

Sygn. akt VII Pa 57/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

po sprostowaniu i uzupełnieniu

Dnia 16 czerwca 2021 r.

Sąd Okręgowy Warszawa-Praga w Warszawie VII Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych

w składzie:

Przewodniczący SSO Renata Gąsior

Sędziowie SO Małgorzata Jarząbek

SO Agnieszka Stachurska

Protokolant Diana Puczkowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 16 czerwca 2021 r. w Warszawie

sprawy z powództwa A. W.

przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o ryczałty za noclegi

na skutek apelacji wniesionej przez powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi-Południe w Warszawie VI Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 11 września 2017 r. sygn. akt VI P 575/14

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

w pkt. 1. wyroku zasądza od pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz powoda A. W. tytułem ryczałtów za noclegi następujące kwoty:

- a) 416,32 zł (czteryście szesnaście złotych trzydzieści dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 03.06.2013 r. do dnia zapłaty,
- b) 3.650,70 zł (trzy tysiące sześćset pięćdziesiąt złotych siedemdziesiąt groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 06.07.2013 r. do dnia zapłaty,
- c) 4.920,37 zł (cztery tysiące dziewięćset dwadzieścia złotych trzydzieści siedem groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 06.08.2013 r. do dnia zapłaty,
- d) 4.754,57 zł (cztery tysiące siedemset pięćdziesiąt cztery złote pięćdziesiąt siedem groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 21.09.2013 r. do dnia zapłaty,
- e) 2.915,92 zł (dwa tysiące dziewięćset piętnaście złotych dziewięćdziesiąt dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 17.10.2013 r. do dnia zapłaty,

f) 2.893,52 zł (dwa tysiące osiemset dziewięćdziesiąt trzy złote pięćdziesiąt dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 09.11.2013 r. do dnia zapłaty,

g) 1.456,42 zł (jeden tysiąc czterysta pięćdziesiąt sześć złotych czterdzieści dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 22.11.2013 r. do dnia zapłaty,

h) 3.218,60 zł (trzy tysiące dwieście osiemnaście złotych sześćdziesiąt groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 21.12.2013 r. do dnia zapłaty,

i) 1.603,40 zł (jeden tysiąc sześćset trzy złote czterdzieści groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 02.01.2014 r. do dnia zapłaty,

j) 3.653,50 zł (trzy tysiące sześćset pięćdziesiąt trzy złote pięćdziesiąt groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 22.01.2014 r. do dnia zapłaty,

k) 5.644,42 zł (pięć tysięcy sześćset czterdzieści cztery złote czterdzieści dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 03.03.2014 r. do dnia zapłaty,

l) 3.776,02 zł (trzy tysiące siedemset siedemdziesiąt sześć złotych dwa grosze) z odsetkami ustawowymi od dnia 31.03.2014 r. do dnia zapłaty,

m) 3.033,55 zł (trzy tysiące trzydzieści trzy złote pięćdziesiąt pięć groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 18.04.2014 r. do dnia zapłaty,

n) 3.488,37 zł (trzy tysiące czterysta osiemdziesiąt osiem złotych trzydzieści siedem groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 24.05.2014 r. do dnia zapłaty,

o) 3.961,80 zł (trzy tysiące dziewięćset sześćdziesiąt jeden złotych osiemdziesiąt groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 16.06.2014 r. do dnia zapłaty,

w pkt. 2. zasądza od pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz powoda A. W. kwotę 1.800,00 zł (jeden tysiąc osiemset złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego,

II. zasądza pod pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz powoda A. W. kwotę 1.830,00 zł (jeden tysiąc osiemset trzydzieści złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję odwoławczą oraz 30,00 zł (trzydzieści złotych) tytułem zwrotu opłaty od skargi kasacyjnej,

III. zasądza od pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz A. W. kwotę 1.350,00 zł (jeden tysiąc trzysta pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu kasacyjnym.

SSO Małgorzata Jarząbek SSO Renata Gąsior SSO Agnieszka Stachurska

UZASADNIENIE

W dniu 11 września 2017 r. Sąd Rejonowy dla Warszawy Pragi-Południe w Warszawie VI Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych wydał wyrok w sprawie z powództwa A. W. przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. o ryczałty za noclegi, sygn. akt

VI P 575/14, na podstawie którego (pkt 1) oddalił powództwo i (pkt 2) zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 7.272,12 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

W niniejszej sprawie powód A. W. ostatecznie (k. 824 a.s.) domagał się od (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. kwoty 68.202,55 zł tytułem ryczałtów za noclegi za okres od września 2012 roku do maja 2014 roku. Argumentując swoje

stanowisko wskazał, że domaga się odszkodowania za niezapewnienie mu odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu oraz niepozostawienie wyboru, o którym mowa w rozp. nr 561/2006.

Sąd Rejonowy ustalił, że A. W. był zatrudniony w (...) Spółce

z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w miejscowości W.

na stanowisku kierowcy na trasach międzynarodowych w okresie od 14 września 2012 roku do 23 sierpnia 2014 roku.

Wynagrodzenie powoda wynosiło 2.330 zł brutto. Zgodnie z umową o pracę na czas określony, na pensję powoda składało się wynagrodzenie zasadnicze wynikające z odpowiedniej stawki zaszeregowania pracownika określonej w Regulaminie Wynagradzania (...) sp. z o.o.

1.500,00 zł brutto, dodatku do wynagrodzenia zasadniczego przewidzianego

w Regulaminie Wynagradzania (...) sp. z o.o., tj. ryczałtu za dyżury oraz pracę w godzinach nadliczbowych i nocnych w wysokości 500 złotych brutto oraz premii zgodnie z Regulaminem Wynagradzania. Pracownik uprawniony był do otrzymania świadczeń pieniężnych z tytułu krajowej oraz zagranicznej podróży służbowej, określonych w Regulaminie Wynagradzania (...) sp. z o.o.

Aneksem z dnia 31 grudnia 2012 roku strony zmieniły warunki wynagrodzenia, zgodnie z którym wynagrodzenie zasadnicze wynikające

z odpowiedniej stawki zaszeregowania pracownika określonej w Regulaminie Wynagradzania (...) sp. z o.o. wynosiło 1.600 złotych, pozostałe warunki płacy pozostawały bez zmian. Aneksem z dnia 13 września 2013 roku został zwiększony w/w ryczałt do kwoty 650 zł. Kolejnym aneksem z dnia 31 grudnia 2013 roku strony zmieniły warunki wynagrodzenia, zgodnie z którym wynagrodzenie zasadnicze wynikające z odpowiedniej stawki zaszeregowania pracownika określonej w Regulaminie Wynagradzania (...) sp. z o.o. wynosiło 1.680 złotych, pozostałe warunki płacy pozostawały bez zmian. Następnie porozumieniem zmieniającym umowę o pracę zawartym w dniu 28 czerwca 2013 roku strony ustaliły stawki diet z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w przypadku obsady pojedynczej lub w przypadku obsady podwójnej pojazdu.

W trakcie zatrudnienia w pozwanej spółce w latach 2012 – 2014 powód wykonywał przewozy samochodami marki M. rok produkcji 2008 i 2013, marki (...) rok produkcji 2011 oraz marki I. rok produkcji 2012. Podczas przebywania w trasie powód odbywał noclegi w kabinie pojazdu wyposażonego w miejsce do spania. Zgoda na odbywanie noclegów w takiej formie została przez powoda wyrażona poprzez zaakceptowanie przez niego treści Regulaminu Pracy, a także poprzez brak sprzeciwu co do odbywania noclegów w kabinie pojazdu w całym okresie zatrudnienia w spółce. Pojazdy, którymi poruszał się powód, wyposażone były w część sypialną stanowiącą wydzieloną od szoferki część kabiny. Dodatkowo kabiny pojazdów wyposażone były w klimatyzację i ogrzewanie postojowe, stolik oraz rozbudowany system schowków. Powód nigdy nie informował pracodawcy, że w czasie wyjazdów zagranicznych korzysta z moteli, hoteli, hosteli lub prywatnych kwater. Ponadto powód nie ponosił żadnych kosztów związanych z noclegami, oprócz kosztów związanych z wjazdem na parking oraz korzystaniem z toalet i sanitariatów. Głównymi kierunkami podróży powoda były: Niemcy, Belgia, Holandia, Francja i Wielka Brytania.

Sąd Rejonowy dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego ds. techniki samochodowej i bezpieczeństwa i higieny pracy celem ustalenia, czy pojazdy wymienione na karcie 38, którymi poruszał się A. W., posiadały odpowiednie warunki do spania, poruszania się i wykonywania takich czynności jak np. przebieranie się, w kontekście aktualnych standardów na rynku producentów pojazdów ciężarowych oraz celem ustalenia, czy warunki w tych pojazdach były zgodne z normami BHP i umożliwiały odpowiedni wypoczynek nocny kierowcy. Sąd zlecił sporządzenie opinii na piśmie na podstawie akt sprawy, dokumentacji okazanej przez strony na ewentualne żądanie biegłego oraz na podstawie ewentualnych oględzin (k. 965). Biegły sądowy R. K. – na podstawie zawartych w treści opinii wyników badań kabiny ciągników samochodowych, którymi poruszał się A. W. – stwierdził,

że w porównaniu z największymi kabinami oferowanymi przez wiodących producentów, badana kabina nie odbiega swoimi warunkami technicznymi

i wyposażeniem od aktualnych standardów na rynku pojazdów ciężarowych. Badana kabina pojazdów, jakimi poruszał się powód, ma wysokość wewnętrzną pozwalającą na swobodne wyprostowanie się i możliwość wykonywania nieskrępowanych ruchów (np. przebrania się), nawet wysokim kierowcom. Miejsca do wypoczynku w badanych

kabinach sypialnych zostały zlokalizowane za fotelami kierowcy i pasażera w postaci dwóch leżanek: nieruchomej dolnej

i składanej górnej. W badanych kabinach są pojemne schowki nad przednią szybą oraz pod fotelami kierowcy i pasażera, dzielone szuflady znajdują się również pod dolną leżanką. Standardowo są również przystosowane do zainstalowania kuchenki mikrofalowej, ekspresu do kawy lub telewizora, posiadają również zasłonki okien nieprzepuszczające światła. W wyposażeniu standardowym badanych kabin zamontowano także ogrzewanie postojowe. Ponadto, jak wynika ze specyfikacji wyposażenia ciągnika samochodowego marki S., którym poruszał się powód, kabina tego pojazdu była również dodatkowo wyposażona

w klimatyzację postojową niezależną od pracy silnika. Strony nie zgłaszały zarzutów do opinii.

Powyższy stan faktyczny w sprawie Sąd ustalił na podstawie dokumentów złożonych do akt przedmiotowej sprawy oraz oświadczeń stron co do okoliczności bezspornych, zeznań w/w osób i sporządzonej w sprawie opinii sądowej. Wiarygodność powyższych dokumentów została oceniona przez pryzmat twierdzeń stron odnoszących się do ich treści, a także ustaleń dokonanych na podstawie całokształtu materiału dowodowego, w szczególności zeznań wyżej wskazanych świadków oraz zeznań stron.

Sąd uznał, że świadkowie: A. S., G. W., J. P., T. Z., J. R., Ł. Chada i D. M. zeznawali wiarygodnie; ich zeznania są spójne, tworzące logiczną całość z całokształtem materiału dowodowego oraz wzajemnie się uzupełniające. Także zeznania stron, co do okoliczności bezspornych, nie budziły wątpliwości Sądu. Sąd uznał zeznania za spójne w zakresie przebiegu zatrudnienia powoda w pozwanej spółce oraz zasad wypłaty wynagrodzenia za wykonaną pracę.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy zważył, iż bezspornie powód, jako kierowca transportu międzynarodowego, faktycznie odbywał noclegi poza granicami kraju w kabinie służbowego samochodu w spornym czasokresie w latach 2012 – 2014. A. W. był zatrudniony w (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w miejscowości W. na stanowisku kierowcy na trasach międzynarodowych w okresie od 14 września 2012 roku do 23 sierpnia 2014 roku. Zgodnie z zaświadczeniem pracodawcy, wynagrodzenie powoda wynosiło 2.330 zł brutto. W czasie wyjazdów na trasy, powód co do zasady odbywał noclegi za granicą w kabinie samochodu. Ponadto powód nie ponosił żadnych kosztów związanych z noclegami, oprócz kosztów związanych z wjazdem na parking oraz korzystaniem z toalet i sanitariatów.

W zakładzie pracy pozwanej istniał Regulamin Wynagradzania, z którym powód zapoznał się przy przyjmowaniu do pracy i zaakceptował postanowienia tego Regulaminu. Powód przez cały okres zatrudnienia nigdy nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń co do braku przyznawania ryczałtu za podróże służbowe; nie kwestionował stosownych zapisów Regulaminu i nie domagał się sfinansowania mu noclegów odbywanych w podróży służbowej.

Przeprowadzając ocenę zasadności roszczenia powoda Sąd Rejonowy przyjął, że wszystkie objęte okresem spornym podróże powoda miały charakter podróży zagranicznych. Powód nie otrzymywał ryczałtu za noclegi od pozwanej Spółki, co również było niesporne.

Następnie Sąd Rejonowy wskazał, iż czas pracy kierowcy reguluje ustawa z dnia 12 lutego 2010 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw. W art. 4 tej ustawy wprowadzono definicję podróży służbowej dla kierowców, wykonujących przewozy drogowe oraz przyznano kierowcom, będącym w podróży służbowej, dietę na zasadach określonych w Kodeksie pracy. Zmiany legislacyjne były następstwem uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 roku

w sprawie II PZP 11/08, zgodnie z którą pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy zostali pozbawieni świadczeń z tytułu podróży w ramach umówionej pracy. Sąd Najwyższy uznał, że podróżowanie jest normalnym wykonywaniem przez kierowców pracowniczych obowiązków, a nie podróżą o charakterze incydentalnym, krótkotrwałym, odbywaną w celu wykonania wyznaczonego zadania. Kierowcy wykonujący przewozy drogowe nie mogli, więc otrzymywać diety na zasadach określonych w Kodeksie pracy.

Zgodnie z art. 2 pkt 4 lit. a ustawy stanowisko pracy kierowcy oznacza siedzibę pracodawcy, na rzecz, którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały. Z kolei zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy podróż służbowa oznacza każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu,

na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4

lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego. Dodatkowo, zgodnie z art. 21a ustawy, kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 Kodeksu pracy.

Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Na podstawie 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. Przepis ten ustala minimalny standard świadczenia, ale odnosi się tylko do diety, a nie do zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Zaś 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.

Brzmienie art. 77⁵ § 2 k.p. zostało nadane przez ustawę z dnia 26 lipca

2002 roku o zmianie ustawy - Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Przed nowelizacją, przywołany art. 77⁵ § 2 k.p. zawierał upoważnienie do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe zasady ustalania oraz wysokość należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej na obszarze oraz poza granicami kraju. Rozporządzenie, wydane na podstawie tak brzmiącego art. 77⁵ § 2 k.p., regulowało problematykę należności z tytułu podróży służbowych zarówno w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w sferze budżetowej, jak i w podmiotach gospodarczych. Zmiany wprowadzone ww. nowelizacją Kodeksu pracy wynikały m.in. ze zgłaszanej potrzeby odmiennego traktowania przypadków podróży służbowej odbywanej przez pracowników sfery budżetowej oraz pracowników sektora prywatnego (zwłaszcza kierowców transportu międzynarodowego). W uzasadnieniu do projektu nowelizacji Kodeksu pracy podkreślono, że obowiązujące przed nowelizacją uregulowania podróży służbowej były kwestionowane przez przewoźników głównie ze względów finansowych, gdyż wypłacane diety stały się elementem istotnie obciążającym koszty pracy i obniżającym rentowność przedsiębiorców. Zgodnie z intencją projektodawcy decentralizacja kompetencji w zakresie ustalania warunków wypłacania pracownikom spoza sfery budżetowej należności z tytułu podróży służbowych, miała na celu racjonalizację wydatków pracodawców prywatnych. W związku z tym uznano, że przepis art. 77⁵ § 2 k.p. będzie zawierał upoważnienie ministra właściwego do spraw pracy do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju i poza jego granicami

(w szczególności diet, zwrotu kosztów przejazdów i noclegów, a także innych wydatków) tylko w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej. Natomiast ustalenie szczegółowych warunków wypłacania przedmiotowych należności pozostałym pracownikom miało zostać określone w układach zbiorowych pracy lub

w regulaminach wynagradzania albo w umowach o pracę. Sąd Rejonowy odwołał się również do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 października

2005 roku, w sprawie K 36/03, w którym wskazano, że analiza treści przepisów Kodeksu pracy jednoznacznie wskazuje, iż kwestie dotyczące należności z tytułu podróży służbowej uregulowano w zasadzie dwutorowo. W stosunku

do pracowników państwowej i samorządowej sfery budżetowej, określenie trybu ustalania warunków oraz wysokości diet ustawa przekazuje do szczegółowej regulacji ministrowi właściwemu do spraw pracy w drodze rozporządzenia. W odniesieniu zaś do pracowników spoza tego kręgu ustawodawca pozostawił tę kwestię stronom stosunku pracy, a więc pracodawcom i pracownikom, obligując ich do określenia warunków wypłacania należności z tego tytułu w układach zbiorowych pracy lub w regulaminie wynagradzania, bądź wprost w umowie o pracę.

W związku z powyższym system stworzony przez art. 77⁵ k.p. przewiduje dla sfery pozabudżetowej negocjacyjny system określenia poziomu należności z tytułu podróży służbowych. Zawiera on regulacje zawarte w układach zbiorowych pracy, regulaminach czy umowach o pracę.

Powyższe rozważania zdaniem Sądu Rejonowego pozwalają przyjąć, że pracodawca spoza sfery budżetowej ma swobodę w określaniu warunków wypłacania należności z tytułu podróży służbowych, dostosowując wewnętrzne przepisy prawa pracy do specyfiki swojej działalności. Swoboda ta jest ograniczona dwoma zastrzeżeniami: należności przysługujące pracownikowi z tytułu podróży służbowej powinny pokrywać koszty poniesione przez pracownika w związku z tą podróżą (77⁵ § 1 k. p.) – nie można bowiem obciążać pracownika kosztami związanymi z podróżą służbową – a ponadto przepisy wewnętrzne (postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminy 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 sfery budżetowej (art. 77⁵ § 4 k. p.).

Sąd Rejonowy zwrócił uwagę na radykalną rozbieżność w orzecznictwie Sądu Najwyższego w kwestii rekompensowania kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym kosztów noclegów podczas odbywania podróży służbowych. Według dominującej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego, stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy i snu w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 77 § 2 k.p.

W razie nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje, więc co najmniej (art. 77 § 5 k.p.) ryczałt w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77 § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość „zaoszczędzenia” przez niego wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia. W opozycji do wyżej zaprezentowanej linii orzecznictwa pozostaje wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 roku, w sprawie II PK 296/12, wedle którego wyposażenie pojazdu w miejsce do spania, z którego korzysta kierowca w czasie nocnego wypoczynku, wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba, że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych.

Na tym tle Sąd Rejonowy przytoczył również treść i uzasadnienie uchwały siedmiu sądów Sądu Najwyższego dnia 12 czerwca 2014 roku, II PZP 1/14 oraz z dnia 12 czerwca 2014 roku, II PZP 1/14, na tle których stwierdzono, że zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 roku w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

Dodatkowo Sąd Rejonowy nawiązał również do przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.

w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, ustanawiających przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. W art. 4 rozporządzenia nr 561/2006 przyjęto definicje podstawowych pojęć, między innymi dziennego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. g) oraz tygodniowego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. h). Według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, 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. Zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy (...) oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego skróconego, ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych), nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

Powód w pozwie wskazywał, że podstawą prawną wyroku żądania były przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców, art. 77 § 5 pkt 2, 3 i 5 k.p. i wydane w związku z nimi przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 roku w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju i zastępującego je rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Za okres sporny pracodawca nie gwarantował pracownikowi ryczałtu za nocleg w związku z odbywaną podróżą służbową.

W związku z licznymi wątpliwościami dotyczącymi zasad rozliczania ryczałtów za noclegi kierowców transportu międzynarodowego problemem tym zajął się Trybunał Konstytucyjny i w wyroku z dnia 24 listopada 2016 roku w sprawie K 11/15 orzekł, że:

1) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców w związku z art. 77 § 5 pkt 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 roku kodeks pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji,

2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 roku powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 roku powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 roku w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu

w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji.

W uzasadnieniu wskazanego wyroku Trybunał Konstytucyjny uznał,

że odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców ma charakter kaskadowy i jako takie 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. 77 § 2, § 3 i § 5 k.p. oraz § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z 2013 roku 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 § 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 Sąd Najwyższy uchwały z 12 czerwca 2014 roku

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. 77 § 3-5 k.p., nie uwzględnia specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym.

Warunki i specyfika podróży służbowej pracowników administracji, co podkreślili uczestnicy postępowania przez Trybunałem Konstytucyjnym (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. 77 § 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). 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 szczególnie, które w intencjach projektodawcy nowelizacji z 2010 roku miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne - ponieważ sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. 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.

Pracodawcy w transporcie międzynarodowym, kierując się bezpośrednio obowiązującym art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 roku 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 roku i § 16 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z 2013 roku, 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 numer 561/2006, oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwolni ich z ponoszenia kosztów noclegu kierowców, były usprawiedliwione. Z niekwestionowanych ustaleń faktycznych Sądu I instancji wynikało, że powód nie otrzymał od pozwanej ryczałtów za noclegi odbywane w transporcie międzynarodowym. Kwestia ta nie została uregulowana w umowach o pracę czy regulaminie wynagradzania za okres sporny.

Zatem, zgodnie z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego, wydane rozporządzenia były niezgodne z Konstytucją RP w zakresie ustalania należności za nocleg odbywany przez kierowcę w transporcie międzynarodowym. Trybunał Konstytucyjny zalecił uregulowanie tej kwestii w sposób adekwatny do charakteru i specyfiki podróży służbowej kierowcy w transporcie międzynarodowym. Do czasu wykonania tego zalecenia przez ustawodawcę odpadły zatem podstawy prawne do obciążania pozwanej spółki kosztami noclegów powoda, w sytuacji kiedy nie przedstawił on rachunków hotelowych. Innymi słowy, brak jest materialno-prawnej podstawy roszczeń powoda.

Jako wysokość szkody powód podaje konsekwentnie kwotę odpowiadającą ryczałtom za nocleg obliczonym według stawek z rozporządzenia z dnia

19 grudnia 2002 roku oraz z dnia 29 stycznia 2013 roku na podstawie zestawień podróży służbowych podanych przez powoda. Szkoda ta powinna zostać wykazana jako rzeczywisty ubytek w majątku powoda a mianowicie jako strata, lub korzyść, które powód mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono (art. 361 § 1 k.c. w zw. z art. 300 k.p.). Powód powinien w/w przesłanki nie tylko wskazać ale również udowodnić zgodnie z ogólną regułą rozkładu ciężaru dowodu wynikającą z treści art. 6 k.c. w zw. z art. 300 k.p.. Tymczasem powód jednak w żaden sposób nie wykazał dlaczego szkodą w jego majątku ma być kwota równa ryczałtom za nocleg obliczonym na podstawie przepisów rozporządzeń z dnia 19 grudnia 2002 roku oraz z dnia 29 stycznia 2013 roku.

W ocenie Sądu Rejonowego powód powinien bowiem wykazać, że w związku z niezapewnieniem odpowiedniego miejsca do spania w kabinie musiał ponieść koszty w konkretnej wysokości, bądź też stracił możliwość osiągnięcia korzyści majątkowej w konkretnej wysokości. Tymczasem bezsporne było, że powód nie poniósł żadnych kosztów w związku z korzystaniem z noclegów w hotelach lub motelach.

Powód nie wykazał również, że miejsce do spania w kabinie samochodu było nieodpowiednie w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie rady (EWG) nr 3820/85. Zgodnie bowiem z art. 8 ust. 8 rozporządzenia 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. Z zeznań świadków słuchanych w sprawie wynika, że samochody którymi jeździł powód miały odpowiednie miejsce do spania, posiadały klimatyzację postojową i ogrzewanie, lodówkę. Powód zaś nie wskazał jakie konkretnie wymogi powinna według niego spełniać kabina samochodu by przesłanka zapewnienia odpowiedniego miejsca do spania była spełniona. Sąd Rejonowy miał także na uwadze, że przez niemal 3 lata pracy w pozwanej spółce powód nie zgłaszał żadnych roszczeń z tego tytułu, co świadczy o tym, że przystał na takie warunki zatrudnienia. Powód nie wykazał aby poniósł jakiegokolwiek koszty noclegu. Mając na uwadze powyższe Sąd orzekł jak w sentencji wyroku, oddalając powództwo w całości.

Apelację od powyższego wyroku złożyła w dniu 28 lipca 2017 r. strona powodowa, zaskarżając rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego w całości i zarzucając mu:

1. naruszenie prawa materialnego poprzez błędną wykładnię art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77⁵ § 1-3 i 5 k.p. w sytuacji, gdy pomimo orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. sygn. K 11/15 Sąd winien przyjąć, iż skoro powód odbywał podróże służbowe, to dochodzone pozwem należności znajdują nadal podstawę prawną w stosunku do powoda jako pracownika w przepisach ogólnych Kodeksu pracy, tj. art. 77⁵ § 1 k.p. w zw. z § 9 pkt 2 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 oraz § 16 pkt 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 5 lutego 2013 r. wydanym w tym samym przedmiocie, tj. wadliwą interpretację, że powołane przepisy, a szczególności art. 77⁵ § 1 k.p. jako określający prawo do należności z tytułów noclegów w podróży służbowej pracowników w ogólności nie znajduje do powoda zastosowania jako pracownika objętego przepisami ustawy o czasie pracy kierowców, tj. art. 21 tej ustawy;

2. naruszenie prawa materialnego poprzez niezastosowanie art. 77⁵ § 1 k.p. w zw. z § 9 pkt 2 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 oraz § 16 pkt 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 5 lutego 2013 r. wydanym w tym samym przedmiocie, w sytuacji, gdy pracodawca nie uregulował w spornym okresie należności powoda dochodzonych pozwem w regulaminie wynagradzania.

W oparciu o powyższe powód wniósł o zmianę wyroku i uwzględnienie powództwa w całości, ewentualnie jego uchylenie i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu do ponownego rozpoznania. W uzasadnieniu apelacji wskazano, że rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego jest diametralnie sprzeczne z aktualnym orzecznictwem Sądu Najwyższego, który po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. kilkunastokrotnie wypowiadał się w zakresie zasadności roszczeń kierowców wywodzonych i związanych z odbywanymi przez nich podróżami służbowymi, przy czym dominująca jest linia orzecznicza, wg. której roszczenie powoda nadal powinno być uwzględnione w całości. Sąd Rejonowy winien był skonfrontować własne stanowisko ze stanowiskiem Sądu Najwyższego wyrażonym w tych orzeczeniach. Strona podkreśliła również,

że wg. regulaminu pracy obowiązującego u pozwanej ryczałt za noclegi nie przysługuje w przypadku zapewnienia odpowiedniego miejsca do spania

w kabinie, przy czym tego rodzaju wyłączenie nadal jest niedopuszczalne

w obecnym stanie prawnym, dodatkowo zaś – nawet przy przeciwnym zapatrywaniu – nie jest możliwe w świetle art. 10 rozporządzenia PE nr 561/2006. Póki co z uchwały Sądu Najwyższego z 2014 roku wynika, że zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu nie stanowi zapewnienia noclegu w rozumieniu rozporządzenia krajowego – nadal obowiązującego, gdyż Trybunał Konstytucyjny umorzył postępowanie w tej części wniosku, który dotyczył stwierdzenia niekonstytucyjności gości stosownych przepisów samych rozporządzeń (w tym § 1 i 2 rozporządzeń).

Nawet w przypadku całościowego odrzucenia regulacji płynącej z prawa krajowego do rozważania nadal pozostaje kwestia, czy pracodawca zapewnił powodowi odpowiednie miejsce do spania w kabinie pojazdu (k. 866-870 a.s.).

W odpowiedzi na apelację z 5 września 2017 r. pozwany (...) Sp. z o.o.

z siedzibą w W. wniósł o jej oddalenie w całości z uwagi na jej bezzasadność. W ocenie strony pozwanej skarżący nie wyjaśnił w jaki sposób

Sąd I instancji miałby błędnie wyłożyć powołane w zarzutach przepisy, a ponadto wybiórczo potraktował motyw wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia

24 listopada 2016 r. powołane w uzasadnieniu tego wyroku. Trybunał Konstytucyjny uznał za wadliwą konstrukcję odesłania zawartą

w kwestionowanym art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie tylko z uwagi na jej kaskadowy charakter, ale także ze względu na uregulowanie określonego rodzaju stosunków prawnych poprzez odesłanie do nieadekwatnej dla tych stosunków materii uregulowanej w ogólnych zasadach przyjętych w art. 775 § 3-5 k.p., przez co doszło do zrównania sytuacji kierowców wykonujących przewozy w transporcie drogowym, stanowiącej immanentny element ich codziennych obowiązków oraz podróży służbowej pozostałych pracowników, która nie wchodzi w zakres ich codziennych obowiązków. Tym samym skoro w ocenie Trybunału Konstytucyjnego przesądzającym o potrzebie stwierdzenia niekonstytucyjności art. 21a ustawy była nieadekwatność unormowań wynikających z przepisów art. 775 § 2, 3 i 5 k.p. w zw. z przepisami rozporządzeń wykonawczych, to ich stosowanie w sposób bezpośredni nie pozbawia ich wspomnianej wyżej nieadekwatności. Dodatkowo pozwany zakwestionował jednolitość powołanego przez stronę powodową orzecznictwa Sądu Najwyższego, w którym niejednokrotnie prezentowano poglądy rozbieżne lub nieadekwatne do wspomnianych wyżej motywów wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Pozwany podkreślił przy tym, że zapewniał powodowi jakom kierowcy wysoki standard noclegu w kabinie, zaś obowiązujący w zakładzie pracy regulamin wynagradzania przewidywał wypłacanie pracownikom świadczeń określanych mianem diety w wysokości 38 do 42 euro za dobę. Oznacza to, że pozwany zapewniał kierowcom środki pieniężne wystarczające na pokrycie kosztów noclegu, wyżywienia, korzystania z sanitariatów oraz innych kosztów związanych z podróżą służbową. Powód natomiast w toku postępowania nie podjął żadnej próby wykazania ani uzasadnienia na jakiego rodzaju niedogodności był narażony w trakcie odbywania podróży (k. 884-898 a.s.).

Sąd Okręgowy ustalił i zważył, co następuje:

Apelacja była zasadna i skutkowałą zmianą skarżonego wyroku.

Postępowanie apelacyjne ma merytoryczny charakter i jest dalszym ciągiem postępowania rozpoczętego przed sądem pierwszej instancji. Zgodnie z treścią art. 378 § 1 k.p.c., sąd drugiej instancji rozpoznaje sprawę w granicach apelacji; w granicach zaskarżenia bierze jednak z urzędu pod uwagę nieważność postępowania. Rozważając zakres kognicji sądu odwoławczego, Sąd Najwyższy stwierdził, iż sformułowanie "w granicach apelacji" wskazane w tym przepisie oznacza, iż sąd drugiej instancji między innymi rozpoznaje sprawę merytorycznie w granicach zaskarżenia, dokonuje własnych ustaleń faktycznych, prowadząc lub ponawiając dowody albo poprzestaje na materiale zebranym w pierwszej instancji, ustala podstawę prawną orzeczenia niezależnie od zarzutów podniesionych w apelacji oraz kontroluje poprawność postępowania przed sądem pierwszej instancji, pozostając związany zarzutami przedstawionymi w apelacji, jeżeli są dopuszczalne, ale biorąc z urzędu pod uwagę nieważność postępowania, orzeka co do istoty sprawy stosownie do wyników postępowania. Dodatkowo należy wskazać, iż dokonane przez sąd pierwszej instancji ustalenia faktyczne, sąd drugiej instancji może podzielić i uznać za własne. Może również zmienić ustalenia faktyczne stanowiące podstawę wydania wyroku sądu I instancji,

i to zarówno po przeprowadzeniu postępowania dowodowego, jak i bez przeprowadzenia postępowania dowodowego uzasadniającego odmienne ustalenia, chyba że szczególne okoliczności wymagają ponowienia lub uzupełnienia tego postępowania (por. uchwały składu 7 sędziów Sądu Najwyższego: z dnia 31 stycznia 2008 r., III CZP 49/07; z dnia 23 marca 1999 r., III CZP 59/98; wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 11 kwietnia 2006 r., I PK 169/05; z dnia 8 października 1998 r., II CKN 923/97).

Analiza motywów skarżonego wyroku jednoznacznie wskazuje, że Sąd Rejonowy szeroko omówił instytucję ryczałtów za noclegi kierowców międzynarodowych wraz z przytoczeniem właściwych regulacji prawa krajowego i unijnego, nawiązując przy tym do orzecznictwa, istniejących na przełomie lat 2008-2014 w tym zakresie rozbieżności co do pojęcia „zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu” oraz podejmowanych przez Sąd Najwyższy prób ujednolicenia judykatury w tej materii. Ostatecznie jednak powyższy wywód Sąd Rejonowy zakończył przytoczeniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego

z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15, na podstawie którego stwierdzono niezgodność z Konstytucją RP art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w zw. z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków

ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej

z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.) i § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U.

z 2013 r. poz. 167), w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących w transporcie międzynarodowym. To z kolei prowadziło

do konkluzji, że wydanie przez Trybunał Konstytucyjny wyroku eliminującego

z porządku prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców oznacza pozbawienie podstawy prawnej roszczeń kierowców o ryczałty za noclegi,

a w konsekwencji odpadła materialno prawna podstawa roszczeń powoda.

Powyższe stanowisko należało uznać za niezasadne. Wymaga bowiem podkreślenia, że po wydaniu powyższego wyroku przez Trybunał Konstytucyjny i w związku z jego treścią, możliwością dochodzenia przez kierowców w transporcie międzynarodowym ryczałtów za noclegi oraz ich wysokością zajął się Sąd Najwyższy, wydając w składzie siedmiu sędziów uchwałę z dnia

26 października 2017 r., III PZP 2/17. Uchwała ta wydana została w związku

z występowaniem rozbieżności Sądu Najwyższego dotyczące omawianej kwestii. Pierwsze z nich polegało na zanegowaniu stosowania do kierowców rozwiązań normatywnych przewidzianych w przepisach dotyczących sfery budżetowej

– bez względu na to, czy ryczałt za nocleg został przez pracodawcę uregulowany, czy też nie. Drugie zaś głosiło, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia

24 listopada 2016 r. nie wpłynął na dopuszczalność odwoływania się do przepisów Kodeksu pracy, a w konsekwencji rozporządzenia wykonawczego. Natomiast w trzecim skoncentrowano się na „odpowiednim” określeniu wysokości zwrotu kosztów za nocleg. Ostatecznie w przywołanej uchwale z dnia 26 października 2017 r. Sąd Najwyższy stwierdził, że ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 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 oraz w § 16 ust. 2 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 uzasadnieniu powyższej uchwały Sąd Najwyższy wskazał przede wszystkim, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p., a stosowanie tego przepisu wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Tym samym Sąd Najwyższy przesądził, że do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym zastosowanie nadal znajdują reguły rozliczania podróży służbowej określone w Kodeksie pracy i rozporządzeniu wykonawczym, a art. 77⁵ k.p. zastosowanie znajduje tutaj wprost, a nie odpowiednio, skoro ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyka tej kwestii. Prowadząc dalsze rozważania Sąd Najwyższy zwrócił jednak uwagę na to,

że w art. 77⁵ k.p. odmiennie określono sytuację prawną przebywających w podróży służbowej „pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej” a inaczej „pracowników zatrudnionych u innego pracodawcy”. W pierwszym przypadku „wysokość

i warunki ustalenia” należności reguluje rozporządzenie wykonawcze (wydane na podstawie delegacji z art. 77⁵ § 2 k.p.), a w drugim, „warunki wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.). Różnica ta, po pierwsze, podkreśla autonomię pracodawców przy określaniu wysokości świadczeń (kształtowaniu przesłanek wypłaty), a po drugie,

stanowi wskazówkę, zgodnie z którą nieodpowiednie jest sięganie po rozwiązania zastrzeżone dla pracowników sfery budżetowej. Ponadto „należności z tytułu podróży służbowej” dla pracowników sfery budżetowej zostały w dwojaki sposób dookreślone. Zastrzeżono bowiem, że rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg

w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Z tej części art. 77⁵ § 2 k.p. wynika zatem,

że w skład należności z tytułu podróży służbowych dla pracowników sfery budżetowej wchodzi dieta, limit na noclegi i inne wydatki. Natomiast podobnej gwarancji nie da się wyinterpretować z art. 77⁵ § 3 k.p. Użyty w tym przepisie termin „należności z tytułu podróży służbowej” ma w tym wypadku charakter zbiorczy i składa się z niedookreślonej liczby świadczeń, przy czym każde z nich jest należnością związaną z podróżą służbową. O ile więc w sferze budżetowej należności przysługujące z tytułu podróży służbowej zostały ustabilizowane jednolitą reglamentacją, o tyle wobec pracodawców „prywatnych” posłużono się odmienną metodą. Dopuszcza ona zindywidualizowanie wysokości świadczeń

i zróżnicowanie reguł kształtujących rozliczenie należności. Jak podniósł Sąd Najwyższy, te wnioski wynikające z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p., znajdują potwierdzenie w dalszych paragrafach. Dotyczą one „innych pracodawców” i mają właściwości gwarancyjne. Po pierwsze, dieta (za podróż krajową i zagraniczną) nie może być niższa od diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określonej dla pracownika „budżetowego”; po drugie, nieuregulowanie lub niezgodnienie należności z tytułu podróży służbowej sprawia, że pracownikowi przysługują „odpowiednio” (a nie wprost) świadczenia z rozporządzenia wykonawczego. Reasumując, Sąd Najwyższy twierdził,

że systematyka regulacji zawartej w art. 77⁵ § 4 i § 5 k.p. w odniesieniu

do art. 77⁵ § 3 k.p. nie pozostawia wątpliwości, że swoboda ukształtowania należności z tytułu podróży służbowych u pracodawców „prywatnych” jest większa. Oznacza to, że koszty noclegu mogą zostać w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę określone swobodnie

(na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p.) i nie muszą odpowiadać przynajmniej wartości przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym (w sytuacji opisanej art. 77⁵ § 5 k.p.), co wynika z interpretacji art. 77⁵ § 5 k.p.

Jak jednak wskazał Sąd Najwyższy, ta swoboda kształtowania należności

na pokrycie kosztów noclegu u pracodawców nie należących do sfery budżetowej, nie jest nieograniczona. Przy ocenie postanowienia umownego, regulaminowego lub układowego w tym zakresie należy uwzględnić dwa czynniki, po pierwsze, zakaz przerzucania na pracownika kosztów noclegu w podróży służbowej,

po drugie, właściwości ryczałtowego rozliczania tego rodzaju należności, który to ryczałt, opierający się na ryzyku, w jednym przypadku pokryje koszty noclegu, a w innym okaże się niewystarczający. Sąd Najwyższy wyraźnie wskazał, że sąd powszechny ma wręcz obowiązek dokonywać sprawdzenia, czy ustanowiony ryczałt orientacyjnie spełnia pokładane w nim oczekiwania. Chodzi o to,

aby zachować adekwatny parytet między realnymi kosztami noclegu pracownika, a swoistym uśrednieniem, jakie niesie ze sobą struktura ryczałtu. Celem tej weryfikacji jest zakwestionowanie sytuacji skrajnych, nieliczących z regułą ponoszenia kosztów noclegu w podróży służbowej przez zatrudniającego. Zastrzec przy tym należy, że oceny tej nie można odnosić do realnych kosztów ponoszonych przez danego pracownika. Punktem wyjścia jest wartość hipotetycznego noclegu w warunkach hotelowych. Nadal ma bowiem zastosowanie wskazanie zawarte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Kierowca w transporcie międzynarodowym ma bowiem prawo do noclegu umożliwiającego regenerację sił w godnych warunkach, a zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu z reguły standardu tego nie zapewnia. Oznacza to, że ryczałt przewidziany

w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy powinien zostać tak ukształtowany, aby dawał rzeczywistość, a nie iluzoryczną możliwość zrealizowania tej potrzeby. Okoliczność, czy pracownik faktycznie ze

sposobności tej skorzysta, czy też wybierze rozwiązanie „ekonomiczne”, nie ma znaczenia. Z punktu widzenia sądu rozpoznającego sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, po pierwsze, że u pracodawcy „prywatnego” ryczałt za nocleg może być w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę ustalony na niższym poziomie niż w rozporządzeniu dotyczącym sfery budżetowej, po drugie, że sąd ma prawo (obowiązek) szacunkowo badać, czy przyjęty pułap ryczałtu daje kierowcy realną możliwość zaspokojenia potrzeb noclegowych w godnych i regenerujących warunkach. W razie zaś stwierdzenia, że wyznacznik ten nie został zrealizowany, należy rozważyć, czy pracownik nabywa prawo do zapłaty. Przy ustalaniu należnej kwoty trzeba uwzględnić indywidualne okoliczności sprawy, a gdy ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

Powyższa uchwała utrwała orzecznictwo Sądu Najwyższego, zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz przepisów rozporządzenia MPiPS z dnia 29 stycznia 2013 r. W orzecznictwie podkreśla się, że to na pracodawcy spoczywa powinność zabezpieczenia odpowiednich warunków noclegowych w podróży służbowej. Obowiązek ten może zostać zrealizowany w dwojaki sposób.

Po pierwsze, przez zorganizowanie warunków umożliwiających odpoczynek, po drugie, przez ustanowienie ryczałtu w wysokości dającej możliwość zrealizowania tej potrzeby we własnym zakresie. Ponadto wskazuje się,

że po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego nie stosuje się wprawdzie art. 21a ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadku, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę. W swoim aktualnym orzecznictwie Sąd Najwyższy wielokrotnie wskazywał również, że ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie

o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia MPiPS. Jeżeli jednak pracodawca nie ustali wysokości ryczałtu, albo wyraźnie i jednoznacznie wykluczy jego wypłatę, wówczas przed pracownikiem otwiera się droga dochodzenia ryczałtu za nocleg w wysokości wynikającej

z rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ k.p. Wskazuje się przy tym, że pojęcie zwrotu kosztów podróży obejmuje: diety, zwrot kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów i innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. Stąd użyte przez ustawodawcę w art. 77⁵ § 3 k.p. sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży” ma szeroki kontekst i obejmuje wszelkie koszty (należności), których rekompensaty może oczekiwać pracownik. Podstawowym kosztem, związanym z podróżą służbową, jest koszt noclegu (por. uchwały Sądu Najwyższego:

z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14; z 26 października 2017 r., III PZP 2/17; wyroki Sądu Najwyższego: z 17 maja 2017 r., II PK 106/16; z 10 kwietnia 2018 r., II PK 3/17; z 13 marca 2018 r., I PK 360/16; z 24 stycznia 2018 r., I PK 310/16; z 19 grudnia 2017 r., I PK 317/16; z 8 marca 2017 r., II PK 409/15, oraz II PK 410/15; z 13 grudnia 2017 r., III PK 149/16; z 13 grudnia 2017 r., III PK 6/17; z 19 grudnia 2017 r., I PK 249/16; z 1 marca 2018 r., I PK 330/16 oraz I PK 331/16).

W ocenie Sądu Okręgowego nie ma przy tym wątpliwości, że powyższa linia orzecznicza – aktualnie ugruntowana – miała swój początek w judykatach Sądu Najwyższego zapadłych wkrótce po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wspomnianego wyżej wyroku, a jednocześnie przed wydaniem przez Sąd Rejonowy zaskarżonego orzeczenia. Skutki wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. na tle roszczeń pracowników – kierowców transportu międzynarodowego były przedmiotem wnikliwej analizy Sądu Najwyższego

m. in. w wyroku z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, gdzie jednoznacznie stwierdzono, że po wydaniu orzeczenia Trybunału nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadku, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15). Podobne stanowisko Sąd Najwyższy przyjmował w kolejnych orzeczeniach wskazanych m. in. w treści apelacji (zob. wyroki Sądu Najwyższego:

z dnia 30 maja 2017 r., II PK 122/16; z dnia 30 maja 2017 r., I PK 148/16;

z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16; z dnia 28 marca 2017 r., II PK 28/16;

z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15; z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15).

Z przytoczonej wyżej, proponowanej przez Sąd Najwyższy wykładni można wysnuć następujące wnioski:

- po pierwsze, wydanie przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 stwierdzającego m. in. niezgodność z Konstytucją RP art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w zw. z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z 2002 r. i § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia MPiPS z 2013 r., w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących w transporcie międzynarodowym, nie skutkowało pozbawieniem możliwości dochodzenia przez kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym roszczeń z tytułu pokrywania kosztów noclegu. Do pracowników-kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p., którego zastosowanie wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Zarówno przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 2006 r., jak też inne, obowiązujące w systemie prawa polskiego przepisy, nakładają na pracodawcę obowiązek zwrotu kosztów noclegu pracownika będącego w podróży służbowej, nie są to więc koszty pracownika, lecz w istocie koszty pracodawcy, a ich przenoszenie na pracowników jest niezasadne i nie może mieć miejsca.
- po drugie, zapewnienie przez pracodawcę pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy transportu międzynarodowego możliwości nocowania w kabinie pojazdu poprzez zagwarantowanie stosownych rozwiązań technicznych oraz systemu nakazów (np. nakazanie parkowania w miejscach strzeżonych i wyposażonych w urządzenia sanitarne) nie jest równoznaczne z zapewnieniem takiemu pracownikowi „bezpłatnego noclegu” w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z 2002 r.
- po trzecie, pracodawca powinien uregulować kwestie zwrotu kosztów za noclegi kierowców w transporcie międzynarodowym w sposób określony w art. 77⁵ § 3 k.p., a brak wprowadzenia takich regulacji powoduje odesłanie do zasad ogólnych zgodnie z art. 77⁵ § 5 w zw. z art. 77⁵ § 2 k.p., a więc w powiązaniu z przepisami rozporządzeń MPiPS z 2002 r. oraz z 2013 r., przy czym zasady te – w zakresie, w jakim dotyczą ustalania kosztów należnych kierowcy z tytułu noclegu – mogą być mniej korzystne, niż określone w przepisach ogólnych, które odnoszą się do jednostek budżetowych, a nie prywatnych podmiotów gospodarczych funkcjonujących na rynku. Pracodawca prywatny ma zatem pewną swobodę w określeniu zasad rozliczania kosztów za nocleg; nie jest przy tym wykluczone ich uregulowanie również poprzez ustalenie jednego świadczenia, które całościowo będzie obejmować koszty podróży, ujęte np. w postaci „diety” czy „delegacji”, którego wysokość będzie kompensować koszty noclegu, w powiązaniu dodatkowo z zapewnić przez pracodawcę kierowcom innych warunków pracy i płacy gwarantowanymi przez pracodawcę, które całościowo mogą kompensować kierowcy koszty noclegu, takie jak np. zapewnienie możliwości nocowania w kabinie pojazdu o odpowiednim standardzie oraz inne świadczenia pieniężne.
- po czwarte, brak ustalenia przez pracodawcę w przepisach wewnętrzzakładowych lub w umowie o pracę regulacji w zakresie rekompensaty kosztów noclegu nie oznacza, że taka rekompensata nie przysługuje. Możliwe jest przez

weryfikowanie przez sądy pracy uciążliwości oraz niedogodności odbywania noclegów w kabinach samochodów i zasądzenie z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty, w sytuacji, gdy wewnętrzne przepisy pracodawcy bądź inne porozumienia z pracownikami-kierowcami kwestii tych nie regulują; w tym zakresie sąd pracy niejako zastępuje strony i dokonuje własnych ustaleń przy zastosowaniu rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

W świetle powyższej wykładni przepisów Sąd Okręgowy zważył, że roszczenie powoda o ryczałty za nocleg – wbrew stanowisku wyrażonym w uzasadnieniu skarżonego rozstrzygnięcia i niezależnie od wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – zachowało podstawę materialno- prawną, którą w realiach prawnych po wydaniu ww. orzeczenia należy upatrywać w art. 77⁵ k.p. W konsekwencji powyższego Sąd Okręgowy ponownie przeanalizował zebrany materiał dowodowy i poczynione na jego tle przez Sąd Rejonowy ustalenia stanu faktycznego, w efekcie czego uznał za konieczne uzupełnienie postępowania dowodowego w trybie art. 382 k.p.c. i ustalenie okoliczności mających znaczenie z perspektywy omówionych wyżej wytycznych wynikających z orzecznictwa Sądu Najwyższego, w tym również wyroku z 12 lutego 2020 r. sygn. akt II PK 163/18 uchylającego poprzednie rozstrzygnięcie tutejszego Sądu Okręgowego zapadłe w niniejszej sprawie (k. 1351 a.s.).

Z dokonanych przez Sąd Okręgowy ustaleń wynika, że w spornym okresie w (...) Sp. z o.o. obowiązywał Regulamin Wynagradzania, który w brzmieniu nadanym Uchwałą Zarządu z dnia 17 lipca 2012 r., (data wejścia weszły w życie: 1 sierpnia 2012 r.). Regulamin w art. 7 § 3 przewidywał, że kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym poza wynagrodzeniem zasadniczym, uzależnionym od stażu pracy przysługują dodatkowe składniki wynagrodzenia oraz inne świadczenia, szczegółowo określone w Załączniku nr 1 do niniejszego regulaminu. Zgodnie z pkt 6 Załącznikiem nr 1, przewidziano, że poza wynagrodzeniem zasadniczym, pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy przysługują dodatkowo składniki wynagrodzenia i inne świadczenia związane z pracą, wynikające z przepisów ustawowych, w postaci: a) wynagrodzenia za pracę w godzinie nocnej, b) wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, c) wynagrodzenia za czas niezawinionego przestoju, d) wynagrodzenia za pracę w niedziele lub święto, e) wynagrodzenia za czas dyżuru, f) ekwiwalent za środki czystości oraz g) ekwiwalent za pranie odzieży. Jednocześnie w pkt 5 Załącznika nr 1 określono wysokość diety z tytułu zagranicznej podróży służbowej w wysokości 40 EUR za pełną dobę (24h) pobytu za granicę, a w przypadku niepełnej doby obliczana na podstawie pełnych godzin pobytu za granicą i stawki 1,667 EUR. Naliczanie diety z tytułu podróży zagranicznej rozpoczyna się w momencie wyjazdu z Polski, a kończy w momencie wjazdu przekraczając granicę Polski. Oznaczenie czasu przekroczenia granicy Polski odbywa się na podstawie informacji generowanych przez system telemetryczny, a w przypadku braku takiej informacji, na podstawie danych zapisanych przez kierowcę w (...) (pkt 5.1). Dieta miała być wypłacana w PLN po przeliczeniu według średniego kursu NBP ogłoszonego w dniu wyjazdu kierowcy z terytorium Polski (pkt 5.2). Powyższe regulacje co do zasady nie uległy istotnym zmianom na tle kolejnych wersji Regulaminu Wynagradzania wprowadzanych Uchwałami Zarządu na przełomie lat 2011-2012. W żadnej z wersji Regulaminów Wynagradzania pozwany nie określił definicji przy tym diety z tytułu zagranicznej podróży służbowej ani też jakie wydatki kierowców dieta ma pokrywać (Uchwały Zarządu (...) Sp. z o.o. w sprawie zmiany Regulaminu Wynagradzania oraz w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Regulaminu Wynagradzania - k. 69-105 a.s.).

Ponadto Sąd Okręgowy ustalił, że w okresie objętym sporem w (...) Sp. z o.o. obowiązywał Regulamin Pracy w brzmieniu nadanym Uchwałą Zarządu z 11 maja 2012 r. Regulamin zawierał definicję podróży służbowej. W myśl tej definicji, podróż służbowa oznaczała każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy, przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 36). Ponadto art. 38 Regulaminu stanowił, że pojazdy

wyposażone są w miejsca do spania (zgodnie z homologacją producenta). Pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy mają obowiązek parkować pojazdy na odpoczynki (noclegi) na strzeżonych lub monitorowanych parkingach, wyposażonych w zaplecze socjalne (natryski, toalety) – w związku z tym pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy nie przysługuje ryczałt za noclegi w podróży służbowej. Tożsame regulacje w powyższym zakresie zawierały również kolejne wersje Regulaminu Pracy, obowiązujące kolejno od 31 grudnia 2012 r. (wprowadzone Uchwałą Zarządu z 14 grudnia 2012 r.) oraz od 1 lipca 2013 r. (wprowadzone Uchwałą Zarządu z 17 czerwca 2013 r.) (Uchwały Zarządu (...) Sp. z o.o. ws. zmiany Regulaminu Pracy oraz w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Regulaminu Pracy – k. 107 a.s.).

Z powyższych ustaleń wynika bezspornie, że pracodawca ani w Regulaminie Pracy, ani w Regulaminie Wynagradzania, nie uregulował kwestii wypłacania kierowcom transportu międzynarodowego ryczałtów za noclegi. Brak również jakichkolwiek postanowień dotyczących zasad regulujących zwrot kosztów noclegu na tle zawieranych przez powoda umów o pracę, a obowiązujących

w spornym okresie zatrudnienia. Umowy te ograniczały się w zasadzie do określenia podstawowych warunków stosunku pracy bez odniesienia się do szczegółowych warunków płacowych, w tym kwestii rozliczeń z tytułu podróży zagranicznych. W zasadzie jedyna wzmianka w tej kwestii znajduje się w art. 38 Regulaminu Pracy, z którego wynika, kierowcom nie przysługuje ryczałt za nocleg z uwagi na to, że pracodawca zapewnia im nocleg w kabinie pojazdu. W świetle cytowanego na wstępie orzecznictwa regulacja ta nie mogła jednak zostać uznana za wewnętrzną regulację pracodawcy spełniającą warunki określone w art. 77⁵ § 3 k.p. W nowszych orzeczeniach Sąd Najwyższy wskazuje, że działanie pracodawcy, polegające na wskazaniu w regulaminie wynagradzania, że zwrot kosztów związanych z noclegiem nie przysługuje kierowcom pojazdów wyposażonych w kabinę do spania, nie może być uznane za prawidłowe.

Co więcej, wszelkie regulacje zakładowych aktów prawa pracy albo postanowienia umów o pracę wykluczające obowiązek pracodawcy pokrywania kosztów noclegu kierowców w podróży służbowej w związku z zapewnieniem im noclegów w kabinie pojazdu są bezskuteczne i nie mają mocy prawnej (zob. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 16 maja 2018 r., III PK 53/17; z dnia 6 lutego 2018 r. III PK 158/16; z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, a także przytoczone tam orzecznictwo). Oznacza to, że zarówno nieuregulowanie kwestii zwrotu kosztów noclegów, jak też ich co prawda uregulowanie, ale poprzez stwierdzenie, że zwrot kosztów noclegu nie przysługuje z uwagi na zapewnienie noclegu w kabinie pojazdu – co w istocie sprowadza się do pozbawienia możliwości jakichkolwiek zwrotów kosztów z tego tytułu – nie może być uznane za regulację ustalającą zasady rozliczania kosztów noclegów kierowców w podróży zagranicznej. W konsekwencji takie postanowienie nie mogło jednak zostać uznane za skuteczne, stanowiące zasadę rozliczenia kosztów noclegu, a tym bardziej, wywołujące skutek w postaci braku możliwości dochodzenia przez powoda ryczałtu za nocleg.

Należało zatem rozważyć, czy pozwana spółka nie uregulowała z powodem kwestii rozliczeń za noclegi w inny sposób, który zmierzałby do kompensacji tychże kosztów. W odpowiedzi na apelację pozwany zajął stanowisko, zgodnie z którym ewentualne koszty noclegu miały być objęte wypłatą kierowcom w dietach z tytułu podróży służbowej, które były wystarczające na pokrycie kosztów noclegu, wyżywienia, korzystania z sanitariatów i ewentualnych innych kosztów związanych z podróżą służbową kierowcy. W odniesieniu do powyższego stanowiska należy zaznaczyć, że sam fakt zagwarantowania kierowcy wysokiej diety lub inaczej określonego świadczenia, ze wskazaniem, iż przysługuje ono w z tytułu podróży służbowej nie przesądza niejako automatycznie, że świadczenie to obejmowało również koszty noclegu.

Kwestia ta wymaga indywidualnego rozpatrzenia w każdym przypadku, co znajduje potwierdzenie m. in. w uzasadnieniu przytoczonej wyżej uchwały Sądu Najwyższego z 26 października 2017 r., III PZP 2/17. Konieczność indywidualnego rozpatrzenia każdego przypadku „całościowego” rozliczenia kosztów podróży przez pracodawcę – w kontekście potencjalnego roszczenia

o zwrot kosztów noclegu – wymaga przy tym również rozważenia, czy stosowane przez pracodawcę rozwiązania i regulacje w tym zakresie były przez kierowcę akceptowane. W orzecznictwie wyraża się przy tym pogląd, zgodnie z którym pracodawca ustalając należność z tytułu podróży służbowej może ustanowić jedno zbiorcze świadczenie określono przykładowo „dieta”, upraszczając tym samym system płatności, ale w takich przypadkach kierowcy powinni mieć pełną świadomość i jasność, jakie świadczenia otrzymują i wyrazić zgodę na taki system wynagradzania (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2018 r.,

I PK 75/17). Innymi słowy, istotne jest, aby kierowca wiedział, że u pracodawcy funkcjonuje skonkretyzowany system rozliczeń obejmujący wszystkie koszty wynikające z tytułu służbowej, ujęty całościowo w formie jednego świadczenia, przy czym kierowca winien również mieć świadomość co na tak ujęte świadczenie się składa, a tym samym, co kompensuje. Na taki system rozliczeń kierowca musi przy tym wyrazić zgodę w sposób wyraźny. Objęcie wszelkich wydatków, w tym kosztów wyżywienia i zagranicznych noclegów, w formie wypłacanych przez pracodawcę diet, może być potwierdzone zawieranymi przez pracodawcę z zakładowymi związkami zawodowymi porozumieniami kończącymi spory zbiorowe, w których dokonywano dookreślenia składników diety poprzez wskazanie, że przysługują one w związku ze zwiększonymi kosztami wyżywienia i innymi kosztami socjalnymi, co utrzymywało wcześniejsze praktyki pozwanego oraz wiedzę i godzenie się kierowców na to, że sporne wypłaty miały zaspokajać wszystkie koszty związane z wykonywanym transportem międzynarodowym (zob. wyrok Sąd Najwyższy z 7 lutego 2017 r., II PK 359/15).

W tym kontekście Sąd Okręgowy zważył, że wspomniane przy rozważaniach powyższych akty prawa wewnętrznego pozwanej spółki,

w szczególności Regulamin Wynagradzania oraz Załącznik nr 1 określający dodatkowe składniki wynagrodzenia i świadczenia dla kierowców transportu międzynarodowego, nie zawierały definicji „diety z tytułu podróży służbowej”, zwłaszcza w zakresie sprecyzowania, na co dieta ta miała być przez kierowców wydatkowana bądź też z jakiego rodzaju wydatkami pracodawca wiązał jej wypłacanie. Regulamin Wynagradzania (w Załączniku nr 1) określał zasady obliczania i wypłacania diety, ale nie wskazywał, że dieta ma służyć również zaspokojeniu przez kierowców ewentualnych kosztów noclegu. Z kolei z zeznań świadków przesłuchanych w toku postępowania przed Sądem Rejonowym wynika, że dieta miała pokrywać przede wszystkim wydatki związane głównie z wyżywieniem i urządzeniami sanitarnymi. Nie można pomijać argumentu pozwanego, który wskazał, że skutek zmiany Regulaminu Wynagradzania

w czerwcu 2014 roku (która weszła w życie w dniu 15 lipca 2014 r., a więc w istocie tuż przed zakończeniem stosunku pracy z powodem) pozwana przewidziała diety i ryczałty jako osobne świadczenia, co wobec dotychczasowej jednoznacznej treści przepisów wewnątrzzakładowych pozwala przyjąć,

iż w okresie wcześniejszym (...) Sp. z o.o. w ogóle nie przewidywała zwrotu kosztów za noclegi i tym samym spółka ta nie widziała potrzeb ustalania zasad regulujących określanie tych kosztów. Fakt późniejszego wyodrębnienia przez pozwaną w Regulaminie Wynagradzania ryczałtu za noclegi, bez jednoczesnej zmiany całości świadczeń wypłacanych kierowcom (w miejsce dotychczas obowiązującej diety z tytułu podróży służbowej w wysokości 40 euro wprowadzono ryczałt za noclegi wynoszący 32 euro oraz dietę w wysokości 8 euro) wskazuje, że intencją pozwanej towarzyszącą powyższemu wyodrębnieniu była próba dostosowania postanowień Regulaminu Wynagradzania

do omówionych na wstępie zmian w stanowisku Sądu Najwyższego w kwestii ryczałtów za noclegi. Dokonanie powyższego wyodrębnienia może w ocenie Sądu Okręgowego świadczyć tak o tym, jak to że dieta również wcześniej miała obejmować koszty ryczałtów za noclegi, jak też i to, że miała stanowić jedno świadczenie wypłacane kierowcom na inne wydatki bez intencji kompensacji noclegów, przy czym zdaniem Sądu zebrany w sprawie materiał dowodowy, a szczególności ustalenia co do dotychczasowej polityki pozwanej spółki

w zakresie schematu pokrywania kosztów podróży kierowców transportu międzynarodowego, w tym zwłaszcza wyraźne i jednoznaczne stwierdzenie co do braku takich należności dla kierowców, przemawia za przyjęciem drugiej z prezentowanych interpretacji działań pozwanej. Brak przy tym również dowodów na potwierdzenie, aby powód wyraził zgodę na wypłacanie mu przez pracodawcę dodatkowych świadczeń z tytułu podróży służbowej,

w szczególności diet, w takiej formie, aby miały one również obejmować rekompensatę ewentualnych kosztów noclegu. Materiał dowodowy daje wyraźne podstawy do uznania, że w ocenie pracodawcy kwestie zwrotu kosztów noclegu zostały w całości rozwiązane poprzez zagwarantowanie pracownikom noclegu

w kabinie pojazdu. Z dowodów nie wynika natomiast, aby pozwany miał intencje objęcia kosztów noclegu wypłacanymi kierowcom dietami.

Powyższe okoliczności potwierdzają, że dieta z tytułu kosztów podróży była kierowcom wypłacana na poczet pokrywania bieżących wydatków, nie miała jednak w swoim założeniu kompensować kosztów noclegu, bo ten, jak wskazano wyżej, w rozumieniu pracodawcy, jako odbywający się w kabinie pojazdu, był „bezpłatny” i nie generował kosztów, które podlegałyby zwrotowi. Powyższe stanowisko potwierdzały również zeznania świadków. W ramach ponownego rozpoznania sprawy Sąd przeprowadził dowód z pisemnych zeznań świadków P. W. (k. 1483-1495 a.s.), M. K. (k. 1497-1509 a.s.) oraz G. W. (k. 1514-1523 a.s.). Sąd miał na względzie, że świadkowie w spornym okresie pracowali na stanowiskach kierowników i koordynatorów, co pozwala przyjąć, że co do zasady mieli wiedzę na temat ogólnych warunków pracy kierowców przewozu międzynarodowego, w tym również powoda. Wprawdzie świadkowie zeznali, że świadczenia w wysokości 40 euro za dobę miały pokrywać wszystkie koszty ponoszone przez kierowców, przy czym nie byli w stanie dokładnie wskazać jaki wpływ na okoliczność odbywania przez kierowców noclegu w kabinie pojazdu miała wysokość diety przysługującej kierowcom. Jednocześnie świadkowie wskazali, że gdyby powód nie wyraził zgody na odbywanie odpoczynku nocnego w pojeździe, to najprawdopodobniej nie podpisałby umowy o pracę, z czego należy odczytywać zarówno fakt ścisłego związku takiej formy wypoczynku z zawodem kierowcy przewozu międzynarodowego, lecz także okoliczność, że otrzymywana przez kierowców dieta nie jest związana z pokryciem dodatkowych niedogodności związanych noclegiem w kabinie. Tym samym kierowcy transportu międzynarodowego zatrudnieni w pozwanej spółce – w tym powód – nie byli informowani o tym, że dieta obejmuje koszty noclegu, ponieważ takie założenie w rzeczywistości nie istniało; kierowcy wiedzieli jedynie, że otrzymują diety na wydatki w podróży oraz że nocleg odbywa się w kabinie, wobec czego żadne rozliczenia kosztów z tytułu noclegu – z ryczałtem włącznie – nie przysługują.

Pozwany wskazywał również, że kabiny pojazdów, w których powód pracował, miały wysoki standard i gwarantowały odpoczynek oraz warunki socjalno-bytowe na odpowiednio wysokim poziomie. W zakresie tej okoliczności, w toku postępowania Sąd Rejonowy przeprowadził wnioskowany przez stronę pozwaną dowód z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej w celu ustalenia, czy pojazdy którymi A. W. wykonywał przewozy drogowe w okresie objętym pozwem posiadały odpowiednie warunki do spania, poruszana się i wykonywania takich czynności jak np. przebieranie się w kontekście aktualnych standardów na rynku producentów pojazdów ciężarowych. Na tle sporządzonej w sprawie opinii w ocenie Sądu Okręgowego nie ma wątpliwości – a kwestia ta zdaje się być na aktualnym etapie postępowania bezsporna – że kabiny pojazdów, z jakich powód korzystał, zapewniała mu wysoki jak na ówczesne (tj. obejmujące sporny okres zatrudnienia) standardy i warunki wypoczynku. Kabiny były wyposażone w leżankę w odpowiednich wymiarach, gdzie dorosły mężczyzna mógł się położyć i wyprostować; sama kabina była również na tyle przestronna, że umożliwiały wykonywanie podstawowych czynności, takie jak np. przebranie się czy zjedzenie posiłku. Ponadto kabiny pojazdów były wyposażone fabrycznie w pojemne schowki nad przednią szybą oraz fotelami kierowcy i pasażera, stoliki, dzielone szuflady pod dolną leżanką, instalację do podłączenia kuchenki mikrofalowej, ekspresu do kawy lub telewizora, zasłonki okien nieprzepuszczające światła, ogrzewanie postojowe oraz regulowane punkty oświetlenia. Ponadto kabiny były wyposażone w klimatyzację i ogrzewanie działające również w czasie postoju, niezależnie od pracy silnika. Powyższe warunki, w opinii biegłego, nie odbiegają warunkami technicznym i wyposażeniem od aktualnym standardów dostępnych w sprzedaży na rynku europejskich pojazdów ciężarowych. Wskazane przez biegłego elementy wyposażenia odzwierciedlały załączone do opinii zdjęcia kabin pojazdów, zaś ogólne warunki techniczne znajdowały potwierdzenie w zeznaniach przesłuchanych w toku postępowania świadków. Wymaga zaznaczenia, że powód nie kwestionował powyższej opinii, jak również warunków w kabinie pojazdu w ogólności. Na tym tle w ocenie Sądu należy zgodzić się z argumentem pozwanej co do tego, że kabiny pojazdów, z jakich powód korzystał, zapewniała mu odpowiednie (nie odbiegające od aktualnych standardów) warunki wypoczynku. Niemniej jednak w ocenie Sądu Okręgowego nie można pomijać, że kabina pojazdu, nawet o wysokim standardzie,

nie zapewnia takich warunków wypoczynku, jak wypoczynek w miejscu do tego przeznaczonym, świadczącym usługi noclegowe. O ile rozwiązanie kwestii noclegu kierowców poprzez zapewnienie im odpowiednich warunków noclegowych w kabinie pojazdu należy uznać za typowe i standardowe, a same rozwiązania techniczne pozwalają uzyskać nawet wysoki stopień komfortu i standardu wypoczynku, o tyle tak zorganizowane warunki wypoczynkowe nie są tym samym, co warunki wypoczynkowe oferowane przez miejsca świadczące usługi wypoczynkowe takie jak motele czy hotele. Jako okoliczności różnicujące te dwa rodzaje odbywania noclegów – na niekorzyść noclegów w kabinie pojazdu – wskazuje się takie okoliczności jak konieczność spania w miejscu wykonywania pracy, konieczność każdorazowego opuszczenia kabiny w celu skorzystania

z urządzeń sanitarnych czy uzyskania bieżącej, czystej wody, mniejszą w porównaniu do pomieszczeń hotelowych przestrzeń w której odpoczynek się odbywa czy też również takie kwestie, jak fakt sprawowania przez kierowcę pieczy nad pojazdem czy towarem, nawet pomimo odbywania noclegu z postojem na parkingu strzeżonym.

Wobec powyższego Sąd Okręgowy uznał, że pozwana nie wykazała, aby zapewniła powodowi „bezpłatny nocleg” w rozumieniu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz przepisów rozporządzenia MPiPS z dnia 29 stycznia 2013 r., jak również, by kompensowała powodowi brak wypłacania ryczałtów za noclegi. Sam fakt, że powód miał zapewnione w kabinie miejsce do spania, nie jest bowiem równoznaczne z „bezpłatnym noclegiem”,

z kolei wypłacane przez pozwaną wysokich diet było ściśle związane z bieżącymi potrzebami kierowców, nie zaś kompensacją braku zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Wprawdzie bezspornie powód otrzymywał od pracodawcy stosunkowo wysokie środki finansowe pozwalające pokryć większą część wydatków bieżących w trakcie podróży, a tym samym, podstawowych potrzeb powoda związanych również z zagwarantowaniem mu wygody i wypoczynku. Przepisy obowiązującego w pozwanej spółce Regulaminu Wynagradzania, mimo kilkukrotnej aktualizacji, niezmiennie przewidywały wypłacanie kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym takie świadczenia jak m. in. ryczałty na pranie odzieży i środki czystości.

Powód – o czym wspomniano już wyżej – otrzymywał również diety z tytułu podróży służbowej, które miały służyć na pokrywanie bieżących wydatków, związanych przede wszystkim z wyżywieniem i korzystaniem z sanitariatów.

Jak wynika z poczynionych ustaleń, diety w spornym okresie zatrudnienia powoda były wysokie i sięgały rzędu 40 euro, przy czym stawka ta obowiązywała do końca zatrudnienia powoda. Diety były zatem w przeważającej większości wartościowo zbliżone, a nawet wyższe niż kwoty diet określone w przepisach rozporządzenia MPiPS z 2002 r. W ocenie Sądu Okręgowego otrzymywane przez powoda środki finansowe w znacznej części pokrywały podstawowe wydatki, jakie mogły powstać w trakcie podróży służbowej, a dodatkowo pozwalającym na pokrycie dodatkowych, nieprzewidzianych kosztów. Jednocześnie Sąd Okręgowy miał również na względzie, że choć wypłacana powodowi dieta była stosunkowo wysoka, to uregulowanie jej wysokości przez pracodawcę miało charakter jednolity, usztywniony, co mogło rodzić pewne problemy wynikające w różnicach cen usług w poszczególnych krajach, w których powód się zatrzymywał. Stawka diety była usztywniona, co nie pozwalało na swobodne dostosowanie się do różnic w kosztach pomiędzy jednym krajem, a drugim. Kwestia ta nabiera znaczenia z uwagi na fakt, że powód był wysyłany w trasy wymagające przejechania przez kilka krajów, w których mogły obowiązywać różne ceny usług.

Z tych też względów Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. dokonał stosownej zmiany orzeczenia, uznając, że powództwo było zasadne w całości. Sąd miał przy tym na względzie że wysokość dochodzonych przez powoda kwot nie była kwestionowana, tym samym roszczenie powoda we wskazanym przez niego zakresie należało uznać za wykazane co do wysokości. W konsekwencji powyższego Sąd Okręgowy w pkt I zmienił zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego w ten sposób, że zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwoty wyszczególnione w pkt I.1 a)-o) wyroku.

Zmiana wyroku w zakresie roszczenia głównego skutkowałą koniecznością zmiany orzeczenia co do kosztów postępowania w pierwszej instancji, wobec czego Sąd Okręgowy w pkt I.2 na podstawie art. 99 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. zasądził od pozwanego (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. na rzecz powoda A. W. kwotę 1.800 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, ustaloną w oparciu przepisy dotyczące opłat za czynności radców prawnych aktualne w dniu wniesienia powództwa, tj. § 11 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 6 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości

z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 490).

W oparciu o powyższe przepisy Sąd Okręgowy, w pkt II orzekł o kosztach postępowania w instancji odwoławczej, zasądzając na rzecz powoda od pozwanego kwotę 1.830 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (§ 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 5 w zw. z § 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych).

SSO Małgorzata Jarząbek SSO Renata Gąsior SSO Agnieszka Stachurska