

Sygnatura akt **VI P 468/15**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

P., dnia 1 lutego 2017 roku

**Sąd Rejonowy Poznań - Grunwald i Jeżyce w Poznaniu VI Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych**

w składzie:

Przewodniczący: SSR Anna Kowalska

Protokolant: protokolant sądowy Anna Buńka

po rozpoznaniu w dniu 18 stycznia 2017 roku w Poznaniu

sprawy z powództwa J. T.

przeciwko V. (...) Sp. z o.o. P.

o świadczenia związane z podróżą służbową

1. Umarza postępowanie w zakresie żądania ponad kwotę 21061,44 zł (dwadzieścia jeden tysięcy sześćdziesiąt jeden złotych 44/100)
2. Oddala powództwo w pozostałym zakresie
3. Kosztami sądowymi obciąża Skarb Państwa Sąd Rejonowy Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu
4. Zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1800 zł (tysiąc osiemset złotych 00/100) tytułem zwrotu kosztów procesu w tym kosztów zastępstwa procesowego

SSR Anna Kowalska

## UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 17 czerwca 2015 r. (data wpływu) J. T. reprezentowany przez fachowego pełnomocnika domagał się zapłaty od pozwanej (...)Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. łącznie kwoty 27.500,00 zł wraz z ustawowymi odsetkami tytułem nieuregulowanego ryczałtu za noclegi w okresie od 1 maja 2012r. do 31 maja 2013r. oraz o zasądzenie od pozwanej kosztów procesu, w tym kosztów postępowania według norm przepisanych i kosztów opłaty sądowej od pełnomocnictwa W uzasadnieniu powyższego powód podał, że w okresie zatrudnienia, u pozwanej powód przebywał w podróży służbowej za granicą, a więc poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy a pracodawca z tego tytułu nie wypłacił mu należnych świadczeń w postaci ryczałtu za noclegi.

W odpowiedzi na pozew pozwana spółka, reprezentowana przez fachowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów procesu, w tym kosztów postępowania według norm przepisanych i kosztów opłaty sądowej od pełnomocnictwa. Argumentując powyższe pozwana wskazała, że powództwo nie zostało wykazane ani co do zasady ani co do wysokości, a nadto że powód otrzymywał diety i ryczałty. Ponadto pozwana zapewniała powodowi bezpłatny nocleg w kabinie pojazdu, a powód nie przedstawiał rachunków za noclegi w hotelach.

W odpowiedzi powód zmodyfikował swoje żądanie domagając się kwoty 21.061,44 zł wraz z ustawowymi odsetkami tytułem nieregulowanego ryczałtu za noclegi w okresie od 1 maja 2012r. do 31 maja 2013r. W treści uzasadnienia wskazał wyliczenie zawierające liczbę noclegów poza granicami kraju oraz wyliczenie należnego z tego tytułu ryczałtu.

Na rozprawie w dniu 13 stycznia 2016r. pełnomocnik powoda cofnął powództwo ponad kwotę 21.061,44 zł wraz z odsetkami, na co zgodę wyraził pozwany.

Ostatecznie w piśmie z dnia 9 sierpnia 2016r. powód wskazał, że domaga się kwoty 16.757,90zł wraz z ustawowymi odsetkami tytułem nieregulowanego ryczałtu za noclegi w okresie od 1 maja 2012r. do 31 maja 2013r., wskazując iż nowe wyliczenie uwzględnia iż nie należy mu się ryczałt za spanie podczas przeprawy promowej, pobytu na bazie oraz spędzenia noclegu w porze dziennej na terenie Polski.

W toku procesu pełnomocnik pozwanego podał, że w związku z wyrokiem TK z dnia 24 listopada 2016r. sygn. akt K 11/15 odpadła podstawa prawna żądania powoda, natomiast pełnomocnik powoda dopatrywał się słuszności roszczeń powoda w przepisach dotychczas obowiązujących, domagając się uznania iż po wyroku TK nastąpił powrót do przepisów sprzed dnia 3 kwietnia 2010r., czyli zmiany ustawy o czasie pracy kierowców.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

J. T. był zatrudniony w (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. początkowo na podstawie umowy o pracę na czas określony w okresie od 23 października 2009 r. do 22 kwietnia 2010r., a następnie od dnia 23 kwietnia 2010r. do dnia 17 lutego 2014 r. na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony na stanowisku kierowcy-konwojenta. Jako miejsce wykonywania pracy wskazano siedzibę firmy. Z tytułu świadczonej pracy powód miał otrzymywać wynagrodzenie podstawowe w wysokości 1.400,00 zł brutto oraz premię uznaniową w wysokości 1750,00zł. Wypłata wynagrodzenia odbywała się przelewem na konto do ostatniego dnia miesiąca którego dotyczyła.

W aneksie do umowy o pracę strony ustaliły, że wysokość wynagrodzenia od 1 września 2011r. będzie wynosiła 2.000,00zł brutto, nadto pracownik będzie otrzymywał premię regulaminową zgodnie z Regulaminem Wynagradzania, a wynagrodzenie będzie płatne na konto bankowe do 10-ego dnia miesiąca następującego po miesiącu, za który wynagrodzenie przysługuje. W kolejnym aneksie z dnia 30.01.2011r. do umowy o pracę strony zgodnie oświadczyły, że wprowadzona zostaje premia motywacyjna zgodnie z załącznikiem nr 1 do regulaminu wynagradzania, wynagrodzenie wraz z dodatkiem za pracę nadliczbową zastąpione zostaje ryczałtem w kwocie 225,00zł. Wynagrodzenie za pracę w godzinie nocnej zastąpione zostaje ryczałtem w kwocie 75,00zł a nadto wprowadzony zostaje indywidualny czas pracy, który może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy. Aneksem z dnia 1 kwietnia 2013r. ustalono wysokość wynagrodzenia zasadniczego na kwotę 2057,60zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych na kwotę 225,00zł, a ryczałt za pracę w godzinach nocnych w kwocie 83,64zł. Do obowiązków powoda należało m.in. wykonywanie transportów zarówno na trasach krajowych jak i międzynarodowych jak i wykonywanie tzn. obsługi codziennej pojazdu.

Pismem z dnia 17 lutego 2014r. strony rozwiązały umowę o pracę zawartą dnia 14 kwietnia 2010r.

Bezsporne a nadto dokumenty w aktach sprawy w tym KRS pozwanego z wypisem z aktu notarialnego (k.34-43), kserokopia akt osobowych powoda (k.44-79), w tym: umowy o pracę (k. 54 i 60), świadectwo pracy (k. 77), aneksy (k. 67,71, 73), pismo z dnia 17.02.2014r. rozwiązujące umowę o pracę (k.78), .

U pozwanej od dnia 1 września 2011r. obowiązywał Regulamin sposobu naliczania należności z tytułu diet kierowców w transporcie drogowym krajowym i międzynarodowym, zgodnie z którym kierowcom w transporcie krajowym przysługiwała dieta oraz zwrot kosztów noclegu hotelu, na który potrzebna była zgoda kierownika. Z kolei kierowcom w transporcie międzynarodowym przysługiwała dieta w wysokości od 35-39 euro za dobę, a warunkiem zwrotu kosztów noclegu w hotelu była uprzednia zgoda kierownika zakładu. W obu przypadkach nie przysługiwał ryczałt za nocleg.

W obowiązującym od 1 lutego 2012r. Regulaminie Wynagradzania, wprowadzono modyfikację do systemu wynagradzania pracowników ustalając, że należy im się wynagrodzenie zasadnicze, premia regulaminowa, premia uznaniowa oraz dodatkowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej i za dyżury (§ 5). Postanowienia powyższego regulaminu w całości uchyliły regulamin z dnia 1 września 2011r.

Powód podpisał aneks z dnia 30.01.2011r. do umowy o pracę, w którym strony zgodnie oświadczyły, że zostają wprowadzone zmiany dotyczące warunków zatrudnienia w tym zakresie wynagrodzenia wynikające z wprowadzonego Regulaminu.

Dowód: Regulamin Wynagradzania z dnia 1.02.2012r. (k. 81-85), Regulamin sposobu naliczania należności z tytułu diet kierowców w transporcie drogowym krajowym i międzynarodowym z dnia 1.09.2011r.(k.86), aneks z dnia 30.01.2011r. (k. 71)

W dniach od 1 maja 2012 r. do 29 marca 2013r. wykonywał przewozy międzynarodowe na terenie Holandii, Szwecji, Norwegii, Ukrainy, Białorusi, Czech, Słowacji, Wielkiej Brytanii, Belgii, Węgier, Danii i w Niemczech nadto jeździł też po Polsce. Powód z bazy w P. odbierał samochód marki M. (...) i jeździł 2-3 tygodnie po czym wracał do kraju. Wówczas za każdym razem nocował w samochodzie wyposażonym w miejsce do spania. Pozwana nie zapewniła powodowi dostępu do infrastruktury sanitarno – higienicznej, z sanitariatów powód korzystał na parkingach na których zatrzymywał się na nocleg. Powód noclegi spędzał w kabinie pojazdu. Od początku było ustalone z pracodawcą, iż noclegi spędza w kabinie pojazdu. Nie korzystał z noclegów w hotelu lub innym miejscu poza kabiną pojazdu. Powód nie zwracał się do pozwanej o możliwość spania poza kabiną, czasami wolne weekendy też spędzał w kabinie. Kabina był wyposażona w schowki na rzeczy, lodówkę, oświetlenie, zasłony na szyby, ogrzewanie postojowe. Łóżko miało szerokość 80cm, a długość 2m.

Powód otrzymywał poza wynagrodzeniem zasadniczym płatnym na konto kwotę około 1500,00zł tytułem diet płatną w gotówce. Pozwana ustalała wysokość diet, ich odbiór powód kwitował w osobnym dokumencie. Kwotę tę powód przeznaczał na wyżywienie, opłaty za autostrady i parkingi, z tym że za autostrady i parkingi pracodawca zwracał mu pieniądze. Powód otrzymywał zaliczki na poczet wynagrodzenia, a rozliczenie następowało na podstawie przedkładanego rachunku. Powód i inni kierowcy nie mieli wypłacanego ryczałtu za noclegi.

dowód: karty drogowe (k. 155-205), dowody wpłaty-zaliczki, polecenia wyjazdu, rachunki kosztów podróży (k.98-154 ), zeznania świadka P. W. (k.375-376), częściowo zeznania powoda (k.260-261).

Powód regularnie otrzymywał wynagrodzenie przelewem bankowym na konto.

Dowód: polecenia przelewów na rachunek bankowy powoda (k. 87-97), częściowo zeznania powoda (k.260-261).

Wynagrodzenie powoda liczone z ostatnich 3 miesięcy jak ekwiwalent za urlop wynosi- wynagrodzenie stałe 2057,60zł, a wynagrodzenie zmienne dopełnione 3498,65zł.

Dowód: zaświadczenie o zarobkach powoda (k. 80).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie zgromadzonym w aktach niniejszej sprawy oraz w aktach osobowych powoda dokumentów oraz zeznań świadka P. W. oraz częściowo przesłuchania powoda.

Dowodom w postaci dokumentów Sąd dał wiarę w całości. Ich autentyczność i prawdziwość nie budziły wątpliwości Sądu, bowiem dokumenty te sporządzone zostały przez właściwe osoby, w granicach ich kompetencji i w przewidzianej przepisami formie, które korzystają z domniemań z art. 244 k.p.c. i art. 245 k.p.c. Treść dokumentów prywatnych wymienionych powyżej oraz autorstwo ich poszczególnych zapisów nie zostały co do zasady zakwestionowane przez żadną ze stron procesu, wobec czego Sąd nie miał powodów, by nie oprzeć na nich swych ustaleń faktycznych. Sąd nie znalazł przy tym żadnych innych okoliczności, które spowodowałyby, iż przedłożonym dokumentom prywatnym – stanowiącym dowód tego, że osoba, która je podpisała złożyła oświadczenie zawarte w danym dokumencie, czy

też urzędowym – korzystającym z domniemania prawdziwości i autentyczności, należałoby odmówić przymiotu prawdziwości czy autentyczności. Fakt niekwestionowania przez strony treści kserokopii dokumentów pozwolił na potraktowanie tychże kserokopii jako dowodów pośrednich istnienia dokumentów o treści im odpowiadającej. Wiarygodność dokumentów, z których Sąd skorzystał, a które zostały wprost wzmiankowane w części uzasadnienia poświęconej ustaleniom faktycznym – nie była kwestionowana przez strony, a Sąd nie znalazł podstaw, by czynić to z urzędu. Powód nie kwestionował wysokości wpłat dokonanych na jego rzecz przez pozwaną, a jedynie ich tytuł, uznając że pozwana nie wypłacała mu całości świadczeń z tytułu podróży służbowej- ryczałtów za nocleg.

Sąd uznał za częściowo wiarygodne przesłuchanie powoda J. T., w zakresie w jakim potwierdził okoliczności zatrudnienia, odbywanie podróży w transporcie międzynarodowym i krajowym, wysokość otrzymywanego wynagrodzenia oraz fakt spania w kabinie samochodu albowiem w tym zakresie były jasne, logiczne i przekonujące. Powód zeznał że, nie zwracał się do pozwanej o możliwość spania poza kabiną, a także że nie spał w hotelach. Zeznał także, że nie były wypłacane ryczałty z tytułu podróży służbowych. Sąd nie dał wiary powodowi, jedynie w zakresie że nie wiedział skąd jest ustalona kwota diety, bowiem powód podpisał aneks do umowy z dnia 30.01.2011r., w którym strony zgodnie oświadczyły, że zostają wprowadzone zmiany dotyczące warunków zatrudnienia w tym zakresie wynagrodzenia wynikające z wprowadzonego Regulaminu Wynagradzania.

Z kolei zeznaniom świadka P. W. (głównego księgowego pozwanej) Sąd dał wiarę w całości albowiem były jasne i korespondowały z przesłuchaniem powoda i zebranych w sprawie dowodami w postaci dokumentów. Świadek potwierdził iż kierowcom nie były wypłacane ryczałty, a jedynie diety, które wyczerpywały ich roszczenia z tytułu podróży służbowych. Nadto dodał, że powód nigdy nie domagał się zwrotu kosztów noclegu w hotelu.

Sąd pominął dowód z przesłuchania pozwanego, który prawidłowo wezwany nie stawił się na termin rozprawy i nie usprawiedliwił swojej nieobecności.

Sąd oddalił wniosek pełnomocnika powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z dziedziny z zakresu księgowości oraz biegłego z zakresu techniki samochodowej, albowiem kwestia wysokości świadczenia, oraz ocena czy pozwana zapewniła powodowi darmowy nocleg nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Sąd oddalił wniosek o zawieszenie postępowania do czasu rozstrzygnięcia sprawy zawisłej przed Trybunałem Konstytucyjnym, bowiem w dniu 24 listopada 2016r. Trybunał Konstytucyjny wydał wyrok w sprawie (sygn. akt K 11/15), w związku z czym wniosek ten stał się bezprzedmiotowy.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Kluczową kwestią było rozstrzygnięcie czy powód zatrudniony u pozwanej na stanowisku kierowcy transportu międzynarodowego w okresie od 1 maja 2012r. do 31 maja 2013r. ma prawo do żądania wypłaty przez pracodawcę ryczałtu za nocleg.

Jak stanowi art. 775 § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikom zatrudnionym u innych pracodawców (poza jednostkami państwowej i samorządowej sfery budżetowej) są określane 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. Jednakże - zgodnie z art. 774 § 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 zatrudnionego w jednostce państwowej i samorządowej sfery budżetowej. Powyższe oznacza, że ustawodawca dopuścił możliwość, aby w sferze pozabudżetowej układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania i umowy o pracę ustalały wysokość diety za dobę zagranicznej podróży służbowej pracownika w wysokości wyższej niż ta, która została ustalona dla pracowników jednostek państwowej i samorządowej sfery budżetowej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw pracy wydanym na podstawie art. 775 § 2, oraz

wypłatę diety w walucie krajowej, a nie w walucie zagranicznej. Jedyny rygor nałożony na pracodawcę polega na konieczności ustalenia diety w ten sposób, aby dieta za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju nie była ustalona w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika jednostkami państwowej i samorządowej sfery budżetowej. W myśl paragrafu 5 cytowanego przepisu należności na pokrycie kosztów podróży służbowej w przypadku gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień dotyczących warunków wypłacania tych należności, pracownikowi zatrudnionemu w sferze pozabudżetowej należy wypłacać zgodnie z przepisami rozporządzeń określających 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.

Od dnia 3 kwietnia 2010 r. obowiązują nowe regulacje dotyczące podróży służbowej kierowców. Nowe regulacje polegają na dodaniu dwóch przepisów (art. 2 pkt 7 oraz art. 21a) do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.) przez ustawę z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246).

W myśl art. 2 pkt 7 znowelizowanej ustawy podróż służbowa kierowcy oznacza każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenia pracodawcy: przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego. Miejscowość, o której mowa w art. 2 pkt 4 lit. a, oznacza siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały. Natomiast pojęcie przewozu drogowego jest określone w rozporządzeniu (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, zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 213/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1). Przepis art. 4 lit. a tego rozporządzenia stanowi, że przewóz drogowy oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy.

Z przepisów art. 21a oraz art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców wynika, że w przypadku kierowców obowiązuje autonomiczna względem art. 775 k.p. definicja podróży służbowej (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2011 r. II UK 349/10, LEX nr 901607). Na mocy art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców z tytułu tak zdefiniowanej podróży służbowej kierowcy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3–5 k.p.

W tym miejscu wskazać należy, że zdaniem Trybunału Konstytucyjnego wyrażonego w wyroku z dnia 24 listopada 2016r. (sygn.. akt K 11/15) niezgodny z art. 2 Konstytucji RP jest:

1. Art. 21a ustawy z dnia 16.04.2004r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974r. kodeksu pracy, w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 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 służbowych (Dz.U. 2013.167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 konstytucji

2. art. 21 a ustawy z dnia 16.04.2004r. powołanej w pkt. 1 w związku art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974r. powołanej w pkt. 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. 2002.236.1991), w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 konstytucji.

W uzasadnieniu wyroku, Trybunał Konstytucyjny uznał, „ że odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców ma charakter kaskadowy. Przepis ten odsyła do art. 775 § 5 kodeksu pracy (dalej: k.p.), który z kolei zawiera odesłanie do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 775 § 2 k.p. Takie odesłanie jest niedopuszczalne w

świetle obowiązujących zasad techniki prawodawczej. Zgodnie z § 157 Zasad Techniki Prawodawczej, nie odsyła się do przepisów, które już zawierają odesłanie, gdyż nie służy to podstawowemu celowi przepisów odsyłających, jakim jest potrzeba osiągnięcia skrótowości tekstu lub zapewnienia spójności regulowanych instytucji prawnych. Zastosowana przez ustawodawcę konstrukcja odesłania zawarta w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 775 § 2, § 3 i § 5 kodeksu pracy oraz § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z 2013 r. nie tylko nie zapewnia spójności całej regulacji prawnej, ale wręcz przeciwnie – prowadzi do poważnych wątpliwości interpretacyjnych, czego wyrazem była radykalnie rozbieżna wykładnia przyjęta w wyrokach Sądu Najwyższego. Trybunał Konstytucyjny uznał za wadliwą konstrukcję odesłania zawartą w zakwestionowanym unormowaniu nie tylko z uwagi na jej kaskadowy charakter, ale także z uwagi na uregulowanie określonego rodzaju stosunków prawnych poprzez odesłanie do nieadekwatnej dla tych stosunków materii uregulowanej w ogólnych zasadach przyjętych w art. 77(5) § 3-5 k.p., co również jest sprzeczne z właściwą techniką stosowania przepisów odsyłających.

Trybunał uznał, że poziom wątpliwości interpretacyjnych w tym wypadku ma charakter kwalifikowany. Trudności w ich usunięciu, szczególnie z punktu widzenia adresatów danej regulacji, okazały się rażąco nadmierne, czego nie można usprawiedliwić złożonością normowanej materii. Skutki tych rozbieżności mają istotne znaczenie dla prawnie chronionych interesów adresatów, wystąpiły w istotnym nasileniu (znaczny wzrost kosztów pracy niedający się przewidzieć przed wydaniem przez SN uchwały z 12 czerwca 2014 r. w sprawie II PZP 1/14 poprzez obciążenie pracodawców branży transportowej roszczeniami kierowców obejmującymi kilka lat wstecz, sięgającymi 50 tys. zł na osobę) oraz wynikają z niepewności co do sposobu interpretowania kwestionowanych przepisów przez sądy.

Trybunał Konstytucyjny podzielił także zgodne stanowisko uczestników postępowania, że art. 21a zakwestionowanej ustawy, odsyłając do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy – tj. art. 775 § 3-5 k.p., nie uwzględnia specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym. W wyniku uchwalenia autonomicznej definicji podróży służbowej kierowców w art. 2 pkt 7 ucpk doszło do zrównania przez ustawodawcę podróży służbowej kierowców wykonujących przewozy w transporcie drogowym, stanowiącej immanentny element ich codziennych obowiązków służbowych, oraz podróży służbowej pozostałych pracowników, dla których taka podróż nie wchodzi w zakres codziennych obowiązków i ma charakter incydentalny. Doszło zatem do zróżnicowania sytuacji prawnej kierowców w stosunku do pozostałych pracowników mobilnych – pierwsi, wykonując swoje codzienne obowiązki służbowe, są w podróży służbowej, zaś drudzy nie są. Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do kodeksu pracy, a zatem zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali*, mają pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych. Kodeks pracy ma do nich zastosowanie posiłkowo w zakresie w nich nieuregulowanym.

Racjonalny ustawodawca, decydując się na odrębne od przepisów ogólnych kodeksu pracy uregulowanie definicji podróży służbowej w odniesieniu do określonej kategorii pracowników, powinien kierować się uzasadnioną potrzebą przyjęcia odmiennych rozwiązań prawnych wobec tej grupy, inaczej bowiem naraża się na zarzut niekonstytucyjnego zróżnicowania sytuacji prawnej podmiotów prawa. Jeśli ze względu na charakter wykonywanej pracy uznaje, że istnieje potrzeba odrębnej, szczególnej względem kodeksu pracy regulacji w odniesieniu do konkretnej kategorii pracowników, to ustanowienie tych przepisów powinno mieć charakter adekwatny do specyfiki wykonywanej przez nich pracy. Celem ustanowienia norm o charakterze *lex specialis* jest bowiem konieczność odmiennego od zasad ogólnych, bardziej odpowiedniego dla danego obszaru stosunków społecznych uregulowania prawnego wynikającego ze specyfiki tych stosunków. Ustanawianie przepisów o charakterze *lex specialis* samo w sobie musi uwzględniać specyfikę regulowanej dziedziny, inaczej bowiem nie ma podstaw do odstąpienia od zasad ogólnych, a działanie ustawodawcy może zostać uznane za nieracjonalne.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniającej specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne - ponieważ sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych.

Trudno zauważyć, by ustanowieniu autonomicznej definicji podróży służbowej w art. 2 pkt 7 ucpk towarzyszyła pogłębiona analiza potrzeby precyzyjnego wyróżnienia, które obowiązki służbowe kierowców – z uwagi na specyfikę wykonywanej przez nich pracy należy uznać za podróż służbową i uregulować odmiennie od pozostałych kategorii pracowników.

Należy zgodzić się z argumentami wysuwanymi w orzecznictwie SN, że podróż służbowa nie może polegać na wykonywaniu uzgodnionej przez strony pracy, która ze swej istoty polega na stałym przemieszczaniu się po określonym obszarze. Pracownik realizuje wówczas zobowiązanie niewykraczające poza warunki umówione przez strony, jakie przyjął na siebie, nawiązując stosunek pracy. Inaczej należy postrzegać podróż służbową, która stanowi środek do wykonania określonego zadania służbowego poza siedzibą pracodawcy, i sama w sobie nie jest jeszcze istotą tego zadania (o takiej podróży mowa w art. 775 § 1 kp), a inaczej sytuację, w której istotą wykonywanej pracy jest stałe przebywanie w podróży. W odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym należy stwierdzić, że ich zadaniem służbowym jest wykonywanie przewozu osób lub rzeczy, przebywanie w podróży jest zatem treścią obowiązku służbowego, a nie środkiem do jego wykonania.

Ustawodawca, przyjmując autonomiczną definicję podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców, nie dokonał systemowego wyodrębnienia podróży służbowej kierowców, stanowiącej w istocie rodzaj wykonywanej przez nich pracy, od odbywanej doraźnie podróży służbowej pozostałych pracowników (o jakiej mowa w kodeksie pracy). We wniosku nie został zakwestionowany art. 2 pkt 7 ucpk, powyższe ustalenia co do ratio legis nowelizacji ucpk z 2010 r. mają jednak znaczenie dla oceny art. 21a ucpk. Ustawodawca, uchwalając nową definicję podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców, zdecydował w istocie, że każde wykonanie przewozu drogowego przez kierowcę ma charakter podróży służbowej. Konsekwencją zaś wykonywania pracy w podróży służbowej przez kierowcę jest obowiązek pokrycia przez jego pracodawcę kosztów związanych z tą podróżą. W ten sposób ustawodawca dokonał istotnej ingerencji w treść stosunku pracy, którego ukształtowanie, co do zasady, pozostawia się uzgodnieniom stron.

W art. 775 kp mechanizm przyznawania należności z tytułu podróży służbowej został ukształtowany systemowo. Regulacje dotyczące należności na pokrycie kosztów podróży służbowej (art. 775 § 2-5 kp) zostały unormowane w sposób adekwatny do definicji tej podróży zawartej w § 1 tego artykułu. Minister właściwy ds. pracy, wydając rozporządzenia na podstawie art. 775 § 2 kp, miał na uwadze nie tylko ograniczony krąg pracowników, jakich miały one dotyczyć, ale również to, że dotyczyły one incydentalnych podróży służbowych (tj. takich, które nie stanowią istoty wykonywanej pracy), a w konsekwencji – incydentalnie realizowanych przez pracowników uprawnień do świadczeń z tego tytułu (oraz związanych z nimi obowiązków pracodawców).

Warunki i specyfika podróży służbowej pracowników administracji, co zgodnie podkreślili wszyscy uczestnicy niniejszego postępowania (co do zasady niewielka liczba podróży, odbywanie ich zazwyczaj w aglomeracjach miejskich pozwalających na zapewnienie odpowiednich warunków hotelowych), są nieporównywalne z warunkami i specyfiką przebywania w podróży kierowcy w transporcie, zwłaszcza międzynarodowym, która stanowi istotę tego zawodu (miejsca, w których odbywa się nocleg, często sprawiają trudność z zapewnieniem warunków hotelowych).

Regulacje zawarte w art. 775 § 3-5 k.p. w założeniu dotyczą incydentalnych podróży służbowych (tj. takich, które nie stanowią istoty wykonywanej pracy), a zatem także incydentalnie realizowanych przez pracowników uprawnień do świadczeń (oraz związanych z nimi obowiązków pracodawców).

Tymczasem ustawodawca wprowadził szerszą definicję podróży służbowej w stosunku do kierowców niż wynikająca z art. 775 § 1 kp. Ponadto, w odniesieniu do tak szerokiej definicji, zdecydował się na zastosowanie wobec kierowców i ich pracodawców regulacji dotyczącej incydentalnych podróży służbowych pracowników sektora administracji.

W ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ucpk z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób

ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych – tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców – należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 775 § 3-5 kp i wydane na podstawie art. 775 § 2 kp przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z ratio legis tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny.

Powyższe ustalenia prowadzą do wniosku, że słuszne jest stanowisko wnioskodawcy, jak i pozostałych uczestników postępowania, iż ustawodawca, odsyłając w art. 21a ucpk do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy – tj. art. 775 § 3-5 kp a następnie do zakwestionowanych przepisów rozporządzeń – nie uwzględnił specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym.

Pracodawcy w transporcie międzynarodowym, kierując się bezpośrednio obowiązującym art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, ponosili nakłady finansowe, dostosowując samochody ciężarowe, tak aby zapewniały one „odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy” lub kupując samochody fabrycznie dostosowane do takiego odpoczynku. Uznawali przy tym, że jest to zapewnienie przez nich bezpłatnego noclegu, o którym mowa w § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z 2002 r. i § 16 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z 2013 r., które zwalnia ich z ponoszenia kosztów noclegu oraz ryczałtów za nocleg w przypadku braku rachunku hotelowego. Badając zgodność aktów normatywnych z zasadą zaufania jednostki do państwa i do stanowionego przez nie prawa, należy ustalić na ile oczekiwanie jednostki, że nie narazi się ona na prawne skutki, których nie mogła przewidzieć w momencie podejmowania decyzji i działań, są usprawiedliwione. W niniejszej sprawie Trybunał Konstytucyjny uznał, że z uwagi na treść art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwolni ich z ponoszenia kosztów noclegu kierowców, były usprawiedliwione.

Konstrukcja normatywna przyjęta w zakwestionowanych przepisach doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na ich podstawie przez ich adresatów, przez co naruszyła zasadę zaufania do państwa i stanowionego przez nie prawa.

Trybunał Konstytucyjny nie przesądza (gdyż nie jest to w jego kompetencji), czy odpoczynek w kabinie samochodowej jest adekwatnym, czy też nieadekwatnym sposobem regenerowania sił przez kierowców. Ta kwestia wymaga odpowiednich analiz z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w zawodzie kierowcy i podjęcia opartej na nich interwencji ustawodawcy.

Jeśli ustawodawca z uwagi na istotny cel (bezpieczeństwo ruchu drogowego), po rzetelnej ocenie potrzeby wprowadzenia nowych regulacji, uzna za konieczne wprowadzenie korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż zawarte w rozporządzeniu nr 561/2006, powinien tego dokonać w sposób jasny i precyzyjny. Odesłanie zawarte w art. 21a ucpk do ogólnych przepisów kodeksu pracy, a przez nie do przepisów wykonawczych dotyczących pracowników administracji państwowej i samorządowej nie spełnia tego wymogu. Nie wyraża w sposób jednoznaczny intencji ustawodawcy do korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż w rozporządzeniu nr 561/2006, tj. ustanowienia zakazu odbywania przez kierowcę noclegu w kabinie samochodowej wyposażonej w odpowiednie miejsce do spania.

Należy w tym miejscu wskazać, że przy obecnym brzmieniu zakwestionowanych przepisów i dominującym w orzecznictwie SN ich rozumieniu (zgodnie z którym zapewnienie kierowcy miejsca do spania w przystosowanej do tego kabinie samochodowej nie stanowi zagwarantowania mu bezpłatnego noclegu), poza kontrolą pracodawcy, odpowiedzialnego przecież za właściwą organizację czasu pracy i warunków pracy swoich pracowników, pozostaje to, gdzie faktycznie kierowca spędza nocleg. Pracodawca nie ma bowiem możliwości skontrolowania swego pracownika w

tym zakresie. Nawet jeśli pracodawca preferowałby odpoczynek pracowników w hotelu, ostatecznie o formie noclegu zadecyduje sam kierowca, który może chcieć zaoszczędzić środki przyznane przez ustawodawcę w formie ryczałtu. Pracodawca zaś, zgodnie z dominującym orzecznictwem SN, jeśli nie zapewnił bezpłatnego noclegu poza kabiną samochodu, musi mu je wypłacić bez względu na to, czy kierowca rzeczywiście spał poza samochodem, czy też w kabinie.

Należy się zastanowić, czy sytuacja, w której – w okolicznościach uzależnionych od pracownika – ryczałty określone w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. i § 16 ust. 2 rozporządzenia z 2013 r. stają się w praktyce stałym nieopodatkowanym dodatkiem do wynagrodzenia ustalonego w umowie między stronami, sprzyja realizacji podstawowych celów ustawy o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenia nr 561/2006, tj. bezpieczeństwa kierowców oraz innych osób znajdujących się w ruchu drogowym. Jeśli bowiem przyjąć tezę wyrażoną w przywoływanej uchwale SN 12 czerwca 2014 r. ( sygn. akt II PZP 1/14) i niektórych wyrokach SN, że odpoczynek w kabinie samochodowej nie zapewnia należytej regeneracji sił kierowcy pracującego w transporcie międzynarodowym, to pozostawienie przez ustawodawcę kierowcom możliwości spędzania noclegu w nieadekwatnym do tego odpoczynku miejscu stanowiłoby zagrożenie dla głównego celu ustawy, tj. bezpieczeństwa. Obecnie obowiązujące przepisy, które na mocy art. 21a ucpk znajdują zastosowanie do kierowców zatrudnionych w transporcie, sprzyjają tego rodzaju wyborom w zakresie, w jakim stanowią podstawę prawną do przyznania ryczałtu niezależnie od miejsca, w jakim kierowca nocował.

System wynagradzania pracowników kierowców, w tym przyznawania diet czy dodatków, powinien być tak skonstruowany, by nie stanowił zachęty do naruszania bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej strony nie może także sprzyjać fikcji, w której „kierowca – pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiące rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś ów ekwiwalent stanowią (zaoszczędzane) świadczenia z tytułu podróży służbowej (diety, zwrot kosztów noclegu)”, na co wskazywał SN w swojej uchwale z 2014 r.

Ustawodawca powinien dokonać szczegółowej oceny warunków pracy kierowców w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi niebezpieczeństw i adekwatnie do tej oceny uregulować obowiązki pracodawcy i pracowników. Tak istotna kwestia jak to, czy bezpłatny nocleg w kabinie samochodowej spełnia standardy odpowiedniego do wykonywanej pracy odpoczynku z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochrony zdrowia kierowców, nie może pozostawać uregulowana w obecnym kształcie, tj. poprzez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej. Kontrowersje, jakie ujawniły się w ciągu ostatnich lat w orzecznictwie SN, są dowodem nieadekwatności przyjętych przez ustawodawcę środków do realizacji zamierzonych przez niego celów i potwierdzają konieczność uregulowania tych kwestii w sposób całościowy, systemowy i adekwatny do specyfiki zawodowej kierowców wykonujących przewozy drogowe. „

Trybunał nie odroczył wejścia w życie orzeczenia, co oznacza, iż wyrok ten znajdzie zastosowanie zarówno do wszystkich spraw o ryczałtu będących w toku, jaki i tych zakończonych.

Wobec treści cytowanego wyroku Trybunału Konstytucyjnego odpadła podstawa prawna, z której wywodził swoje roszczenie powód, albowiem przepisy regulujące należności kierowców w czasie podróży służbowej art. 21a ustawy z dnia 16.04.2004r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 kodeksu pracy, w związku z przepisami rozporządzeń o podróżach służbowych nie mogą być w świetle powołanego wyroku Trybunału podstawą do przyznawania kierowcy ryczałtu za nocleg w podróżach służbowych jako niezgodne z konstytucją. W zakresie opisanym w wyroku Trybunału przepisy te zostały uznane za niezgodne z Konstytucją i jako takie nie mogą być stosowane przez Sądy Powszechne oraz przez Sąd Najwyższy i nie stanowią podstawy do zasądzenia ryczałtów za nocleg kierowcy w podróży służbowej.

Aktualnie zatem po wyroku Trybunału Konstytucyjnego przestała istnieć podstawa prawna do stosowania przepisów art. 775 k.p. oraz przepisów wykonawczych na jego podstawie wydanych, w odniesieniu do kierowców w transporcie międzynarodowym. Wyrok Trybunału uniemożliwia zastosowanie tych przepisów również per analogia do kierowców. Jak już przytoczono powyżej Trybunał uznał, że „ uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla

tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ucpk z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych – tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców – należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet.”

W konsekwencji brak aktualnie przepisów, na podstawie których powód mógłby wywodzić swoje roszczenie. Stanowisko powoda o możliwości zastosowania przepisów kodeksu pracy- art. 775 k.p. oraz przepisów wykonawczych, w odniesieniu do kierowców w transporcie międzynarodowym na podstawie analogii do przepisów w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowych jest sprzeczne z cytowanym wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego ponieważ zmierzałoby do ominięcia wyroku Trybunału i mimo stwierdzenia niezgodności z konstytucją przepisów o ryczałtach z tytułu podróży służbowych w zakresie w jakim dotyczą one kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym Sąd miałby je zastosować per analogia co doprowadziłoby de facto do stosowanie przepisów niezgodnych z konstytucją.

Sąd ma świadomość, choć nie podziela stanowiska przedstawionego przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 1.04.2011 r. (sygn. akt II PK 234/10, publ. OSNP 2012 Nr 9-10, poz. 119), w którym Sąd Najwyższy stwierdził, że chociaż aż do 3 kwietnia 2010 r. - czyli do nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców - podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była podróżą służbową, w rozumieniu art. 775 § 1 k.p., to jednak zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być pracownikowi rekompensowane, choćby poprzez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych. Zauważyć należy, że Sąd Najwyższy kategorię tej kwestii nie rozstrzygnął, pozostawiając Sądowi Apelacyjnemu rozważanie do jakiego stopnia ma ta analogia sięgać.

Zgodnie z art. 775 § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikom zatrudnionym u innych pracodawców (poza jednostkami państwowej i samorządowej sfery budżetowej) są określane 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. Tak więc akty wewnętrzne regulamin, mogą korzystniej regulować sytuację pracownika, ale nie muszą. W niniejszej sprawie powód objęty był obowiązującym od dnia 1 września 2011r. Regulaminem sposobu naliczania należności z tytułu diet kierowców w transporcie drogowym krajowym i międzynarodowym, zgodnie z którym kierowcom w transporcie krajowym przysługiwała dieta oraz zwrot kosztów noclegu hotelu, na który potrzebna była zgoda kierownika. Z kolei kierowcom w transporcie międzynarodowym przysługiwała dieta w wysokości od 35-39 euro za dobę, a warunkiem zwrotu kosztów noclegu w hotelu była uprzednia zgoda kierownika zakładu. W obu przypadkach nie przysługiwał ryczałt za nocleg. Z kolei w obowiązującym od 1 lutego 2012r. Regulaminie Wynagradzania, wprowadzono modyfikację do systemu wynagradzania pracowników ustalając, że należy im się wynagrodzenie zasadnicze, premia regulaminowa, premia uznaniowa oraz dodatkowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej i za dyżury (§ 5). Tu również nie przewidziano ryczałtu za nocleg.

W tym miejscu Sąd zauważa, że niezależnie od tego czy nowy regulamin został wprowadzony w sposób prawidłowy czy nie, nie ma to znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy albowiem w obu regulaminach nie było regulacji zapewniających kierowcom w transporcie międzynarodowym prawa do ryczałtu za nocleg.

Pozwana z góry zakładała, że powód będzie nocował w kabinach prowadzonych pojazdów, chociaż Regulamin Wynagradzania przewidywał zwrot kosztów noclegu w hotelu, na który potrzebna była zgoda kierownika. Nadto jak sam powód przyznał odpoczynek nocny odbierał w kabinie samochodu, wyposażonej w leżankę. Z zeznań powoda wynika również, iż postawa pracodawcy jednoznacznie wskazywała, iż nie wypłacał on pracownikom ryczałtu za nocleg, wychodząc z założenia, iż kierowcy w czasie odpoczynku korzystać będą z kabiny samochodu ciężarowego,

która umożliwiała korzystanie z odpoczynku o czym powód wiedział przy zatrudnieniu i był świadomy jakie będą warunki noclegu. Stąd stwierdzić należy, iż ustalając warunki pracy powód wiedział, iż pracodawca nie zwróci mu kosztów podróży w postaci ryczałtu za nocleg, argumentując to stosownym wyposażeniem kabin samochodów ciężarowych, z jakich powód korzystał odbywając podróż zagraniczną. Umowa ani inne akty wewnętrzne obowiązujące u pozwanego nie dawały podstaw do zapłaty przez pracodawcę ryczałtów za noclegi.

Powodowi z góry znane były warunki zatrudnienia i miał świadomość, iż ryczałtu za noclegi nie otrzyma i akceptował taki stan rzeczy już w chwili zatrudnienia, a jednocześnie korzystał z odpoczynków w kabinie za które nie poniósł realnych kosztów i nie zwracał się o zgodę na spanie w hotelu.

Reasumując, powodowi J. T. w spornym okresie przysługiwało prawo do wynagrodzenia ustalonego w umowach o pracę, dodatki w wysokości ustalonej w regulaminie wynagradzania (jako umowne zobowiązanie pozwanego pracodawcy). Niezależnie od braku ustawowego obowiązku, pozwany rekompensował kierowcom zwiększone koszty utrzymania związane ze specyfiką pracy kierowcy międzynarodowego. U pozwanego pracodawcy obowiązywał bowiem regulamin wynagradzania regulujący kwestie związane z wypłatą diet z tytułu podróży służbowych, zarówno na obszarze kraju, jak i poza jego granicami. Pozwany pracodawca nie wypłacał jednak powodowi ryczałtu za nocleg i nie przewidywał w swoich aktach wewnętrznych takiego ryczałtu. Nie miał jednak takiego obowiązku ustawowego, ani umownego. Ani w umowie o pracę, ani w regulaminie wynagrodzenia, pozwana spółka nie zobowiązała się do wypłaty na rzecz powoda takiego świadczenia. Twierdzenia pozwanego jakoby wypłacał ryczałt za nocleg jako oczywiście sprzeczne z przedstawionymi dokumentami dotyczącymi rozliczeń podróży służbowych oraz zeznaniami świadka P. W.. Sąd uznał za linię obrony pozwanego, która nie znalazła odzwierciedlenia w zgromadzonym materiale dowodowym.

Mając powyższe na uwadze, Sąd uznał roszczenia powoda za bezzasadne co do zasady, wobec czego nie było podstaw do badania ich pod względem wysokości.

Sąd umorzył postępowanie w zakresie żądania ponad kwotę 21061,44zł, o czym na podstawie art. 355§1 kpc w zw. z art. 203§1kpc orzekł jak w pkt 1 wyroku.

W punkcie 2 wyroku, w pozostałym zakresie Sąd oddalił powództwo jako bezzasadne.

Kosztami sądowymi Sąd obciążył Skarb Państwa Sąd Rejonowy Poznań-Grunwald i Jeżyce w Poznaniu –o czym orzekł jak w pkt. 3wyroku. O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c., to jest zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Wysokość kosztów zastępstwa procesowego Sąd ustalił na podstawie §6 ust. 5 w zw. z §12 ust. 2 Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu z dnia 28 września 2002 r. (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 461) w brzemieniu obowiązującym w dniu wytoczenia powództwa i na tej podstawie zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1800,00 tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego – o czym orzekł jak w pkt 4 wyroku.

SSR Anna Kowalska