



Sygn. akt II PK 3/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 marca 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Beata Gudowska (przewodniczący)
SSN Jolanta Frańczak (sprawozdawca)
SSN Romualda Spyt

w sprawie z powództwa Stowarzyszenia [...] działające na rzecz D. K.
przeciwko D. Ltd. Spółka z o.o. w G.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 3 marca 2016 r.,
skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Okręgowego w B.
z dnia 26 czerwca 2014 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Okręgowemu w B. do ponownego rozpoznania i orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy – Sąd Pracy w Ś. wyrokiem z dnia 18 listopada 2013 r. oddalił
powództwo Stowarzyszenia [...] działającego na rzecz D. K. przeciwko D. Ltd. Sp. z

o.o. o zapłatę kwoty 12.542 zł z tytułu ryczałtów za noclegi w okresie od dnia 22 listopada 2011 r. do dnia 22 czerwca 2012 r.

Sąd Rejonowy ustalił, że D. K. zatrudniony był u strony pozwanej D. w okresie od dnia 22 listopada 2011 r. do dnia 22 czerwca 2012 r. na stanowisku kierowcy pojazdów ciężarowych w transporcie krajowym i międzynarodowym. W trakcie podróży służbowych D. K. odpoczywał i spędzał noce na leżance w kabinie pojazdu ciężarowego, którym kierował. Przełożeni kierowców wymagali, aby pojazdy tankowane były na określonych stacjach i tam kierowcy spędzali także noclegi. Tylko dwukrotnie D. K. spędził noc w pojeździe w miejscu, gdzie nie było infrastruktury do obsługi podróżnych, w postaci toalet, pryszniczy, barów.

W ocenie Sądu Rejonowego, powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie bowiem D. K. nie ponosił żadnych kosztów związanych z noclegami. Zapłaty ryczałtu za nocleg nie przewidywały zakładowe źródła prawa pracy, zaś regulamin pracy i wynagradzania obowiązujący w pozwanej Spółce jednoznacznie w § 10 wskazywał, że kierowcom spędzającym noc w kabinie ryczałty za noclegi się nie należą. Regulamin wynagradzania, jako akt wydany później niż zarządzenie prezesa strony pozwanej, ma decydujące znaczenie dla oceny żądania powoda. Sąd Rejonowy wskazał, że ewentualne prawo do ryczałtu za nocleg może wynikać z art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. W okresie zatrudnienia Dariusza Kazimierskiego obowiązywały wydane na podstawie art. 77⁵ § 3-5 k.p. przepisy 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 zm., dalej jako rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r.). Art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia przewidywał, że w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Innymi słowy chodzi tu o zwrot poniesionych kosztów związanych z noclegiem

bowiem sama wykładnia językowa art. 9 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. nie pozwala na uznanie prawa do ryczałtu, gdy koszty związane z noclegiem w ogóle nie powstały. Takie stanowisko zaprezentował również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4 czerwca 2013 r., II PKN 296/12 (Monitor Prawa Pracy 2013 nr 11, str. 598-601) dodatkowo wskazując, że jedynie w sytuacji, gdy pracownik poniósł koszty, ale nie jest w stanie wylegitymować się rachunkami może domagać się zapłaty ryczałtu, o którym mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. W ocenie Sądu Rejonowego nie bez znaczenia jest również to, że rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r. zostało wydane w trakcie obowiązywania ustawy o czasie pracy kierowców przed wprowadzeniem do niej art. 21a, a więc w czasie, gdy nie miały w ogóle zastosowania przepisy art. 77⁵ § 3-5 k.p. do podróży wykonywanych przez kierowców zawodowych. Dodatkowo Sąd Rejonowy nadmienił, iż 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 (Dz.U.U.E.L. 2006.102.1; dalej jako rozporządzenie (WE) nr 561/2006) oraz art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców wskazują, że dobowy odpoczynek należny kierowcy może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Ostatecznie Sąd Rejonowy stwierdził, że pracownik nie wykazał, aby poniósł koszty związane z noclegami w podróży służbowej a ponadto obowiązujący w pozwanej Spółce regulamin wynagradzania wyraźnie wyklucza prawo pracownika do ryczałtu za noclegi w związku z zapewnieniem miejsca do spania w pojeździe.

Wyrokiem z dnia 26 czerwca 2014 r. Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych oddalił apelację powoda Stowarzyszenia [...]działającego na rzecz D. K.

Sąd Okręgowy w całości podzielił ustalenia faktyczne i ich ocenę prawną dokonaną przez Sąd pierwszej instancji wskazując, iż kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy miały ustalenia, z których wynikało, że D. K. miał zapewniony bezpłatny nocleg w kabinie pojazdu a obowiązujące w pozwanej Spółce wewnętrzne akty płacowe wykluczały prawo do ryczałtu za noclegi kierowców w kabinie pojazdu. Sąd Okręgowy dodatkowo nadmienił, że

ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu innych uczestników ruchu, jeśli kierowca dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania. A zatem skoro kierowca nie przedstawił pracodawcy rachunku za nocleg, to oznacza to tylko i wyłącznie tyle, że zapewnił sobie nocleg w kabinie, godząc się na panujące w niej warunki.

Powyższy wyrok zaskarżył skargą kasacyjną powód Stowarzyszenie [...] działające na rzecz pracownika D. K. W skardze zarzucono naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie:

- a) § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. przez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że strona pozwana zapewniła pracownikowi bezpłatny nocleg, w sytuacji gdy umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu tego przepisu;
- b) § 9 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. przez uzależnienie prawa do ryczałtu za nocleg od uprzedniego faktycznego poniesienia przez pracownika kosztów noclegu;
- c) § 7 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. przez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że strona pozwana zapewniła pracownikowi bezpłatny nocleg, w sytuacji gdy umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 7 ust. 2 cytowanego rozporządzenia, a także przez uzależnienie prawa do otrzymania ryczałtu za nocleg od uprzedniego faktycznego poniesienia przez pracownika kosztów noclegu;
- d) § 10 regulaminu wynagradzania, art. 18 § 1 k.p., art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 oraz § 7 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. przez uznanie za wiążące postanowień regulaminu wynagradzania pozbawiających pracownika prawa do otrzymania ryczałtu za noclegi w sytuacji braku zapewnienia mu bezpłatnego należytego noclegu podczas odbywania wielodniowych zagranicznych podróży służbowych;
- e) art. 18 § 3 k.p. przez jego niezastosowanie i błędne przyjęcie, że w zakresie dotyczącym przyznawania należności z tytułu podróży służbowych

obowiązujący u strony pozwanej regulamin wynagradzania obowiązywał pracownika, gdy tymczasem postanowienia regulaminu wynagradzania w § 10 naruszają zasadę równego traktowania w zatrudnieniu bowiem pozbawiają należnego odpoczynku nocnego pracowników, którzy wykonują zawód kierowcy;

- f) art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców przez ich nieprawidłowe zastosowanie i błędną wykładnię polegające na zastosowaniu tych przepisów do zasad rekompensowania pracownikom kosztów podróży służbowych, podczas gdy przepisy te nie należą w ogóle w tej części do przepisów prawa pracy i nie regulują tych kwestii.

Skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku przez uwzględnienie powództwa w całości i zasądzenie od strony pozwanej na rzecz D. K. kwoty 12.541,61 zł tytułem należności za niewypłacone pracownikowi ryczałty za noclegi krajowe i zagraniczne w okresie od dnia 22 listopada 2011 r. do dnia 22 czerwca 2012 r. wraz z ustawowymi odsetkami oraz kosztami procesu, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

W uzasadnieniu skargi podniesione zostało, że zaskarżony wyrok pozostaje w sprzeczności z wykładnią prawa dokonaną przez Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r. II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164) oraz w uchwale z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47).

Strona pozwana w odpowiedzi na skargę kasacyjną wniosła o oddalenie skargi w całości i zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania kasacyjnego bowiem na podstawie § 10 regulaminu wynagradzania pracownikom pozwanej Spółki przysługują świadczenia jak w rozporządzeniu z dnia 19 grudnia 2002 r. za wyjątkiem wysokości diety zagranicznej, którą ustala prezes zarządu w drodze zarządzenia podanego do wiadomości najpóźniej 14 dni przed obowiązywaniem nowych stawek oraz ryczałtu za nocleg, w przypadku gdy nocleg jest odbierany w kabinie ciągnika siodłowego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna jest uzasadniona. W rozpoznawanej sprawie rację ma skarżący zarzucając, iż Sądy obu instancji dokonały błędnej wykładni zwrotu „bezpłatny nocleg” w kontekście przysługiwania pracownikowi ryczałtu za nocleg jako formy zwrotu kosztów podróży służbowej. Interpretacja tego pojęcia przesądza bowiem o stosowaniu lub niestosowaniu § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p. Rozstrzygając to zagadnienie Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r. II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164) wyraził pogląd, 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 z dnia 19 grudnia 2002 r., 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.

W motywach tej uchwały Sąd Najwyższy zaznaczył, że w wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. (nie mają więc do nich zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), a po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców). W orzecznictwie (które w tej mierze można uznać za utrwalone) przyjmuje się też, że w przypadku nieustalenia w układzie zbiorowym (regulaminie wynagradzania) lub umowie o pracę świadczeń z tytułu podróży odbywanej przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (dietom) z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach

powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z dnia 5 maja 2009 r., I PK 279/07, LEX nr 509051; z dnia 18 sierpnia 2009 r., I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100; z dnia 23 czerwca 2010 r., II PK 372/09, Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 597 oraz z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119).

Sądy orzekające odwołały się natomiast do poglądu Sądu Najwyższego zaprezentowanego w wyroku z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (LEX nr 1341269), w którym odwołano się do regulacji prawnych dotyczących czasu pracy kierowców w transporcie międzynarodowym. Faktycznie, przepisy te dopuszczają możliwość odpoczynku dobowego kierowcy w pojeździe (kabinie pojazdu), jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju. Sąd Najwyższy zarówno w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r. II PZP 1/14, jak i uchwale z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 wyjaśnił, że taką regulację dotyczącą kierowców w transporcie międzynarodowym zawiera Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie w dniu 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., powoływana jako „umowa AETR”), którą Polska ratyfikowała w dniu 15 maja 1992 r. Umowa AETR jako ratyfikowana umowa międzynarodowa stanowi część krajowego porządku prawnego, jest bezpośrednio stosowana i ma pierwszeństwo przed ustawą (art. 91 ust. 1 i 2 w związku z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 2005 r., II PK 320/04, OSNP 2006 nr 3-4, poz. 50). Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczworgodzinym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jednaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony pod pewnymi warunkami. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Umowa AETR nie reguluje jednak w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami ani innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą.

W prawie unijnym obowiązuje 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.U.E.L. 2006 Nr 102, s. 1). Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 561/2006, ustanawia ono 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. Ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym. W art. 4 rozporządzenia (WE) 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 (WE) nr 561/2006, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne 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. Przedmiotem regulacji rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w żadnym zakresie nie jest wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami ani inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś - 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 wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia.

Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dotyczą możliwości 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. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w postanowieniu z dnia 18 lutego 2016 r., w sprawie C-325/15 ([http://curia.europa.eu.](http://curia.europa.eu)) mającej za przedmiot wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu uznał, że 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, a w szczególności jego art. 8 ust. 8 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.

Podobne regulacje zawiera prawo krajowe. W art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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 powieliła art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (choć pomija, że może tak być według wyboru kierowcy, a miejsce do spania musi być odpowiednie dla każdego kierowcy; w tym zakresie przepis rozporządzenia jest stosowany bezpośrednio). Natomiast art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców jest o tyle korzystniejszy dla kierowców pracowników, że zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe, a tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego. W każdym razie, art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie

dotyczy w żadnym zakresie świadczeń przysługujących kierowcom-pracownikom z tytułu podróży służbowych i nie może służyć w sposób bezpośredni wykładni przepisów ustanawiających przesłanki tych świadczeń. W ustawie o czasie pracy kierowców uregulowano czas pracy tej grupy zawodowej, w tym w szczególności zasady korzystania z odpoczynku w pracy, nie uregulowano natomiast zasad przysługiwania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, odsyłając wyraźnie i wprost w tym zakresie (w art. 21a tej ustawy) do art. 77⁵ § 3-5 k.p. Odesłanie do przepisów Kodeksu pracy (przepisów wykonawczych do Kodeksu pracy) nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

W tym kontekście wskazać należy, że 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 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej), stanowi że, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Oznacza to, że przepisy wykonawcze ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diety oraz zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze. Odesłanie w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza więc pośrednio także odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p., a w konsekwencji uznanie, że kierowcy-pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77⁵ § 3 k.p. (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).

Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 wskazał, że w rozporządzeniu z dnia 19 grudnia 2002 r. - obowiązującym w okresie objętym żądaniem pozwu w rozpoznawanej sprawie - nie zamieszczono przepisu pozwalającego na szczególny sposób ustalania (w formie ryczału) należności przysługujących pracownikom (w tym kierowcom) odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę. 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 ryczału z tytułu zwrotu kosztów noclegu. Według § 1 i 2 rozporządzenia, określa ono - bez żadnych wyłączeń - wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, do których należą, a to: 1) diety oraz 2) zwrot kosztów: a) przejazdów i dojazdów, b) noclegów i c) innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. Zwrot kosztów noclegu reguluje § 9 rozporządzenia, według którego za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia (ust. 1), natomiast w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu (ust. 2). Wreszcie podstawowy dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego § 9 ust. 4 rozporządzenia stanowi, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu, jak i w kwocie ryczału w wysokości 25% limitu przy braku rachunku - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi „bezpłatny nocleg”.

Łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów - w ocenie powiększonego składu Sądu Najwyższego zawarta w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r. - pozwalała na sformułowanie następujących wniosków szczegółowych. Po pierwsze, pojęcia „odpowiednie miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg” nie mogą być utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia. Po drugie, 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. Po trzecie, usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie „miejsca do spania”, w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznic, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety. Po czwarte, brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu (względ na racjonalnego prawodawcę, który to przewidział); wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych. Po piąte, istota „ryczałtu” jako świadczenia kompensacyjnego (w tym wypadku przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu) 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 ujednoczona ustalona jest przez prawodawcę - pokryje więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione. Prowadzi to do ogólnego wniosku, że 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 (WE) nr 561/06, natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. 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.

Mając powyższe na względzie Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. w związku z art. 108 § 2 k.p.c. orzekł jak w sentencji wyroku.

kc

