



Sygn. akt I PK 7/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 września 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący)
SSA Piotr Prusinowski (sprawozdawca)
SSN Zbigniew Korzeniowski

w sprawie z powództwa R. K.
przeciwko H.Z. T. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w K.
o zwrot kosztów noclegu,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 4 września 2014 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i
Ubezpieczeń Społecznych w C.
z dnia 3 lipca 2013 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Okręgowemu do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu
Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w C. wyrokiem z dnia 3 lipca 2013 r. oddalił apelację R. K. od wyroku Sądu Rejonowego w C. z dnia 18 lutego 2013 r., w którym oddalono jego powództwo wniesione przeciwko H.Z. T. Spółka z o.o. o zasądzenie kwoty 36.170 zł wraz z ustawowymi odsetkami, tytułem ryczałtu za noclegi za okres od dnia 1 lutego 2009 r. do dnia 31 maja 2010 r.

Sąd Okręgowy podzielił ustalenia faktyczne poczynione w przez Sąd pierwszej instancji. Wynika z nich, że powód był zatrudniony u pozwanej w okresie od dnia 23 lipca 2007 r. do dnia 31 lipca 2010 r. na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym. W ramach obowiązków R. K. jeździł do Holandii, Niemiec, Francji, Hiszpanii, Belgii, Luksemburga, Austrii i Włoch. Przebieg tras i miejsc, w których pracownik nocował wynika z dokumentów dostępnych u pracodawcy. Oprócz wynagrodzenia zasadniczego powód otrzymywał diety za przewozy krajowe i zagraniczne (zgodnie z postanowieniami regulaminu wynagrodzenia obowiązującego od dnia 1 września 2008 r.). Pracodawca nie wypłacał ryczałtu za noclegi (świadczenia takiego nie przewidywał regulamin wynagrodzenia). Powód w trakcie zatrudnienia nie domagał się tych należności. Rytm jego pracy polegał na wyjazdach trwających od 3 do 6 tygodni. Podróżował samochodem marki DAF, którego kabina wyposażona była w dwa miejsca noclegowe, klimatyzację postojową, ogrzewanie i lodówkę. Pojazd ten miał wysoki standard. W trakcie podróży R. K. zatrzymywał się na stacjach benzynowych oraz parkingach, gdzie korzystał z urządzeń sanitarnych. Niekiedy do czynności higienicznych używał przewożonego w kabinie baniaka z wodą, a czynności fizjologiczne załatwiał poza miejscami do tego przeznaczonymi.

Sąd Okręgowy rozpoznając apelację powoda poczynił dalej idące ustalenia faktyczne. Odtworzył na podstawie dokumentacji technicznej samochodu wymiary miejsc do spania, grubość materaca, odległość od powierzchni, po której poruszał się kierowca, do dachu kabiny.

Dokonując subsumpcji stanu faktycznego Sąd drugiej instancji odwołał się do przepisów prawa. Podkreślił, że ocena stanu prawnego musi uwzględniać dwa okresy. Wynika to z tego, że 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) wprowadzono od dnia 3 kwietnia 2010 r. do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.

o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.) zmiany. Polegały one na przyjęciu, że kierowca w trakcie wykonywania przewozu jest w podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy), z tytułu której przysługują mu należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. Sąd drugiej instancji zauważył, że przed 3 kwietnia 2010 r. brak było podstaw prawnych, aby uznać, że powód przebywał w podróży służbowej. Pogląd ten poparł ugruntowanym orzecnictwem, w tym uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166. W rezultacie zauważył, że przed dniem 3 kwietnia 2010 r. nie było podstaw do bezpośredniego stosowania do kierowców przepisów o podróżach służbowych, w tym art. 77⁵ § 5 k.p. Sąd Okręgowy przywołał pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, LEX nr 1341269. Zgodnie z nim w takim przypadku znaczenie ma treść umowy o pracę oraz postanowienia aktów wewnętrznych obowiązujących u pracodawcy. Dopiero w sytuacji gdyby tych aktów nie było i praca w transporcie międzynarodowym nie byłaby dodatkowo rekompensowana z uwagi na jej szczególny charakter, można ewentualnie rozważać stosowanie *per analogiam* i z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. tylko odpowiednio, przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych. Uznając to za patrywane, Sąd Okręgowy podkreślił, że w regulaminie wynagrodzenia obowiązującym u pozwanego przewidziano diety i wyraźnie wyłączono prawo do ryczałtów za noclegi w związku z zapewnieniem miejsca do spania w pojeździe. Konkluzja ta upoważniła Sąd drugiej instancji do oddalenia apelacji powoda.

Odnosząc się do pracy powoda w okresie od dnia 3 kwietnia 2010 r. Sąd Okręgowy podzielił stanowisko wyrażone w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, LEX nr 1341269. Sprowadza się ono do twierdzenia, że zapewnienie przez pracodawcę warunków umożliwiających pracownikowi regenerację sił fizycznych i psychicznych wyklucza prawo pracownika do ryczałtu za noclegi w rozumieniu § 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.) w związku z art. 77² § 5 k.p. i art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Sąd drugiej instancji był zdania, że zapewnione powodowi warunki do spania odpowiadały standardom umożliwiającym mu odpoczynek w trakcie postoju – zgodnie z art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców. Podkreślił również to, że powód zgodził się na takie warunki pracy. W rezultacie stanowisko powoda, wyrażone w apelacji, według Sądu również co do okresu od 3 kwietnia 2010 r. nie było zasadne.

Wyrok Sąd Okręgowy z dnia 3 lipca 2013 r. został zaskarżony w całości skargą kasacyjną powoda, opartą na podstawach naruszenia przepisów prawa materialnego, to jest:

- art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z 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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 poprzez jego błędną wykładnię a w konsekwencji ich zastosowanie, polegającą na przyjęciu przez Sąd Okręgowy, że zgoda powoda na odbywanie odpoczynku w pojeździe jest pojęciem tożsamym z dokonaniem wyboru miejsca do wypoczynku, w sytuacji gdy w rzeczywistości strona pozwana nie stworzyła żadnej możliwości wyboru takiego miejsca, a tym samym powód został pozbawiony faktycznej możliwości dokonania wyboru miejsca do odpoczynku, co spowodowało, że przy braku alternatywy miejsca noclegu musiał spędzać odpoczynek w pojeździe. W tym kontekście podkreślił, że zgoda powoda miała charakter pozorny i nie mogła wyłączyć żądania zwrotu kosztów noclegu w formie ryczałtu,

- art. 77² § 5 k.p. w związku z § 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.) poprzez dokonanie błędnej wykładni, a w konsekwencji ich nie zastosowanie, przejawiające się w uznaniu

przez Sąd drugiej instancji, że powyższych przepisów nie należało zastosować na zasadzie analogii do rozliczenia należności z tytułu podróży służbowych powoda do dnia 3 kwietnia 2010 r.,

- art. 77² § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. przez błędna jego wykładnię a w konsekwencji nie zastosowanie, polegające na zawężeniu pojęcia bezpłatny nocleg do warunków technicznych kabiny samochodu ciężarowego, a w konsekwencji uznanie, że pozwana zapewniła powodowi bezpłatny nocleg, co zwalniało ją z obowiązku zwrotu noclegu w formie ryczałtu.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna oparta została na uzasadnionych podstawach. Przedstawione przez powoda zagadnienie prawne jest trudne. Składa się z co najmniej dwóch kwestii. Po pierwsze, zachodzi konieczność dokonania wykładni zwrotu „bezpłatny nocleg”. Interpretacja w tym zakresie 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.) w związku z art. 77² § 5 k.p. Uznanie, że w zakresie desygnatów tego pojęcia mieści się zapewnienie przez pracodawcę odpowiedniego noclegu w kabine samochodu ciężarowego zwalnia pozwanego od obowiązku zapłaty ryczałtu za noclegi. Przeciwnie stanowisko jest równoznaczne z zasadnością powództwa. Po drugie, zachodzi konieczność uwzględnienia, że w okresie przed 3 kwietnia 2010 r. powód w świetle obowiązujących przepisów, a także ugruntowanej linii orzeczniczej, nie odbywał podróży służbowych. Założenie to jest ważne, gdyż uniemożliwia zastosowanie wprost wskazanych wcześniej przepisów. W tych okolicznościach konstruowanie podstawy prawnej roszczenia powoda musi uwzględniać wnioskowanie *per analogiam*. Zakładając, że to wnioskowanie prawnicze ma zastosowanie, zachodzi konieczność uwzględnienia, że w stanie faktycznym sprawy pracodawca w regulaminie wynagradzania wyraźnie

wyłączył prawo zatrudnionych do ryczałtu za noclegi. Nie jest jasne, czy zmienna ta ma znaczenie, a jeżeli tak to jakie.

Odnosząc się do pierwszego zagadnienia należy skierować uwagę na rozważania prawne zawarte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, LEX nr 1469181. Postawiono w niej tezę, 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.

Konkluzja ta jest przekonująca. Sąd Najwyższy rozpoznający skargę kasacyjną powoda w pełni podziela argumentację prowadzącą do uznania, że obowiązkiem pracodawców zatrudniających kierowców w transporcie międzynarodowym jest zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu umożliwiającego odpowiednią regenerację sił, przy czym warunku tego nie spełnia miejsce do spania w kabinie pojazdu (nawet, gdy ma ono wysoki standard).

Przeciwnie zapatrywanie może zostać oparte na 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 zm., dalej "umowa AETR"), ratyfikowanej przez Polskę w dniu 15 maja 1992 r. Przewiduje on, że w każdym dwudziestoczworgodzinym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być

wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Podobna regulacja została zawarta w prawie unijnym – w rozporządzeniu (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). 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.

Analizując znaczenie wskazanych 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). Funkcja towarzysząca wspomnianym przepisom skupia się na zapewnieniu kierowcy odpowiedniego i adekwatnego odpoczynku. Spostrzeżenie to sprawia, że przepisy te nie mogą stanowić podstawy do zanegowania prawa powoda do ryczałtu za noclegi. Staje się to zrozumiałe, gdy uwzględni się, że prawo polskie może przewidywać korzystniejsze rozwiązania. Stanowiska tego nie zmienia przepis art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Przyjęto w nim, 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. Wypada zauważyć, że 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. Jest jednak jasne, 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 tych świadczeń.

Sumą dotychczasowych rozważań jest stwierdzenie, że przytoczone przepisy nie zawierają wiążących reguł dotyczących należności związanych z wykonywaniem podróży służbowej. Upewnia w tym przekonaniu przepis art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców (obowiązujący od 3 kwietnia 2010 r.) odsyłający w tej kwestii do art. 77⁵ § 3-5 k.p.

W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. trafnie zauważono, że w odesłaniu zawartym w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców pominięto art. 77⁵ § 1-2 k.p. Wypada przy tym odnotować, że w art. 77⁵ § 1 k.p. zdefiniowano podróż służbową, a w art. 77⁵ § 2 k.p. upoważniono ministra właściwego do spraw pracy do określenia w drodze rozporządzenia, wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Zastrzeżono, że rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, 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, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Treść tych przepisów ma znaczenie, gdy uwzględni się, że 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. Natomiast 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. Można zauważyć, że 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. 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). Wskazany wywód, przeprowadzony przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r., jest w pełni przekonujący. Należy go uzupełnić rozważaniami dotyczącymi sformułowania „bezpłatny nocleg”. W kontekście § 9 ust. 4 w związku z ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. jego wykładnia 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 19 grudnia 2002 r.). Wyjątkiem, a zarazem alternatywą, jest wypłata przez pracodawcę ryczałtu w wysokości 25 % limitu (§ 9 ust. 2 rozporządzenia). Sprowadzając wskazane

przepisy do wspólnego mianownika należy zauważyć, że pracodawca ma obowiązek ponieść koszty związane z noclegiem pracownika – kierowcy (w ściśle określonej lub ryczałtowej kwocie). Paradygmat ten wyznacza interpretację § 9 ust. 4 rozporządzenia. Wskazano w nim, że przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg. Wyłączenie to nie może abstrahować 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. Jasne jest, że nie koreluje z nimi nocowanie w kabinie samochodowej (nawet wyposażonej w liczne udogodnienia). Wnioskowanie to jest usprawiedliwione również wykładnią terminu „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 konweniuje z pełnym zestawem urządzeń i 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.

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 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 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. Na gruncie rozpoznawanej sprawy twierdzenie to oznacza, że uzasadniona jest podstawa skargi kasacyjnej opierająca się na art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 8 ust. 8 rozporządzenia

WE nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., jak również dotycząca art. 77⁵ k.p. w związku z § 9 ust 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. (w części w jakiej skarżący neguje zawężenie pojęcia bezpłatny nocleg).

Oddzielnej uwagi wymaga zarzut polegający na odmowie zastosowania przez Sąd drugiej instancji przepisu art. 77⁵ k.p. w związku z § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w drodze analogii.

Ocena stanu prawnego kształtującego prawa i obowiązki pracodawcy i pracownika przed dniem 3 kwietnia 2010 r. nie jest możliwa bez przypomnienia sekwencji zdarzeń. Punktem zwrotnym była uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166. Przyjęto w niej, 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. Wcześniej, przed wydaniem wskazanej uchwały, powszechnie przyjmowano, że kierowca transportu międzynarodowego wykonując powierzone mu obowiązki odbywa podróż służbową. Reakcją ustawodawcy na przedstawioną konwersję poglądów była nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców. W jej wyniku powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. (nie mają więc zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), a po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców).

Przedstawiony przebieg zdarzeń pozwala na postawienie tezy, że przed dniem 3 kwietnia 2010 r. brak wyraźnej regulacji dotyczącej rozliczania kosztów noclegów pracowników wykonujących obowiązki w transporcie międzynarodowym

nie był zamierzony przez ustawodawcę. Można sądzić, że doszło w tym zakresie do powstania luki konstrukcyjnej, co aktualizuje dopuszczalność posłużenia się *argumentum per analogiam*, a jednocześnie deprecjonuje wnioskowanie *a contrario* (opierające się na założeniu, że brak regulacji wyklucza poszukiwanie i opieranie się na rozwiązaniach podobnych). Za adaptacją podobnych regulacji prawnych przemawiają również inne czynniki. Sytuacja prawna kierowców przed 3 kwietnia 2010 r. zbieżna jest z położeniem prawnym pracowników mobilnych. Sposób wykonywania pracy przez te grupy zatrudnionych ma wiele wspólnego. Wiąże się z koniecznością przemieszczania się, a także nocowania poza miejscem zamieszkania. Wskazany rytm pracy z założenia determinuje dodatkowe koszty. Nie jest przy tym pozbawiony racji pogląd, że koszty te mieszczą się w granicach ryzyka technicznego i gospodarczego, które obciąża pracodawcę. Osiągnięcie zaplanowanego celu (efektu gospodarczego) nie jest w tym wypadku możliwe bez odbywania przez pracownika dalekich podróży i immanentnie związanych z nimi noclegów, które generują dodatkowe koszty. Pracodawca jako organizator pracy powinien je uwzględnić i skalkulować. W literaturze przedmiotu wskazuje się na konieczność uregulowania tej kwestii w umowie o pracę albo w aktach wewnętrzzakładowych (M. Mędrala, *Wybrane problemy związane ze wskazaniem miejsca pracy w umowie o pracę*, MoPr. 2009, nr 3, s. 136.). Postulat ten należy uznać za słuszny, choć niewystarczający. Należy poszukiwać rozwiązania o powszechnym charakterze, dopuszczając korzystniejsze dla pracownika regulacje zakładowe lub postanowienia umowne. W orzecznictwie nie neguje się tej potrzeby, choć niekoniecznie jednolicie postrzega się metodę służącą do zrekompensowania pracownikowi mobilnemu dodatkowych kosztów związanych z pobytem poza miejscem zamieszkania. Ilustracją tego jest zestawienie treści uzasadnień wyroków Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2009 r. (II PK 198/08, OSNP 2010 nr 21–22, poz. 255) i z dnia 5 maja 2009 r. (I PK 279/07, LEX nr 509051). W pierwszym orzeczeniu wskazano, że wyznaczenie przez pracodawcę zadania niebędącego podróżą służbową, wymagającego dla jego wykonania poniesienia przez pracownika dodatkowych kosztów, uzasadnia roszczenie o ich zwrot przez pracodawcę na podstawie art. 742 k.c. w zw. z art. 300 k.p. W drugim judykacie zwrócono uwagę na możliwość analogicznego zastosowania przepisów

dotyczących podróży służbowej. Odnosząc się do tej rozbieżności nie można pominąć, że choć hipoteza normy zamieszczonej w art. 742 k.c. jest adekwatna do sytuacji pracownika przemieszczającego się, to jednak w przypadku rozliczenia kosztów noclegu w prawie pracy istnieje regulacja autonomiczna, zawarta w § 9 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. Relacja ta skłania do stosowania względem roszczenia powoda ostatniego z wymienionych przepisów. Posłużenie się *argumentum a simili* zakłada poddanie stanu faktycznego pod rozwiązanie prawne najbardziej do niego zbliżone, a tym jest § 9 ust. 2 rozporządzenia. Słuszności takiego rozumowania można poszukiwać w orzecznictwie. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 sierpnia 2009 r. (I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100) stwierdzono, że w przypadku nieustalenia przez strony umowy warunków wypłaty uzgodnionych świadczeń z tytułu diet, w szczególności w zakresie ich wysokości oraz obowiązku wykazania przez pracownika poniesienia faktycznych kosztów na wyżywienie i inne drobne wydatki, koszty te mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (dietom) z tytułu podróży służbowej. Podobnie w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 23 czerwca 2010 r. (II PK 372/09, LEX nr 612405) uznano, że postanowienie umowy o pracę przyznające pracownikowi zatrudnionemu w charakterze kierowcy międzynarodowego transportu samochodowego prawo do diet - jako bardziej korzystne dla pracownika niż przepisy prawa pracy - nie narusza art. 18 § 1 k.p. i z mocy § 2 tego artykułu jest ważne.

Zaprezentowane orzeczenia Sądu Najwyższego nie upoważniają bynajmniej do twierdzenia, że przed dniem 3 kwietnia 2010 r. zapłata ryczałtu za noclegi uzależniona była od uregulowania tej kwestii w umowie o pracę, regulaminie lub układzie zbiorowym pracy obowiązującym u pracodawcy. Aktualny pozostaje pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 kwietnia 2011 r. (II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119), zgodnie z którym zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być rekompensowane, choćby przez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych. Stanowisko to zostało wyrażone w stanie faktycznym, w którym prawo do ryczałtu za nocleg nie zostało przez pracodawcę

uregulowane w regulaminie wynagradzania albo w układzie zbiorowym pracy (nie wynikało też z wiążącej strony umowy o pracę).

Zapatrywanie to jest akceptowalne również w sytuacji, gdy w regulaminie wynagrodzenia obowiązującym u pracodawcy wyraźnie zastrzeżono, że pracownikom nie przysługuje ryczałt za noclegi. Zgoda na analogiczne stosowanie § 9 ust. 1 – 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. jest równoznaczna z poddaniem kwestii dotyczącej zapłaty za noclegi zasadzie wyrażonej w art. 9 § 2 k.p. Transponując ten pogląd na grunt rozpoznawanej sprawy staje się jasne, że podstawa skargi kasacyjnej odwołująca się do przepisu art. 77⁵ k.p. w związku z § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. jest uzasadniona (w zakresie w jakim Sąd drugiej instancji zanegował dopuszczalność ukształtowania sytuacji prawnej powoda przez odwołanie się w drodze analogii do przepisów dotyczących rozliczania podróży służbowych).

Dotychczasowe rozważania są wystarczającą podstawą do uwzględnienia wniosku powoda o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Skarga kasacyjna korespondując z twierdzeniami wyrażonymi przez Sąd drugiej instancji nie poruszyła kwestii dotyczącej zakresu wnioskowania przez analogię. Opiera się one na trzech elementach. Po pierwsze, stwierdzeniu, że określona przestrzeń mająca znaczenie prawne nie została unormowana przez przepisy. Po drugie, na odszukaniu przepisu prawa, który reguluje sytuację prawną pod istotnym względem podobną. Po trzecie, na powiązaniu stanu nieunormowania z adekwatnym reżimem prawnym. Relacja zachodząca w tej ostatniej płaszczyźnie wyznacza stopień do jakiego sięgać ma wnioskowanie z podobieństwa. Dyskusyjne może być, czy do powoda stosować § 9 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. bez ograniczeń, czy też niezbędne jest w tym względzie zmodyfikowanie odpowiedzialności pracodawcy. Zagadnienie to powinno stać się przedmiotem rozważań Sądu Okręgowego przy ponownym rozpoznaniu sprawy.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.

