



Sygn. akt II PK 148/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 czerwca 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jerzy Kuźniar (przewodniczący)

SSN Beata Gudowska

SSN Zbigniew Hajn (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa T. M.
przeciwko Przedsiębiorstwu P. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w W.
o zwrot kosztów noclegów,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 15 czerwca 2016 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego w W.
z dnia 4 listopada 2014 r.,

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

UZASADNIENIE

Wyrokiem zaskarżonym rozpoznawaną skargą kasacyjną Sąd Okręgowy w W. oddalił apelację powoda od wyroku Sądu Rejonowego z dnia 31 października

2013 r. oddalającego jego powództwo o zwrot 49.082,89 zł z tytułu niewypłaconych mu przez tego pracodawcę zryczałtowanych kosztów noclegu.

Zgodnie z ustaleniami przyjętymi w podstawie zaskarżonego wyroku, powód był zatrudniony przez pozwaną Spółkę na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w okresie od 3 stycznia 2006 r. do 30 czerwca 2010 r. na podstawie umowy o pracę. Powodowi z tytułu tej pracy przysługiwały należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową, jednakże nie otrzymywał ryczałtu za noclegi, ponieważ miał zapewniony nocleg w przystosowanej do tego kabinie samochodu zawierającej miejsce do spania.

Sąd Okręgowy przyjął za własne ustalenia i argumenty przytoczone przez Sąd Rejonowy w pisemnych motywach wyroku. Sąd odwoławczy wskazał, że w stanie prawnym obowiązującym do 3 kwietnia 2010 r., tj. do czasu wejścia w życie nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dokonanej art. 4 ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2010 r. Nr 43, poz. 246 ze zm.), praca kierowców transportu międzynarodowego nie była pracą w podróży służbowej (uchwała siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08). Dopiero po tej dacie wymieniona nowelizacja umożliwiła traktowanie tego czasu jako podróży służbowej, wprowadzając własną definicję takiej podróży. Taką wykładnię potwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4 czerwca 2013 r. (II PK 296/12), wydanym po nowelizacji, uznając, że kierowca w transporcie międzynarodowym jako pracownik mobilny nie był w podróży służbowej w okresie do 3 kwietnia 2010 r. Dlatego przed 3 kwietnia 2010 r. strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowców transportu międzynarodowego jako podróży służbowej w ustawowym rozumieniu art. 77³ § 1 k.p. Nie można było zatem bezpośrednio stosować do nich przepisów o podróżach służbowych i zasądzać kosztów diet i noclegów na podstawie rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi i zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. Ostatnio wymieniony przepis nie może być bowiem podstawą oceny praw pracownika nie odbywającego podróży

służbowej. W tej sytuacji ważna była treść umowy i akty wewnętrzne obowiązujące w tym przedmiocie w zakładzie pracy. Dopiero w sytuacji gdyby tych aktów nie było i praca w transporcie międzynarodowym nie była dodatkowo rekompensowana z uwagi na jej szczególny charakter można by ewentualnie rozważać stosowanie *per analogiam* z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych. Podzielając to stanowisko Sąd Okręgowy wskazał, że w rozpoznawanej sprawie w aktach wewnętrznych - w regulaminie wynagradzania - pracodawca przewidział dla kierowców w ruchu międzynarodowym diety, nie przewidział natomiast ryczałtów za noclegi, ze względu na zapewnienie im miejsca do spania w pojeździe. Takie stanowisko pozwanej było, zdaniem Sądu drugiej instancji, uzasadnione w świetle art 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12) oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 (Dz.U.U.E.L. z 2006 r. Nr 102, poz. 1) w myśl, którego jeśli kierowca dokona takiego wyboruienne okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe o ile ma on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Sąd Okręgowy ustalił, że powód godził się na taką formę i warunki wypoczynku, a zapewnione przez pozwanego pracodawcę wyposażenie kabiny pojazdu prowadzonego przez powoda odpowiadały wymaganiom sprecyzowanym w orzecznictwie Sądu Najwyższego (wyroki z dnia: 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10; 12 września 2012 r., II PK 44/12). W rezultacie w ocenie Sądu Okręgowego stworzone przez pracodawcę warunki zapewniały powodowi bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 wyżej cytowanego rozporządzenia z 2002 r., co wykluczało możliwość przyznania ryczałtów za noclegi w okresie objętym sporem.

Powód zaskarżył powyższy wyrok Sądu Okręgowego w całości, zarzucając w skardze kasacyjnej naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.: (1) art. 9 § 2 i 3 k.p. w związku z art 58 § 1 k.c. i w związku z art 300 k.p. przez ich niezastosowanie przy ocenie treści obowiązującego u pozwanego regulaminu wynagradzania z dnia 19 lipca 2005 r., pomimo że przewidziane w tym dokumencie zasady rozliczania należności z tytułu podróży służbowych pracowników są mniej

korzystne dla powoda niż regulacja zawarta w § 9 ust. 2 rozporządzenia 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. z 2002 r. Nr 236 poz. 1991 r. ze zm.); (2) art 77⁵ § 1 k.p. przez jego błędną wykładnię i przyjęcie, że podróże kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym w związku z wykonywaniem obowiązków pracowniczych w okresie przed 3 kwietnia 2010 r. nie stanowią podróży służbowych w rozumieniu tego przepisu; (3) art. 77⁵ § 1, 3 i 4 k.p. przez ich niewłaściwą wykładnię i przyjęcie, że powodowi zatrudnionemu na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym nie przysługiwał zwrot kosztów noclegów w kabinie samochodu, jako świadczenia należnego z tytułu odbywania przez niego podróży służbowych; (4) § 9 ust 4 w/w rozporządzenia przez jego zastosowanie do oceny zasadności żądania powoda i uznanie, że udostępnienie powodowi możliwości noclegu w kabinie samochodu marki Mercedes Actros stanowi zapewnienie mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu tego przepisu i zwalnia z obowiązku zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia; (5) § 9 ust. 2 w/w rozporządzenia przez ich błędne niezastosowanie i uznanie roszczeń powoda za pozbawionych podstawy prawnej; (6) art. 2 pkt 7 lit. a i b ustawy o ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (pierwotny tekst: Dz.U. 2004 r. Nr 92 poz. 879) przez jego niezastosowanie do oceny charakteru podróży powoda, jako kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym, w związku z wykonywaniem obowiązków pracowniczych w okresie objętym pozwem, co doprowadziło do błędnego uznania, że podróże te nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu przedmiotowej ustawy.

Skarżący zarzucił także naruszenie przepisów postępowania mogące mieć istotny wpływ na wynik sprawy, tj.: (1) art 231 w z art. 233 § 1 k.p.c. przez błędne przyjęcie, że dokumenty zgłoszone przez powoda w toku postępowania zatytułowane „ryczałt za nocleg”, „wniosek o udzielenie czasu wolnego”, „ewidencja czasu pracy” nie mogą stanowić dowodu” oraz przez błędne przyjęcie, że dowodem w niniejszej sprawie nie mogą być dołączone przez powoda do akt sprawy kserokopie aneksu do umowy o pracę i kalendarzy powoda; (2) art. 217 § 1 i 3

oraz art 227 k.p.c. przez zaakceptowanie przez Sąd Okręgowy niezasadnego oddalenia wniosku dowodowego powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu księgowości.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga jest uzasadniona. Nietrafne okazały się jednak zarzuty odnoszące się do naruszenia przepisów postępowania, ponieważ strona skarżąca, nie powołując art. 391 § 1 k.p.c., nie powiązała ich z postępowaniem apelacyjnym, co uniemożliwia odniesienie ich do wyroku Sądu Okręgowego, jako sądu drugiej instancji.

Wobec powyższego, skoro podstawa faktyczna zaskarżonego wyroku jest prawidłowa, Sąd Najwyższy związany jest przyjętymi przez Sąd drugiej instancji ustaleniami faktycznymi przy ocenie zarzutów naruszenia przepisów prawa materialnego. W tym zakresie skarżący trafnie zarzucił naruszenie przez wyrok Sądu Okręgowego art 77⁵ § 1, 3 i 4 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 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 zm.), dalej jako „rozp. z 2002 r.”. Sąd Okręgowy przyjął, że wymagany przez prawo standard spełnia nocleg w kabinie samochodu, co jest równoznaczne z zapewnieniem bezpłatnego noclegu i wyklucza dalszą kompensatę w tym zakresie. Stanowisko to nie jest zasadne. Rację ma skarżący zarzucając, że 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. 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 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 razie 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 (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).

Sąd Najwyższy w powołanej wyżej uchwale składu siedmiu sędziów, a także w uchwale z dnia 7 października 2014 r. w sprawie I PZP 3/14 wyjaśnił, że 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 dwudziestoczerogodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który 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. z 2006 r. 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 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. 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 ma 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 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 polskie. 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 Sąd Najwyższy wskazał, że art. 77⁵ § 5 k.p., w wypadku 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 ryczałtu w wysokości 25% limitu przy braku rachunku - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi „bezpłatny nocleg”.

Łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów - zawarta w cytowanej uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r. - pozwala 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, prysznicza, 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 ujednolicona 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