



Sygn. akt I PK 5/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 grudnia 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący)

SSN Zbigniew Hajn

SSN Krzysztof Staryk (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa M. W.
przeciwko H. Spółce z o.o. w K.
o zwrot kosztów noclegu,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 16 grudnia 2014 r.,
skargi kasacyjnej powoda M. W. od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i
Ubezpieczeń Społecznych w C.
z dnia 3 lipca 2013 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok w części dotyczącej M. W. i sprawę
przekazuje do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu,
pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach
postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powód M. W. wniósł o zasądzenie do pozwanego H. Sp. z o.o. kwoty 26.115
zł tytułem ryczałtów za noclegi za okres od 1 lutego 2009 r. do 30 listopada 2010 r.,

natomiast powód K. S. domagał się zasądzenia od pozwanego kwoty 30.145 zł tytułem ryczałtów za noclegi za okres od 1 maja 2009 r. do 31 października 2011 r. Wyrokiem z dnia 16 stycznia 2013 r. Sąd Rejonowy Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w C. oddalił powództwa w całości oraz odstąpił od obciążenia powodów kosztami zastępstwa procesowego. Sąd ustalił, iż do dnia 3 kwietnia 2010 r. powodowie nie przebywali w podróży służbowej, przez co brak było podstawy prawnej umożliwiającej zasądzenie żądanych kwot. Odnosnie zaś do roszczeń powodów za okres po tej dacie powództwa również nie zasługiwały na uwzględnienie, gdyż w ocenie Sądu pierwszej instancji strona pozwana uregulowała w regulaminie wynagradzania zasady zwrotu kosztów noclegu, tym samym powodowie nie mogą skutecznie żądać zwrotu tych kosztów (w formie ryczałtu) na podstawie przepisów rozporządzenia.

Wyrokiem z dnia 3 lipca 2013 r. Sąd Okręgowy Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w C. oddalił apelację powodów oraz zasądził od nich zwrot kosztów zastępstwa procesowego na rzecz strony pozwanej.

Wyrok ten został zaskarżony przez dwóch powodów, jednak w stosunku do K. S. Sąd Najwyższy zawiesił postępowanie po stwierdzeniu śmierci tego skarżącego w wypadku drogowym; dlatego została rozpoznana wyłącznie skarga kasacyjna wniesiona przez M. W.

M. W. zaskarżył w całości wyrok Sądu Okręgowego z dnia 3 lipca 2013 r., „tj. pkt 1 - w zakresie, jakim Sąd Okręgowy oddalił apelację powoda, pkt 2 - w zakresie, jakim Sąd Okręgowy zasądził od powoda na rzecz strony pozwanej zwrot kosztów zastępstwa procesowego za postępowanie przed Sądem drugiej instancji”.

Skargę kasacyjną oparł na następujących podstawach:

I. „naruszeniu przez Sąd Okręgowy przepisów prawa materialnego, tj. naruszenie przepisów art. 14. ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 ze zm. zwana dalej jako Ustawa o czasie pracy kierowców w zw. z 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 do transportu drogowego oraz zmieniającego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego Rady (EWG) nr 3820/85 (zwane dalej jako Rozporządzenie WE nr 561/2006)

poprzez jego błędną wykładnię a w konsekwencji ich zastosowanie do stanu faktycznego rozpoznawanej sprawy, polegającą na przyjęciu przez Sąd Okręgowy, iż zgoda powoda zatrudnionego na stanowisku kierowcy międzynarodowego na odbywanie odpoczynku w pojeździe jest pojęciem tożsamym z dokonaniem wyboru miejsca odpoczynku, w sytuacji gdy w rzeczywistości strona pozwana nie stworzyła żadnej możliwości wyboru takiego miejsca, a tym samym powód został pozbawiony faktycznej możliwości dokonania wyboru miejsca do odpoczynku, co spowodowało, iż przy braku alternatywy miejsca noclegu musiał spędzić odpoczynek w pojeździe, zaś zgoda w rzeczywistości miała charakter pozorny, w związku z czym nie mogła wyłączyć prawa powoda do żądania zwrotu kosztów noclegu w formie ryczału.

2. naruszenie przepisu art. 77⁵ k.p. w zw. z § 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.2002 236, poz.1991, ze zm.; zwane dalej jako Rozporządzenie) poprzez dokonanie błędnej wykładni, a w konsekwencji ich niezastosowanie przejawiające się w uznaniu przez Sąd II instancji, iż powyższych przepisów nie należało zastosować na zasadzie analogii do rozliczania należności z tytułu podróży służbowych powoda do dnia 3.04.2010 r., pomimo tego, iż z uwagi na specyfikę pracy powoda, który pracował w szczególnie trudnych warunkach, a w szczególności z uwagi, iż każdorazowo nieprzerwanie przebywał poza granicami przez min. 4 tygodnie (średnio zaś przez 6 tygodni), przy czym powrót do kraju był uzależniony tylko i wyłącznie od zgody strony pozwanej, zaś w trakcie trwania takiej podróży obowiązkiem powoda było sprawowanie pieczy nad pojazdem oraz przewożonym ładunkiem, przy czym jego odpoczynek był notorycznie zakłócany głośną pracą agregatu, znajdującego się w odległości 30 cm od miejsca, w którym nocował czy brakiem wyposażenia samochodu w klimatyzację postojową, a tym samym odpoczywanie w bardzo wysokich temperaturach, to należało mu zrekompensować te wszystkich niedogodności i uciążliwości, przy czym oczywistym jest, iż wypłacane diety pokrywały powodowi koszty związane z wyżywieniem w wielotygodniowej zagranicznej podróży, zaś tzw. zryczałtowane zadaniowe wynagrodzenie za utrzymanie czystości, załadunek, rozładunek, miało

rekompensować pracę w godzinach nadliczbowych, bowiem czynności te mieszają się w pojęciu czasu pracy kierowcy, tym samym nie mogło rekompensować uciążliwości związanych z odbywaniem odpoczynku w takich warunkach, a tym samym Sąd Okręgowy winien zastosować na zasadzie analogii przepisy Rozporządzenia;

3. naruszenie przepisów art. 77⁵ k. p. w zw. z § 9 ust 4 Rozporządzenia poprzez jego błędną wykładnię, a w konsekwencji jego niezastosowanie przez Sąd Okręgowy polegające na zawężeniu pojęcia bezpłatny nocleg do warunków technicznych kabiny samochodu ciężarowego, w tym jej wymiarów, ogrzewania z pominięciem tak istotnych okoliczności jak obowiązek pilnowania samochodu oraz przewożonego towaru, głośnie funkcjonowanie agregatu posadowionego w odległości do 30 cm od leżanki powoda, wykonywanie rozładunków w czasie odpoczynku na tzw. rampie, odpoczynek w bardzo wysokich temperaturach, a więc elementów mających znaczenie przy ustaleniu odpowiedniego odpoczynku, rozumianego jako prawidłowe zregenerowanie sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do wykonywania zawodu kierowcy, a tym samym dokonanie błędnej wykładni pojęcia bezpłatny nocleg, konsekwencją dokonania błędnej wykładni było postawienie znaku równości między bezpłatnym noclegiem, a noclegiem odbywanym w kabinie samochodu ciężarowego, a najdalej idącym skutkiem dokonania błędnej wykładni przyjęcie przez Sąd Okręgowy, iż w takim wypadku strona pozwana zapewniła bezpłatny nocleg, co zwalniało ją z obowiązku zwrotu kosztów noclegu w formie ryczału”.

Biorąc pod uwagę powyższe podstawy kasacyjne wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości oraz zasądzenie od strony pozwanej na rzecz powoda kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego oraz kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje wg norm przepisanych; ewentualnie - o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu oraz pozostawienie temu Sądowi rozstrzygnięcia o kosztach procesu.

Pozwany wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna oparta została na uzasadnionych podstawach.

Zaskarżony wyrok pozostaje w sprzeczności z wykładnią prawa, przedstawioną w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (LEX nr 1469181, M.P.Pr. 2014/10/531-536), z której wynika, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 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, 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.

Sąd Najwyższy rozpoznający niniejszą skargę kasacyjną w pełni podziela konstatacje zawarte w tej uchwale. W uzasadnieniu cytowanego judykatu Sąd Najwyższy przypomniał, że w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166) Sąd Najwyższy przyjął, 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. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie miał zastosowania ani art. 77⁵ k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Ustawodawca szybko zdecydował się jednak na nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jedn.: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), dokonaną ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały zlikwidowane skutki uchwały z dnia 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08).

Wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, jako każdego zadania służbowego polegającego na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). W art. 21a zmienionej ustawy przyjęto zaś, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p.

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 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). Jednakże za okres do dnia 3 kwietnia 2010 r. moc prawną zachowały korzystniejsze dla pracowników (przyznające diety i zwrot kosztów noclegu) postanowienia układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania) oraz umów o pracę (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). 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 odbywanych przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (diетom) 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). W konsekwencji - w rzeczywistości - także z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r.

przysługują im należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

W dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., dalej "umowa AETR"). Od wejścia w życie Konstytucji RP 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). Według preambuły umowy AETR, celem jej zawarcia jest popieranie rozwoju i usprawnienie międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków, a także potrzeba zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uregulowania niektórych przepisów dotyczących warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania. Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczerogodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego, co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. 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 w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej.

W prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (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 (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. Rozporządzenie unijne jest aktem nadrzędnym nad aktami prawa krajowego i uchyla niezgodne z nim przepisy prawa krajowego. W sprawach regulowanych rozporządzeniem państwo członkowskie nie może mieć własnych regulacji, nawet gdyby ograniczały się do powtórzenia treści zawartych w rozporządzeniu.

Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 561/06, ustanawia ono 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,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 nr 561/06 w żadnym zakresie nie jest wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy 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 nr 561/06 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.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z jednej strony stwierdzono, że jej przepisy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 561/06 i umowie AETR (art. 3), z drugiej jednak strony powielono szereg regulacji tych aktów prawnych. Ustawę stosuje się do kierowców będących pracownikami w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy, a rozporządzenie nr 561/06 do kierowców niezależnie od tego, czy są pracownikami, czy też kierują pojazdami na podstawie umów cywilnoprawnych, np. umowy zlecenia. 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 tej ustawy o czasie pracy kierowców przyjęto, że w każdym 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 (choć pomija, że może tak być według wyboru kierowcy a miejsce do spania musi być odpowiednie dla każdego kierowcy). W tym zakresie przepis rozporządzenia wiąże i 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.

Według wykładni systemowej wynika to z uwzględnienia, że w ustawie o czasie pracy uregulowano czas pracy kierowców, 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 (art. 21a) w tym zakresie do art. 77⁵ § 3-5 k.p. Należy zauważyć, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców jest wyrazem szczególnego podkreślenia tej kwestii, skoro bez tego przepisu do kierowcy-pracownika regulacje art. 77⁵ § 3-5 k.p. i tak miałyby zastosowanie z mocy art. 4 (w związku z art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców. Podkreślenia wymaga też, że odesłanie do przepisów Kodeksu pracy nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

Ustawa o czasie pracy kierowców formalnie odsyła do stosowania art. 77⁵ § 3-5 k.p. Nie odsyła więc do art. 77⁵ § 1 k.p. (gdyż zawiera własną definicję podróży służbowej) oraz nie odsyła do art. 77⁵ § 2 k.p., w którym określono (w szczególności) przedmiot regulacji przepisów wykonawczych (zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu). Z art. 77⁵ § 2 k.p. wynika, że rozporządzenie wykonawcze powinno regulować następujące świadczenia: 1) diety (ich wysokość, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami

kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach) oraz 2) zwrot (warunki zwrotu) kosztów przejazdów, 3) zwrot kosztów noclegów i 4) zwrot innych wydatków.

Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p., warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Według art. 77⁵ § 4 k.p., postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2. Można zauważyć, że przepis ten ustala minimalny standard świadczenia, ale odnosi się tylko do diety, a nie do zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Jednakże - zgodnie z art. 77⁵ § 5 k.p. - w przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa, w § 3 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej), 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).

Zauważyć przy tym należy, że zastrzeżenie zawarte w art. 77⁵ § 3 k.p. w istocie nawiązuje do art. 18 § 2 k.p., z którego wynika, że postanowienia umów o pracę mogą być dla pracownika zawsze korzystniejsze niż przepisy prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 1 k.p. (aktów powszechnie obowiązujących, układów zbiorowych pracy, regulaminów wynagradzania), 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.).

Rozporządzenie z 2002 r. 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. z 2013 r., 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, 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 ryczału 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. Odpowiednik tego przepisu zawarty w rozporządzeniu z 2013 r. (§ 14 ust. 3) stanowi o odpowiednim zmniejszeniu diety w przypadku korzystania przez pracownika z usługi hotelarskiej, w ramach której zapewniono wyżywienie. Zwrot kosztów noclegu reguluje § 9 rozporządzenia z 2002 r., 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). Od razu należy zwrócić uwagę na wysokość limitów, które przykładowo zostały ustalone w odniesieniu do kraju docelowego: Belgii na 160 EUR, Francji na 120 EUR, Niemiec na 103 EUR, Rosji na 130 EUR, czy Ukrainy na 100 EUR. Należy też zauważyć, że w rozporządzeniu z 2013 r. w przepisie stanowiącym odpowiednik § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r. (w § 16 ust. 1 i 2) jest mowa o zwrocie - w granicach limitu - kosztów noclegu w wysokości stwierdzonej rachunkiem (bez dookreślenia, o jaki rachunek chodzi). Jednakże z § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2013 r. (dotyczącego podróży krajowej) wynika, że chodzi o rachunek za nocleg w obiekcie świadczącym usługi hotelarskie, za który pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, jednak nie wyższej za jedną dobę hotelową niż dwudziestokrotność stawki diety.

Wreszcie podstawowy dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. (tak samo jego odpowiednik § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r.) stanowi, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu (ust. 1), 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. - pozwala na sformułowanie następujących wniosków szczegółowych:

- 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;

- 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 "miejsc do spania", w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznicza, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety;

- 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;

- istota "ryczału" 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 ujednolicona ustalona jest przez pracodawcę - 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 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.

Aktualny pozostaje też pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 kwietnia 2011 r. (II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119), zgodnie z którym zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być rekompensowane, choćby przez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych. Stanowisko to zostało wyrażone w stanie faktycznym, w którym prawo do ryczałtu za nocleg nie zostało przez pracodawcę uregulowane w regulaminie wynagradzania albo w układzie zbiorowym pracy (nie wynikało też z wiążącej strony umowy o pracę). Pogląd ten miałby też zastosowanie w sytuacji, gdy w regulaminie wynagrodzenia obowiązującym u pracodawcy wyraźnie zastrzeżono, że pracownikom nie przysługuje ryczałt za noclegi. Stosowanie § 9 ust. 1-4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. związane jest z poddaniem kwestii dotyczącej zapłaty za noclegi zasadzie wyrażonej w art. 9 § 2 k.p.

Dotychczasowe rozważania są wystarczającą podstawą do uwzględnienia wniosku powoda o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania, dlatego na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. i art. 398²¹ w związku z art. 108 § 2 k.p.c. orzeczono jak w sentencji.

