



Sygn. akt III PK 135/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 września 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Józef Iwulski (przewodniczący)

SSN Zbigniew Myszka (sprawozdawca)

SSN Krzysztof Staryk

w sprawie z powództwa P. P.

przeciwko A. P. - "P." w R.

o ryczałt za noclegi, wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych i porze
nocnej, diety,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

Spółecznych i Spraw Publicznych w dniu 18 września 2014 r.,

skargi kasacyjnej powoda

od wyroku Sądu Okręgowego Sądu Pracy i Ubezpieczeń Spółecznych w R.

z dnia 11 lipca 2013 r.,

- 1. uchyla zaskarżony wyrok w pkt. I w części oddalającej apelację w zakresie dotyczącym ryczałtu za noclegi oraz w pkt. II i w tej części przekazuje sprawę Sądowi Okręgowemu - Sądowi Pracy i Ubezpieczeń Spółecznych w R. do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego,**
- 2. oddala skargę kasacyjną w pozostałym zakresie.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 11 lipca 2013 r. Sąd Okręgowy w R. VI Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych oddalił apelację powoda P. P. od wyroku Sądu Rejonowego w R. IV Wydziału Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 31 grudnia 2012 r., wydanego w sprawie o ryczałt za noclegi, wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, porze nocnej oraz diety, którym zasądzone od pozwanego A. P. - „P.” w R. na rzecz powoda kwotę 48,93 zł z tytułu wynagrodzenia za pracę w porze nocnej oraz kwotę 171,08 zł tytułem diet z ustawowymi odsetkami od dnia 15 grudnia 2009 r., w pozostałej części powództwo oddalono (pkt I wyroku), a także zasądził od powoda na rzecz pozwanego 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego za drugą instancję (pkt II wyroku).

W sprawie tej ustalono, że powód został zatrudniony u pozwanego od dnia 15 kwietnia 2009 r. na podstawie umowy o pracę w pełnym wymiarze czasu pracy jako kierowca samochodu ciężarowego, z wynagrodzeniem w wysokości 1.280 zł brutto miesięcznie. Pozwany zobowiązał się również do wypłaty diet zgodnie z obowiązującym u niego regulaminem. W umowie strony nie określiły miejsca wykonywania pracy, bowiem w całym okresie jej świadczenia powód został oddelegowany przez pozwanego do pracy we Francji i pozostawał z jego polecenia do dyspozycji firmy „P. S.”, wykonując pracę jako kierowca transportu międzynarodowego na terenie UE, tj.: głównie Francji, Włoch, Węgier, Austrii, Niemiec, Szwajcarii, Belgii, Holandii, Hiszpanii oraz Anglii. Powód faktycznie pracę świadczył do 15 grudnia 2009 r. Samochód, którym jeździł był wyposażony w łóżko, klimatyzację i lodówkę. Na terenie Francji i Belgii firma, na rzecz której świadczył pracę na polecenie pozwanego, posiadała 50 baz, w których powód tankował paliwo. Adresy tych baz były umieszczone w książce, którą powód otrzymał od pozwanego wraz z kartami, przy których użyciu mógł wjechać i wyjechać z takich baz. Na ich terenie mógł wziąć prysznic, przygotować sobie posiłek i przenocować w samochodzie na terenie bazy.

Dnia 15 lutego 2010 r. wystąpił powód o rozwiązanie umowy o pracę za porozumieniem stron, na co uzyskał zgodę i z tym dniem ustał stosunek pracy pomiędzy stronami. W okresie zatrudnienia od 15 maja do 1 grudnia 2009 r. pozwany wypłacił powodowi tytułem wynagrodzeń za pracę i diet łącznie kwotę

27.550 zł. Roszczenia powoda obejmowały wypłatę ryczałtu za 183 noclegów w kwocie 15.902,70 zł, z tytułu diet - 11.578,25 zł, oraz wynagrodzenia za godziny nadliczbowe i nocne w kwocie 4.000 zł za 8 miesięcy. Na rozprawie w dniu 9 sierpnia 2012 r. pozwany uznał powództwo co do kwot: 171,08 zł tytułem diet oraz 48,93 zł tytułem wynagrodzenia za pracę w porze nocnej, w pozostałym zakresie wnosił o oddalenie powództwa.

W tak ustalonym stanie sprawy Sąd Rejonowy zasądził na rzecz powoda kwotę 48,93 zł z tytułu wynagrodzenia za pracę w porze nocnej oraz kwotę 171,08 zł tytułem diet z ustawowymi odsetkami od dnia 15 grudnia 2009 r., oddalając powództwo w pozostałej części. Sąd powołał się na opinię biegłej, która na podstawie art. 151⁸ § 1 k.p. wyliczyła wynagrodzenie za pracę w porze nocnej na 48,93 zł. Ustaliła, że zgodnie z regulaminem pracy w zamian godziny nadliczbowe powód otrzymywał dni wolne od pracy w okresie rozliczeniowym 4 miesięcy, dlatego nie było obowiązku wypłacania mu wynagrodzenia z tego tytułu. W zakresie roszczenia dotyczącego ryczałtu za noclegi oraz diet z tytułu podróży służbowe, Sąd Rejonowy stwierdził, że regulamin pracy obowiązujący u pozwanego reguluje należności z tytułu podróży służbowych jedynie w zakresie diet, zaś w nieuregulowanym zakresie ryczałtu za nocleg nie zawiera odesłania do przepisów Kodeksu pracy ani innych ustaw. Według § 25 ust. 1 pkt b regulaminu, kierowcom zatrudnionym „w zakładzie pracy przysługuje wynagrodzenie wyrównawcze - diety - ustalane w związku z odbywaniem podróży służbowych krajowych i zagranicznych, zależne od liczby kilometrów przejechanych, a stawka za 1 km podróży służbowej wynosi: w Polsce - 20 groszy/1 km, w krajach Unii Europejskiej - 28 groszy/1 km, poza krajami Unii Europejskiej - 35 groszy/1km. W konsekwencji w sprawie nie znajduje zastosowania ogólnie obowiązujący akt prawny normujący należności z tytułu podróży służbowych, tj. rozporządzenie 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. z 2002 r. Nr 236, poz. 1991 ze zm., zwane dalej rozporządzeniem z 19 grudnia 2002 r.). Wprawdzie zawarta przez strony umowa o pracę nie wskazuje miejsca świadczenia pracy, ale pomiędzy stronami nie było sporu, że takim miejscem była

Unia Europejska. Do dnia 3 kwietnia 2010 r., czyli do nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, tj. po zmianach wynikających z ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była uznawana za służbową w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Dlatego w okresie zatrudnienia powoda (od 15 kwietnia do 14 grudnia 2009 r.), pracodawcy nie mieli obowiązku wypłaty kierowcom świadczeń za stałe pokonywanie przestrzeni w ramach powierzonych im zadań. Natomiast diety przysługiwały mu na podstawie regulaminu pracy. Według opinii biegłej, gdyby uwzględnić twierdzenia powoda, że w okresie zatrudnienia pobrał tytułem wynagrodzenia i zaliczkowo na poczet diet kwotę 27.550 zł, to tytułem diet pozostałoby do wypłaty 171,08 zł.

Sąd Rejonowy uznał też, że w sprawie nie znajduje zastosowania § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. nakazujący pracodawcy, który nie zapewnił pracownikowi bezpłatnego noclegu, zwrotu kosztów za nocleg w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia, bądź ryczałtu w wysokości 25% limitu, „albowiem pozwany A. P. nie przewidział płatności tego typu należności na rzecz kierowców w regulaminie pracy, ani też regulamin ten nie odsyła w zakresie nieuregulowanym do powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W związku z powyższym, P. P. nie przysługiwało prawo do ryczałtów za noclegi ponieważ, jak już zaznaczono wyżej, do dnia 3 kwietnia 2010 r., (...) podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była podróżą służbową, w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Dodatkowo Sąd podniósł, że powód nie musiał w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania ponosić zwiększonych kosztów utrzymania z tego tytułu, ponieważ pracodawca zapewnił mu możliwość przygotowania posiłku, jak i skorzystania z możliwości wykąpania się i innej toalety w bazach, znajdujących się na terenie Francji i Belgii, jak i odpowiednie warunki do spania w przedziale sypialnym, znajdującym się w aucie, w którym wykonywał pracę, gdy z terenu dostępnych mu baz nie mógł lub nie chciał skorzystać”. Samochód powoda „był z 2003 r., dobrze wyposażony, posiadał klimatyzację, lodówkę, 20- litrowy baniak na wodę, a za siedzeniami kierowcy były oddzielone zasłoną dwa fabrycznie przygotowane miejsca do spania. Nie było problemu z poruszaniem się po kabinie”.

Także biegły z zakresu techniki samochodowej potwierdził, że „samochód DAF XF 95, ze względu na charakter pracy, w pełni zapewnia kierującemu właściwe warunki noclegu na zamontowanych leżankach. Obszerność kabiny zapewnia kierującemu swobodne poruszanie, się po kabinie oraz wykonywanie czynności takich, jak: przebieranie, przechodzenie z miejsca; odpoczynku do miejsca kierowania. Wyposażenie pojazdu w lodówkę zapewniało kierowcy przechowywanie produktów szybko psujących się”. Dodatkowo biegły ten podał, że „różnica pomiędzy wysokością kabiny samochodu a wzrostem powoda nie przekreśla możliwości wykonania podstawowych czynności, dotyczących poruszania się po niej i przebierania, wystarczy lekko schylić głowę. Przytaczane przez P. P. argumenty, że niesprawna była lodówka i klimatyzacja nie przeczą temu, że urządzenia te w tym pojeździe były zamontowane, a to pracownik miał możliwość i obowiązek poinformowania pracodawcy o nie sprawnościach w wyposażeniu auta. Swoją biernością sam obniżał standard pracy i egzystencji. Wiek samochodu - 6 lat w żaden sposób nie wpłynął na zmniejszenie standardów pracy kierowcy, przy należyтым dbaniu o stan techniczny urządzeń wyposażenia pojazdu, który w pełni spełniał warunki zapewniające kierującemu podstawowe wymogi do odpoczynku. Z zeznań pozwanego wynika, że była możliwość korzystania przez zatrudnionych kierowców z pomieszczeń sanitarnych, które znajdowały się w miejscach, gdzie kierowcy zaopatrywali się w paliwo. Ponadto, w rejonie pracy powoda, bardzo dobrze rozwinięta jest sieć stacji paliw, na których kierowcy mogą korzystać z toalet, barów i natrysków”. W ocenie Sądu pierwszej instancji, bezzasadność roszczeń powoda w zakresie żądania ryczałtu za noclegi za sporny okres potwierdza uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2007 r., I PK 232/06, że zgodnie z § 9 ust. 4 rozporządzenia 19 grudnia 2002 r., ryczałt pokrywający zwrot kosztów noclegu nie przysługuje w przypadkach, w których pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg, który nie tylko obejmuje możliwość snu, ale także inne życiowe niezbędne czynności związane z noclegiem.

Sąd Okręgowy oddalił apelację powoda. W zakresie zarzutów dotyczących wynagrodzenia z tytułu diet i ryczałtu za nocleg Sąd drugiej instancji stwierdził, że jeżeli pracodawca nie należy do kategorii podmiotów publicznej, do których ma

zastosowanie rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r. Taki pracodawca może „uregulować należności pracowników na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zarówno w sposób korzystniejszy, jak i mniej korzystny dla pracowników od tego, jaki wynika z odpowiedniego rozporządzenia”. W ocenie tego Sądu, „od zasady, że pracodawca spoza kręgu podmiotów publicznej sfery budżetowej może przy kształtowaniu (w regulaminie wynagradzania) lub współkształtowaniu (w układzie zbiorowym pracy, w umowie o pracę) należności z tytułu podróży służbowych nie kierować się regulacjami rozporządzenia ministra właściwego do spraw pracy i w związku z tym może wprowadzać rozwiązania zarówno korzystniejsze, jak i mniej korzystne dla pracowników, przewidziany jest jeden wyjątek. Mianowicie, postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika publicznej sfery budżetowej w stosownym rozporządzeniu ministra właściwego do spraw pracy (art. 77⁵ § 4 k.p.). Oznacza to, że należności z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (w szczególności diety) przyjęte u prywatnego pracodawcy nie mogą być niższe niż ustalone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw pracy. Podobnie rzecz się ma z należnościami za podróże służbowe poza granicami kraju”. W regulaminie pracy obowiązującym u pozwanego nie przewidziano prawa do ryczałtów za noclegi, który „skorzystał zatem z przysługującego mu prawa do uregulowania należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową związanych z ryczałtem za nocleg w sposób mniej korzystny dla pracowników od tego, jaki wynika z odpowiedniego rozporządzenia ministra właściwego do spraw pracy w ten sposób, że nie przewidział takiego składnika wynagrodzenia. Zatem roszczenie powoda w tej części jako pozbawione podstawy prawnej podlegało oddaleniu”.

Co do wynagrodzenia z tytułu diet Sąd Okręgowy wskazał, że pozwany ustalił „w regulaminie wynagradzania dietę z tytułu podróży służbowej dla kierowców w Polsce w wysokości 20 groszy za kilometr a w krajach Unii Europejskiej 28 groszy za kilometr - § 25 pkt. 1 b. Jak wynika z wyliczenia biegłej A. D. kwota należnych powodowi diet z tytułu podróży służbowych za sporny okres

wynosi 20.511,80 zł. Na podstawie przelewów biegła ustalił, iż powodowi wypłacono za ten okres kwotę 15.350 zł. Pracodawca wypłacił wynagrodzenie za cały okres pracy a zatem należy przyjąć, iż na tą kwotę składa się wynagrodzenie netto wynikające z list płac w kwocie 7.209,28 zł oraz 8.140,72 zł przekazanych diet. W związku z tym różnica diet do dopłaty wynosi 12.371,08 zł. Tych wyliczeń powód nie kwestionował. Powód jednak przyznał, że za okres od 15 maja do 14 grudnia 2009 r. pozwany wypłacił mu tytułem należnej pensji oraz zaliczkowo na poczet diet łączną kwotę 27.550 zł. Zatem po odjęciu powyższej kwoty od łącznej kwoty należnych diet i wynagrodzenia różnica do wypłaty wynosi 171,08 zł. W związku z tym Sąd Rejonowy zasadnie uznał dalej idące roszczenie za nieuzasadnione”.

W skardze kasacyjnej powód zarzucił naruszenie przepisów prawa materialnego, w szczególności: 1/ § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. przez niewłaściwe zastosowanie wskutek wadliwego uznania, że skarżący miał zapewnione przez pozwanego bezpłatne noclegi w kabinie samochodu, zaś kabina umożliwiała odpoczynek i swobodne poruszanie się, a w konsekwencji bezpodstawne uznanie, że pozwany był zwolniony z obowiązku wypłaty kwoty ryczałtu za noclegi, „a dodatkowo nie zastosowanie ww. rozporządzenia w drodze analogii”, 2/ art. 9 k.p. przez błędne uznanie, że w sprawach nieuregulowanych przez pracodawcę w regulaminie nie mają zastosowania przepisy powszechnie obowiązujące w tym Kodeks pracy. W skardze zarzucono także naruszenie przepisów postępowania tj.: 1/ art. 328 § 2 k.c. przez niewskazanie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, a mianowicie faktów, które Sąd uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł i przyczyn dla czego innym dowodowym odmówił wiarygodności i mocy dowodowej oraz poprzez nienależyte odniesienie się do zarzutów apelacji, 2/ art. 233 § 1 k.p.c. przez brak wszechstronnej analizy całego materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie zwłaszcza w kontekście negocjowania przez powoda mocy dowodowej przedstawionego przez pozwanego regulaminu, co miało istotny wpływ na wynik sprawy.

Skarżący wskazał występowanie w sprawie istotnego zagadnienia prawnego zawartych w pytaniach:, „czy stworzenie przez pracodawcę zatrudnionemu kierowcy transportu samochodowego możliwości nocowania w kabinie samochodu

jest równoznaczne, czy też nie z zapewnieniem mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 rozporządzenia (...) z dnia 19 grudnia 2002 r. (...) oraz czy do pracowników - kierowców zatrudnionych przed nowelizacją prawa stanowionego, tj. przed 3 kwietnia 2010 r. w przypadkach nie uregulowanych winno się stosować analogicznie rozporządzenia o podróżach służbowych". Skarga jest ponadto oczywiście uzasadniona ze względu „na naruszenie przepisów prawa materialnego poprzez jego błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie, a nadto z powodu istnienia w niniejszej sprawie istotnego zagadnienia prawnego”.

Niczym nieuzasadnione była akceptacja twierdzeń pozwanego, że skoro skarżący miał do dyspozycji 50 baz, to mógł wziąć prysznic i zjeść posiłek, a pracodawca był zwolniony z obowiązku zapewnienia mu środków na nocleg w godziwych warunkach, których nie spełnia „nocleg na leżance w kabinie auta”.

W ocenie skarżącego, Sąd Okręgowy błędnie uznał za Sądem Rejonowym, że w sprawach nieuregulowanych przez pracodawcę w regulaminie nie ma zastosowania Kodeks pracy gdy nie ma w nim wyraźnego odesłania do przepisów powszechnie obowiązujących. Twierdzenie takie stoi w sposób oczywisty w sprzeczności z hierarchią aktów prawnych oraz zasadami porządku prawnego, a także pozbawia pracownika możliwości obrony swoich praw w oparciu o przepisy powszechnie obowiązujące i narusza zasady uprzywilejowania pracownika. Pracodawca, który nie uregulował ryczałtu za nocleg w regulaminie „wygenerował dla pracownika sytuację z pewnością mniej korzystną niż zakłada to rozporządzenie”.

W konsekwencji skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpatrzenia i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, w tym o kosztach zastępstwa prawnego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna jest usprawiedliwiona w zakresie bezpodstawnego uznania, że skarżącemu nie przysługiwał ryczałt za noclegi w transporcie międzynarodowym. Skład orzekający podziela jednolite stanowisko judykatury, że

pomimo kontrowersji interpretacyjnych co do odbywania podróży służbowych w transporcie międzynarodowym do 3 kwietnia 2010 r., tj. do pozytywnej w tym zakresie nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, oczywiście zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania transportu międzynarodowego wymagały rekompensaty finansowej, która *per analogiam* i z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. nie mogła być niższa niż ustalona na zasadach określonych w rozporządzeniu z 19 grudnia 2002 r. (por. wyroki Sądu Najwyższego z: 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119 oraz z 14 maja 2012 r., II PK 230/11, LEX nr 1216860). W konsekwencji w tym zakresie Sąd drugiej instancji oczywiście błędnie i argumentował, że prywatny pracodawca „skorzystał zatem z przysługującego mu prawa do uregulowania należności na pokrycie kosztów związanych z ryczałtem za nocleg w sposób mniej korzystny dla pracowników od tego, jaki wynika z rozporządzenia (...) w ten sposób, że nie przewidział takiego składnika wynagrodzenia”, ponieważ uprawnienie do świadczeń ze stosunku pracy nie może być realizowane przez „pominięcie” uregulowania tych świadczeń w zakładowych przepisach prawa pracy lub w umowie o pracę, tj. przez usankcjonowanie braku tego prawa i pozbawienie pracowników roszczeniowych świadczeń ze stosunku pracy, gdyż stanowi oczywistą obrazę art. 9, art. 18 § 1 i art. 77⁵ § 5 k.p. Brak pozytywnych regulacji regulaminowych lub uzgodnień umownych w zakresie przysługiwania ryczałtu za noclegi w transporcie międzynarodowym u pracodawców prywatnych narusza zasady równego traktowania kierowców ze względu na podmiot zatrudniającego lub miejsce zatrudnienia i świadczenia pracy poza granicami Polski. Ponadto wykonywanie takiej pracy w sposób oczywisty wiąże się ze zwiększonymi kosztami utrzymania oraz koniecznością korzystania z noclegów w na ogół permanentnie (wielokrotnie) długotrwałym transporcie międzynarodowym przez kierowców, którym pracodawcy zazwyczaj zapewniają niewielkie kwoty wynagrodzeń zasadniczych.

Równocześnie kontrowersje jurysdykcyjne dotyczące obowiązku zapewnienia kierowcom odpowiedniego noclegu w transporcie międzynarodowym zostały usunięte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (dotychczas niepublikowanej). Wynika z niej, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego

noclegu w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy. W uzasadnieniu tej uchwały skład powiększony argumentował, że w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-140), Sąd Najwyższy przyjął, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie miał zastosowania ani art. 77⁵ k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. W uzasadnieniu uchwały Sąd Najwyższy dostrzegł, że pracownicy mobilni mogą zostać „pokrzywdzeni” przez wykładnię, iż za każdy dzień w trasie należy im się rekompensata (dieta) niewliczana do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i tym samym nieobjęta świadczeniami Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) na wypadek nadejścia zdarzenia losowego. W takiej sytuacji za swą pracę pracownicy mobilni nie otrzymują należnego wynagrodzenia, lecz tylko zwrot kosztów utrzymania. Strony stosunku pracy mogą podjąć w ten sposób „grę” na najniższą emeryturę, którą musi zabezpieczyć ZUS. Zatem zarówno pracodawca, jak i pracownik są *prima facie* zainteresowani w wypłacie diet, a nie wyższego wynagrodzenia za pracę, które uwzględniałoby rodzaj pracy. „Niezainteresowany” (w tym znaczeniu, że nie otrzymuje składek i podatków od wyższego wynagrodzenia) jest natomiast ZUS i Skarb Państwa, a także pozostałe osoby objęte obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi. W razie wypadku przy pracy niezainteresowanym - w wykładni przyznającej prawo do diety pracownikom mobilnym - staje się też pracownik i jego rodzina. W tej interpretacji Sąd Najwyższy chciał odejść od stosowanej w praktyce fikcji, w której rzeczywisty ekwiwalent pracy świadczonej przez pracownika, zostaje przeniesiony na składniki rekompensujące koszty podróży służbowej (niepodlegające oskładkowaniu i opodatkowaniu). Stwierdził, że wymaga tego zasada prawa pracy

dotycząca godziwego wynagrodzenia, polegającego nie tylko na wynagrodzeniu pozwalającym „na spanie i jedzenie pracownika, ale wynagradzania pozwalającego pracownikowi żyć godnie, wypoczywać, rozwijać się kulturalnie”.

Ustawodawca szybko zdecydował się jednak na nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), dokonaną ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały unicestwione skutki uchwały z dnia 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08). Wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy jako każdego zadania służbowego polegającego na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). W art. 21a zmienionej ustawy przyjęto zaś, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. Ta nowelizacja jest wyrazem akceptacji kontynuowania w praktyce fikcji, w której kierowca-pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiącą rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś takim ekwiwalentem są „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 miały 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). Równocześnie w okresie 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 tym zakresie w orzecznictwie jednolicie przyjęto, 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 (dieta) z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z dnia 5 maja 2009 r., I PK 279/07, LEX nr 509051; z dnia 18 sierpnia 2009 r., I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100; z dnia 23 czerwca 2010 r., II PK 372/09, Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 597 oraz z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119). Oznaczało to, że z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. przysługują im należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

Pracodawca powinien jednak wiedzieć, czy inwestycje w dodatkowe wyposażenie kabiny samochodu uwolnią go od obowiązku zwrotu kosztów noclegu, a pracownik wiedzieć, czy i jakie świadczenia mu przysługują. Pozwoli to stronom stosunku pracy, a także związkowi zawodowemu reprezentującemu interesy pracownicze, na odpowiednie kształtowanie treści umów o pracę i układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania lub innych przepisów prawa pracy).

W dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., dalej „umowa AETR”). Od wejścia w życie Konstytucji RP ratyfikowana umowa międzynarodowa AETR stanowi część krajowego porządku prawnego, jest bezpośrednio stosowana i ma pierwszeństwo przed ustawą (art. 91 ust. 1 i 2 w związku z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 2005 r., II PK 320/04, OSNP 2006 nr 3-4, poz. 50). Według preambuły umowy AETR, celem jej zawarcia jest popieranie rozwoju i usprawnienie międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków, a także potrzeba zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uregulowania niektórych przepisów

dotyczących warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania. Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczęterogodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Umowa AETR nie reguluje w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej.

W prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L. 2006 Nr 102, s. 1). Rozporządzenie nr 561/06 - zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) - ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Rozporządzenie unijne jest aktem nadrzędnym nad aktami prawa krajowego i uchyla niezgodne z nim przepisy prawa krajowego. W sprawach regulowanych rozporządzeniem państwo członkowskie nie może mieć autonomicznych własnych regulacji, nawet gdyby ograniczały się do powtórzenia treści zawartych w rozporządzeniu.

Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 561/06, ustanawia ono przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu 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. Rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich kierowców transportu drogowego, a nie tylko do kierowców będących pracownikami, przy czym należy podkreślić, że środki nim przewidziane w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników (pkt 5 preambuły).

W art. 4 rozporządzenia nr 561/06 przyjęto definicje podstawowych pojęć, między innymi dziennego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. g) oraz tygodniowego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. h). Według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Natomiast przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/06 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 ani z 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. 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 do 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 ryczału za nocleg.

W art. 14 ust. 1 ustawy 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 561/06 (choć pomija, że może tak być według wyboru kierowcy, a miejsce do spania musi być odpowiednie dla każdego kierowcy). W tym zakresie przepis rozporządzenia wiąże i jest stosowany bezpośrednio. Natomiast art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców jest o tyle korzystniejszy dla kierowców-pracowników, że zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe, a tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego. W każdym razie, art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie dotyczy świadczeń przysługujących kierowcom-pracownikom z tytułu podróży służbowych i nie może służyć w sposób bezpośredni wykładni przepisów ustanawiających przesłanki tych świadczeń.

Według wykładni systemowej wynika to z uwzględnienia, że w ustawie o czasie pracy uregulowano czas pracy kierowców, w tym w szczególności zasady korzystania z odpoczynku w pracy, natomiast nie uregulowano zasad przysługiwania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, odsyłając wyraźnie i wprost (art. 21a) w tym zakresie do art. 77⁵ § 3-5 k.p. Należy zauważyć, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców jest wyrazem szczególnego podkreślenia tej kwestii, skoro bez tego przepisu do kierowcy-pracownika regulacje art. 77⁵ § 3-5 k.p. i tak miałyby zastosowanie z mocy art. 4 (w związku z art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców. Podkreślenia wymaga też, że odesłanie do przepisów Kodeksu pracy nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności

odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

Ustawa o czasie pracy kierowców formalnie odsyła do stosowania art. 77⁵ § 3-5 k.p. Nie odsyła więc do art. 77⁵ § 1 k.p. (gdyż zawiera własną definicję podróży służbowej) oraz nie odsyła do art. 77⁵ § 2 k.p., w którym określono (w szczególności) przedmiot regulacji przepisów wykonawczych (zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu). Z art. 77⁵ § 2 k.p. wynika, że rozporządzenie wykonawcze powinno regulować następujące świadczenia: 1) diety (ich wysokość, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach) oraz 2) zwrot (warunki zwrotu) kosztów przejazdów, 3) zwrot kosztów noclegów i 4) zwrot innych wydatków. Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p., warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Według art. 77⁵ § 4 k.p., postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2. Przepis ten ustala minimalny standard świadczenia, ale odnosi się tylko do diety, a nie do zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Jednakże - zgodnie z art. 77⁵ § 5 k.p. - w przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej), pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Oznacza to, że przepisy wykonawcze ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diety oraz zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W przypadkach braku takich regulacji lub uregulowania mniej

korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze. Odesłanie w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza więc pośrednio także odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p., a w konsekwencji uznanie, że kierowcy-pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77⁵ § 3 k.p. (w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania).

Ponadto z mocy art. 18 § 2 k.p., postanowienia umów o pracę mogą być dla pracownika zawsze korzystniejsze niż przepisy prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 1 k.p. (aktów powszechnie obowiązujących, układów zbiorowych pracy, regulaminów wynagradzania), postanowienia układów zbiorowych pracy i regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż przepisy Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych (art. 9 § 2 k.p.), a postanowienia regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż postanowienia układów zbiorowych (art. 9 § 3 k.p.).

W rozporządzeniu z 2002 r. nie zamieszczono przepisu pozwalającego na szczególny sposób ustalania należności przysługujących pracownikom (w tym kierowcom) odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę. Tego rodzaju regulacje znajdowały się w poprzednio obowiązujących aktach wykonawczych, w szczególności w § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (M.P. Nr 34, poz. 346 ze zm.) i w § 14 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 3 lipca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 89, poz. 568 ze zm.). Pozwalały one pracodawcy (zarządzenie z 1996 r.) lub pracodawcy za zgodą pracownika (rozporządzenie z 1998 r.) na ustalenie ryczałtu w walucie obcej na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej (obejmującego ogólną kwotę należności z tytułu podróży). W rozporządzeniu z 2002 r. wysokość należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży

służbowych za granicę (w tym kierowcom odbywającym wielokrotne podróże) została tym samym określona przez prawodawcę, w szczególności co do wysokości ryczału z tytułu zwrotu kosztów noclegu.

Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określa ono - bez żadnych wyłączeń - wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, do których należą: 1) diety oraz 2) zwrot kosztów: a) przejazdów i dojazdów, b) noclegów i c) innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. Z § 5 ust. 1 tego rozporządzenia wynikało, że pracownikowi, który otrzymuje za granicą bezpłatne całodzienne wyżywienie lub gdy wyżywienie opłacone jest w cenie karty okrętowej (promowej), przysługuje 25% diety. Odpowiednik tego przepisu zawarty w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu z 2013 r., które w § 14 ust. 3 stanowi o odpowiednim zmniejszeniu diety w przypadku korzystania przez pracownika z usługi hotelarskiej, w ramach której zapewniono wyżywienie.

Zwrot kosztów noclegu regulował § 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), którego wysokość przykładowo była ustalona w odniesieniu do kraju docelowego: Belgii na 160 EUR, Francji na 120 EUR, Niemiec na 103 EUR, Rosji na 130 EUR, czy Ukrainy na 100 EUR.

Istotny dla rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. (tak samo jego odpowiednik § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r.) stanowi, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu (ust. 1), jak i w kwocie ryczału w wysokości 25% limitu przy braku rachunku - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi „bezpłatny nocleg”.

Łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów - doprowadziła skład powiększony Sądu Najwyższego do sformułowania konkretnych wniosków szczegółowych:

- pojęcia „odpowiednie miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg” nie mogą być

utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia;

- zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie „noclegu” do usługi hotelarskiej (motelowej; pośrednio także do noclegu opłaconego w cenie karty okrętowej lub promowej), o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów;

- usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie „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 (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPiUS 1999 nr 23, poz. 745).

W konsekwencji 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 jedynie 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.

Skład orzekający podzielił przedstawioną tezę i uzasadnienie uchwały składu powiększonego Sądu Najwyższego, co usprawiedliwiało kasacyjne zarzuty wadliwego orzeczenia o ryczałtach za noclegi i wymagało w tej części oraz co do kosztów postępowania orzeczenia kasatoryjnego (art. 398¹⁵ k.p.c.).

Natomiast w pozostałym zakresie, tj. w odniesieniu do zaskarżonego orzeczenia dotyczącego diet, wynagrodzeniu za godziny nadliczbowe i porze nocnej skarżący, który wprawdzie kontestował wyrok Sądu drugiej instancji „w całości”, nie wskazał jakichkolwiek podstaw wniesionej skargi kasacyjnej. W tym zakresie jedynie w uzasadnieniu skargi kasacyjnej pojawiło się zarzut, jakoby „Sąd nie uwzględnił wyliczeń biegłej księgowej z których wynikało wprost, iż zgodnie z jej wyliczeniami różnica diet do wypłaty powodowi to kwota 12.271,08 złotych”. Tymczasem już niewskazanie materialnej podstawy tego zakresu zaskarżenia wykluczało kasacyjne rozeznanie tego zarzutu, zwłaszcza że objęta wymienionym zarzutem kwota została ujęta w rozliczeniach rachunkowych Sądu drugiej instancji, których Sąd Najwyższy nie mógł weryfikować z braku adekwatnych podstaw kasacyjnych. W konsekwencji w dalszych wyżej wymienionych zakresach skarga kasacyjna została oddalona na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.