

# „Poproszę o ryczałt za nocleg w kabinie”

Łukasz Lasek



Agnieszka Lisiecka



Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/2014) stwierdził, że zapewnienie kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę „bezpłatnego noclegu”, a w rezultacie nie zwalnia pracodawcy z obowiązku wypłaty kierowcom ryczałtu za noclegi w kwo-

tach należnych pracownikom sfery budżetowej będących w zagranicznej podróży służbowej (w zależności od kraju ok. 25 – 40 euro za noc). Tezę tę Sąd Najwyższy powtórzył w uchwale z 7 października 2014 r. (I PZP 3/2014). Taka wykładnia może się jednak okazać bardzo kosztowna – nie tylko dla firm transportowych.

Uchwały zaraz po opublikowaniu uruchomiły lawinę pozwów wytaczanych firmom transportowym, często inspirowanych przez różne stowarzyszenia „ochrony praw kierowców”. Pracownicy i byli pra-

cownicy domagają się wypłaty „zaległych” ryczałtów za noclegi w kabinach samochodów za okres ostatnich trzech lat (bo taki jest okres przedawnienia tych roszczeń). Kwoty dochodzonych roszczeń mogą okazać się nie do udźwignięcia dla wielu przedsiębiorstw transportowych, oznaczając dla wielu z nich nawet bankructwo. Szacuje się, że całkowita kwota nieprzedawnionych roszczeń opiewa na ok. 2,5 mld zł.

Pogląd Sądu Najwyższego, jakkolwiek powodowany słusznymi pobudkami, jest wątpliwy. Po pierwsze, uzasadnienie poglądu wyrażonego w uchwale budzi szereg wątpliwości natury prawnej i jest mało przekonujące. Po drugie, uchwała SN w praktyce zamiast polepszać warunki noclegowe kierowców, a w konsekwencji bezpieczeństwo na drogach, w praktyce powoduje skutek przeciwny. Kierowcy bowiem nadal nocują w kabinach, traktując ryczałty za noclegi jako dodatkowy element wynagrodzenia, a pracodawcy pewnie powątpiewają w sensowność inwestycji w pojazdy z miejscami przystosowanymi do spania oraz bazy noclegowe na terenie Europy.

Tylko pozornie zatem kierowcy mogą zyskać na takiej wykładni. Ostatecznie na niej stracą – zarówno pod względem standardu noclegu, jak i w zakresie samych miejsc pracy. Tracą także polscy przewoźnicy, maleje bowiem ich konkurencyjność na europejskim rynku usług transportowych. Dlatego też pogląd zaprezentowany przez Sąd Najwyższy winien być zrewidowany, a kwestia „bezpłatnych noclegów” kierowców docelowo powinna zostać rozwiązana przez ustawodawcę.

#### **Kontrowersje i (nie)oczekiwane skutki**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa pracy pracownikowi (w tym kierowcy) w podróży służbowej przysługuje zwrot kosztów noclegu za okazaniem rachunku hotelowego (w wysokości limitowanej przepisami) bądź ryczałt za nocleg w razie braku takiego rachunku i braku zapewnienia bezpłatnego noclegu. Pracownik nie jest uprawniony natomiast do zwrotu kosztów lub ryczałtu, jeśli pracodawca zapewnił mu „bezpłatny nocleg”.

Dotychczas polskie sądy dopuszczały uznanie miejsca do spania w kabinie za „bezpłatny nocleg” pod warunkiem, że cechowało się ono odpowiednim standardem, umożliwiającym bezpieczny nocny wypoczynek. Uchwała II PZP 1/2014 Sądu Najwyższego pozbawia teraz sądy takiej swobody. Sąd Najwyższy uważa, że „bezpłatny nocleg” może być

zapewniony jedynie w hotelu, co kategorycznie dyskwalifikuje noclegi w kabinach.

Na poparcie swojego poglądu SN oferuje zaskakująco mało przekonujące argumenty. Wywodzi je z nieobowiązujących już tekstów rozporządzeń Ministra Pracy i Polityki Społecznej ustalających zasady zwrotu kosztów podróży służbowych pracowników sfery budżetowej (w których była mowa, że „za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym”). Na tej podstawie SN przyjmuje, że ustawodawca wymaga „bezpłatnego noclegu” w standardzie hotelowym.

#### **Dobry sen = bezpieczeństwo na drodze**

Wykładnia Sądu Najwyższego abstrahuje od zwykłego rozumienia pojęcia „nocleg”, które oznacza „wypoczynek nocny poza domem”. Jest przy tym sprzeczna z przepisami rozporządzenia UE nr 561/2006 promującymi bezpieczeństwo na drogach i konkurencję w usługach transportowych. Rozporządzenie to wprost dopuszcza, aby kierowcy odbierali dzienne i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w pojeździe wyposażonym w „odpowiednie miejsce do spania”, z czego jasno i wprost wynika, że odpowiednio przystosowane kabiny zapewniają odpowiedni wypoczynek i gwarantują odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach.

Brak uwzględnienia przy dokonywanej wykładni przepisów rozporządzenia Sąd Najwyższy usprawiedliwia tym, że przepisy o „bezpłatnych noclegach” nie dotyczą kwestii bezpieczeństwa na drogach. Jest to argumentacja błędna. Nie może być bowiem wątpliwości, że przepisy krajowego rozporządzenia w sprawie należności przysługujących pracownikom sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej nie tylko mają na celu kompensatę poniesionych wydatków związanych z podróżą. Służą one jednocześnie zapewnieniu kierowcom bezpiecznego i komfortowego wypoczynku i odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa na drogach. Paradoksalnie Sąd Najwyższy, stwierdzając, że przepisy rozporządzenia krajowego nie regulują kwestii BHP, w swojej argumentacji właśnie do tych kwestii się odwołał i nimi uzasadnia swoje stanowisko.

Warto zwrócić uwagę, że prowadzone badania empiryczne potwierdzają, że noclegi w kabinach pojazdów zapewniają komfortowy sen. Do takich wniosków doszedł zespół naukowców Instytutu Badań Snu Uniwersytetu Południowej Australii (*Centre for Sleep Research, University of South Australia*).

lia). Badania prowadzone były na australijskich kierowcach i porównywały jakość snu (czas zasypiania, długość snu, liczba wybudzeń) kierowców w domu i w kabinach. Okazuje się, że między tymi lokalizacjami nie występowały zasadnicze różnice (D. Darwent, G. Roach, D. Dawson, *How well do truck drivers sleep in cabin sleeper berths?*, Applied Ergonomics 43 (2012), s. 442-446).

Sąd Najwyższy unika także dyskusji nad sensownością stosowania takiego standardu noclegowego w branży transportowej, której pracownicy odbywają podróże zagraniczne nieporównywalnie częściej niż pracownicy sfery budżetowej. Specyfika pracy kierowców powoduje, że większość czasu pracy spędzają oni w „podróżach służbowych” i śpią „po drodze” w różnych miejscach Europy. Rzadko jednak korzystają z hoteli i baz noclegowych swojego pracodawcy, co wynika głównie z faktu, że trudno jest skoordynować trasy z bazami noclegowymi. Co więcej, doświadczenie życiowe uczy, że na świecie występują zróżnicowane standardy hoteli, tak samo jak zróżnicowane mogą być standardy kabin i parkingów, na których odbywają się postoje. Nocleg w hotelu wcale nie musi gwarantować wyższego standardu niż odpowiednio przystosowana do tego kabina.

#### Kto straci na ryczałcie

Trzeba też zauważyć, że w większości przypadków postępowania wszczynane przez pracowników nie służą ochronie ich słusznym interesów (świadczeń, do których pracownicy czuliby się uprawnieni), lecz stanowią próbę uzyskania dodatkowego świadczenia, do którego pracownicy ci nigdy przedtem nie czuli się uprawnieni, zwłaszcza że większość z nich nigdy nie skarżyła się na noclegi w kabinach i je akceptowała.

Pogląd Sądu Najwyższego jest więc niespójny z przepisami rozporządzenia UE nr 561/2006, skutkuje obniżeniem konkurencyjności polskich przewoźników na rynku europejskim, a także powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Ryczałty za noclegi wypłacane także wtedy, gdy kierow-

cy śpią w odpowiednio przystosowanych kabinach, stają się dodatkowym elementem wynagrodzenia, zwiększając koszty pracy i obniżając konkurencyjność polskich przewoźników. Co więcej, jeżeli przyjrzeć się skutkom uchwały Sądu Najwyższego w praktyce, to okaże się, że przyczynia się ona do obniżania standardu noclegowego kierowców, a co za tym idzie – do obniżenia poziomu bezpieczeństwa na drogach. Kierowcy nadal bowiem nocują w kabinach, a ryczałt za noclegi inkasują jako dodatek do pensji. Przewoźnicy natomiast stracili motywację, aby wyposażać swoje pojazdy w komfortowe miejsca do spania.

#### Konieczna zmiana prawa

Problem noclegów kierowców powinien zostać rozwiązany przez interwencję prawodawcy i zdefiniowanie pojęcia „bezpłatnego noclegu”, co wyeliminowałoby wątpliwości i zapewniłoby jednoznaczne jego rozumienie. Aktualny jest tutaj również postulat ustawowego określenia warunków technicznych kabinowych miejsc do spania, tak by mogły uchodzić za odpowiedni i godny. Jest to jednak sfera, która powinna doczekać się regulacji ustawowej, a nie tylko być rozstrzygana na poziomie przepisów wykładni przepisów wykonawczych dotyczących kompensowania wydatków związanych z podróżą służbową.

Do czasu interwencji ustawodawczej potrzebna jest natomiast wnikliwa i bardzo uważna analiza problemu na poziomie każdej konkretnej sprawy. Na chwilę obecną uprawniony jest pogląd, że sprawy dotyczące ryczałtów za noclegi w kabinach nie mogą być rozstrzygane bez odniesienia się do warunków panujących w kabinach pojazdów. Pominięcie tego zagadnienia nie da się pogodzić z literalną, systemową i celowościową wykładnią obowiązujących przepisów.

Proponowany kierunek zmian będzie mobilizować przedsiębiorstwa transportowe do podwyższania standardu noclegowego w kabinach, co w bardziej efektywny sposób poprawi warunki BHP pracy kierowców i ogólne bezpieczeństwo na drogach.

*Łukasz Lasek, praktyka postępowań sądowych i arbitrażowych*

*Agnieszka Lisiecka, adwokat, jest współnikiem odpowiedzialnym za praktykę prawa pracy*