minimalnej, godziwej stawki wynagrodzenia za pracę kierowców w transporcie międzynarodowym bez potrzeby sięgania dla spełnienia tej funkcji do świadczeń o innym celu.

Okoliczności faktyczne sprawy w zakresie niezbędnym do jej rozstrzygnięcia – wobec powyżej przedstawionej argumentacji – w istocie nie były sporne.

Uwzględniono zgodny wniosek stron o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego z dziedziny ekonomiki transportu dla sprawdzenia wysokości ewentualnej należności powodów, mając świadomość istnienia odmiennej linii orzeczniczej niż zaprezentowana w niniejszej sprawie.

Przy czym opinia została wydana również w wariantcie uwzględniającym twierdzenia pozwanej, że należności z tytułu ryczałtów za noclegi zostały pokryte – mimo braku takiego obowiązku – częścią świadczenia nazwanego w Regulaminie wynagradzania „dieta”.

Ostatecznie strony nie miały uwag do rachunkowej wartości opinii, a w odniesieniu do wyliczonych przez biegłego kwot, w sporze pozostały jedynie co do kwestii dat, z jakich przyjmować należy kurs waluty w celu przeliczenia świadczeń na walutę polską.

Mając na względzie dostateczne wyjaśnienie sprawy, postanowieniem z dnia 27.06.2016 r. (k. 824-824v), oddalono pozostałe wnioski dowodowe zgłoszone przez pozwanego w odpowiedzi na pozew.

Niezasadny był przy tym zarzut pozwanej o braku legitymacji czynnej po stronie powodowego Stowarzyszenia (...) z siedzibą w P..

Zgodnie z art. 8 k.p.c., organizacje pozarządowe, których zadanie statutowe nie polega na prowadzeniu działalności gospodarczej, mogą dla ochrony praw obywateli, w wypadkach przewidzianych w ustawie, wszcząć postępowanie oraz wziąć udział w toczącym się postępowaniu.

Zgodnie z art. 462 k.p.c., w sprawach z zakresu prawa pracy i ubezpieczeń społecznych organizacje pozarządowe w zakresie swoich zadań statutowych, za zgodą pracownika lub ubezpieczonego wyrażoną na piśmie, mogą wytaczać powództwa na rzecz pracownika lub wnosić odwołania od decyzji organów rentowych, a także, za zgodą pracownika lub ubezpieczonego wyrażoną na piśmie, przystępować do nich w toczącym się postępowaniu.

Kontrola legitymacji stowarzyszenia do wytoczenia powództwa miała charakter formalny i polegała na zbadaniu, czy organizacja ta jest organizacją pozarządową, czy z ustawy lub statutu nie wynika prowadzenie działalności gospodarczej oraz czy wytaczając powództwo organizacja realizuje zadania określone statutem.

Do kompetencji sądu nie należy badanie, czy działalność gospodarcza jest faktycznie wykonywana przez stowarzyszenie. Stąd wnioski dowodowe pozwanej, zawarte na stronie 11, 12 i 14-17 odpowiedzi na pozew, należało oddalić.

Status organizacji, ustalony na podstawie wpisu w KRS, pozwala na stwierdzenie, że stowarzyszenie (...) spełnia wszystkie wymienione w powyższych przepisach przesłanki, by móc wytoczyć powództwo na rzecz powodów. Stowarzyszenie ma status organizacji pozarządowej (art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 24.04.2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 239 ze zm.). Według statutu nie prowadzi działalności gospodarczej. Do celów działania organizacji należy m.in. prowadzenie działalności w zakresie obrony praw człowieka, ochrona praw pracowniczych i ubezpieczonych w sprawach z zakresu prawa pracy i ubezpieczeń społecznych. Powodowie, na rzecz których wytoczono powództwo, wyrazili na to zgodę na piśmie (k. 19-22).

Mając na uwadze powyższe, na podstawie powołanych przepisów, orzeczono jak w punktach I i II sentencji wyroku.

Postępowanie w punkcie II sentencji umorzono na podstawie art. 355 § 1 k.p.c., w zakresie w jakim pierwotnie zgłoszone powództwa ograniczono.

O kosztach procesu w punktach IV-VI sentencji postanowiono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., przy uwzględnieniu treści art. 105 § 1 k.p.c., odnośnie odpowiedzialności współuczestników sporu za wynik procesu (równa odpowiedzialność powodowego Stowarzyszenia z każdym z pozostałych powodów).

Orzeczenia w tych punktach obejmują zwrot kosztów zastępstw procesowego w wysokości wynikającej z § 11 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 6 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28.09.2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 490), w brzmieniu obowiązującym do 31 lipca 2015 r., zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 29 lipca 2015 r. zmieniającego rozporządzenie... (Dz.U. poz. 1078) i przy uwzględnieniu treści § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1804), w stawce minimalnej.

O kosztach sądowych w punktach VII i VIII sentencji wyroku postanowiono na podstawie art. 13 ust. 1 w zw. z art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 28.07.2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tj. Dz.U.2016.623), ustalając opłaty od pozwów, w przypadku powoda S. w wymiarze 5 % liczonych od kwoty 87.000,00 zł., a w przypadku powoda K. 5 % liczonych od kwoty 75.500,00 zł.

O kosztach sądowych w punkcie IX sentencji postanowiono na podstawie art. 97 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

SSO Rafał Skrzypczak