



Sygn. akt I PK 364/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 marca 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Bogusław Cudowski (przewodniczący)

SSN Krzysztof Staryk (sprawozdawca)

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska

Protokolant Ewa Wolna

w sprawie z powództwa W. Ż.

przeciwko R. Spółce Akcyjnej w P.

o ryczałt za noclegi,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 13 marca 2018 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w K.

z dnia 3 sierpnia 2016 r., sygn. akt IX Pa .../16,

oddala skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 3 sierpnia 2016 r., sygn. akt IX Pa .../16, Sąd Okręgowy – Sąd Pracy w K. – w sprawie z powództwa W. Ż. przeciwko R. Spółce Akcyjnej w P. – oddalił apelację strony pozwanej od wyroku Sądu Rejonowego – Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w T. z dnia 26 stycznia 2016 r., sygn. akt IV P ../15, w którym Sąd Rejonowy zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 11.942,73 zł

tytułem ryczałtów za noclegi wraz z ustawowymi odsetkami od 30 kwietnia 2015 r. do dnia zapłaty.

Sąd pierwszej instancji ustalił między innymi, że powód pracował u pozwanego na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w pełnym wymiarze czasu pracy i wykonywał przewozy na terenie całej Europy, z wyłączeniem Ukrainy i Rosji. Jeździł w obsadzie jednoosobowej różnymi samochodami; w okresie od kwietnia 2012 r. do września 2012 r. był to samochód ciężarowy Renault Magnum. W trakcie podróży służbowych powód nocował w kabinie samochodu. W kabinie były dwa miejsca do spania – dwa łóżka położone jedno nad drugim. Łóżko miało wymiary 90 cm x 2 m i składało się ze zwykłego materaca z twardej gąbki. Łóżko nie było wyposażone w poduszki, pościel czy kołdrę. Samochód nie był wyposażony w klimatyzację postojową i gdy na zewnątrz były wysokie temperatury albo, gdy samochód stał na słońcu to w kabinie było duszno. Powód spał w różnych miejscach: na parkingach przy autostradach i stacjach benzynowych, a także przy lasach lub na tzw. dzikich parkingach, gdzie nie było toalet. Przy stacjach benzynowych zarówno toalety, jak i prysznice były płatne. Powód, jak była taka możliwość, zawieszał bańkę z wodą w naczepie i w ten sposób brał kąpiel. W kabinie powód przygotowywał sobie posiłki, mył się i spał. Przy zawieraniu umowy o pracę powód został poinformowany, że będzie spał w kabinie samochodu – nie było mowy o tym, że w zamian powód otrzyma jakieś pieniądze. W okresie od dnia 30 kwietnia 2012 r. do dnia 11 września 2012 r. powód odbywał zagraniczne podróże służbowe do: Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Słowacji, Austrii. Sześć z tych podróży trwało ponad sześć dób. Pozwany nie naliczał powodowi ryczałtów za noclegi zagraniczne. Regulamin wynagradzania dla pracowników pozwanego przewidywał w § 7, że pracownikom przysługują między innymi należności na pokrycie kosztów podróży służbowej. Zgodnie z § 11 ust. 1 regulaminu wynagradzania dodatki, odprawy oraz inne świadczenia związane z pracą naliczane są na zasadach określonych w Kodeksie pracy i innych przepisach powszechnie obowiązujących, np. ustawy o czasie pracy kierowców i innych. W myśl § 11 ust. 2 regulaminu wynagradzania należności na pokrycie kosztów podróży służbowej naliczane są na zasadach przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z

tytułu podróży służbowej – zgodnie z Kodeksem pracy.

Sąd ustalając, że roszczenia powoda z tytułu ryczałtów za noclegi w trakcie zagranicznych podróży służbowych dotyczyły wyjazdów realizowanych w okresie od 30 kwietnia 2012 r. do 7 września 2012 r. i powołując art. 2 pkt 7 oraz art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.) a także art. 77⁵ § 3-5 k.p. uznał, że należności powoda na pokrycie kosztów podróży służbowej powinny być ustalane na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., tj. 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 2002 r.”) obowiązującego do 28 lutego 2013 r.

Sąd pierwszej instancji powołując się na stanowisko uchwały siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, LEX nr 1469181, stwierdził, że strona pozwana powierzając powodowi pojazd wyposażony w miejsce do spania nie zapewniała mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu rozporządzenia z 2002 r. Nocleg musi obejmować także zapewnienie odpowiednich warunków sanitarnych, jak np. dostęp do toalety, prysznic, ciepłej wody, czego powód nie miał, a potrzeby fizjologiczne załatwiał w dostępnych na parkingach toaletach, a w razie ich braku w innych nieprzeznaczonych do tego miejscach. Miejsce do spania ograniczało się do zwykłej leżanki zaopatrzonej wyłącznie w materac z gąbki. Takie warunki nie pozwalały na odpowiednią regenerację sił fizycznych i psychicznych jak w warunkach domowych czy hotelowych. Strona pozwana nie skorzystała z możliwości uregulowania zasad zwrotu kosztów podróży służbowej swoim kierowcom na innych warunkach niż w rozporządzeniu o dietach za granicą, nie wykazała także, że ustaliła z powodem inne warunki zwrotu kosztów podróży służbowej niż w regulaminie wynagradzania. W związku z tym, pozwana z tytułu podróży służbowej powinna wypłacić powodowi diety oraz zwrócić koszty noclegów i innych wydatków na warunkach i w kwotach określonych w rozporządzeniu z 2002 r.

Sąd drugiej instancji – rozpoznając apelację strony pozwanej –

nie zanegował powyższych ustaleń i w ślad za oceną prawną Sądu pierwszej instancji powołał się na art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, art. 77⁵ § 3-5 k.p., na uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. w sprawie II PZP 1/14 oraz art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p. Powtórzył za Sądem Rejonowym, 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 nr 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 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. Ponieważ w sprawie bezsporne było, że powód nie otrzymywał żadnych należności tytułem ryczałtu za nocleg, dlatego powodowi należał się na podstawie § 9 pkt 2 rozporządzenia z 2002 r. ryczałt za nocleg w wysokości 25% limitu określonego w załączniku do tego rozporządzenia.

Powyższy wyrok Sądu Okręgowego strona pozwana zaskarżyła skargą kasacyjną – skargę oparto na obydwu podstawach kasacyjnych określonych w art. 398³ § 1 pkt 1 i 2 k.p.c. W ramach pierwszej podstawy kasacyjnej (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.) zarzucono:

„a) naruszenie art. 77⁵ § 2 k.p., § 9 ust. 1 i 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 w związku z art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców – przez ich zastosowanie w oparciu o czterostopniowe odesłanie kaskadowe (począwszy od art. 21 a ustawy o czasie pracy kierowców, przez § 3 i § 5 oraz § 2 art. 77⁵ k.p. dochodząc ostatecznie do przepisów rozporządzenia z 2002 r.) pomimo tego, że stosowanie kaskadowych odesłań nie jest dopuszczalne przez obowiązujące zasady techniki prawodawczej,

a w konsekwencji zastosowanie przepisów nieuwzględniających specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym;

b) błędną wykładnię § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 77⁵ § 2 k.p. i przyjęcie, że powodowi przysługuje ryczałt z tytułu zwrotu kosztów za noclegi podczas podróży zagranicznej, pomimo tego, że nie poniósł on z tego tytułu żadnych kosztów oraz pozwana zapewniła mu bezpłatny nocleg w przystosowanej do tego kabinie samochodu ciężarowego;

c) niezastosowanie art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców i błędne przyjęcie, że kwestie odpoczynku kierowców realizujących przewóz drogowy towarów na terenie Wspólnoty reguluje przepis art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców wprowadzający uprawnienie do odpoczynku dobowego, podczas gdy przepis art. 27 ust. 5 stanowi regułę kolizyjną wyłączającą zastosowanie art. 14, a w konsekwencji kierowcom przysługuje uprawnienie do dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku;

d) błędną wykładnię art. 8 ust. 7 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. oraz art. 8 ust. 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/06 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 w związku z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców i w konsekwencji niewłaściwe przyjęcie, że powodowi należy się ryczałt za noclegi, podczas gdy wskazane przepisy nie przyznają kierowcy uprawnienia do odpoczynku dobowego, z którym korelowałby obowiązek pracodawcy zapewnienia noclegu, a w konsekwencji nie nakładają na pracodawcę obowiązku zapewnienia bezpłatnego noclegu, a tym bardziej obowiązku zwrotu kosztów noclegu;

e) niezastosowanie art. 8 k.p. skutkujące oddaleniem apelacji pomimo, że żądanie zapłaty przez powoda dodatkowego wynagrodzenia z tytułu ryczałtów za noclegi jest sprzeczne ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa oraz zasadami współżycia społecznego, stanowiąc tym samym nadużycie prawa jako postępowanie nieuczciwe, naruszające zasady zaufania i lojalności wobec

pracodawcy”.

W ramach podstawy procesowej (art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c.) zarzucono naruszenie art. 328 § 2 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. przez nienależyte uzasadnienie zaskarżonego wyroku polegające na braku odniesienia się do treści zarzutów podniesionych w apelacji, w konsekwencji skutkujące brakiem możliwości choćby przybliżonej oceny prawidłowości zaskarżonego wyroku, wobec niezawarcia w kwestionowanym orzeczeniu danych pozwalających na weryfikację motywów i stanowiska sądu.

Strona skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego w K. w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania temu Sądowi lub innemu Sądowi równorzędnemu, a w przypadku stwierdzenia podstaw uchylenie również orzeczenia Sądu Rejonowego w T. i przekazanie sprawy do rozpoznania temu Sądowi w zmienionym składzie; ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i rozstrzygnięcie sprawy co do istoty przez zmianę wyroku Sądu pierwszej instancji i oddalenie powództwa w całości; jak również o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego radcy prawnego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Obie podstawy skargi kasacyjnej nie są uzasadnione.

Wprawdzie uzasadnienie wyroku Sądu Okręgowego jest lapidarne i ogólnikowe, jednak przytoczenie istotnych fragmentów uzasadnienia wyroku Sądu pierwszej instancji pozwala zrozumieć konkluzję wyroku i dokonać jej oceny w aspekcie zarzutów kasacyjnych, dlatego nie można uznać, że doszło do naruszenia art. 328 § 2 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c.

Przechodząc do *meritum* należy stwierdzić, że skarga kasacyjna pozwanego nie uwzględnia różnorodności obligatoryjnego odpoczynku kierowcy w transporcie międzynarodowym, bezpodstawnie przyjmując, iż w każdym przypadku zapewnienie kierowcy nowoczesnej kabiny pojazdu zaopatrzonej w miejsce do spania i odpoczynku stanowi zapewnienie kierowcy bezpłatnego noclegu.

W tej kwestii Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia

20 grudnia 2017 r. w sprawie C-102/16 Vaditrans BVBA przeciwko Belgii odnosząc się do brzmienia art. 8 ust. 6 akapit pierwszy 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... (Dz.U. 2006 L 102, s. 1; dalej również jako: rozporządzenie nr 561/2006) zwrócił uwagę, że przepis ten przewiduje, iż w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca winien wykorzystać co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, w którym to przypadku muszą zostać spełnione określone wymogi. Artykuł 8 ust. 6 akapit drugi tego rozporządzenia stanowi dalej, że tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Wreszcie art. 8 ust. 8 tego rozporządzenia przewiduje, że 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, a pojazd znajduje się na postoju.

W ocenie Trybunału Sprawiedliwości artykuł 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w świetle art. 4 tego rozporządzenia, w którym określono definicje wyrażen użytych w tym rozporządzeniu. Zgodnie z brzmieniem art. 4 lit. h) tego rozporządzenia „tygodniowy okres odpoczynku” jest to „tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem”, a pojęcie to obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” i „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”. W szczególności „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza „odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin”, natomiast „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza „odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin (pełnych 24 godzin)”. Trybunał Sprawiedliwości uznał, że skoro art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje wyraźnieienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, sugeruje to, że regularnych tygodniowych okresów odpoczynku kierowcy nie wolno spędzać w pojeździe. Wykładnia, zgodnie z którą art. 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006

zakazuje kierowcy spędzania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe, w sposób oczywisty zmierza do osiągnięcia celów rozporządzenia polegających na poprawie warunków pracy kierowców i bezpieczeństwa drogowego. W tym względzie Trybunał zauważył, że chociaż projektowanie pojazdów znacznie się rozwinęło w ciągu ostatnich 20 lat pozostaje jednak faktem, że kabina ciężarówki nie wydaje się być miejscem odpoczynku dostosowanym do okresów odpoczynku dłuższych niż dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Kierowcy powinni mieć możliwość spędzenia regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w miejscu, które zapewnia dostosowane do tego i odpowiednie warunki zakwaterowania. Mając na względzie powyższe rozważania, Trybunał Sprawiedliwości uznał, że art. 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 formułuje zakaz spędzania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe, nie przewidując jednak jakiegokolwiek kary w tym zakresie. Artykuł 19 tego rozporządzenia również nie określa kar, natomiast nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia kar za naruszenie tego rozporządzenia oraz podjęcia wszelkich środków niezbędnych do zapewnienia ich stosowania. Kary te, jak wynika również z motywu 26 rozporządzenia nr 561/2006, muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

Konsekwencją tego wyroku było wprowadzenie kar dla kierowców spędzających tygodniowy wypoczynek w kabinie pojazdu – na przykład w Belgii ponad 1.800 euro, a w Holandii – 1.500 euro.

W ocenie Sądu Najwyższego przedstawiony wyrok Trybunału Sprawiedliwości potwierdził wykładnię przedstawianą wcześniejszej w judykaturze Sądu Najwyższego (por. wyrok z dnia 9 marca 2017 r. w sprawie I PK 309/15) oraz jednoznacznie wskazuje, że w podróży służbowej trwającej ponad sześć dni kierowca był i jest zobligowany do skorzystania z noclegu poza kabiną pojazdu. Jeśli pracodawca nie zorganizuje bezpłatnego noclegu na przykład na terenie swojej zagranicznej bazy, będzie to generowało wydatki kierowcy na motel lub kwaterę prywatną i to w stosunkowo znacznej wysokości. Już choćby z tej przyczyny nie jest dopuszczalne pozbawienie kierowcy w zakładowym regulaminie (układzie zbiorowym) lub w umowie o pracę ryczałtu za nocleg bądź obowiązku zwrotu przez pracodawcę rzeczywiście poniesionych kosztów noclegu.

W polskim porządku prawnym obowiązuje także Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzona w Genewie 1 lipca 1970 r., a ratyfikowana przez Polskę 30 sierpnia 1999 r. (Dz.U.94.1087; dalej jako: umowa AETR). Zgodnie z art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców przepisy tej ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 561/2006 i umowie AETR. Jeżeli zatem kierowca wykonuje przewóz drogowy podlegający przepisom rozporządzenia nr 561/2006 lub umowy AETR, to w pierwszej kolejności stosuje się do niego normy zawarte w wymienionych aktach.

Zdaniem Sądu Najwyższego również wykładnia art. 8 ust. 8 umowy AETR, mającego analogiczną treść do art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 561/2006, prowadzi do takich samych konkluzji jak przedstawione w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-102/16.

Relevantne znaczenie ma także postanowienie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wydane 18 lutego 2016 r. w sprawie C-325/1 (InfoCuria – Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości). Odnosząc się do pytania prejudycjalnego Sądu Rejonowego dla Wrocławia-Śródmieścia Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że rozporządzenie 561/2006 nie normuje kwestii ryczałtów za nocleg lub zwrotu wydatków związanych z podróżą zagraniczną. Jednocześnie Trybunał podkreślił, że rozporządzenie harmonizuje przepisy o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach i okresach odpoczynku kierowców oraz 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.

Wątpliwości, które pojawiły się przy wykładni polskich przepisów płacowych po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, (OTK-A 2016, poz. 93), uznającego, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia wykonawczego z 2002 r. i § 16 ust. 1, 2, i 4 rozporządzenia wykonawczego z 2013 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, rozstrzygnął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu

sędziów z dnia 26 października 2017 r. w sprawie III PZP 2/17 (LEX nr 2379708).

W uchwale tej stwierdzono, 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) 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 (Dz.U. poz. 167).

W uzasadnieniu tej uchwały wskazano, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p. Zastosowanie tego przepisu, po wyeliminowaniu z obrotu prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Ponieważ obecnie ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyka spornej kwestii, oznacza to, że zastosowanie znajduje wprost, a nie odpowiednio, art. 77⁵ k.p. Z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. wynika, że 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 nieuzgodnienie należności z tytułu podróży służbowej sprawia, że pracownikowi przysługują „odpowiednio” (a nie wprost) świadczenia z rozporządzenia wykonawczego. 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. W przeciwnym wypadku zastrzeżenia co do wysokości diety z art. 77⁵ § 4 k.p., czy też konsekwencja braku uregulowania z art. 77⁵ § 5 k.p. nie byłyby potrzebne. Spostrzeżenie to potwierdza, że między zwrotami „warunki wypłacania” i „wysokość i warunki ustalania” nie można postawić znaku równości.

O ile w sferze budżetowej należności przysługujące z tytułu podróży służbowej zostały ustabilizowane jednolitą reglamentacją, o tyle wobec pracodawców „prywatnych” posłużono się odmienną metodą. Dopuszcza ona indywidualizowanie wysokości świadczeń i zróżnicowanie reguł kształtujących rozliczenie należności. Koszty noclegu mogą zostać w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę określone swobodnie (na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p.) albo, że mają odpowiadać przynajmniej wartości przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym (w sytuacji opisanej w art. 77⁵ § 5 k.p.). Art. 77⁵ § 3 k.p. nie precyzuje postanowień koniecznych. Skoro autonomiczne źródła prawa pracy (lub umowa o pracę) mają zawierać postanowienia dotyczące przysługujących pracownikowi należności, bo w przeciwnym razie przysługiwać będą „należności na pokrycie kosztów podróży służbowej według przepisów, o których mowa w § 2”, to zrozumiałe staje się, że pracodawca „prywatny” ma obowiązek określić wszystkie składniki wymienione w rozporządzeniu wykonawczym (a właściwie w art. 77⁵ § 2 k.p.). Zwrot kosztów za nocleg powinien zatem znaleźć się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę. Istota ryczałtu jako świadczenia kompensacyjnego polega na tym, iż świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia oderwane jest od rzeczywiście poniesionych kosztów. W zależności od konkretnego przypadku kwota ryczałtu pokrywa więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione. Ryczałtowy sposób rozliczania ma na celu uproszczenie wzajemnych rozliczeń. Z punktu widzenia sądu rozpoznającego sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, 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 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 ścisłe ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać

z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

W tym kontekście należy przypomnieć niezanegowane ustalenia Sądu pierwszej instancji, iż w spornym okresie 2012 r. pozwany nie naliczał powodowi ryczałtów za noclegi zagraniczne ani nie przekazywał pieniędzy do wykorzystania noclegu poza kabiną. Kwestia wypłaty przez pozwanego innych świadczeń związanych z zagraniczną podróżą i ich ewentualnej kompensaty z należnymi ryczałtami za nocleg, nie została ujęta w zarzutach kasacyjnych, dlatego pozostaje poza oceną Sądu Najwyższego.

Zdaniem Sądu Najwyższego, relewantne znaczenie miał regulamin wynagradzania dla pracowników pozwanego, który przewidywał w § 7, że kierowcom przysługują między innymi należności na pokrycie kosztów podróży służbowej, a zgodnie z § 11 ust. 2 regulaminu wynagradzania należności na pokrycie kosztów podróży służbowej naliczane są na zasadach przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej – zgodnie z kodeksem pracy, co oznaczało nie tylko odesłanie do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, ale także bezpośrednio odesłanie do art. 77⁵ § 3-5 k.p. i 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. Stosowanie § 9 ust. 1 i ust. 2 wyżej wymienionego rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. odbywało się więc mimo uchylenia przez Trybunał Konstytucyjny obowiązywania art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Nieuzasadniona jest więc sugestia skargi kasacyjnej, że zastosowanie tego rozporządzenia wynikało z kaskadowego (wadliwego legislacyjnie) odesłania. Stosownie do § 9 ust. 1 powyższego rozporządzenia za nocleg przysługiwał pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługiwał ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Ryczałt ten nie przysługiwał za czas przejazdu (§ 9 ust. 2). Przepisów ust. 1 i 2 nie stosowało się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewniła pracownikowi

bezpłatny nocleg (§ 9 ust. 4).

Ponieważ unormowanie to oprócz diet, przewidywało także zwrot kosztów noclegu lub ryczałt za nocleg, nie było przeszkód, aby pozwany taki ryczałt za nocleg, obejmujący każdy dzień podróży służbowej poza granicami kraju, wprowadził regulaminem na poziomie poniżej 25% kosztów hotelowych.

Biorąc pod uwagę, że u pozwanego pracodawcy nie określono wysokości ryczałtu za nocleg, uprawnione było stanowisko zaskarżonego wyroku uznającego, że powodowi przysługiwał ryczałt w wysokości 25% kosztów hotelowych.

Ponieważ to z regulaminu wynagrodzeń ustalonego przez pozwanego pracodawcę, wynikała konieczność wypłaty ryczałtu za nocleg, zupełnie nieuzasadniony jest zarzut skargi kasacyjnej niezastosowania art. 8 k.p., sugerujący nadużycie prawa przez powoda.

Mając powyższe okoliczności na względzie na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. orzeczono jak w sentencji wyroku.

kc