

Sygn. akt I PZP 3/14

UCHWAŁA

Dnia 7 października 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Katarzyna Gonera (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Bogusław Cudowski

SSN Zbigniew Myszka

Protokolant Halina Kurek

w sprawie z powództwa A. L., W. C. i A. W.

przeciwko F. z o.o. w Ł.

o ryczałt za noclegi,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 7 października 2014 r.,

zagadnienia prawnego przekazanego postanowieniem Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Ł.

z dnia 21 marca 2014 r.,

"Czy możliwym jest uznanie za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 191 ze zm.) odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego, jeżeli spełnia on kryteria godziwości?"

podjął uchwałę:

Zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.).

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Ł. postanowieniem z 21 marca 2014 r., przedstawił Sądowi Najwyższemu – na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. – do rozstrzygnięcia przytoczone na wstępie zagadnienie prawne. Zagadnienie to wyłoniło się przy rozpoznawaniu apelacji powodów od wyroku Sądu Rejonowego z 6 marca 2013 r., oddalającego ich powództwa w sprawie o zasądzenie od strony pozwanej ryczałtów za noclegi przysługujące powodom jako kierowcom samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym.

Sąd Rejonowy ustalił, że powodowie zatrudnieni u strony pozwanej jako kierowcy transportu międzynarodowego odbywali w okresie zatrudnienia w latach 2009-2011 liczne podróże służbowe (delegacje). Podczas tych podróży nocowali w kabinach samochodów ciężarowych marki volvo i mercedes, oddanych im do dyspozycji przez pracodawcę. Pojazdy, w których nocowali powodowie, były wyposażone w homologowane kabiny przystosowane do noclegu, zawierające leżanki i inne sprzęty mające zapewnić komfort noclegu kierowcy (takie jak lodówka, zbiornik na wodę, schowki na rzeczy osobiste). W samochodach znajdowały się klimatyzacja i ogrzewanie działające niezależnie od pracy silnika samochodów. Postoje w celu noclegu odbywały się na tzw. parkingach bezpiecznych, gdzie istniała możliwość skorzystania z odpowiedniej bazy socjalnej (np. toalety, prysznic), a także spożycia posiłku albo zrobienia zakupów w sklepie. Powodowie z tytułu podróży służbowych otrzymywali dietę w ujednoczonej wysokości 42 euro za każdy dzień delegacji, co wynikało z obowiązującego u strony pozwanej regulaminu wynagradzania oraz postanowień umów o pracę łączących strony. Poza dietą powodowie nie otrzymywali ryczałtów za noclegi w ramach odpoczynku dobowego, ponieważ pozwany pracodawca uważał, że zapewnił im bezpłatne miejsce do spania w przystosowanej do tego kabine

samochodu. Zastrzeżenia co do tego, że kierowcom nie przysługuje ryczałt za noclegi, poczyniono w regulaminie wynagradzania obowiązującym u strony pozwanej oraz wprowadzono w drodze porozumień zmieniających do wiążących strony umów o pracę.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy uznał, że roszczenia powodów o zapłatę ryczałtów za noclegi realizujące dzienny odpoczynek pracownika-kierowcy podczas podróży służbowej są bezzasadne, ponieważ pracodawca zapewnił im bezpłatny nocleg, czyli nieodpłatne spędzenie nocy w celu realizacji odpoczynku dobowego, w odpowiednio przystosowanej do tego kabinie samochodu ciężarowego. Sąd powołał się przy tym na § 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.), wyrok Sądu Najwyższego z 12 września 2012 r., II PK 44/12 (niepublik.) oraz na „prawo wspólnotowe”, a mianowicie 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 się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

W ocenie Sądu Rejonowego, w rozpoznawanej sprawie strona pozwana wykazała, że warunki zapewnionego powodom odpoczynku nocnego (w tym wyposażenie i rozmiary kabiny samochodu, a także miejsce postojowe i związana z nim infrastruktura) były należyte. Noclegi te umożliwiały kierowcom, co najmniej w stopniu wystarczającym, godziwy odpoczynek dobowy, a zatem miejsce do spania w kabinie samochodu stanowiło odpowiedni, zapewniony przez pracodawcę, bezpłatny nocleg.

Rozpoznając apelacje powodów od powyższego wyroku, Sąd Okręgowy w Ł. powziął poważne wątpliwości, które przedstawił w sformułowanym pytaniu prawnym: czy możliwe jest uznanie za bezpłatny nocleg – 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 (powoływanego dalej jako „rozporządzenie z 2002 r.”) – odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego, jeżeli spełnia on kryteria godziwości.

W ocenie Sądu Okręgowego przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia pracownikom bezpłatnego noclegu w czasie podróży służbowej. Do rozważenia pozostaje czy w ogóle – z uwagi na specyfikę pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, jej uciążliwość oraz warunki odpoczynku nocnego w samochodzie na parkingu – nocleg w kabinie samochodu ciężarowego, nawet odpowiednio do tego przystosowanej i stwarzającej możliwość snu na godziwym poziomie, można uznać za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.

Możliwe są dwa rozwiązania przedstawionego zagadnienia.

Według pierwszego, za którym opowiadają się powodowie, umożliwienie kierowcy transportu międzynarodowego spania w kabinie samochodu ciężarowego nie stanowi zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. Pracownik powinien zatem otrzymać stosowną rekompensatę z tego tytułu (w szczególności ryczałt za nocleg). Stanowisko powodów znajduje potwierdzenie w niektórych orzeczeniach Sądu Najwyższego, np. w wyrokach: z 19 lutego 2007 r., I PK 232/06 (OSNP 2008 nr 7-8, poz. 95) oraz I PK 234/06 (LEX nr 936832), z 19 marca 2008 r., I PK 230/07 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176, OSP 2010 nr 2, poz. 21), z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10 (OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119), z 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12 (LEX nr 1375389).

Zdaniem Sądu Okręgowego, we wszystkich powołanych orzeczeniach Sąd Najwyższy przyjął, że ocena co do zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu pracownikowi-kierowcy musi obejmować także rozważenie faktycznych (rzeczywistych) warunków noclegu stworzonych przez pracodawcę z punktu widzenia odpowiedniego standardu miejsca nocnego odpoczynku pracownika. W ocenie Sądu Okręgowego nie można tracić z pola widzenia, że nocleg w kabinie kierowcy – pomijając mankamenty techniczne czy organizacyjne, które zwykle można usunąć przy dołożeniu należytej staranności o godziwy odpoczynek kierowcy – z uwagi na jego specyfikę zwykle wiąże się z takimi niedogodnościami

jak ciasnota uniemożliwiająca swobodne poruszanie się, hałas czy też stan wzmożonej czujności, a także niewygodami spowodowanymi samym faktem długotrwałej podróży, które nie pozwalają na regenerację sił adekwatną do wykonywania zawodu kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym. Nocleg kierowcy w kabinie ciężarówki, nawet przy założeniu jej odpowiedniego standardu (godziwości), z uwagi na wspomniane okoliczności nie może zostać uznany za bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.

Według drugiego poglądu, do którego skłania się również przedstawiający zagadnienie prawne Sąd Okręgowy, możliwe jest uznanie, że nocleg w odpowiednio przygotowanej kabinie samochodu ciężarowego spełnia warunki należytego (godziwego) noclegu, a zatem stanowi bezpłatny nocleg w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r., co oznacza, że kierowca tak wypoczywający nie jest uprawniony do ryczałtowej rekompensaty z tego tytułu.

Niewątpliwie przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu. Niedopuszczalne jest więc z natury rzeczy założenie, że nocleg w kabinie samochodu ciężarowego nie spełnia takiego wymagania. Wniosek taki wynika z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z 12 września 2012 r., II PK 44/12 (niepublik.), w którym wyrażono pogląd, że sąd powinien w każdej sytuacji ustalić i ocenić konkretne warunki odbywania noclegów w kabinie samochodu i wskazać jego niedostatki, które sprzeciwiały się uznaniu go za bezpłatny nocleg zapewniany przez pracodawcę, mając na uwadze, że cywilizowany „standard” nocnego odpoczynku oferowanego pracownikowi w kabinie samochodu bywa spełniony tylko wtedy, gdy zapewnia regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnie do wykonywania zawodu kierowcy.

Sąd Okręgowy wyraził swoje stanowisko, zgodnie z którym możliwe jest uznanie za bezpłatny nocleg odpoczynku nocnego w kabinie samochodu, jeżeli w świetle wykazanych w konkretnym przypadku okoliczności faktycznych spełnia on kryteria godziwości i zapewnia możliwość regeneracji sił fizycznych i psychicznych na poziomie stosownym dla kierowcy. Przesądzenie tej kwestii każdorazowo wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego pod kątem spełnienia należytego godziwego standardu odpoczynku nocnego w kabinie samochodu i jego

wpływu na potencjalną możliwość odzyskania przez kierowcę sił do pracy. Podobny wiosek płynie z wyroku Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (LEX nr 1341269). W uzasadnieniu tego orzeczenia Sąd Najwyższy podkreślił, że w przypadku konieczności ustalenia, kiedy kierowca transportu międzynarodowego zatrudniony w firmie prywatnej ma prawo do ryczałtu za nocleg, należy się odwołać do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz do rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85. Jest to regulacja szczególna, dotycząca pracowników mobilnych (pracujących na stałe w ruchu), która znajduje zastosowanie do kierowców transportu samochodowego przed innymi przepisami. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, 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 ustawy, może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Z przepisu tego wynika, że dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe. Jedyny warunek, jaki musi spełniać pojazd, to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę, że jest to specyficzna praca i szczególnie zawód, polegający na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po odpowiedniej ilości godzin jazdy. Ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje wypoczynek tych pracowników. Jednocześnie wprowadza do prawa polskiego przepisy dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Dyrektywa została uchwalona w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych dyrektywą. Taki też przedmiot regulacji został opisany w art. 1 dyrektywy. *Ratio* dyrektywy w ten sam sposób ocenił Trybunał Sprawiedliwości, uznając w jednym ze swych orzeczeń, że celem

postanowień dyrektywy jest utrzymanie w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy (tu: pracującego na własny rachunek), jeśli chodzi o czynności, które mogą wpływać na prowadzenie pojazdu ze względu na skutki, jakie wywierają na stan zmęczenia, oraz zobowiązanie kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Środki te zmierzają zatem bez wątpienia do poprawy bezpieczeństwa drogowego, które może być zagrożone nie tylko przez zbyt długie okresy prowadzenia pojazdu, ale również nadmierne nagromadzenie czynności innych niż kierowanie pojazdem (wyrok TSUE C-184/02 z 9 września 2004 r. Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej). Analogicznie na sprawę zapatruje się art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, w myśl którego jeśli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. To, na jakim parkingu zatrzyma pojazd kierowca i z jakich wygód będzie korzystał, zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływania na tę decyzję ani jej kontrolowania (por. M.B. Rycak, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2009, s. 77 oraz Ł. Prasolek, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2010, s. 93). Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Biorąc to wszystko pod uwagę trzeba uznać, że ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli kierowca dokonał takiego wyboru a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu. Podsumowując rozważania Sąd Najwyższy stwierdził, że owo miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego – jeśli będzie się stosować do tego kierowcy przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. – formę zapewnienia bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia. Wynika to ze specyfiki pracy kierowcy oraz z tego, że § 9 rozporządzenia dotyczy podróży incydentalnej i konieczności udostępnienia pracownikowi hotelu, określając jedynie, że brak rachunku za hotel daje prawo do ryczałtu. Rozporządzenie nie reguluje sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie, lecz

jedynie sytuację, w której pracownik korzystający z hotelu legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg. Prawa do tego ryczałtu brakuje zatem, gdy pracownik mobilny godzi się na spanie w samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu.

W ocenie Sądu Okręgowego, podzielającego stanowisko zaprezentowane w wyroku Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, brak jest podstaw do twierdzenia, że zapewnienie kierowcy w kabinie samochodu ciężarowego miejsca do spania nie może stanowić formy zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.

Na rozprawie przed Sądem Najwyższym strony zajęły rozbieżne stanowiska.

Pełnomocnik powodów wniósł o udzielenie odpowiedzi (podjęcie uchwały) o treści takiej jak w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14.

Pełnomocnik strony pozwanej wniósł o podjęcie uchwały, zgodnie z którą pracodawca nie ma obowiązku wypłaty na podstawie § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej 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.) ryczałtu za nocleg w przystosowanej do tego kabinie pojazdu, w sytuacji gdy: (-) nocleg spełnia warunki godziwości, a pracownik nie poniósł kosztów takiego noclegu (nocleg był dla pracownika bezpłatny), lub (-) strony stosunku pracy na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p. określiły warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikom w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania lub w umowie o pracę i w ramach pozostawionej im przez ustawodawcę swobody ustaliły, że pracownik nie będzie uprawniony do ryczałtu za nocleg, jeżeli odbywa go w przystosowanej do tego kabinie pojazdu.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. Przepis art. 390 § 1 k.p.c. przyznaje sądowi rozpoznającemu sprawę w drugiej instancji, w wypadku powstania zagadnienia prawnego budzącego poważne wątpliwości, możliwość przedstawienia tego zagadnienia do rozstrzygnięcia Sądowi

Najwyższemu. Instytucja ta, prowadząca do związania sądów niższej instancji w danej sprawie poglądem Sądu Najwyższego, zawartym w uchwale, jest wyjątkiem od konstytucyjnej zasady podległości sędziego tylko Konstytucji i ustawom (art. 178 ust. 1 Konstytucji RP) i reguły samodzielnego rozstrzygnięcia sprawy przez sąd właściwy. Ze względu na tę wyjątkowość, przesłanka stosowania art. 390 § 1 k.p.c. powinna być wykładana ściśle. Sąd Najwyższy udziela odpowiedzi tylko na pytanie przedstawione przez sąd drugiej instancji, nie może „przy okazji” wypowiadać się w innych kwestiach, choćby były one doniosłe, budziły poważne wątpliwości i miały znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy.

Przedstawione Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne dotyczy tylko i wyłącznie wykładni § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej 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, a ściślej wykładni użytego w tym przepisie zwrotu „bezpłatny nocleg”. Nie dotyczy natomiast konsekwencji prawnych ustalenia przez strony stosunku pracy – na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p. – warunków wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u pracodawcy prywatnego (innego niż państwowa lub samorządowa jednostka sfery budżetowej) w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, w sytuacji gdy strony stosunku pracy ustaliły, że pracownik nie będzie uprawniony do ryczałtu za nocleg, jeżeli odbywa go w przystosowanej do tego kabinie pojazdu. Sąd Okręgowy nie dostrzegł bowiem (a w każdym razie nie przedstawił Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia) poważnych wątpliwości dotyczących skutków takiej regulacji wewnętrznej przyjętej przez pracodawcę (zawartej w regulaminie wynagradzania) albo ustalonej w umowie o pracę w konfrontacji z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa (w tym przypadku zawartymi w rozporządzeniu rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 19 grudnia 2002 r.). Z tej przyczyny poza zakresem rozważań Sądu Najwyższego znalazła się kwestia, podnoszona i silnie eksponowana przez stronę pozwaną, że w stanie faktycznym rozpoznawanej sprawy pracodawca w regulaminie wynagradzania wyraźnie wyłączył prawo zatrudnionych kierowców do ryczałtu za noclegi w związku z

zapewnieniem im bezpłatnego noclegu w kabinach samochodów ciężarowych. Sąd Okręgowy nie przedstawił bowiem Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia zagadnienia, jakie znaczenie może mieć tego rodzaju regulacja prawna przyjęta przez pracodawcę. Dlatego obszernie rozważania strony pozwanej dotyczące tej kwestii nie mogły mieć znaczenia przy podejmowaniu przez Sąd Najwyższy uchwały zawierającej odpowiedź na przedstawione pytanie prawne.

Sąd Okręgowy nie rozważał również w postanowieniu przedstawiającym do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne kwestii możliwości stosowania rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 19 grudnia 2002 r. w okresie przed 3 kwietnia 2010 r., kiedy po uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166), przyjmowano, że kierowcy transportu międzynarodowego nie odbywają podróży służbowych.

2. Przedstawione do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne było już przedmiotem licznych wypowiedzi Sądu Najwyższego. Poglądy Sądu Najwyższego dotyczące przysługiwania pracownikowi-kierowcy ryczałtu za noclegi w sytuacji umożliwienia mu noclegu w kabinie pojazdu ewoluowały. Podsumowaniem stanowiska w tym przedmiocie stała się uchwała składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (Biuletyn SN 2014 nr 6, poz. 19). Mimo podjęcia przez Sąd Najwyższy w składzie powiększonym uchwały dotyczącej analogicznej kwestii – a mianowicie skutków stworzenia przez pracodawcę możliwości noclegu kierowcy w kabinie samochodu ciężarowego podczas odbywania podróży w transporcie międzynarodowym dla przysługiwania pracownikowi roszczenia o ryczałt za nocleg – Sąd Najwyższy rozpoznający obecne zagadnienie prawne zdecydował się na udzielenie odpowiedzi, chociaż jest ona analogiczna do tej zawartej w uchwale z 12 czerwca 2014 r., ponieważ podjęcie kolejnej uchwały umożliwia dodatkowe zaakcentowanie pewnych istotnych argumentów przemawiających za tym stanowiskiem.

Przedstawione do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne jest doniosłe społecznie, dotyczy bowiem sposobu rozliczania kosztów noclegu kierowców transportu międzynarodowego, zatrudnionych w wielu przedsiębiorstwach transportowych i spedycyjnych, odbywających w ramach swoich obowiązków pracowniczych wielodniowe podróże. Jednocześnie

zagadnienie to rzeczywiście wiąże się z poważnymi wątpliwościami, mającymi swoje źródło w niejednoznacznej i zmieniającej się regulacji prawnej oraz w przyjęciu przez ustawodawcę, że kierowcy transportu samochodowego odbywają podróże służbowe i odesłaniu w tym zakresie do ogólnych przepisów o podróżach służbowych. Tego rodzaju ustawowa kwalifikacja podróży odbywanych przez kierowców transportu samochodowego jest przyczyną podejmowania przez pracodawców (przedsiębiorców branży transportowej) prób uniknięcia dodatkowych kosztów prowadzenia działalności gospodarczej związanych z koniecznością wypłacania pracownikom-kierowcom przebywającym w permanentnej podróży służbowej zwrotu kosztów noclegów (choćby w postaci ryczałtów za noclegi), ponieważ taki zwrot przewidują przepisy o podróżach służbowych. Wydaje się, że wyeliminowanie konieczności ponoszenia tych kosztów przez pracodawców (przedsiębiorców) musiałoby się wiązać z ingerencją ustawodawcy (prawodawcy), polegającą na odstąpieniu od przyjętego założenia, że kierowca transportu międzynarodowego jest w permanentnej podróży służbowej, ewentualnie wprowadzeniu szczególnej regulacji dotyczącej kierowców transportu samochodowego (zwłaszcza międzynarodowego), zgodnie z którą umożliwienie kierowcy noclegu w odpowiednio do tego przystosowanej kabinie pojazdu byłoby równoznaczne z zapewnieniem mu bezpłatnego noclegu. W stanie prawnym mającym zastosowanie w rozpoznawanej sprawie takiej regulacji nie było, nie zawierała jej ani ustawa o czasie pracy kierowców, ani rozporządzenie z 2002 r.

3. Przedstawione zagadnienie prawne dotyczy wykładni zwrotu „bezpłatny nocleg” w kontekście przysługiwania pracownikowi ryczałtu za nocleg jako formy zwrotu kosztów podróży służbowej. Interpretacja tego pojęcia przesądza o stosowaniu lub niestosowaniu § 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 w związku z art. 77² § 5 k.p. Uznanie, że w zakresie tego pojęcia mieści się zapewnienie przez pracodawcę odpowiedniego noclegu w kabinie pojazdu (samochodu ciężarowego), zwalnia pracodawcę od obowiązku zapłaty ryczałtu za noclegi. Przeciwne stanowisko oznacza przyjęcie – co do zasady –

skuteczności roszczenia o ryczałt za nocleg.

4. Rozstrzygając to zagadnienie należy przede wszystkim przywołać rozważania prawne zawarte w uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (Biuletyn SN 2014 nr 6, poz. 19). Przyjęto w niej, 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 podejmujący uchwałę w składzie powiększonym przedstawił przekonujące uzasadnienie swojego stanowiska. Wypada w tym miejscu przytoczyć przemawiające za nim podstawowe argumenty.

Kwestia dotycząca tego, czy do kierowców samochodów ciężarowych wykonujących przewozy w ramach transportu międzynarodowego można stosować przepisy o podróżach służbowych, była przedmiotem poważnych wątpliwości. Sprowadzały się one do podstawowej kwestii: czy pracownik, do którego podstawowych zadań pracowniczych należy odbywanie podróży (ponieważ przewozy na dalekich trasach wiążą się z wielodniowymi podróżami), może znajdować się w permanentnej podróży służbowej, inaczej rzecz ujmując – czy do podstawowych zadań pracownika można zaliczyć stałe odbywanie podróży służbowych. Wątpliwości te zostały rozstrzygnięte w uchwale składu siedmiu sędziów z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166), w której Sąd Najwyższy przyjął, że kierowca transportu międzynarodowego, odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na obszarze określonym w umowie jako miejsce świadczenia pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Wykładnia ta oznaczała, że do takich

podróży nie ma zastosowania ani art. 77⁵ k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., w szczególności kolejne rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Na marginesie można dodać, że gdyby został utrzymany ten stan rzeczy – wynikający z głęboko uzasadnionego przekonania, że kierowcy transportu międzynarodowego nie odbywają co do zasady podróży służbowych, ponieważ podróż służbowa jest wydarzeniem incydentalnym w ramach zadań pracownika, nie może być w związku z tym stanem permanentnym – przedstawione do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne dotyczące rozumienia zwrotu „bezpłatny nocleg”, użytego w § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r., prawdopodobnie by nie powstało, ponieważ do kierowców transportu międzynarodowego przebywających stale w podróży nie miałyby zastosowania przepisy o podróżach służbowych. Wówczas strony stosunku pracy mogłyby swobodnie ustalać zasady zwrotu kosztów noclegu kierowców podczas takich podróży.

W krótkim czasie po podjęciu przez Sąd Najwyższy uchwały z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, ustawodawca zlikwidował jej skutki, nowelizując ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2004 r. Nr 92, poz. 879 ze zm.; obecnie tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155), 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 3 kwietnia 2010 r. Nowelizacja wprowadziła nową, szczególną definicję podróży służbowej kierowcy (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców), a w art. 21a znowelizowanej ustawy przyjęto, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w 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 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 stały się podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują w związku z tym 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 w okresie do 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 przyjmuje się, 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 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119). W konsekwencji należy przyjąć, że 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.

Sąd Okręgowy przedstawiający do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne w obecnie rozpoznawanej sprawie podzielił punkt widzenia przyjęty w wyroku Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (LEX nr 1341269), w którym odwołano się do regulacji prawnych dotyczących czasu pracy kierowców w transporcie międzynarodowym. Faktycznie, przepisy te dopuszczają możliwość odpoczynku dobowego kierowcy w pojeździe (kabinie pojazdu), jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju. Kwestia ta stanowiła przedmiot rozważań Sądu Najwyższego w uzasadnieniu uchwały z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14.

Sąd Najwyższy przypomniał, że taką regulację zawiera Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94,

poz. 1087 ze zm., powoływana jako „umowa AETR”), którą Polska ratyfikowała 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 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 to okres 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. 2006 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 ujednoczenia 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 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 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 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 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 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.

Podobne regulacje zawiera prawo krajowe. 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 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 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 w tym zakresie (w art. 21a) 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.

Przedstawione zagadnienie prawne zostało odniesione do przepisów 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, które obowiązywało w okresie objętym roszczeniami zgłoszonymi w rozpoznawanej sprawie. 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 na jednakowych zasadach kierowcom odbywającym wielokrotne podróże) została sztywno określona przez prawodawcę (Ministra Pracy i Polityki Społecznej), w szczególności co do wysokości ryczału z tytułu zwrotu kosztów noclegu.

Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określa ono 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. 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). Podstawowy dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 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 powołanych powyżej przepisów (umowy międzynarodowej AETR, rozporządzenia unijnego nr 561/2006, ustawy o czasie pracy kierowców, Kodeksu pracy i rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 2002 r.) pozwoliła Sądowi Najwyższemu rozpoznającemu zagadnienie prawne w sprawie II PZP 1/14, na sformułowanie następujących wniosków szczegółowych: 1) 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; 2) 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; 3) 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; 4) 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; 5) 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 (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPiUS 1999 nr 23, poz. 745).

Przytoczone rozważania doprowadziły Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, 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 561/2006; 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.

5. Sąd Najwyższy rozpoznający obecne zagadnienie prawne w pełni podziela przytoczoną wyżej argumentację prowadzącą do uznania, że obowiązkiem pracodawców zatrudniających kierowców w transporcie międzynarodowym jest zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu umożliwiającego odpowiednią regenerację sił, przy czym warunkiem tego nie spełnia miejsce do spania w kabinie pojazdu (nawet, gdy ma ono wysoki, „godziwy” standard). Przeciwnie zapatrywanie nie znajduje uzasadnienia w przepisach (różnej rangi – zawartych w prawie krajowym, prawie europejskim i prawie międzynarodowym) dotyczących czasu pracy kierowców. Na przykład, art. 8 ust. 7 Umowy AERT przewiduje, że dzienny okres odpoczynku kierowcy może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju. Podobna regulacja została zawarta w prawie unijnym – według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne 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. Podobnie reguluje omawianą kwestię art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

Analizując znaczenie przytoczonych regulacji nie sposób pominąć, że nie nawiązują one do wynagrodzenia za pracę kierowców, a także nie przyznają im żadnych świadczeń związanych z pracą (w szczególności dotyczących rozliczania kosztów noclegów w podróży służbowej). Funkcja wspomnianych przepisów skupia się na zapewnieniu kierowcy odpowiedniego odpoczynku, adekwatnego do wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym na długich trasach. Przepisy o czasie pracy kierowców dopuszczają realizację dobowego (ewentualnie także tygodniowego) odpoczynku kierowcy w odpowiednio do tego przystosowanej kabinie pojazdu. Nie wynika z nich jednak w żaden sposób, że w takiej sytuacji pracownikowi nie należy się rekompensata za nocleg w warunkach odbiegających od warunków hotelowych. Przepisy o czasie pracy kierowców w ogóle tej kwestii nie regulują. Spostrzeżenie to sprawia, że przepisy te nie mogą stanowić podstawy do zanegowania prawa pracowników-kierowców do ryczałtu za noclegi, jeżeli nocują w kabinie pojazdu, a nie w warunkach hotelowych.

Wykładnię przedstawiona w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca

2014 r., II PZP 1/14, należy zaakceptować tym bardziej, jeśli się uwzględni, że prawo polskie (odesłanie w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p., a następnie do rozporządzenia z 2002 r., w tym do § 9 ust. 1 i 2) może przewidywać rozwiązania korzystniejsze dla pracowników od prawa międzynarodowego lub unijnego, a ponadto unijne prawo pochodne nie może regulować zasad wynagradzania pracowników lub wypłacania im innych świadczeń związanych z pracą (art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej). Poglądu tego nie podważa art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Przyjęto w nim, że dobowy odpoczynek kierowcy może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Regulacja ta powieliła w pewnym stopniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, jednak 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. Jest jednak oczywiste, że 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 być pomocny przy wykładni przepisów ustanawiających przesłanki wypłaty tych świadczeń.

Podsumowaniem dotychczasowych rozważań jest stwierdzenie, że analizowane przepisy o czasie pracy kierowców i odpoczynku (dobowym i tygodniowym) nie zawierają regulacji dotyczących należności związanych z wykonywaniem podróży służbowej przez pracowników-kierowców transportu samochodowego odmiennych w stosunku do tych regulujących sytuację prawną wszystkich innych pracowników, dla których podróż służbowa stanowi incydent pośród innych zadań pracowniczych. Taki wniosek wynika z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców (obowiązującego od 3 kwietnia 2010 r.), który odsyła w tej kwestii do art. 77⁵ § 3-5 k.p. (oraz pośrednio do wydanych na jego podstawie przepisów wykonawczych) bez jakichkolwiek modyfikacji lub ograniczeń. Oznacza to, że ta sama ustawa (o czasie pracy kierowców) dopuszcza możliwość wykorzystania dobowego odpoczynku w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania (art. 14 ust. 1), i jednocześnie odsyła (bez jakichkolwiek wyłączeń) do przepisów o podróżach służbowych

(art. 21a), które przewidują dla pracownika ryczałt za nocleg, jeżeli pracownik nie przedstawia rachunku za nocleg (§ 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.), chodzi przy tym przede wszystkim o rachunek hotelowy (§ 9 ust. 1 tego rozporządzenia). W przypadku wypłaty ryczałtu jest bez znaczenia, czy i w jakiej wysokości pracownik poniósł koszty noclegu. Ryczałt przysługuje nawet wtedy, gdy kosztów tych faktycznie nie poniósł (ponieważ nocował np. u rodziny, przyjaciół, znajomych, którzy udostępniili mu nieodpłatnie możliwość noclegu w ich domu). Ryczałt nie przysługuje pracownikowi tylko wtedy, gdy to pracodawca zapewnił pracownikowi bezpłatny nocleg. Chodzi przy tym o zapewnienie noclegu w warunkach hotelu (motelu), a nie w dostosowanej do spania kabinie pojazdu.

Wywód, przeprowadzony przez Sąd Najwyższy w uchwale z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, jest w pełni przekonujący. Należy go uzupełnić rozważaniami dotyczącymi zwrotu „bezpłatny nocleg”. W kontekście § 9 ust. 4 w związku z ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. wykładnia tego zwrotu przesądza, czy zapewnienie kierowcy noclegu w kabinie samochodu zwalnia pracodawcę od powinności zapłacenia ryczałtu. Odpowiedź musi zostać poprzedzona spostrzeżeniem, że regułą jest rozliczanie kosztów noclegu rachunkiem hotelowym (§ 9 ust. 1 rozporządzenia z 2002 r.). Wyjątkiem, a zarazem alternatywą, jest wypłata przez pracodawcę ryczałtu w wysokości 25% limitu (§ 9 ust. 2 rozporządzenia). Sprowadzając powołane przepisy do wspólnego mianownika należy zauważyć, że pracodawca ma obowiązek ponieść koszty związane z noclegiem pracownika-kierowcy (w ściśle określonej lub ryczałtowej kwocie). Założenie to wyznacza interpretację § 9 ust. 4 rozporządzenia. Stanowi on, że przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg. Wyłączenie to nie może być oderwane od ogólnej reguły, a tą jest pokrycie kosztów noclegu w warunkach hotelowych (obliczanych niekiedy ryczałtowo w sytuacji, gdy pracownik nie przedłoży rachunku za nocleg). Oznacza to, że uchylenie obowiązku pracodawcy następuje jedynie wówczas, gdy zapewnia on bezpłatny nocleg w warunkach hotelowych. Nie koreluje z nimi zapewnienie noclegu w kabinie samochodowej (nawet wyposażonej w liczne udogodnienia, zapewniającej „godziwe” warunki). Wnioskowanie to jest usprawiedliwione również wykładnią pojęcia „nocleg”. Zważywszy, że dotyczy on kierowcy znajdującego się w

permanentnej podróży, zrozumiałe staje się, że pojęcia tego nie wypełnia tylko aspekt związany z zapewnieniem miejsca do spania. Nocleg w tym wypadku nawiązuje do warunków zapewniających normalne funkcjonowanie organizmu ludzkiego. Nie chodzi zatem tylko o spanie, ale o takie warunki adaptacyjne, które zbliżone są do domowych, tak aby choć w części doszło do oddzielenia sfery zawodowej i prywatnej. Funkcji tej nie spełnia nocowanie w kabinie samochodu (por. wyrok Sądu Najwyższego z 4 września 2014 r., I PK 7/14, niepublik.). Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 10 września 2013 r., I PK 71/13 (niepublik.), przyjmując, że nie ma podstaw do utożsamiania pojęć „miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg”. Nie chodzi przy tym tylko o wygodę pracownika, ale także (a może nawet przede wszystkim) o zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Tylko kierowca, który po odpoczynku nocnym odpowiednio zregenerował siły fizyczne i psychiczne, może w sposób bezpieczny dla innych użytkowników dróg prowadzić samochód ciężarowy. Uwzględnić przy tym należy, że praca takiego kierowcy (prowadzenie pojazdu) ma charakter stały (permanentny) przez długi (wieloletni) okres. Udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może więc służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej. Zapewnienie przez pracodawcę kierowcy transportu międzynarodowego, odbywającego stale (przez wiele lat) długotrwałe przejazdy (podróże) zagraniczne, miejsca do spania w kabinie samochodu (niezależnie od warunków uznania tego miejsca za „odpowiednie”), nie może być uznane za „zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu” w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowych. W razie nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje więc co najmniej (art. 77⁵ § 5 k.p.) ryczałt w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość „zaoszczędzenia” przez niego wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia. Można w związku z tym przyjąć, że nawet gdy kierowca nie pokrywa faktycznie kosztów noclegu (ponieważ korzysta w tym celu z kabiny pojazdu), i w związku z tym nie przedstawia rachunku za hotel (motel), należy mu się ryczałt w wysokości określonej w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.

Przedstawione argumenty prowadzą do ogólnego wniosku, że zapewnienie 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 561/2006 i art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, nie oznacza natomiast zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. W rezultacie uprawnia to 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 uwadze, Sąd Najwyższy podjął uchwałę o treści ujawnionej w sentencji.