

## ZAGADNIENIE PRAWNE

W sprawie z powództwa A. L., W. C., A. W. przeciwko F. spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł. o ryczałt za noclegi na skutek apelacji powodów od wyroku Sądu Rejonowego z dnia 6 września 2013 r.

***Czy możliwym jest uznanie za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.) odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego, jeżeli spełnia on kryteria godziwości?***

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 6 września 2013 r. Sąd Rejonowy w Ł. oddalił powództwo A. L., W. C., A. W. przeciwko F. spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł. o ryczałt za noclegi i orzekł o kosztach procesu.

W uzasadnieniu Sąd I Instancji wskazał, iż powodowie będący kierowcami samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym w okresie zatrudnienia u pozwanego na przestrzeni lat 2009-2011 odbywali liczne podróże służbowe (delegacje).

Podczas tych podróży powodowie realizowali noclegi w ramach dobowego (dziennego) odpoczynku w kabinach pojazdów marki Volvo i Mercedes, oddanych im do dyspozycji przez pracodawcę. Pojazdy, w których nocowali powodowie były wyposażone w homologowane kabiny przystosowane do noclegu, zawierające leżanki i inne sprzęty mające poprawić komfort noclegu kierowcy, takie jak m.in., lodówka, zbiornik z wodą oraz schowki na rzeczy osobiste. We wspomnianych

samochodach najczęściej znajdowały się także klimatyzacja i ogrzewanie działające niezależnie od pracy silnika samochodu.

Postoje w celu odbycia noclegu, także z uwagi na fakt, iż powodowie przewozili towar znacznej wartości, zazwyczaj odbywały się na tzw. parkingach bezpiecznych, często znajdujących się przy autostradach, a także na parkingach profesjonalnych myjni czy warsztatów oraz na terenie fabryk, z których załadowywano towar. Walorem takich miejsc postojowych była przeważnie możliwość skorzystania z bazy socjalnej, na przykład z prysznica czy zrobienia zakupów w sklepie.

Powodowie z tytułu podróży służbowej otrzymywali dietę w ujednoczonej wysokości 42 euro za każdy dzień delegacji. Powyższe wynikało z obowiązującego u pozwanego regulaminu wynagradzania jak i zastrzeżeń umownych między stronami. Poza wspomnianą dietą powodowie nie otrzymywali ryczałtów za nocleg w realizacji wypoczynku dobowego, ponieważ pozwany pracodawca jak twierdził zapewnił im miejsce do spania w przystosowanej do tego celu kabinie samochodu. Zastrzeżenie w tej materii poczyniono w regulaminie wynagradzania jak i w drodze porozumień zmieniających w treści wiążących powodów i pozwanego umów o pracę.

W tak ustalonym stanie faktycznym, Sąd Rejonowy zważył, że roszczenie powodów o zapłatę z tytułu ryczałtów za noclegi realizujące dzienny odpoczynek pracownika podczas podróży służbowych, jest bezzasadne.

Sąd I instancji wskazał, że podstawą roszczenia jest § 9 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r. nr 236 poz. 1991). Zgodnie z ustępem 1 wspomnianego przepisu, za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. Natomiast, w myśl ustępu 2, w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25 % limitu, o którym mowa w ust. 1, przy czym ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu. Jednakże, zgodnie z § 9 ust. 4 wspomnianego rozporządzenia, przepisów ust. 1 i 2 tego paragrafu nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg.

W ocenie Sądu Rejonowego powodowie nie nabyli prawa do spornych roszczeń z uwagi na fakt, iż pracodawca przygotował dla nich nieodpłatne miejsce umożliwiające spędzenie nocy zapewniające odpoczynek. Natomiast pracownik nie może domagać się od pracodawcy ryczałtu za tak zrealizowany nocleg.

Sąd podniósł, iż zgadza się z poglądem Sądu Najwyższego wyrażonym w uzasadnieniu wyroku z 12 września 2012 roku sygn. akt II PK 44/12, zgodnie z którym nie jest wykluczone uznanie noclegu w kabinie samochodu za spełniający warunki należytego (przyzwoitego) noclegu skoro przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu. Natomiast rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego zawarte w wyroku z 1 kwietnia 2011 r. (II PK 234/10), w którym wywiedziono, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), nie mogło mieć znaczenia dla przedmiotowego rozstrzygnięcia, gdyż nie miało charakteru abstrakcyjnego, zapadło bowiem w oparciu o realia konkretnego stanu faktycznego.

Ponadto Sąd wskazał, iż prawo wspólnotowe, a to rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE L z dnia 11 kwietnia 2006 r.) dopuszcza możliwość realizowania przez kierowcę-pracownika innego odpoczynku niż tygodniowy okres wypoczynku w kabinie pojazdu, jeżeli tylko ów jest wyposażony w odpowiedni sprzęt umożliwiający nocleg. Artykuł 8 ust. 8 przywołanego rozporządzenia stanowi bowiem, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Na gruncie rozpoznawanego przypadku, w ocenie Sądu I instancji wykazano, iż warunki zapewnionego powodom odpoczynku (wyposażenie i rozmiary kabiny samochodu, a także miejsce postoju i związana z nim infrastruktura) nosiły znamiona

przyzwoitości oraz należytości. Noclegi zapewnione powodom przez F. sp. z o.o. spełniały też zawartą w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006, a determinującą dopuszczalność noclegu dziennego w kabinie samochodu, przesłankę odpowiedniego miejsca do spania dla każdego kierowcy. Noclegi te umożliwiały kierowcom, co najmniej w stopniu wystarczającym godziwy, dzienny odpoczynek, a co za tym idzie zdaniem Sądu – miejsce do spania w kabinie stanowiło odpowiedni, zapewniony przez pracodawcę bezpłatny nocleg. Z powyższych względów powództwa oddalono.

Apelację od powyższego orzeczenia wnieśli powodowie, zarzucając m.in. naruszenie § 9 ust. 1,2 i 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) poprzez nieuzasadnione przyjęcie, że pracodawca zapewnił powodom bezpłatny nocleg, umożliwiając im w tym celu odpoczynek w przystosowanej do tego celu kabinie samochodu ciężarowego. W uzasadnieniu apelacji skarżący podnieśli, że nocleg w kabinie ciężarówki nie stanowi generalnie zapewnienia przez pracodawcę należytego i godnego odpoczynku dobowego, a co za tym idzie nie może być uznany za zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu zarówno z uwagi na specyfikę pracy kierowcy, jej uciążliwość jak i warunki noclegu w kabinie ciężarówki.

Przy rozpoznaniu apelacji przez Sąd Okręgowy w Ł. Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych wyłoniło się zagadnienie prawne budzące poważne wątpliwości, a mianowicie: „czy możliwym jest uznanie za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.) odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego, jeżeli spełnia on kryteria godziwości”?

***Przedstawiając zagadnienie prawne Sąd Okręgowy zważył co następuje:***

Zgodnie z § 9 ust. 1. rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.) za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu (ust. 2 powołanego przepisu). W myśl § 9 ust. 4 rozporządzenia przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg.

W rozpoznawanej sprawie bezspornym jest, że powodowie A. L., W. C., A. W. będąc kierowcami samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym odbywali w okresie zatrudnienia u pozwanego liczne podróże służbowe, podczas których korzystali z noclegów w kabinie samochodu w ramach dobowego odpoczynku. W świetle poczynionych w sprawie ustaleń pojazdy, w których nocowali powodowie miały zapewniony odpowiedni standard i wyposażenie gwarantujące odpoczynek pracownika pozwalający na regenerację jego sił fizycznych i psychicznych. Postoje w celu odbycia noclegu odbywały się zwykle na tzw. parkingach bezpiecznych, przeważnie gwarantujących możliwość skorzystania z bazy socjalnej. Niewątpliwie przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu. Abstrahując od poprawności wskazanych ustaleń faktycznych podlegających ocenie w procesie przed Sądem II instancji, do rozważenia pozostaje kwestia, czy w ogóle - generalnie z uwagi na specyfikę pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, jej uciążliwość jak i warunki odpoczynku nocnego w samochodzie na parkingu, nocleg w kabinie ciężarówki, nawet odpowiednio do tego przystosowanej i stwarzającej możliwość snu na godziwym poziomie, można uznać za nocleg bezpłatny w rozumieniu § 9 ust. 4 powołanego rozporządzenia.

Możliwe są dwa rozwiązania powyższego zagadnienia.

**Według pierwszego stanowiska**, za którym optuje strona powodowa, umożliwienie kierowcy transportu międzynarodowego spania w kabinie samochodu

nie stanowi zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.). Pracownik zatem powinien wówczas uzyskać stosowną rekompensatę z tego tytułu.

Powyższa teza znajduje oparcie m.in. w wyroku Sądu Najwyższego z 19 marca 2008 r., I PK 230/07, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176 i z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119, LEX nr 863985. W pierwszym z wskazanych orzeczeń wskazano między innymi, iż trudno sobie wyobrazić, aby w XXI wieku pracodawca mógł korzystne skutki prawne wywodzić z faktu zapewnienia pracownikowi „centrum życiowego” w kabinie samochodu. Przy ocenie stanu uznawanego za równoznaczny z zapewnieniem przez pracodawcę pracownikowi bezpłatnego noclegu nie można pomijać rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, iż przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed możliwymi zagrożeniami. Stąd więc stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzenia nocy i snu w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w pojęciu § 9 ust. 4 powoływanego wyżej rozporządzenia.

W drugim zaś podkreślono, iż dodatkowym argumentem przemawiającym przeciwko ocenie, że pracodawca zapewnił pracownikowi bezpłatny nocleg, jest kwestia zagwarantowania kierowcy samochodu ciężarowego, zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym (a zatem na długich trasach), odpowiedniego wypoczynku, zapewniającego pełną sprawność fizyczną i psychiczną konieczną dla bezpiecznego kierowania samochodem ciężarowym. Chodzi przy tym nie tylko o bezpieczeństwo samego kierowcy jako pracownika (choć i to jest istotne z punktu widzenia nienarażania pracownika na wypadek przy pracy), ale również bezpieczeństwo innych użytkowników dróg publicznych, uczestniczących w ruchu drogowym. Pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg - poza hotelem - jeżeli umożliwi mu spędzenie nocy (przenocowanie) w warunkach podobnych do warunków hotelowych, czyli w budynku (także np. w domku kempingowym), ewentualnie w samochodzie, ale wówczas w odrębnej jego części odpowiednio przystosowanej do noclegu, a nie na leżance wstawionej do kabiny kierowcy

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

Na konieczność zapewnienia kierowcy prawa do określonego standardu odpoczynku nocnego w odwołaniu do wskazanych powyżej orzeczeń wskazuje, też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2013 r. II PK 144/12 LEX nr 1375389. W świetle tego orzeczenia umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991). Pracownik powinien wówczas uzyskać rekompensatę i za odpowiednią przyjmuje się wysokość ryczałtową odpowiadającą kwocie kosztu noclegu, w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg.

Z kolei w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawach I PK 234/06 LEX nr 936832 oraz I PK 232/06 OSNP 2008/7-8/95 wskazano, iż zgodnie z § 9 ust. 4 zarządzenia z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 3 lipca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (o analogicznej treści jak § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r.) - ryczałt pokrywający zwrot kosztów noclegu nie przysługuje tylko w przypadkach, w których pracodawca lub strona

zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg, który nie tylko obejmuje możliwość snu, ale także inne życiowe niezbędne czynności związane z noclegiem.

Co znamienne, we wszystkich powołanych dotychczas orzeczeniach podkreśla się fakt, iż ocena, czy pracodawca zapewniał kierowcy bezpłatne noclegi, zwalniając się tym samym z obowiązku wypłaty ryczałtu, musi być odniesiona nie tylko do treści § 9 przytoczonego rozporządzenia czy aktów wewnętrznych obowiązujących u pracodawcy, lecz także oceny faktycznych warunków noclegu, stworzonych przez pozwaną jako pracodawcę powodowi jako pracownikowi, z punktu widzenia zapewnienia pracownikowi odpowiedniego miejsca do nocnego wypoczynku.

I tak w powoływanym wyroku z 19 marca 2008 r., I PK 230/07 podkreślano, że na miejscu we Włoszech pracownicy strony pozwanej, w tym powód, nie mieli zapewnionego miejsca zamieszkania, mającego służyć do zaspokajania podstawowych potrzeb życiowych, spali i gotowali w samochodach. Kąpali się w "bazie", gdzie było miejsce z ciepłą wodą, ale nie było w niej miejsc do spania.

W wyroku II PK 234/10 Sąd Najwyższy akcentował, że zwykła kabina samochodu ciężarowego wyposażona w leżankę o szerokości 60 cm umieszczoną za siedzeniem kierowcy nie jest odpowiednim miejscem do wypoczynku nocnego dla kierowcy. Nie jest to zapewnienie kierowcy przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Leżanka taka może być miejscem do chwilowego odpoczynku - np. wtedy, gdy kierowca powinien zrobić obowiązkową przerwę w prowadzeniu pojazdu, gdy stoi kilkanaście albo kilkadziesiąt godzin w kolejce do odprawy granicznej, gdy samochód ulegnie awarii w drodze i konieczne jest oczekiwanie na pomoc drogową - ale nie dla celów regularnego nocnego wypoczynku, mającego zapewnić pełną regenerację sił fizycznych i psychicznych kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym. Ponadto w stanie faktycznym sprawy kierowca był zmuszony do korzystania z sanitariatów na terenach parkingów lub obiektach zlokalizowanych w pobliżu parkingów i ponosić wydatki związane z korzystaniem z pryszniców i toalet.

W wyroku w sprawie II PK 144/12 Sąd Najwyższy uwzględnił fakt, iż samo posiadanie łóżka przez ciągnik siodłowy, nie jest wystarczające do tego, by uznać, że zostały spełnione przesłanki dotyczące zapewnienia kierowcy podstawowych warunków do noclegu. Do uznania, że pracownik miał zapewnione warunki do noclegu potrzebne jest bowiem także umożliwienie mu skorzystania z podstawowej infrastruktury sanitarnej, a tego nie uczyniono.



Z kolei w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawach I PK 234/06 oraz I PK 232/06 stwierdzono, iż w niniejszym stanie faktycznym ze względu na długość pokonywanych tras przez kierowców oraz czas trwania podróży nie można było przyjąć, że przy każdej przerwie na nocleg pracodawca lub strona zagraniczna zapewniła pracownikowi bezpłatny nocleg. Kabiny samochodów prowadzonych przez powodów nie były wyposażone wystarczająco do należytego wypoczynku nocnego. Nie było to zatem zapewnienia bezpłatnego noclegu kierowcom, którzy - nocując w takich niedogodnych warunkach - ponadto osobiście sprawowali nadzór nad samochodem i mieniem pozwanego pracodawcy.

Natomiast Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 15 marca 2012 roku w sprawie sygn. akt III APa 8/11 LEX nr 1238707 stwierdzając, iż umożliwienie kierowcy transportu międzynarodowego spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej sferze budżetowej i samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) wskazywał, iż pozwana nie zapewniła powodom warunków noclegu zapewniających możliwość pełnego odpoczynku i zregenerowania sił fizycznych bowiem zarówno w bazie stałej w Holandii jak i kabinach samochodów brak było godnych warunków sanitarnych, możliwości spożycia posiłków i zapewnienia spokojnego odpoczynku. Sąd uwzględnił też fakt, że standardowa organizacja procesu pracy kierowcy przyjęta u strony pozwanej polegała na delegowaniu kierowcy poza granice kraju na nieprzerwanie 4-5 tygodni, a po tym okresie następował powrót do Polski na 5 dni roboczych odpoczynku. A zatem okres podróży zagranicznych, miał istotny wpływ na ocenę możliwości godziwego odpoczynku kierowcy w kabinie samochodu przez tak długi okres podróży służbowych. Praca kierowcy w transporcie samochodowym odbywa się bowiem w narażeniu na szereg niedogodności oraz na przebywanie przez dłuższy czas w różnych warunkach, w oderwaniu od domu rodzinnego. Z tego względu istotnym staje się problem zapewnienia kierowcy godziwych warunków wypoczynku. Kabiny samochodowe, w których jeździli powodowie wprawdzie miały łóżka, które spełniały międzynarodowe wymogi oraz klimatyzację, jednakże klimatyzacja funkcjonowała przy włączonym silniku, a kabina miała określony niewielki metraż, który utrudniał wypoczynek w pełnym słowa tego znaczeniu.

Niemniej jednak, w ocenie Sądu Okręgowego, nie można tracić z pola widzenia, na co w apelacji usilnie wskazuje strona powodowa, że nocleg w kabinie kierowcy – abstrahując od mankamentów technicznych czy organizacyjnych podnoszonych także w przytaczanych orzeczeniach - które można zwykle usunąć przy dołożeniu należytej staranności o godziwy wypoczynek kierowcy, z uwagi na jego specyfikę typowo i zwykle (także w przypadku powodów) wiąże się z takimi niedogodnościami jak ciasnota uniemożliwiająca swobodne poruszanie, hałas, stan wzmożonej czujności, nadto z niewygodami spowodowanymi samym faktem długiej podróży, które nie pozwalają na regenerację sił adekwatną do wykonywania wskazanego zawodu. Nocleg w kabinie kierowcy ciężarówki, nawet przy założeniu jego odpowiedniego standardu, z uwagi na te okoliczności nie może więc zostać uznany za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 powoływanego rozporządzenia.

**Według drugiego poglądu**, przyjętego przez Sąd Rejonowy, do którego skłania się również Sąd Okręgowy, możliwym jest uznanie, iż noce spędzone w kabinie samochodu spełniają warunki należytego noclegu, a co za tym idzie, że stanowi on nocleg bezpłatny w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz.191 ze zm.), a kierowca tak wypoczywający nie jest uprawniony do ryczałtowej rekompensaty z tego tytułu.

Niewątpliwie przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu. Niedopuszczalnym jest więc z natury rzeczy założenie, iż nocleg w kabinie samochodu takiego wymogu spełnić nie może.

Powyższy wniosek wynika z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z 12 września 2012 roku sygn. akt II PK 44/12 opubl. Mo Pr 2013/1/32. Wskazano w nim, że dla uwzględnienia powództwa w sprawach związanych z należnościami z tytułu ryczałtów za nocleg niezbędne jest wykazanie, dlaczego noclegi spędzane przez powoda w przystosowanej do spania i wyposażonej w homologowane łóżko kabinie samochodu nie odpowiadały warunkom zapewnienia należytego, „przyzwoitego” noclegu. Badając ową „przyzwoitość” noclegu należy, zaś zwrócić uwagę na konkretne, występujące w danym stanie faktycznym, warunki odbywania noclegów przez kierowcę w kabinie samochodu i wskazać jego ewentualne niedostatki, które

sprzeciwiały się uznaniu go za bezpłatny nocleg zapewniany przez pracodawcę, mając na uwadze, że cywilizowany standard nocnego odpoczynku pracownika w kabinie samochodu bywa spełniony tylko wtedy, gdy zapewnia regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do zawodu kierowcy. Zdaniem Sądu Najwyższego nie jest możliwe abstrakcyjne określenie tego, czy nocleg kierowcy w kabinie samochodu stanowi bezpłatny nocleg zapewniony przez pracodawcę czy też nie – w tym zakresie ocenę należy relatywizować do konkretnego stanu faktycznego.

Z tych też względów w ocenie Sądu Okręgowego trzeba stwierdzić, że możliwe jest uznanie za bezpłatny nocleg odpoczynku nocnego w kabinie samochodu, jeżeli tylko w świetle wykazanych w konkretnym przypadku okoliczności faktycznych spełnia on kryteria godziwości i zapewnia możliwość regeneracji na stosownym dla kierowcy poziomie. Przesądzenie tej kwestii każdorazowo będzie wymagało więc przeprowadzenia skrupulatnego postępowania dowodowego pod kątem spełnienia należytego godnego standardu takiego odpoczynku i jego wpływu na potencjalną możliwość odzyskania sił do pracy. Przyjęcie poglądu przeciwnego oznaczało by zaś zwolnienie Sądu od czynienia jakichkolwiek ustaleń w powyższej materii. Skoro bowiem generalnie umożliwienie kierowcy transportu międzynarodowego spania w kabinie samochodu nie stanowiłoby zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia, badanie kwestii standardu zapewnionego mu w kabinie samochodu byłoby całkowicie zbędne. Tymczasem nawet powołane na wstępie orzeczenia na poparcie stanowiska, że nocleg w kabinie samochodu nie stanowi noclegu bezpłatnego, każdorazowo odnosiły się do tych kwestii i zawierały ich pogłębioną analizę. Przesądzenie, iż nocleg w kabinie ciężarówki wymogów bezpłatnego noclegu generalnie nie spełnia nie znajduje więc również logicznego uzasadnienia.

Nadto w ocenie Sądu Okręgowego analizując kwestię sporną przywołać należy także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r. w sprawie II PK 296/12 LEX 1341269 M.P.Pr 2013/11/598-601.

W uzasadnieniu powyższego orzeczenia Sąd Najwyższy wyraźnie zaznaczył, iż w razie konieczności ustalenia, kiedy kierowca transportu międzynarodowego zatrudniony w firmie prywatnej ma prawo do ryczałtu za nocleg, odwołać należy się do regulacji ustawy o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenia WE nr 561/2006. Jest to bowiem regulacja szczególna, dotycząca pracowników mobilnych

(pracujących na stałe w ruchu), która znajduje zastosowanie do kierowców transportu samochodowego w pierwszej kolejności.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. 2012 r. poz. 1155 j.t.) o czasie pracy kierowców w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. W myśl ust. 2 powołanego przepisu w każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

W ocenie Sądu Najwyższego z przepisu tego wynika zatem, iż dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe. Nie ma natomiast mowy w tym przepisie o tym, by tygodniowy odpoczynek mógł być wykorzystany w pojeździe. Jedyny warunek, jaki musi spełniać pojazd to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę z faktu, że jest to specyficzna praca i szczególny zawód, polegający na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po odpowiedniej ilości godzin jazdy. Sąd Najwyższy dodał, iż ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje wypoczynek tych pracowników. Jednocześnie wprowadza do prawa polskiego przepisy dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. U. UE. L. z dnia 23 marca 2002 r.). Dyrektywa została uchwalona w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą. Taki też przedmiot regulacji został opisany w art. 1 dyrektywy. Ratio dyrektywy w ten sam sposób ocenia Trybunał Sprawiedliwości, uznając w jednym ze swych orzeczeń, że celem postanowień dyrektywy jest utrzymanie w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy (tu: pracującego na własny rachunek), jeśli chodzi o czynności, które mogą wpływać na prowadzenie pojazdu ze względu na skutki, jakie mają na stan zmęczenia, oraz zobowiązanie kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Środki te zmierzają

zatem bez wątpienia do poprawy bezpieczeństwa drogowego, które może być zagrożone nie tylko przez zbyt długie okresy prowadzenia pojazdu, ale również nadmierne nagromadzenie czynności innych niż kierowanie (wyrok TS C-184/02 z 9 września 2004 r.; Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej, ZOTSiS 2004/8-I-7789).

Sąd Najwyższy podkreślił, iż analogicznie na sprawę zapatruje się art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, w myśl którego jeśli kierowca dokona takiego wyboru dzienne okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. To na jakim parkingu zatrzyma pojazd kierowca i z jakich wygód będzie korzystał zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływania na tę decyzję, ani jej kontrolowania (por. M. B. Rycak, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2009, s. 77 oraz Ł. Prasolek, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2010, s. 93). Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Biorąc to wszystko pod uwagę Sąd Najwyższy uznał, że ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu.

W sprawie istotne jest dokonane ustalenie, czy kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków wyłącza, zdaniem Sądu możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych. Jeśli zaś zgody nie było powraca problem o analogiczne zastosowanie rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 3 i 5 k.p.

Na marginesie Sąd Najwyższy wskazał, że owo miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego - jeśli będziemy stosować jego przepisy do tego kierowcy - formę zapewnienia kierowcy bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Wynika to z podkreślanej specyfiki pracy kierowcy oraz z faktu, że rozporządzenie dotyczy w powołanym przepisie § 9 podróży incydentalnej i konieczności udostępnienia pracownikowi hotelu, określając jedynie, iż brak rachunku za hotel daje prawo do ryczałtu. Rozporządzenie nie reguluje sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie lecz jedynie sytuację, w których pracownik korzystający z hotelu

legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg. Prawa do tego ryczałtu brakuje zatem, gdy pracownik mobilny godzi się na spanie w samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu.

W ocenie Sądu Okręgowego, także zatem z uwagi na te okoliczności brak podstaw do twierdzenia, iż zapewnienie kierowcy w kabinie samochodu ciężarowego miejsca do spania nie może stanowić formy zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.

Mając na uwadze powyższe rozważania, Sąd Okręgowy w Ł., działając na podstawie art. 390 kpc uznał za konieczne przedstawienie Sądowi Najwyższemu zagadnienia prawnego budzącego poważne wątpliwości, sformułowanego w sentencji postanowienia.

/km/