

Sygn. akt II PZP 1/14

## **UCHWAŁA**

### **składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego**

Dnia 12 czerwca 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Teresa Flemming-Kulesza (przewodniczący)

SSN Bogusław Cudowski (sprawozdawca)

SSN Zbigniew Hajn

SSN Józef Iwulski (sprawozdawca, uzasadnienie)

SSN Romualda Spyt

SSN Krzysztof Staryk

SSN Maciej Pacuda

Protokolant Hubert Piskorz

z udziałem Prokuratora Prokuratury Generalnej Henryki Gajdy-  
Kwapien

w sprawie z powództwa M. D.

przeciwko S. Spółce z o.o. z siedzibą w K.

o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, diety, ryczałty za noclegi i

wynagrodzenie za czas dyżuru,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw

Publicznych w dniu 12 czerwca 2014 r.,

zagadnienia prawnego przekazanego do rozstrzygnięcia powiększonemu składowi

Sądu Najwyższego postanowieniem z dnia 27 lutego 2014 r., sygn. akt II PK

133/13,

**"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)?"

podjął uchwałę:

**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.**

## **UZASADNIENIE**

Postanowieniem z dnia 27 lutego 2014 r., II PK 133/13, Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa M. D. przeciwko S. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, diety, ryczałty za noclegi i wynagrodzenie za czas dyżuru przedstawił powiększonemu składowi Sądu Najwyższego - na podstawie art. 398<sup>17</sup> § 1 k.p.c. - do rozstrzygnięcia przedstawione na wstępie zagadnienie prawne.

Zagadnienie to wyłoniło się przy rozpoznawaniu skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w W. z dnia 24 stycznia 2013 r., którym oddalono apelację pozwanej od wyroku Sądu Rejonowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 18 października 2012

r., IV P .../11 w sprawie, w której powód dochodził od strony pozwanej zasądzenia łącznej kwoty 67.217,82 zł, w tym: 1) kwoty 1.293 zł tytułem niezapłaconych w całości diet za wyżywienie w okresie od czerwca do września 2007 r., od listopada do grudnia 2007 r., od lutego do marca 2008 r. i od czerwca 2008 r. do lutego 2009 r.; 2) kwoty 44.260,82 zł tytułem niewypłaconych ryczałtów za noclegi za okres od czerwca 2007 r. do marca 2009 r.; 3) kwoty 12.995 zł tytułem wynagrodzenia za godziny nadliczbowe za okres od czerwca 2007 r. do marca 2009 r. oraz 4) kwoty 8.669 zł tytułem wynagrodzenia za czas dyżuru za okres od czerwca 2007 r. do marca 2009 r. Sąd pierwszej instancji: 1) zasądził od strony pozwanej na rzecz powoda 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; 2) oddalił dalej idące powództwo oraz 3) orzekł o kosztach procesu i rygorze natychmiastowej wykonalności. Sąd pierwszej instancji, posiłkując się opinią biegłego z zakresu finansów, uwzględnił w całości roszczenie powoda o zapłatę ryczałtów za noclegi. Według Sądu Rejonowego, "diety i ryczałty za noclegi pełnią funkcje odrębne i powinny stanowić odrębne składniki wynagrodzenia kierowcy", natomiast umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie jest zapewnieniem 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 sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.; dalej rozporządzenie z 2002 r.). Skoro 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", to roszczenie powoda z tego tytułu zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Sąd Okręgowy oddalił apelację pozwanej od wyroku Sądu pierwszej instancji po stwierdzeniu, że Sąd Rejonowy właściwie ustalił stan faktyczny sprawy i prawidłowo zastosował przepisy prawa materialnego. W sytuacji, gdy pozwana "we

własnym zakresie" nie uregulowała zasad ustalania należności z tytułu zwrotu kosztów zagranicznych noclegów poniesionych przez pracowników, to należało zastosować stawki przewidziane w rozporządzeniu z 2002 r. Zdaniem Sądu odwoławczego, zwrot kosztów za noclegi nie przysługiwałby powodowi, gdyby pracodawca lub strona zagraniczna zapewniła mu bezpłatny nocleg. Tymczasem pozwana nie zapewniła powodowi takiego noclegu, bo 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 z tej przyczyny, że brak odpowiedniej liczby łóżek w stosunku do przebywających tam kierowców, "panujący brud i niedobór środków czystości" uniemożliwiały właściwy odpoczynek.

W skardze kasacyjnej od wyroku Sądu drugiej instancji strona pozwana zarzuciła w szczególności naruszenie: 1) art. 77<sup>5</sup> § 1, 3 i 4 k.p. wskutek przyjęcia *contra legem*, 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 z 2002 r. w związku z art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. w wyniku ich niewłaściwego zastosowania polegającego na niezgodności pomiędzy ustalonym faktem uregulowania ustalania i naliczania pracownikom należności z tytułu noclegów w podróży służbowej w regulaminie wynagradzania a hipotezą tej normy prawnej, czyli obowiązkiem pracodawcy wypłacania pracownikom ryczałtów za noclegi w wysokości ustalonej w tym rozporządzeniu; 3) § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 8 ust. 8 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i Rady (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 i art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. wskutek przyjęcia, 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 spełniały warunków bezpłatnego noclegu.

Przy rozpoznawaniu skargi kasacyjnej zwykły skład Sądu Najwyższego doszedł do przekonania, że wymagane jest uprzednie rozstrzygnięcie przez powiększony skład Sądu Najwyższego przedstawionego na wstępie problemu prawnego. Potrzeba rozstrzygnięcia tego zagadnienia została wywołana "radykałną rozbieżnością" judykatury Sądu Najwyższego w kwestii uznawania za zapewnienie kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym bezpłatnego noclegu stworzonych przez pracodawcę możliwości spędzania odpoczynku nocnego w kabinach samochodowych w trakcie odbywania zagranicznych podróży służbowych. Zachodzi przy tym konieczność usunięcia kontrowersji związanych z rekompensowaniem kierowcom kosztów takich noclegów. Skład przedstawiający zagadnienie wywiódł, że według dominującej linii orzeczniczej (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, LEX nr 1427710), stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r., bo "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 bowiem pomijać rosnących wymagań i oczekiwań wynikających z postępu cywilizacyjnego, jak również tego, że przebywanie kierowcy przez noc w samochodzie wzmacnia stopień zabezpieczenia tego samochodu i jego ładunku przed możliwymi zagrożeniami. Według prawodawcy (w tym przypadku chodzi o ministra właściwego do spraw pracy), nocleg pracownika w hotelu jest optymalnym rodzajem wypoczynku dobowego pozwalającym na właściwą regenerację sił fizycznych i psychicznych przed kolejnym dniem pracy. Prawo nakłada na pracodawcę obowiązek 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 niezależnie od tego, czy pracownik rzeczywiście poniósł koszty noclegu oraz w jakich warunkach faktycznie nocował. Pracodawca jest zwolniony z obowiązku wypłacenia ryczałtu za nocleg wyłącznie w razie zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu, zaś ocena, czy pracodawca zapewnia kierowcy bezpłatny nocleg powinna dotyczyć faktycznych warunków zapewnienia pracownikowi odpowiedniego miejsca do nocnego wypoczynku, co nie ogranicza się tylko do "jakości miejsca do spania znajdującego się w samochodzie", ale do zapewnienia odpowiedniego standardu nocnego wypoczynku dorosłemu pracownikowi. W tym przypadku chodzi nie tylko o bezpieczeństwo samego kierowcy (choć i to jest istotne z punktu widzenia nienarażania pracownika na ryzyko wypadku przy pracy), ale również o bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego. W tej opcji pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg (poza hotelem), jeżeli umożliwia mu spędzenie nocy (przenocowanie) w warunkach podobnych do warunków hotelowych, czyli w budynku (także w domku kempingowym) ewentualnie w odrębnej części samochodu odpowiednio przystosowanej do noclegu, ale nie na leżance wstawionej do kabiny kierowcy. W każdym razie należy uznać, że zapewnienie przez pracodawcę kierowcy transportu międzynarodowego odbywającemu 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 ryczałt w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., z czym nie pozostaje w sprzeczności możliwość "zaoszczędzenia" przez kierowcę wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia.

Skład przedstawiający zagadnienie prawne wywiódł, że w opozycji do opisanego stanowiska, pozostaje pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (Monitor Prawa Pracy 2013 nr 11, s. 598), zgodnie z którym "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 orzeczenia argumentowano, że zgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie o czasie pracy kierowców, nieprzerwany dobowy odpoczynek pracowniczy w wymiarze co najmniej 11 godzin może być wykorzystany w pojeździe, który znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie, zdając sobie sprawę, że praca kierowcy jest specyficzna i polega na stałym przemieszczaniu się i postojach w miejscu wybranym przez pracownika po zakończeniu odpowiedniej liczby godzin jazdy. Ustawa o czasie pracy kierowców precyzyjnie reguluje zasady wypoczynku tej kategorii pracowników i zarazem transponuje do polskiego porządku prawnego przepisy prawa wspólnotowego (w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego). Przepisy unijne zostały wydane w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie (w celu utrzymania w rozsądnych granicach tygodniowego rytmu pracy kierowcy) oraz zobowiązania kierowcy do przestrzegania minimalnych okresów odpoczynku. Okresy 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 zaś, na jakim parkingu zatrzyma pojazd kierowca i z jakich wygod będzie korzystał, zależy od niego a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływu na tę decyzję ani jej kontrolowania. Stąd badanie warunków panujących na wybranych przez kierowcę postojach nie jest potrzebne ani możliwe. Prawodawca unijny nie postrzega zatem spania kierowcy w kabinie samochodu - o ile pracownik 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 wyłącza możliwość dochodzenia przez kierowcę jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych.

Według Sądu Najwyższego w zwykłym składzie, konieczność ujednoczenia rozbieżnego orzecznictwa w licznych sprawach dotyczących należności

przysługujących kierowcom na pokrycie kosztów noclegowych w czasie odbywania podróży, w których zapadają "radykalnie odmienne" wyroki, wymaga rozstrzygnięcia ujawnionych kontrowersji przez skład powiększony Sądu Najwyższego.

Prokurator Prokuratury Generalnej w piśmie procesowym z dnia 22 maja 2014 r., IV PG 14/14, oraz na posiedzeniu jawnym składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego w dniu 12 czerwca 2014 r. wniósł o podjęcie uchwały następującej treści "stworzenie kierowcy możliwości spania (nocnego snu) w kabinie samochodu podczas odbywania podróży służbowych w transporcie międzynarodowym stosownie do przepisu art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (...) zapewnia bezpłatny nocleg, za który nie przysługuje zwrot kosztów (§ 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 (...), a od dnia 1 marca 2013 r. § 16 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w tym samym przedmiocie (...) chyba, że co innego wynika z umowy o pracę lub aktów wewnętrznych pracodawcy (...)".

Strona pozwana w piśmie procesowym z dnia 2 czerwca 2014 r. uznała za przejaw "rażącego naruszenia prawa" pozostawienie sądom powszechnym każdorazowej oceny w zakresie tego, czy noclegi odbywane w kabinach pojazdów ciężarowych mogą być traktowane jako "odpowiednie" dla kierowców. Według skarżącej, kwestia charakteru noclegu kierowcy odbywanego wewnątrz kabiny samochodu powinna być "przypisana" do tematyki bezpieczeństwa i higieny pracy, która jest ściśle uregulowana w przepisach powszechnie obowiązujących (w ustawach i rozporządzeniach). Kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym, którzy nocują w kabinach pojazdów przez siebie prowadzonych nie ponoszą wydatków na noclegi a to oznacza, że pracodawca nie ma obowiązku rekompensowania takich wydatków. Przyznawanie na mocy orzeczeń sądowych kierowcom ryczałtu z tego tytułu, mimo że kierowcy uprzednio nie oponowali przeciwko takim warunkom noclegowym i nie ponieśli żadnych kosztów związanych z zapewnieniem sobie noclegów, "sprzeciwia się przeznaczeniu świadczenia typu



rekompensującego, jakim są ryczałty". Co do zasady kierowcy nocujący w kabinach pojazdów ciężarowych nie ponoszą żadnych kosztów związanych z noclegami w podróży. W szczególności dotyczy to kosztów postoju na miejscach parkingowych w celach noclegowych (zazwyczaj wyposażonych w sanitariaty i toalety). Takie koszty ponoszą bowiem pracodawcy. W tej sytuacji przyznanie ryczałtów za noclegi kierowcom nocującym w kabine samochodu w oparciu o przepisy rozporządzenia wykonawczego do Kodeksu pracy, czy też przyznanie im jakichkolwiek innych należności ryczałtowych, "rażąco narusza literę i ducha prawa, najbardziej podstawowe zasady prawne".

Sąd Najwyższy w składzie powiększonym 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. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie miał zastosowania ani art. 77<sup>5</sup> k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. W uzasadnieniu uchwały Sąd Najwyższy rozważył szerszy kontekst skutków przyjętej wykładni, także co do problematyki z zakresu podatków oraz ubezpieczeń społecznych. Od diet nie są uiszczane składki na ubezpieczenia społeczne i nie są odprowadzane zaliczki na podatek dochodowy od osób fizycznych. Sąd Najwyższy dostrzegł, że pracownicy mobilni mogą zostać "pokrzywdzeni" przez wykładnię, iż za każdy dzień w trasie należy im się rekompensata (dieta) niewliczana do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i tym samym nieobjęta świadczeniami Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) na wypadek nadejścia zdarzenia losowego. W takiej sytuacji za swą pracę pracownicy mobilni nie otrzymują należnego wynagrodzenia, lecz tylko zwrot kosztów utrzymania. Strony stosunku pracy mogą podjąć w ten sposób "grę" na najniższą emeryturę, którą musi

zabezpieczyć ZUS. Zatem zarówno pracodawca, jak i pracownik są *prima facie* zainteresowani w wypłacie diet, a nie wyższego wynagrodzenia za pracę, które uwzględniałoby rodzaj pracy. "Niezainteresowany" (w tym znaczeniu, że nie otrzymuje składek i podatków od wyższego wynagrodzenia) jest natomiast ZUS i Skarb Państwa, a także pozostałe osoby objęte obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi. W razie wypadku przy pracy niezainteresowanym - w wykładni przyznającej prawo do diety pracownikom mobilnym - staje się też pracownik i jego rodzina.

Można - w pewnym uproszczeniu - powiedzieć, że Sąd Najwyższy chciał odejść od stosowanej w praktyce fikcji, w której rzeczywisty ekwiwalent pracy świadczonej przez pracownika, zostaje przeniesiony na składniki rekompensujące koszty podróży służbowej (niepodlegające oskładkowaniu i opodatkowaniu). Stwierdził, że wymaga tego zasada prawa pracy dotycząca godziwego wynagrodzenia, polegającego nie tylko na wynagrodzeniu pozwalającym "na spanie i jedzenie pracownika, ale wynagradzania pozwalającego pracownikowi żyć godnie, wypoczywać, rozwijać się kulturalnie".

Ustawodawca szybko zdecydował się jednak na nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), dokonaną ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały 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. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. W ocenie powiększonego składu Sądu Najwyższego, przywołana nowelizacja jest wyrazem akceptacji kontynuowania w praktyce fikcji, w której kierowca-pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiącą

rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś ów ekwiwalent stanowią (zaoszczędzane) świadczenia z tytułu podróży służbowej (diety, zwrot kosztów noclegu).

W wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 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, ustalone na zasadach określonych w art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców). Jednakże za okres do dnia 3 kwietnia 2010 r. moc prawną zachowały korzystniejsze dla pracowników (przyznające diety i zwrot kosztów noclegu) postanowienia układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania) oraz umów o pracę (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W orzecznictwie (które w tej mierze można uznać za utrwalone) przyjmuje się też, że w przypadku nieustalenia w układzie zbiorowym (regulaminie wynagradzania) lub umowie o pracę świadczeń z tytułu podróży odbywanych przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (diетom) z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z 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). W konsekwencji - w rzeczywistości - także z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. przysługują im należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p.

Przedstawione zagadnienie prawne ma więc istotne znaczenie zarówno w odniesieniu do stanów faktycznych zaistniałych do dnia 3 kwietnia 2010 r. (w sprawie, w której przedstawiono pytanie), jak i na przyszłość. Jego istotność

przejawia się między innymi w potrzebie dokonania wykładni przepisów ustalającej jasne zasady przysługiwania kierowcom świadczeń z tytułu podróży służbowych. Pracodawca powinien wiedzieć, czy inwestycje w dodatkowe wyposażenie kabiny samochodu uwolnią go od obowiązku zwrotu kosztów noclegu a pracownik wiedzieć, jakie świadczenia mu rzeczywiście przysługują. Pozwoli to stronom stosunku pracy, a także związkom zawodowym reprezentującym interesy pracownicze, na odpowiednie kształtowanie treści umów o pracę i układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania lub innych przepisów prawa pracy).

W dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., dalej "umowa AETR"). Od wejścia w życie Konstytucji RP 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 jednaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Umowa AETR nie reguluje w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści

przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej.

W prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.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.

Przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/06 w żadnym zakresie nie jest wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś - zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia.

Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 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 równolegle 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 powiela art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 (choć pomija, że może tak być według wyboru kierowcy a miejsce do spania musi być odpowiednie dla każdego kierowcy). W tym zakresie przepis rozporządzenia wiąże i jest stosowany bezpośrednio. Natomiast art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców jest o tyle korzystniejszy dla kierowców-pracowników, że zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe, a tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego. W każdym razie, art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie dotyczy w żadnym zakresie świadczeń przysługujących kierowcom-pracownikom z tytułu podróży służbowych i nie może służyć w sposób bezpośredni wykładni przepisów ustanawiających przesłanki tych świadczeń.

Według wykładni systemowej wynika to z uwzględnienia, że w ustawie o czasie pracy uregulowano czas pracy kierowców, w tym w szczególności zasady korzystania z odpoczynku w pracy, 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. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. Należy zauważyć, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców jest wyrazem szczególnego podkreślenia tej kwestii, skoro bez tego przepisu do kierowcy-pracownika regulacje art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. i tak miałyby zastosowanie z mocy art. 4 (w związku z art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców. Podkreślenia wymaga też, że odesłanie do przepisów Kodeksu pracy nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

Ustawa o czasie pracy kierowców formalnie odsyła do stosowania art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. Nie odsyła więc do art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. (gdyż zawiera własną definicję podróży

służbowej) oraz nie odsyła do art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., w którym określono (w szczególności) przedmiot regulacji przepisów wykonawczych (zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu). Z art. 77<sup>5</sup> § 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. 77<sup>5</sup> § 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. 77<sup>5</sup> § 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. 77<sup>5</sup> § 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. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. oznacza więc pośrednio także odesłanie do art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., a w konsekwencji uznanie, że



kierowcy-pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77<sup>5</sup> § 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).

Zauważyć przy tym należy, że zastrzeżenie zawarte w art. 77<sup>5</sup> § 3 k.p. jest w istocie zbędne, gdyż z mocy art. 18 § 2 k.p. postanowienia umów o pracę mogą być dla pracownika zawsze korzystniejsze niż przepisy prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 1 k.p. (aktów powszechnie obowiązujących, układów zbiorowych pracy, regulaminów wynagradzania), postanowienia układów zbiorowych pracy i regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż przepisy Kodeksu pracy, innych ustaw i aktów wykonawczych (art. 9 § 2 k.p.), a postanowienia regulaminów wynagradzania korzystniejsze niż postanowienia układów zbiorowych (art. 9 § 3 k.p.).

Zagadnienie prawne zostało odniesione do przepisów rozporządzenia z 2002 r., które obowiązywało w okresie objętym roszczeniami w rozpoznawanej sprawie (między czerwcem 2007 r. a marcem 2009 r.). Aktualnie (od 1 marca 2013 r.) obowiązuje 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; dalej rozporządzenie z 2013 r.). W rozporządzeniu z 2002 r. nie zamieszczono przepisu pozwalającego na szczególnie sposób ustalania należności przysługujących pracownikom (w tym kierowcom) odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę. Tego rodzaju regulacje znajdowały się w poprzednio obowiązujących aktach wykonawczych, w szczególności w § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (M.P. Nr 34, poz. 346 ze zm.) i w § 14 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 3 lipca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 89,

poz. 568 ze zm.). Pozwalały one pracodawcy (zarządzenie z 1996 r.) lub pracodawcy za zgodą pracownika (rozporządzenie z 1998 r.) na ustalenie ryczałtu w walucie obcej na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej (obejmującego ogólną kwotę należności z tytułu podróży). W rozporządzeniu z 2002 r. wysokość należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowych za granicę (w tym kierowcom odbywającym wielokrotne podróże) została tym samym określona przez prawodawcę, w szczególności co do wysokości ryczałtu z tytułu zwrotu kosztów noclegu.

Według § 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r., określa ono - bez żadnych wyłączeń - wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, do których należą: 1) diety oraz 2) zwrot kosztów: a) przejazdów i dojazdów, b) noclegów i c) innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. Warto przy tym zwrócić uwagę na treść § 5 ust. 1 tego rozporządzenia, zgodnie z którym pracownikowi, który otrzymuje za granicą bezpłatne całodzienne wyżywienie lub gdy wyżywienie opłacone jest w cenie karty okrętowej (promowej), przysługuje 25% diety. Odpowiednik tego przepisu zawarty w rozporządzeniu z 2013 r. (§ 14 ust. 3) stanowi o odpowiednim zmniejszeniu diety w przypadku korzystania przez pracownika z usługi hotelarskiej, w ramach której zapewniono wyżywienie. 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). Od razu należy zwrócić uwagę na wysokość limitów, które przykładowo zostały ustalone w odniesieniu do kraju docelowego: Belgii na 160 EUR, Francji na 120 EUR, Niemiec na 103 EUR, Rosji na 130 EUR, czy Ukrainy na 100 EUR. Należy też zauważyć, że w rozporządzeniu z 2013 r. w przepisie stanowiącym odpowiednik § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia z 2002 r. (w § 16 ust. 1 i 2) jest mowa o zwrocie - w granicach limitu - kosztów noclegu w wysokości stwierdzonej rachunkiem (bez dookreślenia, o jaki rachunek chodzi). Jednakże z § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2013 r. (dotyczącego

podróży krajowej) wynika, że chodzi o rachunek za nocleg w obiekcie świadczącym usługi hotelarskie, za który pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, jednak nie wyższej za jedną dobę hotelową niż dwudziestokrotność stawki diety.

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

Łączna analiza przedstawionych powyżej przepisów - w ocenie powiększonego składu Sądu Najwyższego - pozwala na sformułowanie następujących wniosków szczegółowych:

- pojęcia "odpowiednie miejsce do spania" i "bezpłatny nocleg" nie mogą być utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia;

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

- usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie "miejsca do spania", w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznic, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety;

- brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu (względ na racjonalnego pracodawcę, 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 ujednoczona ustalona jest przez pracodawcę - 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).

Prowadzi to do ogólnego wniosku, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. Taki stan rzeczy uprawnia pracownika do otrzymania od pracodawcy zwrotu kosztów noclegu co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

Mając to wszystko na uwadze, Sąd Najwyższy w składzie powiększonym na podstawie art. 61 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (jednolity tekst: Dz.U. z 2013 r., poz. 499 ze zm.) podjął uchwałę jak w sentencji.