



Sygn. akt II PK 204/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 września 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Korzeniowski (przewodniczący, sprawozdawca)
SSN Beata Gudowska
SSN Krzysztof Staryk

w sprawie z powództwa F. O.
przeciwko C. sp. z o.o. z siedzibą w B.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 14 września 2016 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego w P.
z dnia 5 grudnia 2014 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok w punkcie 1. a w części oddalającej
powództwo ponad kwotę 38.258,47 zł (trzydzieści osiem tysięcy
dwieście pięćdziesiąt osiem złotych 47/100) z odsetkami oraz w
punktach 1. b i 3 i w tym zakresie sprawę przekazuje Sądowi
Okręgowemu w P. do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

W sporze o ryczałty za noclegi Sąd Okręgowy w P. wyrokiem z 5 grudnia 2014 r. uwzględnił apelację pozwanego pracodawcy i zmienił wyrok Sądu Rejonowego w P. z 23 lipca 2014 r., w ten sposób, że w miejsce kwoty 60.133,42 zł zasądził od pozwanego na rzecz powoda 38.258,47 zł z odsetkami. Powód był zatrudniony u pozwanego na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym. Spór o ryczałty za noclegi obejmował okres od 1 sierpnia 2009 r. do 3 sierpnia 2011 r. Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo za cały okres, przyjmując, że w stanie prawnym obowiązującym do 3 kwietnia 2010 r., jak i potem powód miał prawo do ryczałtu za noclegi. Przepis art. 21a wprowadzony do ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców znosił wątpliwości co do pracy kierowców w transporcie międzynarodowym w podróży służbowej. Fakt, że podróż służbowa jest czynnością incydentalną nie stanowi o tym, iż pracownik nie może pozostawać w podróży służbowej, gdy pracodawca stale wymaga od niego, aby wykonywał pracę poza miejscem pracy określonym w umowie, to jest tak, jak w niniejszej sprawie. Zapewnienie noclegów w kabinie pojazdu nie odpowiadało wymogom bezpłatnego noclegu, o którym mowa w § 9 ust. 4 rozporządzenia z 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. Możliwość noclegów w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu (wyroki Sądu Najwyższego z 19 marca 2008 r., I PK 230/07, z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, z 10 września 2013 r., I PK 71/13). Pracodawca ma obowiązek wypłacić pracownikowi ryczałt na pokrycie kosztów noclegu w razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg (§ 9 ust. 2 rozporządzenia). Sąd Okręgowy w uzasadnieniu orzeczenia reformatoryjnego stwierdził, że prawo do należności z tytułu ryczałtów za noclegi nie przysługiwało powodowi za okres przed wejściem w życie nowelizacji ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, to jest do 2 kwietnia 2010 r. Na gruncie poprzednich przepisów tej ustawy w brzmieniu do 2 kwietnia 2010 r., a także Kodeksu pracy, nie było możliwości zakwalifikowania normalnej pracy kierowców w transporcie międzynarodowym, jak i zresztą krajowym, jako podróży służbowych. Przepis art. 77⁵ § 1 k.p. odnosi się jedynie do

zadania służbowego rozumianego jako zdarzenie incydentalne w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy. Konstrukcja podróży służbowej nie mogła być stosowana do grupy pracowników mobilnych, do której zaliczyć należy także kierowców zawodowych (wyroki Sądu Najwyższego z 23 czerwca 2005 r., II PK 265/04, z 19 lutego 2007 r., I PK 232/06, uchwała Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08). Powód do 2 kwietnia 2010 r., w ramach wykonywanej pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, nie odbywał podróży służbowych, a zatem nie uzyskał prawa do ryczału z tytułu noclegów w kabinie pojazdu. Nie miał znaczenia fakt, że w umowie o pracę zawartej z powodem jako miejsce pracy wskazano siedzibę zakładu pracy, skoro bezspornym jest, że powód świadczył pracę nie w siedzibie lecz w terenie. Od 3 kwietnia 2010 r. obowiązują nowe regulacje dotyczące podróży służbowej kierowców, które polegały na dodaniu dwóch przepisów (art. 2 pkt 7 oraz art. 21a) do ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przez ustawę z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Nowe zdefiniowanie podróży służbowej uprawnia kierowcę do pokrycia kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. W przypadku kierowców występuje obecnie autonomiczne rozumienie podróży służbowej, którego by nie było bez szczególnej regulacji prawnej. Wcześniej strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowcy jako podróży służbowej w powszechnym (ustawowym) rozumieniu - art. 77⁵ § 1 k.p. Na tej podstawie Sąd Okręgowy oddalił powództwo o zapłatę ryczału za noclegi za okres poprzedzający dzień wejścia w życie nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców. Apelacja pozwanego była bezzasadna w pozostałym zakresie. Sąd Okręgowy podzielił stanowisko Sądu Rejonowego, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Bezpłatny nocleg wymaga zapewnienia godnych warunków sanitarnych, w tym możliwości spożycia posiłków i zapewnienia spokojnego odpoczynku (wyrok Sądu Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10). Kierowca nie ma zapewnionych godnych warunków sanitarnych podczas noclegu w kabinie pojazdu.

W skardze kasacyjnej powód zarzucił naruszenie prawa materialnego: - § 2 ust. 2 lit. b w związku z § 9 ust. 2 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. poprzez brak ich zastosowania w sprawie w drodze analogii w sytuacji, gdy powód w okresie objętym pozwem niewątpliwie nocował za granicą, a pozwany nie zapewnił mu bezpłatnego noclegu; - art. 18 § 1 k.p., art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców oraz pkt 5 preambuły rozporządzenia nr 561/2006 oraz art. 65 k.c. w związku z § 1 ust. 4 umowy o pracę - poprzez ich nieprawidłowe zastosowanie polegające na pominięciu przy ustalaniu roszczeń powoda woli samych stron stosunku pracy oraz treści zawartej przez strony umowy o pracę zawierających zapisy korzystniejsze dla pracownika niż ogólne przepisy prawa pracy, co skutkowało bezpodstawnym przyjęciem, że powód w okresie przed 3 kwietnia 2010 r. rzekomo nie przebywał w ogóle w podróży służbowej, podczas gdy umowa o pracę zawarta przez strony oraz wola samych stron stosunku pracy przewidują jednoznacznie, że powód w tym czasie przybywał w podróżach służbowych, pracodawca wypłacał mu bowiem m.in. diety za podróże służbowe, co oznacza, że powodowi należą się również ryczałty za noclegi za sporny okres od 1 sierpnia 2009 r. do 3 kwietnia 2010 r. w kwocie 21.874,95 zł wraz odsetkami.

Pozwany wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga uzasadnia uchylenie wyroku w zaskarżonej części.

Zarzuty skargi odwołują się do dwóch podstaw tego samego żądania.

Pierwsza, to podstawa wynikająca z prawa powszechnego, czyli § 2 ust. 2 lit. b w związku z § 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.

Druga podstawa to umowa stron (powoda i pracodawcy), czyli samodzielna i niezależna podstawa określająca prawo do świadczeń z tytułu podróży służbowych. Kwestia czy ta druga podstawa spełnia się w sprawie nie może być przesądzona na obecnym etapie, gdyż brak jest w tym zakresie ustaleń stanu faktycznego, czyli na

podstawie których można by ocenić drugi zarzut skargi. Nie jest wykluczone, że pracownik mobilny, a więc również kierowca w transporcie międzynarodowym, ustali z pracodawcą w umowie należności takie jak z tytułu podróży służbowej. Sąd Najwyższy nie zastąpi w tej kwestii Sądu powszechnego, zwłaszcza, że orzeka tylko na podstawie ustaleń stanu faktycznego, na których oparto zaskarżony wyrok (art. 398¹³ § 2 k.p.c.). Nie ma ustaleń do oceny drugiego zarzutu skargi, czyli w szczególności naruszenia art. 18 § 1 k.p. w związku z art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 65 k.c. w związku z § 1 ust. 4 umowy o pracę. Wydaje się, że uwzględnienie powództwa przez Sąd pierwszej, bez osadzania zasądzenia roszczenia w podstawie wynikającej z indywidualnej umowy, spowodowało, że na dalszym etapie (apelacyjnym), kwestia obecnie postawiona w skardze (drugi zarzut) nie była wywoływana przez powoda jako samodzielna czy dodatkowa podstawa zasadności powództwa.

Prawo do spornego świadczenia ma też podstawę w prawie powszechnym, czyli niezależnie od tego czy strony określiły warunki świadczenia korzystniej w indywidualnej umowie (art. 65 k.c.).

W sprawie rozstrzygnięcia Sądu pierwszej i drugiej instancji zdominowała regulacja powszechna, a ściślej jej wykładnia i stosowanie prawa w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego. Orzecznictwo to strony analizują i przedstawiają w pismach.

Sąd Okręgowy przyjął, że rozstrzygnięcie kwestii podstawy prawnej ryczałtów za noclegi dla kierowców w transporcie międzynarodowym jest jednoznaczne, bo uwzględnienie żądania jest możliwe dopiero od zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców i przyjęcia, że kierowca jest w podróży służbowej, czyli od 3 kwietnia 2010 r.

W sprawie istotne jest jednak to, że nie zmienił się sposób spędzania noclegów a tylko nastąpiła określona zmiana regulacji prawnej (ustawy o czasie pracy kierowców). Zasadnie zauważył Sąd Okręgowy, że jest to autonomiczne ujęcie podróży służbowej w tej ustawie (por. wyrok Sądu Najwyższego z 20 maja 2011 r., II UK 349/10). Oczywiście nie bez racji jest stwierdzenie, że podróż służbowa to zdarzenie incydentalne w zatrudnieniu pracowniczym. Czym innym jest stała praca w transporcie międzynarodowym czy konieczność stałych wyjazdów i

pracy oraz noclegów za granicą. Chodzi o to, że nawet gdyby nie było regulacji takiej jak w ustawie o czasie pracy kierowców, to nadal aktualna byłaby kwestia prawa do określonego noclegu dla kierowcy i kompensaty jego kosztów. Innymi słowy zmiana ustawy o czasie pracy kierowców jedynie w pewien sposób rozwiązała problem samej konwencji (terminologii) bo w stanie faktycznym sprawy sposób i miejsce spędzania noclegów się nie zmieniły.

Nie jest trafne zapatrywanie pracodawcy (również w odpowiedzi na skargę), że po uchwale Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., sygn. II PZP 11/08 sytuacja była jasna, czyli kierowcy nie mieli prawa do kompensaty kosztów noclegu, a zmieniło się to dopiero po zmianie ustawy o czasie pracy kierowców, czyli od 3 kwietnia 2010 r. Nie można się zgodzić z tezą, że przed 3 kwietnia 2010 r. nie było regulacji prawnej, na podstawie której można by rozliczyć koszty noclegów pracowników wykonujących obowiązki w transporcie międzynarodowym.

Chodzi o standard noclegu. Od strony faktycznej nie było zmiany, czyli kierowca wykonywał taką samą pracę i nocował w kabinie samochodu. Według pozwanego pracodawcy skoro w umowie napisano, że miejscem wykonywania pracy przez powoda będzie jego siedziba w kraju (B.), a jednocześnie w umowie o pracę znalazło się stwierdzenie, że powód podejmuje się wykonywania obowiązków zawodowych „kierowcy w transporcie międzynarodowym”, to zamyka to problem standardu i kosztów noclegu. Czyli temporalnie przed 3 kwietnia 2010 r., bo do tej daty nie było regulacji ustawowej o podróży służbowej. Jednocześnie pozwany nie wniósł skargi kasacyjnej i nie podważa prawa do ryczału poczynszy od tej daty. Przesądzać miałyby więc tylko ujęcie normatywne pracy kierowcy jako podróży służbowej, a nie sposób spędzania noclegów, czyli wcale nie inny niż przed zmianą ustawy.

Ujmując syntetycznie, to w orzecznictwie Sądu Najwyższego przeważa wykładnia, że kierowcy w transporcie międzynarodowym mają prawo do ryczału noclegowego również za okres przed 3 kwietnia 2010 r., czyli przed zmianą ustawy.

Zasadnie wyjaśniono w uchwale składu powiększonego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, że zwrot kosztów noclegu kierowcy powinien otrzymać według reguł takich jak w podróży służbowej, mimo że ustawa dopiero od 3 kwietnia 2010 r. kwalifikuje pracę kierowców, jako podróż służbową.

Innymi słowy orzecznictwo potwierdza wymagany standard noclegu, który również dla kierowcy jest czymś innym niż nocleg w kabinie samochodu (wyrok Sądu Najwyższego z 18 listopada 2014 r., II PK 36/14). Uchwałę z 12 czerwca 2014 r. już wcześniej poprzedzały korzystne dla kierowców rozstrzygnięcia (choćby wyroki Sądu Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10 i z 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12) i znajduje ona aprobatę w dalszym orzecznictwie (uchwała Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/140 i wyroki Sądu Najwyższego z 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14, z 4 września 2014 r., I PK 7/14).

Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku nie wynika, iżby Sąd Okręgowy analizował ten kierunek orzecznictwa, przyjmując niejako apriorycznie, że o powodzeniu apelacji pozwanego pracodawcy w części decyduje samodzielnie regulacja ustawy o czasie pracy kierowców.

Nie zamyka to problemu, gdyż chodzi o inny (lepsz) standard noclegu, niż w kabinie samochodu. Nocleg w kabinie odbiega od noclegu w zwykłych warunkach, czyli z reguły od warunków hotelowych. Taka jest podstawowa (zwykła) norma dla noclegu w podróży służbowej. Kwestia nie jest nowa i już wcześniej orzecznictwo w przeważającej mierze nie akceptowało noclegu w kabinie samochodu, jako bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o podróżach służbowych. Odmienne stanowisko przyjęte w wyroku Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 wywołało potrzebę ujednolicenia wykładni. Skład obecny podziela wykładnię wynikającą z uchwały Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, zwłaszcza, że znajduje ona utrwalenie w późniejszym orzecznictwie.

Mimo że ustawa dopiero od 3 kwietnia 2010 r. kwalifikuje pracę kierowców, jako podróż służbową, to za okres wcześniejszy prawnej przeszkody nie stanowiła uchwała Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, na co zwrócono uwagę w wyroku Sądu Najwyższego z 18 stycznia 2013 r., II PK 144/14. Ta temporalna kwestia została wyjaśniona w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Nowelizacja ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, która obowiązuje od 3 kwietnia 2010 r., jest wyrazem akceptacji kontynuowania pewnej fikcji, w której kierowca-pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiące rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś ów ekwiwalent stanowią (zaoszczędzane) świadczenia z tytułu podróży służbowej

(diety, zwrot kosztów noclegu). 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 5 maja 2009 r., I PK 279/07, LEX nr 509051; z 18 sierpnia 2009 r., I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100; z 23 czerwca 2010 r., II PK 372/09, Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 597 oraz z 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 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.

Taki kierunek wykładni spotyka się z przeciwnymi wypowiedziami w piśmiennictwie i doktrynie. Jak wskazano, orzecznictwo Sądu Najwyższego utrzuła się i uwzględnia roszczenia kierowców transportu międzynarodowego. Decyduje jednak stosowanie prawa w indywidualnej sprawie, jako że kompensata może być uregulowana przez same strony.

W wymiarze ustrojowym znaczenie może mieć rozstrzygnięcie przez Trybunał Konstytucyjny sprawy o sygn. K 11/15.

Z tych motywów orzeczono jak w sentencji (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c.).

kc