



Sygn. akt II PK 296/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 czerwca 2013 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Małgorzata Gersdorf (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Bogusław Cudowski

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska

w sprawie z powództwa S. S. i W. Z.

przeciwko S. Poland Spółka z o.o. z siedzibą w K.

o wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, ryczałt za noclegi i diety,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 4 czerwca 2013 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 15 marca 2012 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok w pkt. II w zakresie oddalającym
apelację strony pozwanej i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania i orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powodowie S. S. i W. Z. wnieśli pozew przeciwko S. Poland Spółka z o.o. o wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, ryczałt za noclegi i diety.

Ostatecznie powód S. S. domagał się zasądzenia na swoją rzecz kwoty 101.496,97

zł; powód W. Z. zaś – kwoty 106.901 zł. Ich sprawy zostały połączone do wspólnego rozpoznania.

Sąd Okręgowy wyrokiem z dnia 7 grudnia 2010 r. zasądził na rzecz S. S. kwotę 64.614 zł z ustawowymi odsetkami, a na rzecz W. Z. kwotę 64.673 zł z ustawowymi odsetkami. Dalej idące powództwa oddalił.

Sąd Okręgowy ustalił, iż powód S. S. był zatrudniony u pozwanego od dnia 15 maja 2006 r. do dnia 11 kwietnia 2009 r. W czasie obowiązywania tej umowy warunki wynagradzania powoda oraz wysokość ryczałtów za dyżury, godziny nadliczbowe oraz porę nocną podlegały licznym modyfikacjom. Powód W. Z. był zatrudniony u strony pozwanej od dnia 23 października 2006 r. do dnia 13 czerwca 2009 r. Również jego umowa podlegała w zakresie treści licznym modyfikacjom.

Obaj powodowie byli kierowcami w transporcie międzynarodowym.

Zasady wypłacania wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą określał regulamin wynagradzania. Regulamin ten nie był opatrzony datą. Regulaminowe zasady wynagradzania były mniej korzystne aniżeli w załączonym do akt sprawy dokumencie nazwanym „Nowe zasady naliczania diet zagranicznych i krajowych obowiązujące w S. Poland Spółka z o.o. od dnia 1 lipca 2005 r.” Według tych zasad dieta za pracę poza granicami RP wynosi 42 EUR; dieta za dzień wolny poza RP wynosi 35 EUR; dieta krajowa wynosi 28 EUR.

W regulaminie wynagradzania w § 9 pkt 2 i 3 pracodawca zmienił dotychczasowe ustalenia o przysługujących dietach, określając diety ryczałtowo i dopisując, iż są to diety obejmujące również noclegi.

W aktach osobowych S. S. jest dokument „odpoczynek kierowcy”, w którym powód wyraził zgodę na odpoczynek w kabinie auta. Dokument opatrzony jest datą 15 maja 2006 r.

Aneksiem z dnia 9 lutego 2009 r. w nowym § 9 pkt 2 ustalono mniejsze stawki diet i ryczałtów, a mianowicie: 35 EUR dieta za dobę spędzona poza granicami RP; 20 EUR za dzień wolny poza granicami RP; 10 EUR dieta za dobę spędzoną na terytorium RP.

S. S. żądał wypłaty 3.028 zł tytułem wyrównania diet zagranicznych do wysokości 42 EUR za dobę za okres od lipca 2006 r. do marca 2009 r. W myśl znajdujących się w aktach rozliczeń diet wypłaconych powodowi według stawki

niższej niż 42 EUR na dobę i wyliczenia kwoty ewentualnej dopłaty każdego miesiąca, jaką powód mógłby otrzymać, dopłata ta każdego miesiąca wynosiłaby za sporny okres 3.202 zł, a łącznie 13.607 zł. Powód S. S. żądał też dopłat za noclegi za okres od czerwca 2006 r. do marca 2009 r. w kwocie 71.005 zł. Powód żądał też zasądzenia dodatku za godziny nadliczbowe łącznie 2,261 zł.

Powód W. Z. żądał zasądzenia dopłaty za diety w wysokości łącznie 6.062 zł za okres od stycznia 2007 r. do maja 2009 r. W. Z. żądał wypłaty ryczałtu za noclegi w łącznej kwocie 70.135 zł oraz kwoty 29.248 zł z tytułu przepracowanych godzin nadliczbowych; powód podwyższył tę kwotę o 1.456 zł.

Wszystkie zatem roszczenia powodów dotyczyły 2009 r.

W standardowej organizacji pracy kierowcy przyjętej u pozwanego pracodawcy delegowanie zagranicę trwało 4-5 tygodni, a po tym okresie następował powrót do Polski na 5 dni roboczych odpoczynku. Z Polski do Holandii powodowie dojeżdżali autobusem; dojazd organizował pracodawca. Każdy z powodów nocował w kabinie samochodu. Kabina ma 2 m. kw. powierzchni. Powodowie musieli mieć ze sobą ubrania, butle z gazem etc. W trakcie wykonywania pracy w Holandii zdarzało się, że na parkingach nie było toalet i powodowie myli się przy pomocy bańki z wodą. Samochody nie były wyposażone w klimatyzację postojową. Za noclegi pracodawca nie zwracał kosztów. Samochody były wyposażone w tachografy, lodówki, ogrzewanie postojowe i klimatyzację, która działała przy włączonym silniku. W kantine w Holandii nie było warunków do nocowania, mimo że znajdowało się tam piętrowe łóżko i leżanka. Poza tym na soboty do kantyny zjeżdżało się około 20 kierowców.

Sąd pierwszej instancji dokonał swoich ustaleń na podstawie dokumentów złożonych przez powodów, zeznań świadków i opinii biegłej. W opinii tej biegła wyliczyła wynagrodzenie powoda S. S. w dwóch wariantach: A i B. Wariant A przyjmował stawkę wynagrodzenia zasadniczego powoda w wysokości określonej umową, a wariant B – w wysokości określonej regulaminem. Według wariantu A nadpłata wynagrodzenia powoda wynosiła brutto 6.968,74 zł natomiast według wariantu B niedopłata wynagrodzenia wynosiła dla powoda brutto 27.463,97 zł. Z kolei jeśli chodzi o godziny nadliczbowe to w wariantcie A nadpłata wynosiła 6.968,74 brutto, a w wariantcie B niedopłata wynosiła 14.120,49 zł brutto.

W. Z. otrzymał nadpłatę diet w kwocie 13.547 zł, a za sporny okres kwota diet hotelowych wynosiła 64.673 zł. Jeśli chodzi o wynagrodzenie to według wariantu A, liczonego analogicznie, jak u powoda S. S., nadpłata tego wynagrodzenia wynosiła 4.317,99 zł brutto, a zgodnie z wariantem B niedopłata wynosiła 17.672,97 zł brutto.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd pierwszej instancji, opierając się na tezach postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 13 maja 2008 r., II PZP 8/08, dotyczących zagadnień związanych z podróżą służbową wskazał, że pracownicy mobilni, jakimi są kierowcy pracujący w transporcie międzynarodowym, powinni być wynagradzani jak pracownicy w podróży służbowej, ponieważ należy im się rekompensata za dodatkowe uciążliwości związane z przebywaniem poza miejscem zamieszkania. Zastosowanie wobec nich *per analogiam* powinny mieć przepisy dotyczące podróży służbowych, albowiem brakuje bezpośredniej regulacji tych kwestii w prawie. Sąd pierwszej instancji przyjął, iż pracownikom tym należy się zapłata ryczałtu za nocleg. Sąd pierwszej instancji oddalił pozew w zakresie wynagrodzenia, w tym diet, przychylając się w tym zakresie do wyliczeń przedstawionych w wariantcie A opinii biegłej. Sąd podkreślił, że zawarte między stronami sporu postanowienia dotyczące diet wskazują na konieczność odmowy uwzględnienia roszczeń powodów w tym zakresie. Diety wypłacone powodom były wyższe, niż wynikające z art. 77⁵ § 3 i 4 k.p. Stawki, jakie otrzymywali powodowie z tytułu diet były określone wewnętrznymi normami. Jednocześnie Sąd pierwszej instancji zaznaczył, że ryczałty za noclegi należą się powodom bowiem wypłacane diety nie mogą - jak chce tego pozwany - dotyczyć także ryczałtów za nocleg. Co do roszczenia o zapłatę dodatku za godziny nadliczbowe Sąd Okręgowy uznał, iż za godziny nadliczbowe przyjęty był ryczałt i dlatego nie należą się powodom żadne dodatkowe wynagrodzenia z tego tytułu.

Apelację od tego wyroku wniosły obie strony. Powodowie zaskarżyli wyrok w zakresie oddalenia powództwa co do należnego wynagrodzenia, w tym dodatku za godziny nadliczbowe (pkt II wyroku Sądu Okręgowego z dnia 7 grudnia 2010 r.). Pozwany zaskarżył wyrok w zakresie zasądzenia na rzecz powodów ryczałtów za noclegi.

Wyrokiem z dnia 15 marca 2012 r., Sąd Apelacyjny uchylił wyrok Sądu Okręgowego w pkt. II dotyczącym oddalenia powództw o wypłatę wynagrodzenia i oddalił apelację strony pozwanej oraz dalej idącą apelację powodów. W motywach swego rozstrzygnięcia Sąd Apelacyjny zważył, że „roszczenia zgłoszone przez powodów w procesie wiążą się z zasadami ustalania wynagrodzenia za pracę kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym ze szczególnym uwzględnieniem wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych oraz świadczeń związanych z warunkami wykonywania pracy poza siedzibą pracodawcy i poza stałym miejscem wykonywania pracy. Zdaniem Sądu Apelacyjnego problemy prawne określenia należności kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym „skomplikowane zostały przejściowo” przez niedostatecznie przemyślaną i wadliwą wykładnię art. 77⁵ k.p., dokonaną w uchwale składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawie III PZP 11/08. Teza tej uchwały, że kierowca transportu międzynarodowego, odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze, jako miejsce świadczenia pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p., spowodowała istotne trudności w określeniu podstawy prawnej uzasadnionych żądań pracowników o zwrot wydatków poniesionych na zwiększone koszty utrzymania w czasie wykonywania pracy na rzecz pracodawcy, zgodnie z jego poleceniem. Zaproponowane w uzasadnieniu uchwały „zalecenie” zrekompensowania tych wydatków przez pracodawcę w formie zwiększenia wynagrodzenia od razu było rozwiązaniem iluzorycznym, zaś propozycja dochodzenia przez pracownika zwrotu poniesionych kosztów na podstawie przepisów prawa cywilnego (por. wyrok z 12 listopada 2009 r., II PK 298/08) pod względem konstrukcji prawnej i użyteczności okazała się nieprzydatna. Dlatego ostatecznie Sąd Najwyższy posłużył się tezą o potrzebie stosowania art. 77⁵ § 1 k.p. do roszczeń pracowników w drodze analogii (por. wyrok Sądu Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r., w sprawie II PK 234/10). Ostatecznie ingerencja ustawodawcy polegająca na zmianie art. 2 i dodaniu art. 21 a w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879) z dnia 3 kwietnia 2010 r. doprowadziła do zniesienia skutków wadliwej wykładni art. 77⁵ § 1 k.p. Argumenty przytoczone w uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego w sprawie III PZP 11/08

prowadzą zdaniem Sądu Apelacyjnego do wykładni tego przepisu sprzecznej z jego brzmieniem, ponieważ nie zawiera on zwrotu „o incydentalnym poleceniu pracodawcy” i określa jako pracę w delegacji także pracę poza siedzibą pracodawcy, co Sąd Najwyższy uważa za zwrot zbędny w tym przepisie. Poza tym wykładnia Sądu Najwyższego prowadzi do oczywistej sprzeczności tak rozumianego przepisu z zasadą równego traktowania pracowników (art. 18^{3a} k.p.) i posługuje się pojęciem „pracownika mobilnego”, które nie jest normowane przepisami polskiego prawa pracy. Z tych względów Sąd Apelacyjny co do zasady uznaje w sprawie, iż powodom służy prawo do świadczeń z tytułu podróży służbowych za czas wykonywania pracy poza siedzibą pracodawcy.

Ferując wyrok Sąd Apelacyjny podzielił natomiast pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w wyroku z 1 kwietnia 2011 r., w sprawie II PK 234/10, że 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.). Ponadto uznał, że między treścią regulaminu wynagradzania i umów o pracę zawieranych z powodami występuje wyraźna sprzeczność, skoro w umowach o pracę nie mówi się, że diety stanowią również ekwiwalent wydatków na noclegi. Takiego sformułowania nie zawierają „nowe zasady naliczania diet zagranicznych i krajowych” obowiązujące u strony pozwanej od 1 lipca 2005 r. W tej sytuacji postanowienia umowne oceniać należy jako korzystniejsze dla pracowników, a przez to obowiązujące strony zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 18 § 1 k.p.

Z tych motywów Sąd Apelacyjny oddalił, zgodnie z art. 385 k.p.c., apelację pracodawcy jako bezzasadną.

Od wyroku Sądu Apelacyjnego skargę kasacyjną wniosła pozwana Spółka, zaskarżając go w części, tj. w pkt. II w zakresie, w jakim Sąd Apelacyjny oddalił apelację pozwanej. Skarżąca zarzuciła wyrokowi naruszenie prawa materialnego, tj.: § 9 ust. 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; art. 5 k.p.; art. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz art. 8 ust. 8 Rozporządzenia WE Nr 561/2006 przez ich niezastosowanie; art. 14 k.p. i art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców; art. 8 ust. 8 rozporządzenie (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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98 6, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE z dnia 11 kwietnia 2006 r.); art. 77⁵ § 3 k.p. w zw. z art. 77⁵ § 5 k.p. przez wadliwe zastosowanie i przyjęciu, że nie jest możliwe stworzenie odrębnej definicji „należności z tytułu podróży służbowej”; art. 18 § 1 i 2 k.p.; art. 8 k.p. i art. 65 k.c. w zw. z art. 300 k.p. przez zignorowanie zgodnego zamiaru stron co do sposobu ustalenia kosztów podróży.

Powodowie wnieśli odpowiedź na skargę.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Skarga kasacyjna pracodawcy jest uzasadniona i dlatego wyrok uległ uchyleniu w granicach zaskarżenia.

Na wstępie rozważań wymaga zaznaczenia, iż spór dotyczy stanu faktycznego przed zmianą ustawy o czasie pracy kierowców (przed 3 kwietnia 2010 r.), w którym to okresie zdaniem Sądu Najwyższego kierowca wykonujący prace w transporcie międzynarodowym nie był w podróży służbowej (por. wyrok SN z dnia 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12).

Sąd pierwszej instancji zasądził jednak pewne świadczenia na rzecz powodów stosując *per analogiam* przepisy o podróżach służbowych. Z uwagi na fakt, iż Sąd pierwszej instancji uzasadnił swój wyrok na podstawie tych przepisów stosowanych odpowiednio, a wykorzystanie tych norm jest co do zasady – zdaniem Sądu Apelacyjnego – dla spornego okresu trafne, zaprezentowana w motywach zaskarżonego wyroku negatywna ocena uchwały składu siedmiu sędziów Sądu

Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 jest zbędna i co najmniej nie na miejscu.

Powracając do sprawy i przedstawiając motywy wyroku na wstępie trzeba podkreślić, że Sąd Najwyższy aprobuje w pełni powołaną uchwałę Sądu Najwyższego, sygn. II PZP 11/08 i późniejsze orzecznictwo ferowane w tym przedmiocie (tj. np. wyrok II PK 144/12) uznając, iż kierowca w transporcie międzynarodowym, jako pracownik mobilny nie był w podróży służbowej w okresie do 3 kwietnia 2010 r. Nie było zatem konieczne odwoływanie się do kodeksowej regulacji podróży służbowych zagranicznych dla rozstrzygnięcia niniejszego sporu, tym bardziej że u pozwanego pracodawcy istniały przepisy wewnętrzne, które rekompensowały wzmożony wysiłek pracownika związany z pracą na trasie.

W przypadku kierowców transportu międzynarodowego ich praca za granicą nie oznaczała zatem pracy w podróży służbowej, według stanu prawnego przed 3 kwietnia 2010 r. Zmiana przepisów w tym zakresie stanowiła wyraz poglądu prawodawcy na wykładnię przyjętą w uchwale z dnia 19 listopada 2008 r., co uzasadnia stanowisko, że w przypadku kierowców występuje obecnie autonomiczne rozumienie podróży służbowej, którego by nie było bez szczególnej regulacji prawnej. Przed 3 kwietnia 2010 r. strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowców transportu międzynarodowego, jako podróży służbowej w ustawowym rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Oznacza to, że nie można było bezpośrednio stosować do tych kierowców przepisów o podróżach służbowych i zasądzać kosztów diet i noclegów na podstawie rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. Ostatni z powołanych przepisów nie może być bowiem podstawą oceny praw pracownika nie odbywającego podróży służbowej. Ważna w takiej sytuacji pozostaje treść umowy i akty wewnętrzne obowiązujące w tym przedmiocie u pracodawcy (por. motywy wyroku SN sygn. II PK 144/12). Dopiero w sytuacji gdyby tych aktów nie byłoby i praca w transporcie międzynarodowym nie byłaby dodatkowo rekompensowana z uwagi na jej szczególny charakter, można by ewentualnie rozważać stosowanie *per analogiam* i z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. tylko odpowiednio, przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych.

Przy wydawaniu wyroku należało przede wszystkim stosować ustawę o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 r. przed jej zmianą dokonaną przez

art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, czyli przed 3 kwietnia 2010 r. oraz rozporządzenie (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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (tekst mający znaczenie dla EOG, Dz. U. UE z dnia 11 kwietnia 2006 r., zwane rozporządzeniem nr 561/2006).

Jednakże sądy obu instancji i nawet skarżący przyjęli optykę regulacji Kodeksu pracy i rozporządzenia wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., dotyczącego zagranicznych podróży służbowych, co jest generalnie, z przedstawionych już powodów i dla stanów faktycznych sprzed 3 kwietnia 2010 r., wadliwe. Wyprzedzając zarzut, co do wadliwości takiego rozumowania z uwagi na art. 7 ustawy nowelizującej z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246), w myśl którego to przepisu w sprawach administracyjnych, postępowań podatkowych, o wykroczenia, karnych lub karnoskarbowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych w związku z przepisem art. 77⁵ § 1 k.p. stosuje się nową regulację i autonomiczną definicję podróży służbowej, trzeba wskazać, że niniejszy spór jest sporem ze stosunku pracy i nie mieści się w zakresie regulacji przedstawionej normy.

Zasadniczo w niniejszej sprawie i w zakresie zaskarżenia problem zasadza się na konieczności ustalenia, kiedy kierowca transportu międzynarodowego zatrudniony w firmie prywatnej (nie państwowej lub samorządowej) ma prawo do ryczałtu za nocleg w stanach prawnych przed 3 kwietnia 2010 r. i jaki powinien być wymiar owego ryczałtu skoro nie jest w podróży służbowej i nie stosują się do niego wprost normy prawne o zagranicznych podróżach służbowych nawet na zasadzie art. 77⁵ § 3 k.p.

W tej materii ogólnie sprawę rozstrzyga ustawa o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenie WE nr 561/2006. Dodatkowo wypada wskazać, iż jest to 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 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. 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. Trzeba dodać, 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).

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 wygod będzie korzystał zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływania na tę decyzję, ani jej kontrolowania (por. M. B. Rycak, *Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 77 oraz Ł. Prasolek, *Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 93). Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Biorąc to wszystko pod uwagę trzeba uznać, że ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu.

W sprawie istotne jest dokonane ustalenie, czy kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków (istniejąca co do jednego z powodów - jak wynika z uzasadnienia wyroku sądu drugiej instancji) wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych. Jeśli zgody nie było powraca problem o analogiczne zastosowanie rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 77⁵ § 3 i 5 k.p.

Na marginesie owo miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego – jeśli będziemy stosować jego przepisy do tego kierowcy - formę zapewnienie 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.

Z uwagi na powyższe orzeczono, jak na wstępie.