



Sygn. akt III PK 4/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 września 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Korzeniowski (przewodniczący)

SSN Krzysztof Staryk

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa J. B.
przeciwko K. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w T. o ryczały z tytułu
podróży służbowych,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 24 września 2014 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej
od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Z.
z dnia 23 września 2013 r.,

- 1. oddala skargę kasacyjną,**
- 2. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 900 (dziewięćset) zł tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Z. wyrokiem z dnia 23 września 2013 r. w pkt I zmienił zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego – Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Z. z dnia 18 kwietnia 2013 r. w ten sposób, że zasądził od pozwanego „K.” Sp. z o.o. w T. na rzecz powoda J. B. kwotę 15.890,69 zł tytułem ryczałtu za noclegi w okresie od 1 października 2009 r. do 31 marca 2010 r. z ustawowymi odsetkami od 13 grudnia 2012 r. do dnia zapłaty, a dalej idące powództwo oddalił w pkt II.

Powyższe rozstrzygnięcie zostało poprzedzone ustaleniami Sądu pierwszej instancji, które Sąd Okręgowy przyjął za własne, a zgodnie z którymi powód J. B. był zatrudniony w „K.” Sp. z o.o. w T. na podstawie kolejno zawieranych umów o pracę na czas określony od 29 września 2010 r. do 30 listopada 2011 r. na stanowisku kierowcy w pełnym wymiarze czasu pracy. W umowie określono, że miejscem wykonywania pracy przez powoda będzie siedziba pozwanej spółki T., w siedzibie tej powód jednak pracy nie świadczył. Do obowiązków powoda należało wykonywanie kursów pojazdami należącymi do pracodawcy poza granicami kraju. Termin oraz trasę przejazdu każdorazowo wyznaczał pracodawca. Powód przebywał w podróży od kilku dni do kilku tygodni i podczas tych wyjazdów nocował w kabinie pojazdu wyposażonej w łóżko do spania o wymiarach 60 cm/1 m/2 m. Poza tym pojazd miał zainstalowane ogrzewanie postojowe i posiadał lodówkę, jednak zdarzało się, że sprzęt ten był zepsuty. Pojazd nie był wyposażony w jakikolwiek węzeł sanitarny, nie posiadał toalety ani prysznic. Pozwany pracodawca posiadał bazę w Belgii, w miejscowości W., gdzie znajdowało się zaplecze socjalne z prysznicami, łazienkami i pralkami, do którego pracownicy pozwanego mieli swobodny dostęp. W bazie tej znajdowały się dwa miejsca, z których mogli korzystać kierowcy. Jedno położone było wewnątrz budynku, gdzie mieściły się: kącik kuchenny, toalety, kabiny prysznicowe, łazienki oraz łóżka. W drugim miejscu znajdowała się łazienka i prysznic. W bazie był również budynek mieszkalny z pełną infrastrukturą, gdzie znajdowały się pokoje z łóżkami, oddzielne kuchnie, oddzielny salon, pralka. Powód z tytułu odbywanych wyjazdów otrzymywał od pozwanego diety.

Sąd Okręgowy nie podzielił oceny Sądu pierwszej instancji, iż powodowi z tytułu świadczenia pracy w okresie od 1 października 2009 r. do 31 marca 2010 r.

nie przysługuje ryczałt za noclegi, gdyż nie przebywał w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Zdaniem Sądu Okręgowego, wbrew uzgodnionemu w umowie o pracę miejscu świadczenia pracy przez powoda, którym miała być siedziba pracodawcy, tj. T., faktycznie powód świadczył pracę poza tą siedzibą, gdyż zaczynał pracę od bazy w Belgii i woził towary po Europie Zachodniej. W tym też zakresie, według Sądu, strony zgodnie zmieniły w sposób dorozumiany warunki wiążącej ich umowy. Ponadto Sąd wskazał, że powód świadczył pracę jako kierowca w transporcie międzynarodowym, zatem zgodnie z uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166) w czasie jej świadczenia nie przebywał w podróży służbowej.

Sąd odwoławczy stwierdził, że pomimo zapewnienia przez pracodawcę miejsca do spania w Belgii w miejscowości W., powód nie miał swobodnej możliwości korzystania w każdym czasie z tych noclegów z uwagi na czynione tam na miejscu trudności przez zarządzającego obiektem oraz zamkniętą toaletę, a także konieczność wcześniejszego przed wyjazdem zgłaszania noclegu w Polsce, co było uciążliwe, skoro nie było wiadome dokładnie, kiedy nastąpi przyjazd. Nie wszystkie pomieszczenia były udostępnione kierowcom do użytku. Kierowcy bali się nocować na terenie bazy z uwagi na zgony kierowców na tym terenie. Pozwany zeznaniami potwierdził te trudności. Według Sądu, spanie w kabinie było dla powoda koniecznością, a także było w interesie pozwanego, bowiem powód sprawował nadzór na towarem, za który nie został dodatkowo wynagrodzony.

Zdaniem Sądu, warunki noclegu w kabinie auta nie pozwalały na pełne zregenerowanie sił. Kabina samochodowa, w której spał powód, spełniała normy wysokości, ale nie miała wody i węzła sanitarnego, a pozwany nie wyposażył jej w pościel i środki czystości - co jest standardem w hotelach, a ponadto na parkingach panował ruch i hałas, co nie sprzyjało wypoczynkowi. Ponadto w okresie zimowym powód zmuszony był do dogrzewania się we własnym zakresie.

Z tych względów Sąd Okręgowy uznał, że choć powód w spornym okresie, wykonując pracę kierowcy w transporcie międzynarodowym, nie przebywał w podróży służbowej, to jednak z uwagi na to, że pozwany pracodawca nie udostępnił powodowi bezpłatnych noclegów należy mu się odpowiednia rekompensata za

uciażliwość nocowania w warunkach nieodpowiadających standardowi godziwego wypoczynku. Sąd wskazał, że zasady wypłacania wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą określał u pozwanego pracodawcy regulamin wynagradzania obowiązujący od sierpnia 2006 r. W art. 13 tego regulaminu postanowiono o zwrocie wydatków z tytułu podróży zagranicznej w postaci diet, zwrocie kosztów przejazdu i innych kosztów wynikających z przepisów. Regulamin nie stanowił wprost o ryczałtach za noclegi, ale w tym zakresie odwoływał się do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.; dalej jako „rozporządzenie”), wobec czego znajdują w drodze analogii zastosowanie przepisy § 9 tego aktu prawnego, co oznacza, że powodowi należy się odpowiednia rekompensata finansowa za uciażliwość nocowania w warunkach nieodpowiadających standardowi godziwego wypoczynku z powodu niezapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu, liczona jak ryczałt, co zostało potwierdzone w wypowiedziach Sądu Najwyższego zawartych w wyrokach z dnia 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12 (LEX nr 1375389) i z dnia 12 września 2012 r., II PK 44/12 (M.P.Pr. 2013 nr 1, s. 32-34). Wobec braku ewidencji liczby noclegów, które spędził powód w danym kraju, Sąd uznał za właściwe oparcie się na ilości diet, które zostały mu wypłacone z tytułu podróży i uśrednionego ryczałtu ze wszystkich pięciu państw, w których przebywał, co stanowiło 34,6 euro. Łącznie za okres od 1 października 2009 r. do 31 marca 2010 r. rekompensata w wysokości ryczałtów za koszty noclegów wyniosła 15.890,69 zł, która to kwotę wraz z należnymi odsetkami Sąd Okręgowy zasądził zaskarżonym wyrokiem.

We wniesionej od tego wyroku skardze kasacyjnej strona pozwana zaskarżyła go w pkt I, III i IV, zarzucając naruszenie:

- art. 77⁵ § 1 i § 5 k.p. w związku z § 2 pkt 2 lit. b i § 9 ust. 2 rozporządzenia, przez niewłaściwe zastosowanie w drodze analogii, kiedy kierowca zatrudniony w transporcie międzynarodowym do dnia 3 kwietnia 2010 r., jako tzw. „pracownik mobilny”, nie był w podróży służbowej, a obowiązujący u pozwanego pracodawcy regulamin wynagrodzeń przewidywał dla pracowników określone świadczenia z

tytułu podróży służbowej zagranicznej (diety), lecz nie przyznawał ryczałtu za noclegi,

- art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz przepisów 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11 kwietnia 2006 r., str. 1, z późn. zm.) oraz art. 8 ust. 7 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze sprost.), w zakresie w jakim przepisy ustawy o czasie pracy kierowców obowiązujące przed dniem 3 kwietnia 2010 r. nie przewidywały, aby kierowca transportu drogowego przebywał w podróży służbowej, odpoczynek i spanie kierowcy może odbywać się w kabinie pojazdu, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

Skarżący wniósł o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego i orzeczenie co do istoty sprawy przez oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów postępowania, ewentualnie o uchylenie tego wyroku w zaskarżonej części i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o odmowę przyjęcia jej do rozpoznania, ewentualnie o jej oddalenie oraz o zasądzenie od strony pozwanej kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166; Gdańskie Studia Prawnicze-Przegląd Orzecznictwa 2010 Nr 1, poz. 15, z glosą M. Rycak; Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 611, z glosą M. Drewicza) 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. Jednakże, jak przyjmuje się w orzecznictwie Sądu Najwyższego, nie oznaczało to, że tacy pracownicy powinni być pozbawieni dodatkowych świadczeń rekompensujących im zwiększone koszty utrzymania się w okresie przebywania - na polecenie pracodawcy - poza miejscem zamieszkania. Choć bowiem pracodawca nie miał obowiązku wypłacania należności z tytułu diet i ryczałtów za noclegi kierowcy międzynarodowego transportu samochodowego, to jednak specyficzne koszty przez niego ponoszone powinny mu być rekompensowane na zasadach określonych w umowie o pracę lub w aktach wewnętrzzakładowych. Natomiast w przypadku nieustalenia przez strony umowy o pracę warunków wypłaty uzgodnionych świadczeń z tego tytułu, w szczególności w zakresie ich wysokości oraz obowiązku wykazania przez pracownika poniesienia faktycznych kosztów wyżywienia i innych wydatków, koszty te powinny podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. np. 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).

Nowelizacją 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., *de facto* zostały zlikwidowane 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.

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. 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 razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze.

Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., obowiązującego w spornym okresie, 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.

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). Przepis § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. stanowi zaś, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu (ust. 1), jak i w kwocie ryczałtu w wysokości 25% limitu przy braku rachunku - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi „bezpłatny nocleg”.

W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (Biuletyn SN 2014 nr 6, poz. 19) przyjęto, 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), 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, które to stanowisko akceptuje Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym niniejszą skargę, biorąc pod uwagę, co następuje:

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 z późn. zm., dalej „umowa AETR”). Od wejścia w życie Konstytucji RP umowa AETR jako ratyfikowana umowa międzynarodowa stanowi część krajowego porządku prawnego, jest bezpośrednio stosowana i ma pierwszeństwo przed ustawą (art. 91 ust. 1 i 2 w związku z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 2005 r., II PK 320/04, OSNP 2006 nr 3-4, poz. 50). 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 dwudziestoczerogodzinnym 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).

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.U.E.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 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.

Jak wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 dotyczą możliwości

wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z jednej strony stwierdzono, że jej przepisy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 561/06 i umowie AETR (art. 3), z drugiej jednak strony powielono szereg regulacji tych aktów prawnych. Ustawę stosuje się do kierowców będących pracownikami w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy, a rozporządzenie nr 561/06 do kierowców niezależnie od tego, czy są pracownikami, czy też kierują pojazdami na podstawie umów cywilnoprawnych, np. umowy zlecenia. Kierowcy pozostający w stosunku pracy równoległe z ustawowymi przepisami z zakresu czasu pracy objęci są także normami obowiązkowych przerw i odpoczynku przewidzianymi w rozporządzeniu nr 561/06, określającymi czas prowadzenia pojazdu.

W art. 14 ust. 1 tej 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.

Według motywów uchwały Sądu Najwyższego w składzie powiększonym z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, 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. Wynika to z uwzględnienia, że 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 (art. 21a) w tym zakresie do art. 77⁵ § 3-5 k.p.

W ocenie Sądu Najwyższego w składzie podejmującym uchwałę w sprawie II PZP 1/14, łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów pozwala na stwierdzenie, że 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, o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów. a 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).

Z tych przyczyn można uznać, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06. Nie oznacza natomiast 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, jak prawidłowo przyjął Sąd Okręgowy.

Skarga kasacyjna strony pozwanej nie ma więc usprawiedliwionych podstaw, wobec czego Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji (art. 398¹⁴ k.p.c. i art. 398²¹ w związku z art. 108 § 1 k.p.c.).