Sygn. akt X P 127/15

POSTANOWIENIE

Dnia 12 czerwca 2015 r.

Sąd Rejonowy dla Wrocławia Śródmieścia we Wrocławiu X Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych

w składzie następującym

Przewodniczący Sędzia Sądu Rejonowego Aleksandra Rutkowska

Protokolant Dominika Otmar

po rozpoznaniu w dniu 12 czerwca 2015 r. we Wrocławiu

sprawy z powództwa Z. Ś. (Ś.), Z. M. (M.) i M. P. (P.)

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w G.

o zapłatę ryczałtów za noclegi w kabinie samochodu

postanawia:

na podstawie, art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

I. ***c zy art. 8 ust 8 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 (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85***

stanowiący, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju, należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu prawa krajowego, które statuuje w § 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zmianami) – obowiązującego do dnia 28 lutego 2013 r. oraz w § 16 ust 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. 2013 Nr 167) – obowiązującego od dnia 1 marca 2013 r., co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach określonych w § 9 ust 1-3 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 oraz w § 16 ust 1-3 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy w przypadku, gdy pracodawca (przewoźnik) zapewnił pracownikowi (kierowcy) bezpłatne miejsce do spania w kabinie samochodu;

II. ***c zy art. 8 (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 (WE) 2135/98, jak również uchylające***

rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli k ierowca dokona takiego wyboru, okresy odpoczynku poza bazą, określone w art. 4 litery f - i tego rozporządzenia, może wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kie rowcy i znajduje się na postoju.

UZASADNIENIE

Powodowie Z. Ś., Z. M. oraz M. P. w pozwie skierowanym przeciwko byłemu pracodawcy (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w G., wnieśli o zasądzenie na ich rzecz kwot (bliżej określonych w pozwie) z tytułu ryczałtu za noclegi spędzane przez nich w kabinie pojazdu, w czasie wykonywania przez nich pracy kierowcy poza granicami kraju.

Powodowie byli zatrudnieni u pozwanego pracodawcy odpowiednio każdy z nich w latach 2011-2013, na stanowiskach kierowców samochodów ciężarowych powyżej 12 ton w transporcie międzynarodowym.

Zgodnie z umową o pracę, powodom przysługiwało wynagrodzenie zasadnicze, ryczałtowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nocnych oraz ryczałtowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

Przez cały okres zatrudnienia, powodowie w trakcie wykonywania pracy poza granicami kraju nocowali w pojeździe mechanicznym w przystosowanej przez producenta kabinie do odbywania w niej noclegów przez kierowców.

W okresie zatrudnienia, pracodawca nigdy nie wypłacił powodom ryczałtów za nocleg w pojeździe mechanicznym, uzasadniając to faktem zapewnienia pracownikom (kierowcom) bezpłatnego noclegu w kabinie pojazdu samochodowego.

Uzasadnienie złożenia wniosku o wydanie orzeczeni a w trybie prejudycjalnym.

Wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym ma kluczowe znaczenie w rozwiązaniu zagadnienia dotyczącego pojęcia zapewnienia bezpłatnego miejsca do spania w odpowiednio dostosowanym do tego miejsca w samochodzie przez pracodawcę-przewoźnika, okresu czasu, w którym kierowca może spędzać w kabinie samochodu oraz ustalenia, czy pomimo zapewnienia miejsca do spania w samochodzie pracownikowi – kierowcy, należy się za to odpowiednia rekompensata pieniężna.

W orzecznictwie krajowym oraz doktrynie powyższe zagadnienie jest przedmiotem dużej rozbieżności w kwestii uznawania za zapewnienie kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym bezpłatnego noclegu, stworzonych przez pracodawcę możliwości spędzenia odpoczynku nocnego w kabinach samochodowych w trakcie odbywania zagranicznych podróży służbowych. Według dominującej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2008 r. I PK 230/07, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176; z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10 poz. 119; oraz z dnia 10 wrzenia 2013 r. I PK 71/13 niepublikowane), stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu paragrafu 9 ust 4 rozporządzenia z 2002 roku (obecnie § 16 ust 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013), gdyż „trudno sobie wyobrazić, aby w XXI wieku pracodawca mógł wywodzić korzystne skutki prawne z faktu zapewnienia pracownikowi centrum życiowego w kabinie samochodu". Sąd Najwyższy wskazał, że przy ocenie stanu uznawanego za równoznaczny z zapewnieniem przez pracodawcę bezpłatnego noclegu nie można bowiem pomijać rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, że przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed wszelkimi zagrożeniami.

W ocenie Sądu Najwyższego, nie można również stracić z pola widzenia faktu, że w dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzoną w G. dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. Z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zmianami – dalej „umowa (...)). Według preambuły (...), celem jej zawarcia jest popieranie rozwoju i usprawnienie międzynarodowych przewozów drogowych i ładunków, a także potrzeba zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uregulowania

niektórych przepisów dotyczących warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami (...) Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania. Zgodnie z art 8 ust. 1 umowy (...), w każdym 24 godzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej 11 godzin, który to okres może być skrócony do minimum 9 kolejnych godzin, nie częściej niż 3 razy w tygodniu, pod warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w samochodzie, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

W prawie unijnym obowiązujące rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu 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 (Dz. U. UE.L. 2006 Nr 102 s. 1). Rozporządzenie nr 561/06 – zgodnie z art 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. Z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) – ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

W art. 1 rozporządzenia nr 561/06 ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednolicenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym. Rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich kierowców transportu drogowego, a nie tylko do kierowców będących pracownikami, przy czym należy podkreślić, że środki nim przewidziane w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników (pkt 5 preambuły).

W art. 4 rozporządzenia nr 561/06 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 561/06, 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.

W konsekwencji, problemy interpretacyjne wywołują: art. 8 ust. 7 umowy (...) oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, które dotyczą możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego i tygodniowego skróconego odpoczynku w pojeździe. Problem sprowadza się do ustalenia, czy dotyczą również określonego w art. 4 rozporządzenia nr 561/06 tygodniowego regularnego odpoczynku w pojeździe - w kabinie samochodu, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą wprost uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych). W rezultacie, wątpliwości sprowadzają się również do ustalenia, czy przepisy rozporządzenia mogą służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. 2012.1155 j.t.) wskazano, że kierowcy pozostający w stosunku pracy równolegle z ustawowymi przepisami z zakresu czasu pracy objęci są także normami obowiązkowych przerw i odpoczynku przewidzianymi w rozporządzeniu nr 561/06, określającymi czas prowadzenia pojazdu. W art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców przyjęto, że 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, czyli wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km) może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Regulacja ta powiela art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06. W tym zakresie przepis rozporządzenia wiąże i jest stosowany bezpośrednio. Natomiast art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe. W konsekwencji należałoby uznać, że tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego.

Należy zauważyć, że na mocy art. 18 § 2 kodeksu pracy postanowienia umów o pracę mogą być dla pracownika zawsze korzystniejsze niż przepisy prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 1 k.p. - postanowienia układów zbiorowych pracy i regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż przepisy Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych (art. 9 § 2 k.p.), a postanowienia regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż postanowienia układów zbiorowych (art. 9 § 3 k.p.). Zagadnienie prawne zostało odniesione do przepisów 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, które obowiązywało w okresie objętym roszczeniami w rozpoznawanej sprawie Aktualnie (od 1 marca 2013 r.) obowiązuje rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. 2013, poz. 167; dalej rozporządzenie z 2013 r.). W rozporządzeniu z 2002 r. nie zamieszczono przepisu pozwalającego na szczególny sposób ustalania należności przysługujących pracownikom (w tym kierowcom) odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę. Tego rodzaju regulacje znajdowały się w poprzednio obowiązujących aktach wykonawczych, w szczególności w § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (M.P. Nr 34, poz. 346 ze zm.) i w § 14 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 3 lipca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 89, 18 poz. 568 ze zm.). Pozwalały one pracodawcy (zarządzenie z 1996 r.) lub pracodawcy za zgodą pracownika (rozporządzenie z 1998 r.) na ustalenie ryczałtu w walucie obcej na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej (obejmującego ogólną kwotę należności z tytułu podróży). W rozporządzeniu z 2002 r. wysokość należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowych za granicę (w tym kierowcom odbywającym wielokrotne podróże) została tym samym określona przez prawodawcę, w szczególności co do wysokości ryczałtu z tytułu zwrotu kosztów noclegu. Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określa ono - bez żadnych wyłączeń - wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, do których należą: 1) diety oraz 2) zwrot kosztów: a) przejazdów i dojazdów, b) noclegów i c) innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. Warto przy tym zwrócić uwagę na treść § 5 ust. 1 tego rozporządzenia, zgodnie z którym pracownikowi, który otrzymuje za granicą bezpłatne całodzienne wyżywienie lub gdy wyżywienie opłacone jest w cenie karty okrętowej (promowej), przysługuje 25% diety.

W ocenie Sądu Najwyższego powyższe pozwalało na uznanie, że "odpowiednie miejsce do spania" i "bezpłatny nocleg" nie mogą być utożsamiane, a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia; - zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie "noclegu" do usługi hotelarskiej (motelowej; pośrednio także do noclegu opłaconego w cenie karty okrętowej lub promowej), o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów; - usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie "miejsca do spania", w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznica, przygotowania gorących napojów itp., a także zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety; - brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu; wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych; - istota "ryczałtu" jako świadczenia kompensacyjnego, polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (bo nie są one udokumentowane); w zależności od okoliczności konkretnego przypadku kwota ryczałtu - która jako uśredniona i ujednolicona ustalona jest przez prawodawcę - pokryje więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPiUS 1999 nr 23, poz. 745).

W związku z powyższym orzecznictwem sądów krajowych, problemem interpretacyjnym jest przede wszystkim ustalenie, czy zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym

transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego (czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, i czy jest to równoznaczne z zapewnieniem kierowcy przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz czy taki stan rzeczy uprawnia pracownika do otrzymania od pracodawcy zwrotu kosztów noclegu co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia

Wykładnia „odpowiedniego miejsce do spania w samochodzie" i związanych z tym roszczeń finansowych, nie była dotychczas przedmiotem rozważań (...) i dlatego też rodzi to kontrowersyjne stanowiska piśmiennictwa co do przysługujących kierowcom należności z tytułu odbywania noclegów przez kierowców w odpowiednio przystosowanej do tego kabinie samochodu wbrew literalnej wykładni art 8 ust 8 rozporządzenia 561/2006. Należy też zauważyć, że ostatnie orzeczenie Sądu Najwyższego (z dnia 12 czerwca 2014 r. II PZP 1/14) uznało, że art 8 ust 8 rozporządzenia 561/2006 odnosi się tylko do dziennego okresu odpoczynku, a nie kilkudniowego, czy nawet dłuższego, co powoduje problemy w interpretacji tego przepisu w kontekście zapewnienia odpowiedniego miejsca do spania.

Niezależnie od powyższego, należy zaakcentować, że orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pośrednio zmierza do poprawy bezpieczeństwa drogowego (por. wyrok ETS z dnia 9 września 2004 r. C-184/02 i C-223/02 Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej oraz wyrok ETS z dnia 29 kwietnia 2010 r. w sprawie C-124/09 S. R. B. v Minister van V. en W.). W orzeczeniach tych podkreślano, że stan zmęczenia kierowców może zagrażać bezpieczeństwu w ruchu drogowym, co wynika nie tylko z faktu kierowania pojazdem samochodowym, ale również z warunkach w jakich ten przejazd się odbywa.

To wszystko uzasadnia zwrócenie się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o dokonanie wykładni wskazanych przepisów prawa unijnego oraz ustalenia zgodności przepisów prawa unijnego z przepisami prawa krajowego, co umożliwi zastosowanie wynikającej z niego normy prawnej do ustalonego przez sąd krajowy w postępowaniu głównym stanu faktycznego, a także zapewni jednolitą wykładnię stosowania tych przepisów na terenie UE.