

ZAGADNIENIE PRAWNE

W sprawie o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, diety, ryczałty za noclegi i wynagrodzenie za czas dyżuru, po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 27 lutego 2014 r., skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 24 stycznia 2013 r.

Czy stworzenie kierowcy możliwości spania w nocy (nocnego snu) w kabinie samochodu podczas odbywania podróży służbowych w transporcie międzynarodowym zapewnia bezpłatny nocleg, a w konsekwencji, czy pracownikowi nie przysługuje zwrot kosztów takich noclegów (§ 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.), czy też takie należności przysługują i w jakiej wysokości (art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, jednolity tekst: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 w związku z § 9 ust. 1 bądź ust. 2 wymienionego rozporządzenia)?

UZASADNIENIE

Potrzeba rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego i usunięcia rozbieżności w orzecznictwie Sądu Najwyższego ujawniła się w następującym stanie sprawy. W pozwie powód M.D. domagał się od pozwanej zasądzenia kwoty 67.217,82 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia doręczenia pozwanej odpisu pozwu do dnia

zapłaty, a w tym: kwoty 1.293 zł tytułem niezapłaconych w całości diet za wyżywienie w okresie: od czerwca do września 2007 r. i od listopada do grudnia 2007 r., od lutego do marca 2008 r. i od czerwca 2008 r. do lutego 2009 r.; kwoty 44.260,82 zł tytułem niewypłaconych ryczałtów za noclegi za okres od czerwca 2007 r. do marca 2009 r.; kwoty 12.995 zł tytułem wynagrodzenia za nadgodziny za okres od czerwca 2007 r. do marca 2009 r. oraz kwoty 8.669 zł tytułem wynagrodzenia za czas dyżuru także za czas od czerwca 2007 r. do marca 2009 r. oraz zasądzenia kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Sąd Okręgowy we W. VII Wydział Pracy wyrokiem z dnia 24 stycznia 2013 r. oddalił apelację strony pozwanej S. P. Spółki z o.o. w K. od wyroku Sądu Rejonowego dla W. IV Wydziału Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 18 października 2012 r., zasądającego od pozwanej na rzecz powoda M.D. kwotę 48.112,95 zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 8 lipca 2010 r. do dnia zapłaty, w tym: kwotę 335,36 zł netto tytułem zaległych diet, kwotę 3.516,77 zł brutto tytułem wynagrodzenia za dyżury oraz kwotę 44.260,82 zł netto tytułem ryczałtów za noclegi (punkt I wyroku), oddalającego dalej idące powództwo (punkt II wyroku), zasądającego na rzecz powoda od pozwanej kwotę 1.917 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (punkt III wyroku), nakazującego pozwanej uiszczenie na rzecz Skarbu Państwa kwoty 6.253,46 zł tytułem zwrotu kosztów sądowych (punkt IV wyroku) oraz nadającego wyrokowi w punkcie I-wszym rygor natychmiastowej wykonalności do kwoty 2.000 zł brutto (punkt V wyroku), ponadto w punkcie 2 zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę 900 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w postępowaniu odwoławczym.

Sąd pierwszej instancji, posiłkując się opinią biegłego sądowego z zakresu finansów, uwzględnił roszczenia powoda w znacznej części. W ocenie Sądu pierwszej instancji, diety za sporny okres były powodowi wypłacane, a stawki określone w regulaminie wynagradzania spełniały wymagania określone w przepisach, ale za luty 2009 r. pozwana przelała na konto powoda kwotę niższą niż należna o 72 euro (tj. 335,36 zł), którą Sąd zasądził na rzecz powoda, oddalając dalej idące powództwo w tym zakresie. Następnie Sąd Rejonowy ustalił, że pozwana nie wypłaciła powodowi w całym okresie rozliczeniowym należnych mu ryczałtów za noclegi, a „diety i ryczałty za noclegi pełnią funkcje odrębne i powinny

stanowić odrębne składniki wynagrodzenia kierowcy”. W ocenie tego Sądu, umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi 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 budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm., zwanego dalej rozporządzeniem z 19 grudnia 2002 r. o zagranicznych podróżach służbowych). W szczególności, pozwana nie zapewniła powodowi „możliwości noclegów w innym miejscu niż kabina samochodowa, gdyż za takie miejsce nie można uznać kantyny znajdującej się w Holandii, wyposażonej jedynie w dwa łóżka, w której panowały skandaliczne warunki sanitarne”. Z tego tytułu Sąd Rejonowy zasądził na rzecz powoda kwotę w wysokości 44.260,82 zł. Natomiast w całości oddalił żądanie powoda zasądzenia kwoty 12.995 zł tytułem nadgodzin, ponieważ w spornym okresie otrzymał od pozwanej ryczałt w kwocie 5.626 zł, a biorąc pod uwagę rzeczywisty czas pracy należne wynagrodzenie wraz z dodatkiem za nadgodziny wyniosłoby 835,60 zł. Ponadto Sąd Rejonowy uznał, że powód otrzymywał od pozwanej wynagrodzenie za dyżury w formie ryczałtu, które za sporny okres wyniosło 3.894 zł brutto. Powód faktycznie przepracował na dyżurach 1.376 godzin i 27 minut, za co należało mu się wynagrodzenie w łącznej kwocie 7.410 zł brutto. W konsekwencji Sąd ten zasądził na rzecz powoda należną mu różnicę w kwocie 3.516,77 zł.

Sąd Okręgowy oddalił apelację pozwanej, uznając, że Sąd Rejonowy, prawidłowo ustalił stan faktyczny oraz prawidłowo zastosował przepisy prawa materialnego w zakresie spornego wynagrodzenia w oparciu o rzeczową i kompleksową opinię biegłego. Sąd Rejonowy szczegółowo ustalił sposób wykonywania przez powoda obowiązków pracowniczych oraz sposób regeneracji sił w okresach odpoczynku. Pozwana początkowo wskazywała, że powodowi nie przysługują ryczałty za noclegi, gdyż zapewniła mu noclegi w kabinie samochodu ciężarowego, a dopiero w trakcie procesu twierdziła, że wypłacane kwoty mu „zryczałtowane diety” obejmowały również ryczałty za noclegi. Tymczasem „wypłata diet jest zupełnie inną sprawą niż zapłata za noclegi, a wpisanie w Regulaminie

Wynagradzania, że kwoty wypłacane z tytułu diet dotyczą 'diet i noclegów' jest nieprawidłowe", ponieważ wskazane w regulaminie wynagradzania kwoty stanowiły diety, których celem było pokrycie kosztów wyżywienia i inne drobne wydatki, a nie kosztów noclegu. Skoro strona pozwana nie uregulowała zasad ustalania należności z tytułu zwrotu kosztów noclegów swoich pracowników za granicą, to „zastosowanie miały stawki określone w powołanym rozporządzeniu”.

Sąd Okręgowy podkreślił, że zwrot kosztów za nocleg nie przysługuje pracownikowi, jeśli pracodawca lub strona zagraniczna zapewni mu bezpłatny nocleg. Tymczasem Sąd Rejonowy trafnie uznał, że pozwana nie zapewniła powodowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia o zagranicznych podróżach służbowych, gdyż za bezpłatny nocleg nie można uznać umożliwienia kierowcy spania w kabinie samochodu, „gdzie nie było stałej temperatury czy urządzeń sanitarnych, gdyż nie są to warunki właściwe dla wypoczynku, po którym kierowca byłby zdolny do kontynuowania podróży. Również kantyna w Holandii nie spełniała odpowiednich warunków. Brak odpowiedniej liczby łóżek w stosunku do ilości przebywających tam kierowców, panujący brud i niedobór środków czystości uniemożliwiały właściwy odpoczynek”. W konsekwencji zasadne było ustalenie przez biegłego ilości noclegów według ewidencji czasu pracy oraz „średniej wartości ryczałtu tj. 30 euro”. Skoro pracodawca nie wypłacał powodowi kosztów noclegów, to zasądzenie ich przez Sąd pierwszej instancji nie doprowadziło do dwukrotnego ich poniesienia przez pozwaną i nie doszło do niewłaściwego zastosowania art. 77⁵ § 1 k.p.

Strona pozwana zaskarżyła wyrok Sądu Okręgowego skargą kasacyjną w jego punkcie 1 - w zakresie, w jakim Sąd oddalił jej apelację od pkt I wyroku Sądu Rejonowego w części zasądzającej na rzecz powoda kwotę 3.516,36 zł brutto tytułem wynagrodzenia za dyżury i kwotę 44.260,82 zł netto tytułem ryczałtów za noclegi, a także w punkcie 2 - w zakresie, w jakim Sąd Okręgowy zasądził od skarżącej na rzecz powoda kwotę 900 zł zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w postępowaniu odwoławczym. Skarżąca zarzuciła naruszenie przepisów prawa materialnego, w szczególności: 1/ art. 77⁵ § 1 k.p., art. 77⁵ § 3 k.p. i art. 77⁵ § 4 k.p. przez błędną wykładnię polegającą na uznaniu, że pracodawca nie jest uprawniony do wprowadzenia w regulaminie wynagradzania ryczałtowego sposobu ustalania i

naliczania należności z tytułu odbywania przez pracowników podróży służbowych, w których połączone są kwoty należne pracownikowi z tytułu diet oraz należności z tytułu noclegów odbywanych przez pracownika w podróży służbowej, 2/ § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia o zagranicznych podróżach służbowych w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. przez ich niewłaściwe zastosowanie, polegające na niezgodności pomiędzy ustalonym faktem uregulowania kwestii ustalania i naliczania pracownikom należności z tytułu noclegów w podróży służbowej w regulaminie wynagradzania a hipotezą tej normy prawnej tj. obowiązkiem pracodawcy wypłacania pracownikom ryczałtów za noclegi w wysokości ustalonej w tym rozporządzeniu, 3/ § 9 ust. 4 rozporządzenia o zagranicznych podróżach służbowych 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 i art. 77⁵ § 5 k.p. przez jego niezastosowanie i przyjęcie, że 'warunki noclegu w kabinie pojazdu zapewnione powodowi, przy uwzględnieniu umożliwienia mu wyboru parkingu, pokryciu kosztów odpowiedniego parkingu, korzystania z pomieszczeń socjalnych, kuchni i zaplecza sanitarnego w bazie pracodawcy, przy finansowej rekompensacie ewentualnych wyższych kosztów związanych z podróżą służbową nie spełnia warunków bezpłatnego noclegu", 4/ art. 13 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.) przez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie nieprawidłowych podstaw prawnych do ustalenia okresów dyżurów, co prowadziło do przyjęcia, że skarżąca nie wypłaciła powodowi pełnego wynagrodzenia za dyżury i zasądzenia na jego rzecz różnicy.

Skarżąca zarzuciła też naruszenie art. 328 § 2 k.p.c. przez „przywołanie w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku przebiegu postępowania z innej sprawy z powództwa kierowcy przeciwko skarżącej, nie wyjaśnienie w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa, a w szczególności brak wskazania podstawy uznania nieskuteczności ustalenia przez pozwanego pracodawcę warunków ustalania należności z tytułu noclegów odbywanych przez pracowników w podróży służbowej poza granicami kraju w

Regulaminie Wynagradzania obowiązującym w pozwanej spółce oraz brak wskazania podstaw prawnych ustalenia, że pozwany pracodawca nie wypłacił powodowi wynagrodzenia należnego za dyżury”.

Wniosek o przyjęcie skargi do rozpoznania oparty został na występujących w sprawie istotnych zagadnieniach prawnych, sprowadzających się do pytań: 1/ czy pracodawca jest uprawniony, w oparciu o art. 77⁵ § 3 k.p., przy zachowaniu wymagania co do minimalnej wysokości diety unormowanego art. 77⁵ § 4 k.p. do określenia w regulaminie wynagradzania obowiązującym w jego zakładzie pracy zryczałtowanej należności z tytułu odbywania przez pracowników podróży służbowych, w tym w szczególności łącznego określenia należności za diety z tytułu podróży służbowych oraz z tytułu kosztów noclegu, 2/ czy pracodawca, będący spółką prawa handlowego, zapewniający kierowcom odpowiednie warunki odpoczynku w kabinie samochodu w rozumieniu art. 8 ust. 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz umożliwiający kierowcom samodzielny wybór miejsca na parking i odpowiednie warunki do wypoczynku przez kilka dni w tygodniu w swojej bazie, umożliwia tym samym kierowcy odpowiedni odpoczynek nocny, co w konsekwencji oznaczałoby zapewnienie kierowcom „bezpłatnego noclegu” i zwalniałoby pracodawcę od zobowiązania do wypłaty kierowcom ryczałtów za noclegi zgodnie z rozporządzeniem o zagranicznych podróżach służbowych, zwłaszcza że występują w tej kwestii rozbieżności w orzecznictwie sądów powszechnych.

Ponadto skarga jest oczywiście uzasadniona ze względu na rażące naruszenie: 1/ art. 77⁵ § 1, art. 77⁵ § 3, art. 77⁵ § przez dokonanie ich wykładni *contra legem* i uznanie „wbrew przepisom bezwzględnie obowiązującym, że pracownikom przysługuje prawo do ryczałtu za noclegi w wysokości ustalonej w/w Rozporządzeniem”, co rażąco narusza „podstawowe normy wykładni aktów prawnych”, 2/ § 9 ust. 2 i 3 regulaminu wynagradzania w związku z art. 9 § 1 k.p. w kontekście art. 77⁵ § 4 k.p., „przyjęcie bowiem wbrew zapisom Regulaminu Wynagradzania, że pracodawca jest zobowiązany do zapłaty powodowi ryczałtów za noclegi w wysokości wynikającej” z rozporządzenia o zagranicznych podróżach służbowych stanowi rażące naruszenie przepisów, jest również sprzeczne z podstawowymi zasadami wykładni aktów prawnych i jako takie nie powinno się ostać. Skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona także „w świetle nie

wywiązania się przez Sąd Okręgowy z obowiązku nałożonego nań przez art. 328 § 2^o k.p.c. i nie wyjaśnienia rozstrzygnięcia w zakresie ryczałtów za noclegi podstawy prawnej uznania za nieprawidłowe ustalenia przez skarżącą warunków wypłacania pracownikom należności z tytułu podróży służbowych w formie zryczałtowanej diety obejmującej zarówno dietę na wyżywienie, jak i należność z tytułu noclegów oraz brak wskazania podstaw prawnych ustalenia, że pozwany pracodawca nie wypłacił powodowi wynagrodzenia należnego za dyżury.

W konsekwencji skarżąca wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku przez oddalenie powództwa ponad kwotę 335,36 zł netto tytułem zaległych diet oraz zasądzenie od powoda na rzecz skarżącej kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz kosztów zastępstwa procesowego za obydwie instancje, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, orzeczenie o zwrocie przez powoda na rzecz skarżącej świadczenia spełnionego na podstawie zaskarżonego wyroku tj. kwoty 47.777,59 zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi w sposób określony w sentencji wyroku sądu I instancji, a także kwoty 8.659,46 zł tytułem zwrotu kosztów procesu i kwoty 2.817 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w przypadku wystąpienia przesłanek określonych w art. 415 k.p.c. w związku z art. 398¹⁶ k.p.c.

W odpowiedzi na skargę powód wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie od skarżącej na jego rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W opisanym stanie sprawy Sąd Najwyższy uznał, że wyrokowanie w sprawie wymaga uprzedniego rozstrzygnięcia przedstawionego zagadnienia prawnego, którego przedstawienie wynikało z radykalnej rozbieżności judykatury Sądu Najwyższego w kwestii uznania stworzonych przez pracodawcę możliwości spędzania nocy i nocnego snu (spania w nocy) w kabinach samochodów kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym podczas odbywania zagranicznych podróży służbowych za zapewnienie takim pracownikom bezpłatnego noclegu, a ponadto potrzeba usunięcia kontrowersji dotyczących rekompensowania kierowcom kosztów takich noclegów.

Według dominującej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego, stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy i snu w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w pojęciu 9 ust. 4 wyżej wymienionego rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2008 r., I PK 230/07, OSNP 2009 nr 13-14, poz. 176; z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119, oraz z dnia 10 września 2013 r., I PK 71/13, dotychczas niepublikowany). W motywach tych judykatów Sąd Najwyższy podnosił, że z tytułu podróży służbowych, odbywanych w terminie i w państwie określonym przez pracodawcę, pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu, a stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości nocowania w kabinie jego samochodu nie jest równoznaczne z zapewnieniem mu przez jego pracodawcę bezpłatnego noclegu, gdyż „trudno sobie wyobrazić, aby w XXI wieku pracodawca mógł korzystne skutki prawne wywodzić z faktu zapewnienia pracownikowi «centrum życiowego» w kabinie samochodu”. Przy ocenie stanu uznawanego za równoznaczny z zapewnieniem przez pracodawcę pracownikowi bezpłatnego noclegu nie można pomijać rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, iż przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed możliwymi zagrożeniami. Problemem wymagającym rozstrzygnięcia w takich sprawach bywa to, czy kierowca miał zapewnione przez pracodawcę bezpłatne noclegi podczas wyjazdów zagranicznych, jeżeli nocował w kabinie samochodu, a nie w hotelu lub motelu, co jest uzależnione od oceny, czy kabina umożliwiała odpowiedni nocny wypoczynek i swobodne poruszanie się wewnątrz niej, co w konsekwencji zwalniałoby pracodawców z obowiązku wypłaty ryczałtów za „bezpłatne” noclegi. W takich przypadkach pozwani pracodawcy argumentują, że kierowcy mają zapewnione bezpłatne noclegi w kabinach samochodów, przeto nie przysługują im rekompensaty za „bezpłatne” noclegi. Przepisy prawa pracy, w tym rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r., jaki i przepisy wewnątrzzakładowe obowiązujące u pozwanych pracodawców, na ogół nie definiują pojęcia "noclegu" ani nie precyzują wymagań oznaczających zapewnienie pracownikowi przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Jednocześnie

§ 9 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje zwrot kosztów noclegu hotelowego, co pozwala twierdzić, że według prawodawcy (w tym przypadku ministra właściwego do spraw pracy - art. 77⁵ § 2 k.p.) nocleg pracownika w hotelu jest optymalnym rodzajem wypoczynku dobowego, pozwalającym na optymalną regenerację sił fizycznych i psychicznych przed kolejnym dniem pracy. Z kolei § 9 ust. 2 wynika obowiązek pracodawcy wypłaty pracownikowi ryczałtu na pokrycie kosztów noclegu w razie nieprzedłożenia rachunku hotelowego za nocleg. Ryczałt ten przysługuje pracownikowi, który niewątpliwie gdzieś nocuje w czasie wyjazdów służbowych, i jest niezależny od tego, czy rzeczywiście poniósł on koszty noclegu oraz w jakich warunkach faktycznie nocował. Wyłącznie w razie zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu pracodawca jest zwolniony z obowiązku wypłacenia ryczałtu za nocleg (§ 9 ust. 4 rozporządzenia). Ocena, czy pracodawca zapewnia kierowcy bezpłatny nocleg powinna dotyczyć faktycznych warunków zapewnienia pracownikowi odpowiedniego miejsca do nocnego wypoczynku. Nie ogranicza się to tylko do „jakości miejsca do spania znajdującego się w samochodzie”, ale zapewnienia odpowiedniego standardu nocnego wypoczynku dorosłemu pracownikowi. Chodzi nie tylko o bezpieczeństwo samego kierowcy (choć i to jest istotne z punktu widzenia nienarażania pracownika na ryzyko wypadku przy pracy), ale również bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego. W tej opcji, pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg (poza hotelem), „jeżeli umożliwi mu spędzenie nocy (przenocowanie) w warunkach podobnych do warunków hotelowych, czyli w budynku (także np. w domku kempingowym), ewentualnie w samochodzie, ale wówczas w odrębnej jego części odpowiednio przystosowanej do noclegu, a nie na leżance wstawionej do kabiny kierowcy (umieszczonej za siedzeniem kierowcy)”. Pracodawca powinien zatem zapewnić pracownikowi wykonującemu stale zadania poza miejscem zamieszkania „nocleg w godziwych warunkach albo pokryć koszty takiego noclegu”. W taki sposób kwestię rozliczania dodatkowych kosztów związanych ze stałym przebywaniem kierowców transportu „w trasie” traktuje ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.). Zgodnie z jej art. 21a, „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 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy". Konsekwencją wykonywania pracy w podróży służbowej przez kierowcę przewozu drogowego jest obowiązek pokrycia przez jego pracodawcę kosztów związanych z tą podróżą, zwłaszcza gdy praca kierowców w transporcie międzynarodowym wymaga długotrwałej rozłąki z centrum życia osobistego i rodzinnego. Praca w przewozach międzynarodowych wpływa na koszty socjalne, w tym wywołuje wydatki na utrzymanie „w trasie” (posiłki, noclegi). Koszty wykonywania pracy i pobytu poza miejscem zamieszkania są zawsze wyższe od wydatków w miejscu zamieszkania, przeto kierowcy wykonujący zatrudnienie „w permanentnej podróży”, nie mogą być pozbawieni prawa do zrekompensowania tych zwiększonych kosztów socjalnych. Nie stanowi zapewnienia kierowcy przez pracodawcę bezpłatnego noclegu łożko w kabinie samochodu, które „może być miejscem do chwilowego odpoczynku - np. wtedy, gdy kierowca powinien zrobić obowiązkową przerwę w prowadzeniu pojazdu, gdy stoi kilkanaście albo kilkadziesiąt godzin w kolejce do odprawy granicznej, gdy samochód ulegnie awarii w drodze i konieczne jest oczekiwanie na pomoc drogową - ale nie dla celów regularnego nocnego wypoczynku, mającego zapewnić pełną regenerację sił fizycznych i psychicznych kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym”. Podobna argumentacja została zawarta w motywach wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 września 2013 r., I PK 71/13 (dotychczas niepublikowany), z którego wynika, że zapewnienie kierowcom międzynarodowego transportu samochodowego możliwości noclegu w przystosowanej do tych celów wydzielonej i homologowanej kabinie samochodu ciężarowego nie stanowiło wypełnienia spoczywającego na pracodawcy obowiązku zapewnienia pracownikom bezpłatnego noclegu, zwłaszcza że „powodowie wykonywali swoje obowiązki pracownicze polegające na przewozie towarów, stale przez bardzo długi (wieloletni) okres. Nadto, przewozili ładunek szczególnego rodzaju (inwentarz żywy). To zaś wymagało zwiększonej liczby postojów w czasie jazdy, podyktowanych choćby względami sanitarno-weterynaryjnymi oraz innymi wymaganiami dotyczącymi tego rodzaju przewozów”. Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że kierowcy w transporcie międzynarodowym mają możliwości (z uwagi na charakter pracy) skorzystania z noclegów na parkingach i motelach położonych przy trasie, ale pracodawca uznaje nocleg w hotelu (motelu)

za optymalny sposób nocnego odpoczynku, pozwalający pracownikowi na regenerację sił fizycznych i psychicznych przed podjęciem obowiązków służbowych w kolejnym dniu takiej pracy, którego koszty są zwracane w pełnej wysokości. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg (w hotelu), pracownikowi przysługuje ryczałt, ale tylko w wysokości 25% limitu. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. 2013, poz. 167) nie przewiduje już przedstawiania rachunku za nocleg "w hotelu", ale wysokość ustalonego limitu (przykładowo we Francji 180 EUR) świadczy, że o taki nocleg chodzi. Jedynie w przypadku, gdy pracodawca (strona zagraniczna) zapewnia bezpłatny nocleg, pracownikowi nie przysługuje zwrot kosztów noclegu ani w wysokości stwierdzonej rachunkiem, ani ryczałtowo. Problem sprowadza się więc do ustalenia znaczenia pojęcia "bezpłatny nocleg", który ma być zapewniony przez pracodawcę, a w szczególności, czy za zapewnienie kierowcy transportu międzynarodowego takiego bezpłatnego noclegu może być uznane zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego. Dominuje stanowisko, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie zapewnia pracownikowi bezpłatnego noclegu, ponieważ obowiązek zapewnienia przez pracodawcę pracownikowi noclegu nie może pomijać „rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, iż przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed możliwymi zagrożeniami. Wskazuje się na trudności w precyzyjnym wskazaniu warunków noclegu, „jak traktować np. kabinę na promie, a jak inne miejsce na pokładzie”. Pojęcie "nocleg" samo w sobie jest wieloznaczne, zwłaszcza z uzupełnieniem tego określenia słowem "odpowiedni". Tylko zapewnienie "odpowiedniego" (a nie jakiegokolwiek) miejsca do spania w kabinie samochodu może być uznane za zapewnienie "noclegu". Żadne przepisy nie określają przy tym, jakie konkretnie warunki musiałyby być spełnione, aby miejsce do spania w kabinie samochodu mogło być uznane za zapewnienie kierowcy bezpłatnego noclegu (jakie wymiary powinno mieć miejsce do spania, czy niezbędna jest klimatyzacja lub co najmniej ogrzewanie, czy samochód powinien

być wyposażony w urządzenia umożliwiające przygotowanie gorących napojów i posiłków, toaletę a może i prysznic). Warunki takie powinny być szczegółowo ustalone w przepisach, gdyż inaczej w każdej sprawie sądowej wymagana byłaby ocena, jakim warunkom powinno odpowiadać miejsce do spania w kabinie samochodu zapewniane przez pracodawcę jako bezpłatny nocleg oraz - po przeprowadzeniu szczegółowego postępowania dowodowego dotyczącego wieloletniego świadczenia pracy - czy warunki te były spełnione. Nie ma przy tym podstaw do utożsamiania pojęć „miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg”. Nie chodzi tylko o wygodę pracownika, ale także (a może nawet przede wszystkim) o zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Tylko kierowca, który po odpoczynku nocnym odpowiednio zregenerował siły fizyczne i psychiczne, może w sposób bezpieczny dla innych użytkowników dróg prowadzić samochód ciężarowy. Uwzględnić przy tym należy, że praca takiego kierowcy (prowadzenie pojazdu) ma charakter stały (permanentny) przez długi (wieloletni) okres. Udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może więc służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej.

W tym judykacie Sąd Najwyższy zwrócił uwagę na potrzebę uwzględnienia nie tylko przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, ale także regulacji rozporządzenia (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. UE L Nr 102, s. 1 ze zm.). Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek (z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a tej ustawy), może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania, przy czym dzienny okres odpoczynku oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem (art. 2 pkt 6 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 4 lit. g rozporządzenia nr 561/06). 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. Równocześnie jednak warunkiem uznania możliwości wykorzystywania przez kierowcę w pojeździe na postoju dziennych (skróconych tygodniowych) okresów odpoczynku poza bazą jest - poza jego zgodą (wyborem) - wyposażenie samochodu w "odpowiednie" (a nie jakiegokolwiek) miejsce do spania (dla każdego kierowcy). Wykładnia pojęcia "odpowiednie miejsce do spania" nie była dotychczas przedmiotem orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, a byłoby to niezbędne. Przede wszystkim jednak przepisy rozporządzenia nr 561/06 oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. dotyczą czasu pracy kierowców, niektórych przepisów socjalnych oraz pośrednio zmierzają do poprawy bezpieczeństwa drogowego, przy czym wyznaczają w tym zakresie minimalne wymagania (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 9 września 2004 r. w sprawie C-184/02 i C-223/02, Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Unii Europejskiej, ECR 2004, s. I-7789). Jednoznacznie wynika to z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, według którego kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3-5 k.p. Oznacza to, że ustawa ta wprost nie reguluje zasad zwrotu kosztów podróży służbowych, a więc nie ma podstaw do utożsamiania uregulowanych w niej pojęć "odpoczynku" i "miejsca do spania" z pojęciem "bezpłatnego noclegu" (choć niewątpliwie występuje między nimi funkcjonalny związek). Ostatecznie Sąd Najwyższy potwierdził dominujący pogląd judykatury, że „zapewnienie przez pracodawcę kierowcy transportu międzynarodowego, odbywającego stale (przez wiele lat) długotrwałe przejazdy (podróże) zagraniczne, miejsca do spania w kabinie samochodu (niezależnie od warunków uznania tego miejsca za 'odpowiednie'), nie może być uznane za 'zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu' w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowych. W razie nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje więc co najmniej (art. 77⁵ § 5 k.p.) ryczałt w wysokości 25% limitu

ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość 'zaoszczędzenia' przez niego wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 31 października 2012 r., I ACa 1251/11, LEX nr 1237037, a także uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 2012 r., I PK 18/12, LexPolonica nr 5194297)".

W opozycji do wyżej zaprezentowanej linii orzecznictwa pozostaje wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (Monitor Prawa Pracy 2013 nr 11, s. 598-601; LEX nr 1341269), wedle którego „wyposażenie pojazdu w miejsce do spania, z którego korzysta kierowca w czasie nocnego wypoczynku, wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych”. W uzasadnieniu tego judykatu Sąd Najwyższy argumentował, że „zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. W myśl ust. 2 powołanego przepisu w każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy. Z przepisu tego wynika zatem, iż dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe. Nie ma natomiast mowy w tym przepisie o tym, by tygodniowy odpoczynek mógł być wykorzystany w pojeździe. Jedyne warunki, jakie musi spełniać pojazd to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę z faktu, że jest to specyficzna praca i szczególny zawód, polegający na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po odpowiedniej ilości godzin jazdy. Trzeba dodać, iż ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje wypoczynek tych pracowników. Jednocześnie wprowadza do prawa polskiego przepisy dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy

osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. U. UE. L. z dnia 23 marca 2002 r.). Dyrektywa ta została uchwalona w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą. Taki też przedmiot regulacji został opisany w art. 1 dyrektywy. *Ratio* dyrektywy w ten sam sposób ocenia Trybunał Sprawiedliwości, uznając w jednym ze swych orzeczeń, że celem postanowień dyrektywy jest utrzymanie w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy (tu: pracującego na własny rachunek), jeśli chodzi o czynności, które mogą wpływać na prowadzenie pojazdu ze względu na skutki, jakie mają na stan zmęczenia, oraz zobowiązanie kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Środki te zmierzają zatem bez wątpienia do poprawy bezpieczeństwa drogowego, które może być zagrożone nie tylko przez zbyt długie okresy prowadzenia pojazdu, ale również nadmierne nagromadzenie czynności innych niż kierowanie (wyrok TS C-184/02 z 9 września 2004 r.; Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii v. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej, ZOTSiS 2004/8-/I-7789)". Analogicznie na tę kwestię „zapatruje się art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, w myśl którego jeśli kierowca dokona takiego wyboruienne okresy odpoczynku i skrócone okresy tygodniowego odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. To na jakim parkingu zatrzyma pojazd kierowca i z jakich wygód będzie korzystał zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływania na tę decyzję, ani jej kontrolowania (por. M. B. Rycak, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2009, s. 77 oraz Ł. Prasolek, Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz, Warszawa 2010, s. 93). Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Biorąc to wszystko pod uwagę trzeba uznać, że ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu”. Przy orzekaniu istotne jest ustalenie, czy „kierowcy godzili się na taką formę i warunki odpoczynku. Aprobata takich warunków (istniejąca co do

jednego z powodów - jak wynika z uzasadnienia wyroku sądu drugiej instancji) wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych". Takie „miejsce do spania musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego - jeśli będziemy stosować jego przepisy do tego kierowcy - formę zapewnienie kierowcy bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Wynika to z podkreślanej specyfiki pracy kierowcy oraz z faktu, że rozporządzenie dotyczy w powołanym przepisie § 9 podróży incydentalnej i konieczności udostępnienia pracownikowi hotelu, określając jedynie iż brak rachunku za hotel daje prawo do ryczałtu. Rozporządzenie nie reguluje sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie lecz jedynie sytuację, w których pracownik korzystający z hotelu legitymuje się lub nie rachunkiem za nocleg. Prawa do tego ryczałtu brakuje zatem, gdy pracownik mobilny godzi się na spanie w samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu".

W podobnych sprawach dostrzega się potrzebę dokładnego ustalenia, czy „noclegi spędzane przez powoda w przystosowanej do spania i wyposażonej w ‘homologowane’ łóżko kabiny samochodu, które łączyły się z nadzorowaniem ładunku, lub możliwości nocowania w ‘kantynach’ w H. nie odpowiadały warunkom zapewnienia należytego ("pryzwoitego") noclegu, który stawał do dyspozycji powoda pozwany pracodawca, gdy przepisy prawa nie ustanawiają prawem określonych wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu". W takich sprawach, co czasu ustawowego uregulowania warunków zapewniających „bezpłatny nocleg” sądy powinny ustalić i ocenić konkretne warunki odbywania noclegów powoda w kabiny samochodu i wskazać jego niedostatki, które sprzeciwiają się takiej kwalifikacji prawnej, mając na uwadze, że cywilizowany "standard" nocnego odpoczynku pracownikowi w kabiny samochodu bywa spełniony tylko wtedy, gdy zapewnia regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do wykonywania zawodu kierowcy. Ponadto nawet podczas snu w kabiny samochodu kierowca sprawuje bardziej skuteczną pieczę nad samochodem i przewożonym ładunkiem - niż pozostawienie tego mienia pracodawcy choćby na parkingu "strzeżonym", co zasługuje na adekwatną, choćby ryczałtową rekompensatę tych kosztów w razie ustalenia niedogodności lub uciążliwości

warunków nocowania w kabinie samochodu (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12 września 2012 r., II PK 44/12, niepublikowane).

Konieczność ujednoczenia rozbieżnej judykatury w licznych sprawach tego samego rodzaju, w których zapadają radykalnie odmienne wyroki, wymaga rozstrzygnięcia ujawnionych kontrowersji przez skład powiększony Sądu Najwyższego (art. 398¹⁷ § 1 *in fine* k.p.c.).

/tp/