

UZASADNIENIE

C. P., pozwem wniesionym 11 października 2021 r. przeciwko Poczcie Polskiej spółce akcyjnej w W., po ostatecznym sprecyzowaniu powództwa, domagał się zasądzenia kwoty 4.545 zł tytułem diet za podróże służbowe odbywane w okresie 17 października 2018r. – 17 września 2021r., z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi każdorazowo od piętnastego dnia następnego miesiąca kalendarzowego od diet z tytułu podróży odbytych w miesiącu poprzednim. W piśmie procesowym z 9 września 2022 r. powód odrębnie wskazał kwoty dochodzone za kolejne miesiące, przy czym, pomimo innego określenia daty końcowej okresu objętego sporem, ostatnim miesiącem kalendarzowym, za który domagał się diet był sierpień 2021r. (k.788).

W uzasadnieniu swojego stanowiska C. P. wskazał, że jest zatrudniony przez pozwaną na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego do 3,5 tony obsługującego urzędy pocztowe i w ramach obowiązków służbowych wykonuje regularnie kursy na trasie S. – K. – S. oraz S. – T. – S.. Czas trwania tych kursów, po odjęciu czasu niezbędnego na codzienną obsługę pojazdu, wynosił 8 godzin i 30 minut. Z tego względu otrzymywał od pracodawcy diety z tytułu podróży służbowych. Jednak od 1 sierpnia 2018r. pozwana zaprzestała wypłaty tych należności uznając, że czas podróży służbowej winien być liczony od przekroczenia granicy administracyjnej miejscowości, w której znajduje się siedziba pracodawcy. Przy takim uznaniu czas podróży odbywanych przez powoda skracał się do 8 godzin, co pozbawiało go, jego zdaniem niesłusznie, diet.

Poczta Polska spółka akcyjna w S. wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda kosztów procesu według norm przepisanych wskazując na brak podstaw do uznania, że czas podróży służbowej kierowcy winien być liczony od wyjazdu z bazy pracodawcy, w sytuacji, gdy obowiązujące przepisy wprost określają, iż podróż służbowa rozpoczyna się wraz z przekroczeniem granic administracyjnych miejscowości, w której znajduje się siedziba pracodawcy. W ocenie pozwanej czas podróży służbowej odpowiadał więc czasowi pracy wskazywanemu przez powoda w kartach drogowych pomniejszonymu każdorazowo o 30 minut poświęcane przez kierowcę na wyjazd z miasta oraz 15 minut przeznaczone na codzienną obsługę pojazdu, a tym samym nie przekraczał 8 godzin.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny.

Strony niniejszego procesu pozostają w stosunku pracy od 6 lipca 2011 r. Powód jest zatrudniony na stanowisku kierowcy pojazdu o masie do 3,5 tony w pełnym wymiarze czasu pracy.

Miejscem pracy powoda jest S..

Niesporne, nadto dowód: umowy o pracę, aneksy do nich i porozumienia zmieniające – k. 7, 19, 52, k. 54, 56, 58, 62, 64, 66 cz. B akt osobowych powoda

Głównym obowiązkiem C. P. jest transport przesyłek pocztowych. Powód przede wszystkim wykonuje kursy na trasie S. – K. – S. oraz S. – T. – S., sporadycznie inne, w tym na trasie S. – S.. C. P. rozpoczyna pracę w oddziale spółki przy ul. (...) w S., gdzie znajduje się baza logistyczna, w tym flota pojazdów.

W dni kursów do Komornik, C. P. pracę rozpoczyna o godzinie 18:05. Pierwsze 15 minut poświęca na obsługę codzienną pojazdu (sprawdzenie świateł, opon, oleju i ogólnego stanu pojazdu). Następnie, wyrusza do sortowni przy ul. (...) (oznaczanej także jako WER - węzeł ekspedycyjno – rozdzielczy) na załadunek. Stamtąd kieruje się bezpośrednio do Komornik. Zwykle na miejsce dociera około godziny 22:20. Tam dokonywany jest rozładunek i ponowny załadunek. W trasę powrotną do S. powód wyrusza około godziny 23:20. Do sortowni przy ul. (...) dociera między 2:20 a 2:50. Po rozładunku, powód około godziny 3.00 rano wraca na bazę, gdzie kończy pracę.

Natomiast gdy C. P. transportuje przesyłki pocztowe do T. rozpoczyna pracę o godzinie 18:20. Podobnie, jak w przypadku trasy do Komornik, pierwsze piętnaście minut poświęca na przygotowanie pojazdu do drogi (obsługę

codzienną), a następnie wyrusza do sortowni w M. na załadunek. Następnie, kieruje się do sortowni przy ul. (...) w S. po kolejne przesyłki. Stamtąd rozpoczyna trasę do T.. Ze S. powód wyjeżdża około godz. 19:00-19:10 i na miejsce dociera między 22:20 a 22:30, gdzie oczekuje na zmiennika z Ł. (kierowcy zamieniają się pojazdami w T. P.), po czym wraca z powrotem do S. około 2:30. Najpierw jedzie na rozładunek do sortowni przy ul. (...), a następnie do M.. Na bazę wraca o godzinie 3.00 rano i kończy pracę.

Tak wyglądała praca powoda i w okresie objętym sporem.

Dowód: karty drogowe – k. 54-773v., 825-829v., przesłuchanie C. P. w charakterze strony – k. 794-795 w zw. z k.796-797, zeznania świadka M. G. k. 795-796.

U pracodawcy obowiązuje instrukcja w sprawie krajowych podróży służbowych pracowników Poczty Polskiej S.A. (...) ten nie definiuje krajowej podróży służbowej oraz nie określa warunków wypłacania należności z tego tytułu.

Dowód: instrukcja w sprawie krajowych podróży służbowych pracowników Poczty Polskiej S.A. z załącznikami – k. 812-821.

U pozwanej na trasach, które pokonywał C. P. obowiązywały tzw. tabele kursowe, które określały średni oczekiwany przez pracodawcę czas przejazdu poszczególnych odcinków trasy. I tak, na trasie do T. ustalono, że w sortowni w M. kierowcy pojawić się mieli o godzinie 18:55. Następnie odjazd w kierunku sortowni przy ul. (...) zaplanowano na godzinę 19:20, tam kierowcy mieli zameldować się o godzinie 19:35 i o 20:00 wyruszyć w kierunku T.. Na miejscu - między godziną 22:50 a 23:05 następowała zmiana kierowców. Pracodawca oczekiwał, że kierowca pokona trasę powrotną do sortowni w M. do godziny 2:05, następnie stawi się w sortowni przy ul. (...) o godzinie 2:25, a pracę zakończy do godziny 3:05. Czas trwania trasy wynosił 8 godzin i 10 minut.

Jeżeli transport kierowany był do Komornik kierowcy stawiać się mieli w sortowni przy ul. (...) o godzinie 18:30 i w trasę wyruszać o godzinie 19:30. Przyjazd do Komornik zaplanowano na godzinę 22:15. Godzinę wyjazdu w trasę powrotną ustalono na godzinę 23:15. Czas dojazdu do sortowni przy ul. (...) w S. miał wynieść 3,5 godziny (do godziny 2:30). Powrót do bazy zaplanowano na godzinę 2:50. Czas trwania trasy wynosił 8 godzin i 20 minut.

W tabelach kursowych nie uwzględniono czasu dojazdu potrzebnego na przejechanie trasy z bazy logistycznej przy ul. (...) do sortowni.

Dowód: tabele kursowe – k. 800-802.

C. P., podobnie jak pozostali kierowcy, wypełnia karty drogowe, w których zapisuje przebieg wykonywanych tras. Odnawia w nich między innymi czas pracy, miejsce rozpoczęcia i zakończenia przewozów oraz wykonane zadania przewozowe. Podczas tras do Komornik i T. powód wpisywał w karty czas wykonywania obsługi codziennej pojazdu (OC), godziny wyjazdu z poszczególnych punktów (bazy, sortowni, punktu docelowego) i przyjazdu do nich oraz czas przerwy. W kartach drogowych nie określano godziny wyjazdu z i wjazdu do S..

Dowód: karty drogowe – k. 54-773v., 825-829v., przesłuchanie C. P. w charakterze strony – k. 794-795 w zw. z k.796-797.

W każdym przypadku pokonanie trasy S. – K. – S. oraz S. – T. – S. od chwili wyjazdu z bazy logistycznej przy ul. (...) do momentu zakończenia pracy tamże zajmowało C. P. co najmniej 8 godzin.

C. P. przebywał w podróży służbowej w dniach:

- 8,9,10,11,15,16,17,18,22,23,24,25 października 2018 r.,
- 5,6,7,8,19,20,21 listopada 2018 r.,

- 3,4,5,6,17,18,19,20 grudnia 2018 r.,
- 2,3,7,8,9,10,14,15,16,17,28,29,30,31 stycznia 2019 r.,
- 11,12,13,14,25,26,27,28 lutego 2019 r.,
- 11,12,13,14,18,25,26,27,28 marca 2019 r.,
- 8,9,10,11,15,23,24,25 kwietnia 2019 r.,
- 6,7,8,9,21,22,23,27,28,29,30 maja 2019 r.,
- 3,4,5,6,17,18 czerwca 2019 r.,
- 1,2,3,4,8,9,10,11,15,16,17,18,29,30,31 lipca 2019 r.
- 26,27,28,29 sierpnia 2019 r.,
- 9,10,11,12,18,19,23,24,25,26 września 2019 r.,
- 7,8,9,10,14,21,22,23 października 2019 r.,
- 4,5,6,7,18,19,20,21 listopada 2019 r.,
- 2,3,4,5,9,10,11,12,17,18,19,23,30 grudnia 2019 r.
- 2,13,14,15,16,27,28,29,30 stycznia 2020 r.,
- 3,4,5,6,10,11,12,13,17,20,24,25,26,27 lutego 2020 r.,
- 2,3,4,5,6,9,10,11,12,23,24,25,30,31 marca 2020 r.,
- 1,2 kwietnia 2020 r.,
- 11,12,13,14,25,26,27,28 maja 2020 r.,
- 8,9,10,22,23,24,25,29,30 czerwca 2020 r.,
- 1,2,6,7,8,9,13,14,15,16,20,21,22,23 lipca 2020 r.,
- 17,18,19,20,24,25,26,27,31 sierpnia 2020 r.,
- 1,7,8,9,10,14,15,16,17,28,29,30 września 2020 r.,
- 1,12,13,14,15,19,20,21,22,26,27,28,29 października 2020 r.,
- 2,3,4,5,16,17,18,19 listopada 2020 r.,
- 4,7 stycznia 2021 r.,
- 1,2,3,4,15,16,17,18 lutego 2021 r.,
- 1,2,3,4,15,16,18 marca 2021 r.,
- 13,14,15,16 kwietnia 2021 r.,
- 5,6,10,13,17,18,19,26,27 maja 2021 r.,

- 21,22,23,24,28,29,30 czerwca 2021 r.,
- 1,5,6,7,8,12,13,14,15,29 lipca 2021 r.,
- 2,3,4,5,23,24,25,26 sierpnia 2021 r.,

Dowód: karty drogowe – k. 54-773v., 825-829v., przesłuchanie C. P. w charakterze strony – k. 794-795 w zw. z k.796-797.

Do lipca 2018 r. pozwana spółka wypłacała kierowcom diety za krajowe podróże służbowe odbywane na takich zasadach i w czasie, jak odbywał je powód. W okresie od sierpnia 2018 r. do września 2021 r., dokonując zmiany interpretacji przepisów dotyczących podróży służbowych, pozwana przestała wypłacać diety. Od października 2021 r. pracodawca powrócił do wypłacania diet.

Dowód: przesłuchanie C. P. w charakterze strony – k. 794-795 w zw. z k.796-797, zeznania świadka M. G. k. 795-796.

Sąd zważył, co następuje.

Powództwo okazało się uzasadnione nieomal w całości.

Stan faktyczny sprawy leżał w zasadzie poza sporem. Niesporne były zasady pracy powoda ani to, że czas od wyjazdu z bazy do powrotu do niej przekraczał w jego wypadku, choć nie istotnie 8 godzin. Pozwana nie negocjowała zawartych w kartach drogowym wypełnianych przez powoda zapisów, a powód kompletności tych kart przedłożonych przez pracodawcę. Spór stron dotyczył w istocie wyłącznie wykładni przepisów prawa dotyczących podróży służbowych kierowców, a ściśle rzecz ujmując sposobu liczenia czasu trwania podróży służbowych. Powód stał na stanowisku, że w jego przypadku czas ten liczony być winien od wyjazdu z bazy logistycznej i powrotu do niej, a pozwana, że początek podróży wyznacza chwila przekroczenia przez kierowcę granic administracyjnych miasta.

Podróż służbowa to wykonywanie przez pracownika zadań służbowych poza zwykłym miejscem pracy. Zgodnie z art. 77⁵ § 1 kodeksu pracy, 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. Zastosowanie powyższej normy do podróży służbowych kierowców mogłoby nastęrczać kłopotów. Ci bowiem, będący pracownikami mobilnymi, z zasady świadczą pracę poza siedzibą pracodawcy, zaś obszar, na którym ją wykonują może być niekiedy zakreślony bardzo szeroko. Podróż służbową kierowcy definiuje art. 2 pkt 7 w zw. z art. 2 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz.U. 2024. 220). Zgodnie z nimi w brzmieniu obowiązującym w okresie spornym, podróż służbowa kierowcy to każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:

- a) przewozu drogowego poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filia, przedstawicielstwo i oddział lub
- b) wyjazdu poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filia, przedstawicielstwo i oddział w celu wykonania przewozu drogowego.

W świetle tej definicji nie ulega wątpliwości, że kursy powoda do Komornik i T. stanowiły podróże służbowe. Pozostawało to zresztą między stronami niesporne. C. P. transportując przesyłki pocztowe do wyznaczonych węzłów ekspedycyjno – rozdzielczych dokonywał bowiem na polecenie pracodawcy przewozu drogowego poza miejscowość, w której świadczył pracę.

Zdaniem sądu, pracodawca w sposób nieuprawniony z definicji podróży służbowej zawartej w ustawie o czasie pracy kierowców wprowadził wniosek, że dopiero przekroczenie granicy administracyjnej danej miejscowości stanowi o

rozpoczęciu podróży służbowej. Istotnie, podróżą służbową jest wyjazd kierowcy poza miejscowość, w której - w uproszczeniu - znajduje się siedziba pracodawcy, jednak użyty przez ustawodawcę zwrot „poza miejscowość” nie określa ram czasowych podróży służbowej, a statuuje czym ta podróż jest. Innymi słowy, omawiana definicja pozwala rozróżnić sytuacje, w których kierowca pozostaje w podróży służbowej (gdy wykonuje transport z punktem docelowym w miejscowości innej niż ta, w której ma siedzibę pracodawca) od sytuacji, w których w takiej podróży nie jest. Z definicji tej nie wynika natomiast, że podróż zaczyna się w momencie wyjazdu z miejscowości, w której ma siedzibę pracodawca. Należy zauważyć, że stanowisko pozwanej spółki w tym względzie pozostaje niekonsekwentne. Upatruje ona bowiem czasu rozpoczęcia podróży przez powoda w chwilę przekroczenia granicy administracyjnej miasta, lecz za koniec podróży uznaje powrót do bazy. Przyjmując zaś za trafną prezentowaną przez spółkę interpretację definicji podróży służbowej należałoby także koniec tej podróży wiązać z chwilą przekraczania granic miejscowości będącej siedzibą pracodawcy. Nadto przy takiej interpretacji pozwana winna wymagać wskazywania przez kierowców w kartach drogowych czasu przekroczenia granic administracyjnych S., czego nie czyniła. Obowiązek taki nie wynika z zaliczonej w poczet materiału dowodowego „Instrukcji w sprawie krajowych podróży służbowych pracowników Poczty Polskiej S.A.”, która zresztą zdaje się jedynie marginalnie regulować powinności kierowców. Po drugie zaprzeczyli mu powód i zeznający w sprawie świadek zatrudniony na tożsamym co on stanowisku. Wreszcie obowiązujące u pozwanej tabele kursowe, mimo że określały średni czas na pokonanie poszczególnych odcinków trasy, nie zakreślały kierowcom czasu na dotarcie do granic S., a uwzględniały jedynie czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi WER-ami oraz czas przerw. Zdaje się, że jeżeli pracodawca uważał moment wyjazdu ze S. za istotny, choćby na potrzeby rozliczania podróży służbowej, to winien go uwzględnić także w tabelach kursowych.

W ocenie sądu czas podróży służbowej uprawniający powoda do otrzymania diet winien być liczony od wyjazdu z bazy logistycznej do powrotu do niej. Przemawiają za tym przepisy cytowanej już ustawy o czasie pracy kierowców. W myśl art. 21a ustawy, kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 kodeksu pracy. Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 (państwowa lub samorządowa jednostka sfery budżetowej) 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. W myśl art. 77⁵ § 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. Zgodnie z art. 77⁵ § 5 k.p. 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.

Jako że ani umowa o pracę powoda ani akty wewnątrzzakładowe nie regulowały zasad rozliczania podróży służbowej, zastosowania znajduje 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. 2013.167). Zgodnie z § 7 rozporządzenia w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym sporem, dieta w czasie podróży krajowej przeznaczona na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia wynosiła 30 zł za dobę podróży. Należność z tytułu diet obliczało się za czas od rozpoczęcia podróży krajowej (wyjazdu) do powrotu (przyjazdu) po wykonaniu zadania służbowego w następujący sposób:

- 1) jeżeli podróż trwa nie dłużej niż dobę i wynosi:
 - a) mniej niż 8 godzin - dieta nie przysługuje,
 - b) od 8 do 12 godzin - przysługuje 50% diety,
 - c) ponad 12 godzin - przysługuje dieta w pełnej wysokości;

2) jeżeli podróż trwa dłużej niż dobę, za każdą dobę przysługuje dieta w pełnej wysokości, a za niepełną, ale rozpoczętą dobę:

a) do 8 godzin - przysługuje 50% diety,

b) ponad 8 godzin - przysługuje dieta w pełnej wysokości.

Zadaniem służbowym, które powierzano powodowi, był transport przesyłek pocztowych do wyznaczonego WER-u w Komornikach bądź T. P.. W toku procesu pozwana podnosiła, że nawet nie podzielając jej poglądu co do sposobu określania ram czasowych podróży służbowej, żądanie powoda nie zasługuje na uwzględnienie, a to z tego względu, że czas podróży winien być pomniejszony o czas załadunku, rozładunku oraz przejazdu z węzła do węzła na terenie miasta. Uznała tym samym, że wyłącznie czas spędzony przez powoda bezpośrednio w trasie jest czasem podróży służbowej. Pogląd ten nie zasługuje na podzielenie. Powód bowiem przystępował do wykonania polecenia służbowego wyjeżdżając z bazy logistycznej, a kończył je wracając do tej bazy. Załadunek w sortowni bądź rozładunek po dotarciu do WER-u stanowiły nieodłączny element jego trasy, bez którego nie mógł zrealizować celu podróży służbowej. Jak wskazuje przytoczony przepis § 7 rozporządzenia, należność z tytułu diet oblicza się za czas od rozpoczęcia podróży krajowej (wyjazdu) do powrotu (przyjazdu) po wykonaniu zadania służbowego i to w tej normie, nie zaś w definicji podróży służbowej zawartej w ustawie o czasie pracy kierowców, należy upatrywać podstaw prawnych do obliczania czasu trwania podróży. Aby wykonać polecenie służbowe, C. P. najpierw musiał udać się do sortowni na załadunek, dotrzeć z podjętymi przesyłkami do punktu docelowego, tam rozładować się bądź zamienić pojazdem z innym kierowcą, a następnie wyruszyć w trasę powrotną. Po rozwiezieniu przesyłek do sortowni wracał do bazy przy ul. (...), co było równoznaczne z zakończeniem postawionego przed nim zadania. Bez znaczenia w tej sprawie pozostaje kwestia obsługi codziennej pojazdu przed podróżą, jako że czasu przeznaczonego na tę obsługę powód nie wliczał do czasu podróży służbowych. Analiza kart drogowych i rocznych kart ewidencji czasu pracy za okres sporny potwierdza, że czas podróży do Komornik i T. liczony z pominięciem czasu potrzebnego na obsługę codzienną zawsze przekraczał 8 godzin. Do takiego wniosku prowadzi zresztą także analiza tabel kursowych. Choć niezasadnie nie uwzględniono w nich czasu przejazdu z bazy logistycznej do poszczególnych sortowni, to i tak, czas tras S. – K. – S. oraz S. – T. – S., określony był na 8 godzin i 20 minut oraz 8 godzin i 10 minut.

W tych warunkach budzi zdziwienie stanowisko pozwanej, zwłaszcza, że jak wynika z przesłuchania powoda oraz zeznań świadka, przy niezmienionym stanie prawnym, spółka zarówno przed jak i po okresie spornym, wypłacała diety za krajowe podróże służbowe kierowcom wykonującym pracę na takich zasadach jak powód, które to zasady pozostawały niezmienione.

W tych warunkach powództwo podlegało uwzględnieniu co do zasady.

Powód ostatecznie domagał się zasądzenia na jego rzecz kwoty 4.545 złotych będącej sumą comiesięcznych iloczynów dni, w których przebywał w podróży służbowej oraz kwoty określonej w § 7 pkt 1 lit. b rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej - 15 zł (50 % z 30 zł). Sąd konfrontował wyliczenia powoda za poszczególne miesiące kalendarzowe z danymi z przedłożonych przez pozwaną kart drogowych, których kompletności, co już wskazano, C. P. nie kwestionował i w oparciu o które sprecyzował ostatecznie żądanie. Generalnie kwota dochodzona za poszczególne miesiące przez powoda (liczba dni podróży w danym miesiącu x 15 zł) korespondowała z danymi w dokumentacji co do ilości podróży, jednak były wyjątki. I tak za listopad 2018r. powód dochodził zapłaty za 8 podróży (120 zł : 15), gdy z kart drogowych wynikało że takich podróży było 7. Z tego względu za wskazany miesiąc zasądzone na rzecz powoda nie dochodzoną, a kwotę stanowiącą iloczyn podróży potwierdzonych kartami drogowymi i 15 zł. Podobnie rzecz miała się z sierpniem 2019r. (gdy dokumentacja potwierdzała cztery podróże, a powód dochodził zapłaty za 5), październikiem 2019 r. (gdy dokumentacja potwierdzała 8 podróży, a powód dochodził zapłaty za 9), grudniem 2019 r. (gdy dokumentacja potwierdzała 13 podróży, a powód dochodził zapłaty za 14). W zakresie, w jakim za wskazane miesiące powód dochodził kwoty wyższej niż wynikająca z iloczynu kwoty 15 zł i liczby dni potwierdzonych podróży, powództwo oddalono. Dla porządku wskazać należy, iż błąd powoda warunkowała najpewniej okoliczność,

że część kart drogowych (w tym za wskazane miesiące) nie dotyczyła podróży służbowych trwających ponad 8 godzin, a przejazdów lokalnych lub podróży krótszych.

Wypada też odnotować, że w swoich wyliczeniach powód popełnił drobne omyłki i na swoją niekorzyść. Jednak sąd za miesiące, których omyłki te dotyczyły, nie mógł zasądzić wyższych kwot niż żądane, nie mogąc orzekać ponad żądanie (art. 321 k.p.c.).

O roszczeniu odsetkowym sąd orzekł zgodnie z żądaniem pozwu na podstawie art. 481 § 1 k.c. w zw. z art. 300 k.p. Roszczenie o diety było wymagalne po upływie 14 dni od zakończenia danego miesiąca – stosownie do § 7 § 5 ust. 1 rozporządzenia 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. W konsekwencji, odsetki zasądzono od 15 – go dnia każdego z miesięcy objętych okresem spornym.

Zgodnie z treścią art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U., 2023. (...)) kosztami sądowymi, których strona nie miała obowiązku uiścić lub których nie miał obowiązku uiścić kurator lub prokurator, sąd w orzeczeniu kończącym sprawę w instancji obciąży przeciwnika, jeżeli istnieją do tego podstawy. Powód korzystał z ustawowego zwolnienia od kosztów procesu, zatem – wobec przegrania sporu przez pracodawcę - ten ostatni zobligowany jest uiścić opłatę od pozwu. Żądanie pozwu uwzględniono nieomal w całości, co przemawiało za obciążeniem pozwanej całością opłaty (art. 113 ust. 1 ustawy, o jakiej mowy w zw. z art. 100 k.p.c.). Wysokość opłaty wynika z art. 13 ust. 1 pkt 4 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Orzeczenie w przedmiocie rygoru natychmiastowej wykonalności znajduje oparcie w treści art. 477² § 1 k.p.c., w myśl którego zasądzając należność pracownika w sprawach z zakresu prawa pracy, sąd z urzędu nada wyrokowi przy jego wydaniu rygor natychmiastowej wykonalności w części nieprzekraczającej pełnego jednomiesięcznego wynagrodzenia. Ustalenie wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia powoda w oparciu o dokumenty pracownicze znajdujące się w aktach osobowych, wobec zmienności składników tego wynagrodzenia, nastęrczało trudności. Powód był zatrudniony w pełnym wymiarze czasu pracy, zatem na dzień wydania wyroku jego wynagrodzenie nie mogło być niższe niż minimalne wynagrodzenie za pracę. Stąd też sąd ustalając wynagrodzenie na potrzeby art. 477² § 1 k.p.c., przyjął minimalne wynagrodzenie za pracę obowiązujące od 1 stycznia 2024r.

Stan faktyczny ustalony został w oparciu o dokumenty przywołane szczegółowo w pierwszej części uzasadnienia oraz dowody ze źródeł osobowych: przesłuchanie powoda oraz zeznania świadka M. G.. Sąd nie znalazł podstaw, aby powyższym odmówić wiary, zwłaszcza że w istocie sporu co do faktów między stronami nie było. Zeznania powoda pozostawały spójne z zaliczonymi w poczet materiału dowodowego dokumentami, w szczególności kartami drogowymi oraz tabelami kursowymi, nadto znajdowały odzwierciedlenie w zeznaniach świadka – kierowcy zatrudnionego na tożsamym co powód stanowisku.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)