

Sygn. akt III PK 33/15

POSTANOWIENIE

Dnia 15 września 2015 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Romualda Spyt

w sprawie z powództwa M. K. i J. S.
przeciwko T. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w R.
o ryczałt za noclegi,
na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw
Publicznych w dniu 15 września 2015 r.,
na skutek skargi kasacyjnej strony pozwanej
od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w
Rzeszowie
z dnia 20 listopada 2014 r., sygn. akt IV Pa 87/14,

- 1. odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania;**
- 2. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda M. K. kwotę 900 zł, a na rzecz powoda J. S. kwotę 1350 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Pozwana – T. Spółka z o.o. wniosła skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego w Rzeszowie z dnia 20 listopada 2014 r.

Zaskarżonemu wyrokowi zarzuciła naruszenie przepisów postępowania, mogące mieć istotny wpływ na wynik sprawy: art. 233 k.p.c. związku z art. 382 § 2 k.p.c., art. 233 k.p.c., art. 6 k.c., art. 385 k.p.c. i art. 328 § 2 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c., a także naruszenie prawa materialnego przez jego błędną

wykładnię, tj. art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.); § 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. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) w związku z art. 77⁵ k.p. oraz w związku z art. 3 pkt 7 Dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług; art. 2 pkt 6 ustawy o czasie pracy kierowców „w związku z niewłaściwą interpretacją przez Sąd drugiej instancji przepisów art. 8 ust. 8 rozporządzenia 561/2006 WE, zastosowanie nieistniejącej normy prawnej, co w konsekwencji stanowi naruszenie art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej”; art. 65 k.c.; § 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 „w kontekście § 13 ust. 1-4 tego rozporządzenia”; 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 (Dz.U.UE.L. 2006 Nr 102, s. 1 - dalej jako rozporządzenie (WE) nr 561/06; art. 26a - 26e rozdziału 3a ustawy o czasie pracy kierowców; art. 153 ust. 1 i 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) „w kontekście art. 10 rozporządzenia 561/2006, a także w kontekście art. 3 pkt 7 dyrektywy 96/71 WE oraz w kontekście uregulowań § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 2002”; art. 18^{3a} do 18^{3e} k.p. oraz naruszenie wyrokiem Sądu Okręgowego § 9 ust. 4 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 wyniku nieuwzględnienia treści § 2 ust. 4 pkt 2 lit. c tego rozporządzenia”; art. 8 k.p. oraz 5 k.c.

Skarżąca wniosła o przyjęcie skargi do rozpoznania, wskazując, że w sprawie występują istotne zagadnienia prawne oraz w sprawie występuje potrzeba dokonania wykładni przepisów prawa wspólnotowego w zakresie ich interakcji z przepisami prawa krajowego, a dotychczasowy brak takiej wykładni prowadzi do błędnego orzekania przez sądy powszechne.

Skarżąca sformułowała następujące zagadnienia prawne: 1) odnoszące się do „konieczności stosowania ścisłego zakresu definicji legalnej pojęcia podróży służbowej kierowców, obowiązującej po 3 kwietnia 2010 r. oraz wynikających z tejże definicji legalnej konsekwencji dla zasadności roszczeń kierowców o wypłatę ryczałtu noclegowego w kontekście orzecznictwa Sądu Najwyższego”, 2) odnoszące się do „niewłaściwości stosowania, z uwagi na specyfikę pracy i odpoczynku pracownika mobilnego jakim jest kierowca, § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS, w sytuacji, w której pracownik ten świadomie i dobrowolnie wybiera formę noclegu w kabinie swego samochodu”, 3) odnoszące się do kwestii „dopuszczalności ubiegania się przez kierowcę o roszczenia z tytułu ryczałtów noclegowych na podstawie § 9 ust. 4 Rozporządzenia MPiPS 2002, w sytuacji gdy pracownik obiektywnie otrzymał od pracodawcy z tytułu podróży służbowej wartości świadczeń miesięcznych w kwocie nie niższej niż minimalne przewidziane dla diet (23 zł / 30 zł) oraz ryczałtów noclegowych (25% limitu), w ramach jednej wspólnej kwoty określonej jako „dieta” w sytuacji gdy obie strony umówiły się w sposób dorozumiany na takie zasady i ich przestrzegały, pomimo iż zasada taka nie wynikała ze spisanych uregulowań wewnątrzzakładowych, lecz z przyjętej wieloletniej praktyki, ocena czy ryczałt za nocleg posiada charakter abstrakcyjny czy też jego wypłata jest powiązana z realnie poniesionym kosztem”. Dalej skarżąca postawiła pytania: „Czy zdaniem Sądu Najwyższego z definicji legalnej „podróży służbowej”, uregulowanej w art. 2 pkt 7 lit. a oraz lit. b ustawy o czasie pracy kierowców i obowiązującej po 3 kwietnia 2010 roku wynika brak obowiązku pracodawców do wypłaty świadczeń w z tytułu ryczałtów za nocleg, jeśli kierowca nie realizował noclegu w zakresie definicji legalnej „przewozu drogowego” w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 4 lit. a rozporządzenia 561/2006 WE Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r oraz uregulowań wynikających z

Ustawy o drogach publicznych z 21 marca 1985 roku?”, „Czy zdaniem Sądu Najwyższego kierowcy należy się wypłata ryczałtu za nocleg na podstawie § 9 ust. 4 Rozporządzenia MPiPS z 2002 roku względnie na podstawie § 16 rozporządzenia MPiPS z 2013 roku w sytuacji gdy kierowca zgodnie z uregulowaniami wewnątrzzakładowymi pracodawcy dokonał dobrowolnego wyboru realizacji nieodpłatnego (pozbawionego ryczałtu za nocleg) snu w kabinie samochodu, wyposażonego w specjalistyczną kabinę noclegową, nie ponosząc kosztu noclegu pomimo, iż posiadał alternatywę odbioru odpoczynku poza kabiną w warunkach hotelowych?”, „Czy zdaniem Sądu Najwyższego pracownikowi należny jest ryczałt za nocleg, pomimo iż pracodawca udokumentował wypłatę kosztów z tytułu podróży służbowej na rzecz kierowcy w łącznej wartości nie niższej niż minimalna dopuszczalna wartość z tytułu diet oraz nie mniejszej niż 25% limitu z tytułu ryczałtu za nocleg, o których mowa w rozporządzeniu MPiPS z 2002 roku względnie w rozporządzeniu MPiPS z 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, o ile zarówno pracodawca jak i pracownik w sposób co najmniej dorozumiany mieli świadomość, iż należności te mają pokryć wszystkie koszty poniesione przez pracownika z tytułu podróży służbowej, lecz wypłata tych świadczeń nie została udokumentowana w rozłożeniu na dwa odrębne składniki (diety i ryczałtu za nocleg)?”, „Czy zdaniem Sądu Najwyższego ryczałt, a w szczególności ryczałt za nocleg realizowany podczas podróży służbowej w specjalistycznej kabinie sypialnej samochodu ciężarowego w myśl rozporządzenia MPiPS z 2002 roku względnie rozporządzenia MPiPS z 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, posiada charakter abstrakcyjny (niezwiązany z kosztem noclegu) czy też jego wypłata jest powiązana z realnie poniesionym kosztem noclegu?”

Ponadto skarżąca wniosła o zwrócenie się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującym pytaniem: „Czy w sytuacji gdy zgodnie z art. 3 ust. 7, Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, przewiduje możliwość zaliczenia na rzecz wynagrodzenia minimalnego (płacy

minimalnej) świadczenia z tytułu podróży służbowej w postaci „ryczałtu za nocleg”, pod warunkiem że za nocleg kierowca (pracownik) nie poniósł „faktycznego kosztu” a więc ryczałt służył wyłącznie podwyższeniu aktywów a nie pokryciu pasywów pracownika, to czy można przyjąć odwrotnie, że środki wypłacone w ramach minimalnego wynagrodzenia mogą zostać interpretowane jako środki wypłacone z tytułu ryczałtu noclegowego, o ile kierowca-pracownik nie poniósł kosztu noclegu gdy spał w ramach podróży służbowej w specjalnie przystosowanej do noclegu kabinie samochodu ciężarowego?”

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powodowie wnieśli o odmowę przyjęcia skargi do rozpoznania, ewentualnie o jej oddalenie i – w obu przypadkach – zasądzenie od strony pozwanej na swoją rzecz kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Wstępnie trzeba przypomnieć, że ograniczenia dopuszczalności wnoszenia skargi kasacyjnej wynikają z konstytucyjnej roli Sądu Najwyższego w systemie organów wymiaru sprawiedliwości. Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz.U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.) rolą tego Sądu w sprawowaniu wymiaru sprawiedliwości pozostaje zapewnienie w ramach nadzoru zgodności z prawem oraz jednolitości orzecznictwa sądów powszechnych i wojskowych przez rozpoznawanie kasacji oraz innych środków odwoławczych, podejmowanie uchwał rozstrzygających zagadnienia prawne i rozstrzyganie innych spraw określonych w ustawach. Skarga kasacyjna nie jest więc (kolejnym) środkiem zaskarżenia przysługującym od każdego rozstrzygnięcia sądu drugiej instancji kończącego postępowanie w sprawie, z uwagi na przeważający w jej charakterze element interesu publicznego. Służy ona kontroli prawidłowości stosowania prawa, nie będąc instrumentem weryfikacji trafności ustaleń faktycznych stanowiących podstawę zaskarżonego orzeczenia, gdy się weźmie nadto pod uwagę, że Konstytucja w art. 177 ust. 1 gwarantuje jedynie dwuinstancyjne postępowanie. Ewentualna możliwość dalszego postępowania, w tym postępowania przed Sądem Najwyższym, stanowi uprawnienie dodatkowe,

które może zostać obwarowane szczególnymi przesłankami, w tym określonymi w art. 398⁹ § 1 k.p.c.

Zgodnie z art. 398⁹ § 1 k.p.c. Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania, jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne (pkt 1), istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (pkt 2), zachodzi nieważność postępowania (pkt 3) lub skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona (pkt 4). W związku z tym wniosek o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania powinien wskazywać, że zachodzi przynajmniej jedna z okoliczności wymienionych w powołanym przepisie, a jego uzasadnienie zawierać argumenty świadczące o tym, że rzeczywiście, biorąc pod uwagę sformułowane w ustawie kryteria, istnieje potrzeba rozpoznania skargi przez Sąd Najwyższy.

Przedstawiane przez skarżącą kwestie (jako istotne zagadnienia prawne i potrzeba dokonania wykładni przepisów prawa wspólnotowego „w zakresie ich interakcji z przepisami prawa krajowego”) zostały już rozstrzygnięte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), która zapadła w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi wynikającymi z rozbieżnego orzecznictwa (zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2008 r., I PK 230/07, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176; z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119 oraz z dnia 10 września 2013 r., I PK 71/13, LEX nr 1427710, według których stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, Monitor Prawa Pracy 2013 nr 11, s. 598, zgodnie z którym „wyposażenie pojazdu w miejsce do spania, z którego korzysta kierowca w czasie nocnego wypoczynku, wyłącza możliwość dochodzenia jakiejkolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych”).

W uchwale wyrażono pogląd, zgodnie z którym 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.

Rozstrzygnięcie tego zagadnienia prawnego ma istotne znaczenie zarówno w odniesieniu do stanów faktycznych zaistniałych do dnia 3 kwietnia 2010 r. (przed nowelizacją 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.), jak i na przyszłość – z uwzględnieniem stanu prawnego, w którym 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), a w art. 21a zmienionej ustawy przyjęto, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p.

W uzasadnieniu uchwały uwzględniono kontekst międzynarodowy i unijny problematyki kompensowania kosztów podróży służbowej kierowców pojazdów w transporcie międzynarodowym. Zauważono, że 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”). Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczworgodzinym 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. Z kolei 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. 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 jednak 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.

Co do krajowych regulacji powyższej problematyki, Sąd Najwyższy nawiązał do przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, w brzmieniu nadanym 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. Sąd Najwyższy uwzględnił fakt wprowadzenia ustawą nowelizującą nowej definicji podróży służbowej kierowcy, rozumianej jako każde zadanie służbowe polegające 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 o czasie pracy kierowców przyjęto zaś, że kierowcy będącemu w tak zdefiniowanej podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone 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.

Analizując przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) oraz 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. z 2013 r., poz. 167), Sąd Najwyższy sformułował zaś następujące wnioski: - 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 „miejsca do spania”, w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznic, 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 „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 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.

Treść powołanej uchwały oraz jej uzasadnienie dają zatem odpowiedź na pytania stawiane przez skarżącą w ramach wskazanych w skardze kasacyjnej przesłanek przysądu. Nie sposób też nie dostrzec, że przedstawiane wątpliwości interpretacyjne w istocie stanowią polemikę ze stanowiskiem Sądu Najwyższego wyrażonym w tej uchwale.

Jeśli chodzi o kwestię zgody kierowcy na nocleg w kabinie samochodu, to w świetle powołanej uchwały jest ona irrelevantna, bowiem według przyjętego w niej założenia, § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określają - 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.

Odnosząc się z kolei do zagadnienia prawnego: „Czy zdaniem Sądu Najwyższego pracownikowi należny jest ryczałt za nocleg, pomimo iż pracodawca udokumentował wypłatę kosztów z tytułu podróży służbowej na rzecz kierowcy w łącznej wartości nie niższej niż minimalna dopuszczalna wartość z tytułu diet oraz nie mniejszej niż 25% limitu z tytułu ryczału za nocleg, o których mowa w rozporządzeniu MPiPS z 2002 roku względnie w rozporządzeniu MPiPS z 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, o ile zarówno pracodawca jak i pracownik w sposób co najmniej dorozumiany mieli świadomość, iż należności te mają pokryć wszystkie koszty poniesione przez pracownika z tytułu podróży służbowej, lecz wypłata tych

świadczeń nie została udokumentowana w rozłożeniu na dwa odrębne składniki (diety i ryczałtu za nocleg)?”, to jego założeniem jest niewynikające z podstawy faktycznej wyroku stwierdzenie, że obie strony umówiły się w sposób dorozumiany, że wypłacone należności mają pokryć wszystkie koszty poniesione przez pracownika z tytułu podróży służbowej (w tym także koszty noclegów w formie ryczałtu). Co więcej, stwierdzenie to stoi w sprzeczności z całą filozofią skargi, skoro kwestionowany jest co do zasady obowiązek wypłaty ryczałtu. Przez istotne zagadnienie prawne należy rozumieć problem o charakterze prawnym, powstały na tle konkretnego przepisu prawa, mający charakter rzeczywisty w tym znaczeniu, że jego rozwiązanie stwarza realne i poważne trudności. Problem ten musi mieć jednocześnie charakter uniwersalny, przez co należy rozumieć, że jego rozwiązanie powinno służyć rozstrzygnięciu innych podobnych spraw. Jednocześnie, chodzi o problem, którego wyjaśnienie byłoby konieczne dla rozstrzygnięcia danej sprawy, a więc pozostający w związku z podstawami skargi oraz z wiążącym Sąd Najwyższy, a ustalonym przez sąd drugiej instancji, stanem faktycznym sprawy (art. 398¹³ § 2 k.p.c.), i także w związku z podstawą prawną stanowiącą podstawę wydania zaskarżonego wyroku. Musi więc ono pozostawać w związku ze sprawą (zob. postanowienia Sądu Najwyższego: z dnia 21 maja 2013 r., IV CSK 53/13, LEX nr 1375467; z dnia 26 stycznia 2012 r., I PK 124/11, LEX nr 1215465; z dnia 23 marca 2012 r., II PK 284/11, LEX nr 1214575; z dnia 19 marca 2012 r., II PK 293/11, LEX nr 1214577; z dnia 24 lutego 2005 r., III PK 6/05, LEX nr 513003).

Przechodząc do kwestii charakteru ryczałtu za nocleg (abstrakcyjny czy związany z realnie poniesionym kosztem), to w uzasadnieniu (w podsumowaniu wywodów) uchwały zostało podkreślone, że 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.

Co się zaś tyczy zakresu definicji legalnej pojęcia podróży służbowej kierowców, obowiązującej po 3 kwietnia 2010 r., to nie budzi ona wątpliwości interpretacyjnych. Jak wskazano wyżej, zawiera się ona w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców i zgodnie z nim, jest nią każde zadanie służbowe polegającego na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego

poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego. Nie budzi wątpliwości, że w kontekście tego przepisu (w szczególności jego pkt b) kierowca przebywa w podróży służbowej przez cały czas trwania „wyjazdu poza siedzibę pracodawcy w celu wykonania przewozu drogowego”. Nie ma zatem podstaw do utożsamiania podróży służbowej wyłącznie z przewozem drogowym w rozumieniu art. 4 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Inaczej rzecz ujmując, pojęcie podróży służbowej ma szerszy zakres przedmiotowy niż pojęcie przewozu drogowego.

Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem Sądu Najwyższego, rozstrzygnięcie istotnego zagadnienia prawnego nie może się sprowadzać do odpowiedzi na wątpliwości skarżącego, które można wyjaśnić za pomocą obowiązujących reguł wykładni bądź w drodze prostego zastosowania przepisów (postanowienia Sądu Najwyższego: z 28 grudnia 2004 r., I UK 187/04, niepubl.; z 16 marca 2009 r., III UK 90/08, LEX nr 707909; z 25 stycznia 2012 r., II UK 232/11, LEX nr 1215437; z 14 marca 2012 r., I PK 185/1, LEX nr 1214540).

W dalszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z art. 267 TFUE: „Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym: a) o wykładni Traktatów; b) o ważności i wykładni aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki organizacyjne Unii. W przypadku, gdy pytanie z tym związane jest podniesione przed sądem jednego z Państw Członkowskich, sąd ten może, jeśli uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania wyroku, zwrócić się do Trybunału z wnioskiem o rozpatrzenie tego pytania. W przypadku gdy takie pytanie jest podniesione w sprawie zawisłej przed sądem krajowym, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, sąd ten jest zobowiązany wnieść sprawę do Trybunału.

Nie ma wątpliwości, że do wykładni aktów UE upoważniony jest wyłącznie Trybunał Sprawiedliwości, a nie Sąd Najwyższy lub inny sąd krajowy. Wyjątek od tej zasady zachodzi w trzech wypadkach, zdefiniowanych w wyroku Trybunału z dnia 6 października 1982 r. w sprawie 283/81 Srl CILFIT i Lanificio di Gavardo SpA (Zb. Orz. 1982, s. 3415). W sprawie tej Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że artykuł 177 akapit trzeci traktatu EWG (obecnie art. 267 akapit trzeci TFUE) powinien być interpretowany w ten sposób, że sąd, którego orzeczenia nie

podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, jest zobowiązany – w wypadku gdy powstaje przed nim pytanie dotyczące prawa wspólnotowego – do spełnienia swojego obowiązku przedłożenia pytania, chyba że stwierdził, że: (a) podniesione pytanie nie jest istotne dla sprawy lub (b) dany przepis prawa wspólnotowego stanowił już przedmiot wykładni przez Trybunał, lub (c) prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego jest tak oczywiste, że nie pozostawia ono miejsca na jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości (pkt 21 uzasadnienia).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. nr 96/71 WE dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.Urz WE L 18 z dnia 21 stycznia 1997 r., s. 1 – Dz.Urz.UE-sp. 05, t. 2, s. 431) określa między innymi, które przepisy prawa państwa, gdzie świadczona jest usługa, dotyczące minimalnych warunków zatrudnienia, mają zastosowanie do pracowników delegowanych niezależnie od tego, jakiemu prawu podlegają ich umowy o pracę (art. 3 ust. 1). Do warunków pracy mających zastosowanie do pracowników delegowanych należą: a) maksymalne okresy pracy i minimalne okresy wypoczynku; b) minimalny wymiar płatnych urlopów rocznych; c) minimalne stawki płacy, wraz ze stawką za nadgodziny; niniejszy podpunkt nie ma zastosowania do uzupełniających zakładowych systemów emerytalnych; d) warunki wynajmu pracowników, w szczególności przez przedsiębiorstwa zatrudnienia tymczasowego; e) zdrowie, bezpieczeństwo i higiena w miejscu pracy; f) środki ochronne stosowane w odniesieniu do warunków zatrudnienia kobiet ciężarnych lub kobiet tuż po urodzeniu dziecka, dzieci i młodzieży; g) równość traktowania mężczyzn i kobiet, a także inne przepisy w zakresie niedyskryminacji. Jednocześnie art. 3 ust. 7 tej Dyrektywy ustanawia zasadę uprzywilejowania pracownika. Zasada ta nakazuje porównanie uprawnień pracowniczych (tj. minimalnych warunków zatrudnienia określonych w art. 3 Dyrektywy) funkcjonujących zarówno w państwie świadczenia usługi, jak i w przepisach prawa zasadniczo właściwego dla stosunku pracy – a następnie zastosowanie regulacji korzystniejszej. Jedynie w kontekście tak ujętego porównania uprawnień pracowniczych przyjmuje się, że „Dodatki właściwe delegowaniu należy uważać za część płacy minimalnej, o ile nie są wypłacane z tytułu zwrotu wydatków faktycznie

poniesionych na skutek delegowania, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania”.

Oczywiste jest, że przepisy powyższej Dyrektywy (w tym jej art. 3 ust. 7) nie mają zastosowania w niniejszej sprawie, skoro dodatki właściwe delegowaniu (tutaj: ryczałt za nocleg) nie mieszczą się w zakresie minimalnych warunków zatrudnienia regulowanych tym aktem prawnym. Inaczej rzecz ujmując, przepisy Dyrektywy nie określają ani prawa, ani wysokości tych należności, ani także ich identyfikowania w wypłacanych pracownikowi-kierowcy świadczeniach. Nie mogą zatem stanowić podstawy do rozstrzygnięcia, czy „środki wypłacone w ramach minimalnego wynagrodzenia mogą zostać interpretowane jako środki wypłacone z tytułu ryczałtu noclegowego, o ile kierowca-pracownik nie poniósł kosztu noclegu gdy spał w ramach podróży służbowej w specjalnie przystosowanej do noclegu kabinie samochodu ciężarowego”.

Skarżąca nie zdołała zatem wykazać, że zachodzi potrzeba rozpoznania jej skargi przez Sąd Najwyższy, wobec czego z mocy art. 398⁹ k.p.c., należało postanowić jak w sentencji. O kosztach postępowania kasacyjnego rozstrzygnięto na mocy art. 98 k.p.c. w związku z § 6 pkt 5 i 6 w związku z § 11 ust. 1 pkt 2 w związku z § 12 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (jednolity tekst: Dz.U. Nr z 2013 r., poz. 490 ze zm.).

