



Sygn. akt I PK 309/15

## **WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 9 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Staryk (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Romualda Spyt

SSN Małgorzata Wrębiakowska-Marzec

Protokolant Ewa Wolna

w sprawie z powództwa S.K.

przeciwko M. Spółce Akcyjnej w S.

o świadczenia związane z podróżą służbową,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 9 marca 2017 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w K.

z dnia 21 maja 2015 r., sygn. akt V Pa .../15,

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi Okręgowemu w K. do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.**

### **UZASADNIENIE**

Wyrokiem z dnia 21 maja 2015 r., sygnatura akt V Pa .../15, Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w K. – w sprawie z powództwa S.K.

przeciwko M. S.A. w S. o świadczenia związane z podróżą służbową – oddalił apelację pozwaną od wyroku Sądu Rejonowego – Sądu Pracy w S. z dnia 2 lutego 2015 r., sygnatura akt IV P .../14, w którym Sąd Rejonowy zasądził od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 29.677,60 zł z ustawowymi odsetkami od 7 października 2014 r. do dnia zapłaty (pkt I.); oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt II.).

Sąd ustalił, że powód pracował u strony pozwanej na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym. W spornym okresie od 1 października 2011 r. do 31 stycznia 2014 r. powodowi nie były wypłacane ryczałty za noclegi. W tym okresie u pozwanego obowiązywał regulamin wynagradzania dla pracowników M. S.A. z dnia 6 grudnia 2006 r. W załączniku nr 8 do regulaminu została określona wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi spółki z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w postaci: diet i zwrotu kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów i innych wydatków określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. W § 3 tego regulaminu wysokość diety za dobę podróży służbowej poza granicami kraju została określona na kwotę 40 euro. § 7 regulaminu stanowił, że za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, nie wyższy jednak niż 40 euro. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Z ust. 4 § 7 wynika, że przepisów ustępu 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg. Dotyczy to w szczególności kierowców eksploatacyjnych spółki, którym pracodawca zapewnia miejsce bezpłatnego noclegu. W przypadku wykonywania przewozu zestawem do przewozu samochodów w podwójnej obsadzie, z uwagi na brak drugiej leżanki w zestawie, zasad § 7 ust. 4 nie stosuje się. W tym przypadku zwrot kosztów za nocleg albo ryczałt, o którym mowa w § 7 ust. 4 i ust. 2 przysługuje tylko kierowcy, który nie miał możliwości spędzenia noclegu w zestawie z uwagi na brak drugiej leżanki. Strona pozwana nie wypłacała powodowi w spornym okresie żadnego ryczałtu z tytułu noclegu w podróży służbowej poza granicami kraju. Powód w okresie od października 2011 r. do 31 stycznia 2014 r. przebywał w podróżach służbowych

łącznie 223 dni. Krajami pobytu powoda w czasie delegacji były: Holandia, Francja, Belgia, Niemcy.

Sąd wziął pod uwagę przepisy 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 jako: „rozporządzenie z 2002 r.”), które zostało zastąpione rozporządzeniem 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. z 2013 r., poz. 176; dalej jako: „rozporządzenie z 2013 r.”) z mocą obowiązującą od dnia 1 marca 2013 r.

Uwzględniając treść § 7 ust. 2 w związku z ust. 1 załącznika nr 8 do regulaminu wynagradzania należność powoda z tytułu ryczału za noclegi wynosi 2.230 euro, co stanowi 9.343,92 zł według kursu wskazanego w pozwie (40 euro x 223 noclegi = 2.230 euro), natomiast w przypadku wyliczenia należności z tytułu ryczału za noclegi według stawek określonych przepisami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 2002 r. i z 2013 r. byłaby to kwota 7.102,25 euro co daje kwotę 29.677,60 zł według kursu walut z daty rozliczenia poszczególnych podróży służbowych wskazanych w zestawieniu ilości noclegów.

Według Sądu zapewnienie przez pracodawcę kierowcy transportu międzynarodowego, odbywającemu stale długotrwałe podróże zagraniczne miejsca do spania w kabinie samochodu nie może być uznane za zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowych. Odesłanie zawarte w art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców do art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. oznacza pośrednio odesłanie do § 2 tego artykułu i 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. Kwestię ryczału z tytułu noclegu kierowcy w czasie podróży służbowej poza granicami kraju reguluje § 16 rozporządzenia z 2013 r., które zaczęło obowiązywać od dnia 1

marca 2013 r. Sąd – uwzględniając stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (LEX nr 1469181) uznał, że roszczenie powoda z tytułu ryczałtów za noclegi za okres od 1 października 2011 r. do 31 stycznia 2014 r. jest zasadne co do kwoty 29.677,60 zł wyliczonej przez stronę pozwaną według stawek określonych przepisami rozporządzenia z 2002 r. i z 2013 r. na podstawie odpowiednio § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 16 ust. 2 rozporządzenia z 2013 r. Wprawdzie w spornym okresie u strony pozwanej obowiązywał regulamin wynagradzania z dnia 6 grudnia 2006 r., który w załączniku nr 8 ustalał w § 7 ryczałt za nocleg w podróży służbowej poza granicami kraju, ale to uregulowanie było mniej korzystne niż obowiązujące w tym zakresie przepisy wykonawcze i dlatego należało zastosować regulacje zawarte w przepisach wykonawczych – w rozporządzeniach z 2002 r. i z 2013 r.

Powyższy wyrok Sądu Okręgowego strona pozwana zaskarżyła skargą kasacyjną. Skargę oparto na pierwszej podstawie (art. 398<sup>3</sup> § 1 pkt 1 k.p.c.), zarzucając naruszenie:

a) § 16 ust. 2 rozporządzenia z 2013 r. oraz § 9 ust. 2 rozporządzenia 2002 r. w związku z art. 77<sup>5</sup> ust. 2 k.p. (powinno być § 2) przez zaniechanie dokonania jakiegokolwiek wykładni powyższych przepisów, pominięcie ich literalnego i celowościowego brzmienia, ograniczenie się do ich zacytowania, a mimo to uznanie, że dają one podstawę do przyznania pracownikowi świadczenia w wysokości 25% limitu określonego w powołanych rozporządzeniach wtedy, gdy pracownik żadnych kosztów faktycznie nie poniósł, a wybór kabiny samochodowej jako miejsca do odbycia noclegu był jego własną, autonomiczną decyzją;

b) „art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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” przez jego niezastosowanie w sytuacji, kiedy to właśnie ustawodawca unijny wskazuje, że kierowca może odbywać odpoczynek w pojeździe „jeśli kierowca dokona takiego wyboru.” Według skarżącej wybór takich warunków wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu. Prawo do ryczałtu jest wyłączone, gdy kierowca godzi się na spanie w

samochodzie i z góry wyklucza korzystanie z hotelu (kwatery prywatnej, schroniska itp.).

Pozwany wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i oddalenie powództwa w całości (art. 398<sup>16</sup> k.p.c.); ewentualnie – o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania (art. 398<sup>15</sup> § 1 k.p.c.) i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwany ponadto wniósł o zasądzenie na podstawie art. 415 k.p.c. od powoda na rzecz pozwanej kwoty 31.431,36 zł wraz z odsetkami od dnia 25 kwietnia 2016 r. tytułem zwrotu spełnionego świadczenia na podstawie prawomocnego wyroku.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie od strony pozwanej na rzecz powoda kosztów „procesowych” według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Obecnie ponad 200.000 kierowców polskich pojazdów wykonuje licencjonowane przewozy międzynarodowe rzeczy i osób. Dzięki przedsiębiorczości pracodawców i pracowitości kierowców w okresie 12 lat po wejściu do Unii Europejskiej polskie firmy transportowe stopniowo osiągnęły dominującą pozycję w całym transporcie unijnym. W ocenie Sądu Najwyższego wykładnia przepisów dotyczących ustalania wynagrodzenia przysługującego kierowcom powinna uwzględniać również aspekt ekonomiczny (zarówno konieczność zapewnienia poziomu zarobków adekwatnych do wysiłku pracownika i wielotygodniowej ciągłej pracy w warunkach ograniczonych możliwości wypoczynkowych, rozwoju firm transportowych oraz uniknięcia zarzutów dotyczących dumpingu socjalnego, przy zachowaniu jednak warunków, zapewniających konkurencyjność polskich firm przewozowych), a także potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Obecna ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. 2012 r., poz. 1155 ze zm.) została uchwalona w związku koniecznością wdrożenia

dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 80 z 23.03.2002). Celem tej dyrektywy było ustanowienie minimalnych wymagań w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego i dostosowanie warunków konkurencji.

Regulacja dotycząca możliwości nocowania w kabinie pojazdu podczas odpoczynku dziennego lub skróconego odpoczynku tygodniowego (trwającego co najmniej 24 godziny) zawarta została w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 i obowiązuje we wszystkich krajach członkowskich. Artykuł 8 ust. 8 tego rozporządzenia stanowi, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne 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.

Z przepisów tych wynika, że w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu dopuszczalny jest tylko dzienny okres odpoczynku i skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Art. 8 ust. 8 rozporządzenia wskazuje więc, że regularny tygodniowy okres odpoczynku powinien być wykorzystany w hotelu, na terenie bazy lub w porównywalnym miejscu lub w domu. Nie ulega więc wątpliwości, że pracodawca ma obowiązek pokrycia kosztów noclegu poza kabiną w przypadku regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (35 godzin wypoczynku stosownie do art. 14 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców); jeśli kierowca nie przedstawi rachunku za nocleg, rekompensatą powinien być ryczałt za nocleg.

Zdaniem Sądu Najwyższego przepisy te uniemożliwiają polskim pracodawcom całkowite pominięcie w regulaminach wynagradzania - ryczałtu za nocleg, nawet w przypadku zapewnienia pojazdu z miejscami noclegowymi. Ponieważ kierowcy przeważnie pracują w systemie: trzy tygodnie pracy za granicą i

tydzień wypoczynku w Polsce; muszą korzystać za granicą z regularnego tygodniowego wypoczynku, który nie może odbywać się w kabinie pojazdu.

W tym kontekście kwestią sporną są tylko zwroty kosztów noclegu w przypadku dziennych i skróconych tygodniowych okresów wypoczynku, które mogą odbywać się w kabinie pojazdu.

W polskim porządku prawnym obowiązuje także Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzona w Genewie 1 lipca 1970 r., a ratyfikowana przez Polskę 30 sierpnia 1999 r. (Dz.U.94.1087; dalej jako: umowa AETR). Zgodnie z art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców przepisy tej ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 561/2006 i umowie AETR. Jeżeli zatem kierowca wykonuje przewóz drogowy podlegający przepisom rozporządzenia nr 561/2006 lub umowy AETR, to w pierwszej kolejności stosuje się do niego normy zawarte w wymienionych aktach.

Również art. 8 ust. 8 umowy AETR stanowi, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy przewidziane w projekcie konstrukcyjnym i pojazd znajduje się na postoju.

Celem tych unormowań miała być poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania, a w konsekwencji liczbę wypadków, które w transporcie drogowym są często tragiczne w skutkach.

W branży transportowej kierowca, z racji obowiązku pieczy nad ładunkiem przez cały czas przewozu, wymogów ubezpieczenia dotyczącego miejsc parkowania pojazdu czy rozkładu czasu pracy, w większości wypadków nie jest w stanie spać w innym miejscu niż w dostosowanej do tego kabinie.

Biorąc pod uwagę to, że celem rozporządzenia nr 561/2006 jest poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak by eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania, a także z uwagi na fakt, iż w akcie tym przewidziana jest wprost

możliwość odbioru dziennych okresów odpoczynku i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe (o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy, pojazd znajduje się na postoju a kierowca się na to godzi), Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 (OTK-A 2016/93, Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) uznał, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. 2012 r., poz. 1155, ze zm.) w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 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.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Zdaniem Trybunału oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu były usprawiedliwione. Dodatkowo utwierdzał ich w tej interpretacji art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. i wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z *ratio legis* tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny. Ustawodawca, odsyłając w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy - tj. art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p., a następnie do zakwestionowanych przepisów rozporządzeń - nie uwzględnił



specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym. Brak regulacji adekwatnych do wykonywanej przez kierowców pracy i odesłanie w zakresie ustalania warunków i wysokości należności przysługujących z tytułu podróży służbowej kierowców do przepisów dotyczących pracowników sfery budżetowej ujawnił się szczególnie przy wykładni pojęcia "bezpłatny nocleg" zawartego w kwestionowanych rozporządzeniach. Pojęcie to, choć nieostre, jest wystarczająco czytelne w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w jednostkach sfery budżetowej przebywających w podróży służbowej, a jego wykładnia w stosunku do tego kręgu adresatów jest jednolita. W odniesieniu jednak do kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym, wywołało radykalne rozbieżności i niepewność co do sposobu jego stosowania. Mając na uwadze wskazane wyżej regulacje, Trybunał Konstytucyjny uznał, że konstrukcja normatywna przyjęta w przepisach dotyczących ryczałtów za nocleg, doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na podstawie tych przepisów przez pracodawców branży transportowej. Trybunał uznał, że ustawodawca, pozostawił nadmierną swobodę organom stosującym prawo przy ustalaniu zakresu normowania uprawnień kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi obowiązków pracodawców. Sam fakt stworzenia nazbyt szerokich ram dla organów stosujących prawo, które muszą zastępować ustawodawcę w zakresie dookreślania zagadnień uregulowanych w sposób nieprecyzyjny, świadczy o naruszeniu zasady określoności prawa. Trybunał uznał, że wadliwa legislacyjnie konstrukcja zakwestionowanych przepisów, opierająca się na odesłaniu kaskadowym, spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych. Ponadto doprowadziła do nieadekwatności norm uregulowanych w tych przepisach do materii, w jakiej znajdują zastosowanie oraz nadmiernej swobody organów stosujących prawo przy ustalaniu ich zakresu normowania.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego należy zgodzić się z argumentami wysuwanymi w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że podróż służbowa nie może polegać na wykonywaniu uzgodnionej przez strony pracy, która ze swej istoty polega na stałym przemieszczaniu się po określonym obszarze. Inaczej należy postrzegać podróż służbową, która stanowi środek do wykonania określonego

zadania służbowego poza siedzibą pracodawcy, i sama w sobie nie jest jeszcze istotą tego zadania (o takiej podróży mowa w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.), a inaczej sytuację, w której istotą wykonywanej pracy jest stałe przebywanie w podróży. W odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym należy stwierdzić, że ich zadaniem służbowym jest wykonywanie przewozu osób lub rzeczy, przebywanie w podróży jest zatem treścią obowiązku służbowego, a nie środkiem do jego wykonania. Zdaniem Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Potraktowanie w sposób identyczny pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców - należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet.

Sąd Najwyższy wziął pod uwagę, że cytowany wyrok Trybunału został ogłoszony w Dzienniku Ustaw z dnia 29 grudnia 2016 r., poz. 2206, wobec tego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców utracił moc obowiązującą z tym dniem (art. 190 ust. 2 i 3 Konstytucji RP). Z dniem ogłoszenia wyroku art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców stracił domniemanie zgodności z Konstytucją również odnośnie do stanów faktycznych sprzed tej daty. Biorąc pod uwagę utratę domniemania zgodności z Konstytucją celowa jest ponowna ocena wykładni art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców od dnia jego wejścia w życie, czyli od 3 kwietnia 2010 r. W tym aspekcie zwrócić należy uwagę, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego ma charakter zakresowy, ale tylko w aspekcie podmiotowym, gdyż dotyczy "kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym" (nie dotyczy więc kierowców wykonujących przewozy w transporcie krajowym).

Art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców został dodany przez art. 4 pkt 2 ustawy z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246) w związku z uchwałą siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r. w sprawie II PZP 11/08. W uchwale tej przyjęto, że kierowcy transportu międzynarodowego odbywający

podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie są w podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie mają zastosowania regulacje kodeksowe zawarte w art. 77<sup>5</sup> k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. Ustawodawca zdecydował się na uregulowanie w ustawie o czasie pracy kierowców odrębnej od zawartej w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. definicji podróży służbowej (w art. 2 pkt 7) oraz odesłanie w kwestii świadczeń z tego tytułu do przepisów ogólnych zawartych w art. 77<sup>5</sup> k.p. (na podstawie art. 21a). Mechanizm przewidziany w art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p., w zamierzeniu ustawodawcy, miał pełnić funkcję gwarancyjną, na wypadek gdyby układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania czy umowa o pracę pozostawiły te kwestie poza przedmiotem ustaleń.

W wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r. 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, stosownie do art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. 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.).

Biorąc pod uwagę utratę domniemania zgodności z Konstytucją przepisów wskazanych w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 (OTK-A 2016/93), Sąd Najwyższy, rozpoznający obecną skargę kasacyjną, uznał, że do stanów faktycznych poczynawszy od 3 kwietnia 2010 r., do kierowców w transporcie międzynarodowym, z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców należało stosować art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. - pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy

przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. W przypadku firm transportowych, nienależących do sfery budżetowej, należności te i warunki ich wypłacania powinny zostać unormowane w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (w myśl art. 77<sup>5</sup> § 3 k.p.).

Cechą stosunku pracy jest ryzyko ekonomiczne pracodawcy. W ocenie Sądu Najwyższego oznacza to, że jeśli decyzja pracodawcy (polecenie wyjazdu) powoduje powstanie dodatkowych kosztów, nieobjętych wynagrodzeniem zasadniczym pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej (w art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców) modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia. Wprowadzenie odrębnej definicji oznacza objęcie nią w sposób szerszy – niż dotychczas – określonej grupy wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji brak regulacji (zasad zwrotu tych kosztów) w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty w drodze regulacji zakładowych, które powinny uwzględniać (również w postaci ryczałtowej) rekompensatę takich dodatkowych, rzeczywistych kosztów.

Nie było przy tym przeszkód, aby należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zostały określone w postaci jednego ryczałtu. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, przyjęto, że dopuszczalne było ustalenie przez strony stosunku pracy objęcie jednym ryczałtem (w adekwatnie wysokiej i stałej kwocie) diety oraz należnego kierowcy ryczałtu za noclegi, nie mniej korzystnym niż przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia i ryczałtu za nocleg.

W ocenie Sądu Najwyższego nie naruszało prawa określenie w przepisach zakładowych lub w umowie o pracę tych należności w wysokości niższej od wysokości ryczałtów, przewidzianych w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. Z cytowanego wyżej wyroku Trybunału Konstytucyjnego wynika bowiem, iż należy uwzględnić przy wykładni przepisów również aspekt ekonomiczny; między innymi – uzasadnione oczekiwania właścicieli firm przewozowych, że zakup pojazdów wyposażonych w miejsca noclegowe i klimatyzację, wpłynie na obniżenie ich wydatków, związanych z ryczałtami za noclegi kierowców.

Przenosząc powyższe konstatacje na grunt rozpoznawanej skargi kasacyjnej, Sąd Najwyższy uznał, że Sąd w zaskarżonym wyroku (opartym na unormowaniach, które Trybunał Konstytucyjny uznał za niezgodne z Konstytucją) niesłusznie dał prymat przepisom rozporządzeń wykonawczych, wydanych z upoważnienia art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. W sprawie powinny znaleźć zastosowanie przede wszystkim przepisy zakładowe - regulamin wynagradzania z dnia 6 grudnia 2006 r., który w załączniku nr 8 ustalał w § 7 ryczałt za nocleg w podróży służbowej poza granicami kraju. Jako regułę przepisy zakładowe przewidywały zwrot kosztów hotelowych, a w przypadku braku rachunku za nocleg – ryczałt 10 euro za nocleg (co mogło być racjonalne w przypadku dysponowania przez powoda pojazdem z miejscami noclegowymi w adekwatnym standardzie). Kwestia ta wymaga poczynienia ustaleń, których zabrakło w uzasadnieniu wyroku. (Nie ma także ustaleń dotyczących czasu pracy powoda za granicą oraz tego, czy pracował wraz z drugim kierowcą.) W takiej sytuacji, na podstawie unormowań zakładowych, powodowi przysługiwałby ryczałt w łącznej wysokości 2.230 euro, a nie – w wysokości przyjętej w wyroku. Sąd w uzasadnieniu wyroku błędnie podał stawkę dzienną (40 zamiast 10) pisząc, że 223 dni razy 40 euro, daje łącznie 2.230 euro.

Natomiast postanowienie regulaminu pozwanego o odmowie wypłaty ryczałtu za nocleg w przypadku przydzielenia kierowcy samochodu z miejscami sypialnianymi w kabinie, w ocenie Sądu Najwyższego, pozostawały w sprzeczności z art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (w zakresie regularnego tygodniowego wypoczynku), dlatego nie powinny być stosowane. Nie oznacza to jednak, że unormowania zakładowe były korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące w postaci rozporządzeń wykonawczych przewidzianych dla sfery budżetowej, jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). Przepisy 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, które zostało zastąpione rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, miałyby zastosowanie tylko

wówczas, gdyby nie było zakładowych unormowań dotyczących należności z tytułu podróży służbowej (art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p.). Ten stan prawny może zmienić ustawodawca w drodze nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, gdyby uznał, że zapewnienie kierowcy dokładnie określonych warunków noclegowych w kabinie pojazdu, zwalnia pracodawcę z obowiązku wypłaty ryczałtu za nocleg.

Skarga kasacyjna, mimo braków i precyzji odnośnie do podstawy zaskarżenia, okazała się uzasadniona. W aktualnym stanie prawnym istnienie zakładowych unormowań dotyczących ryczałtu za nocleg w służbowej podróży zagranicznej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym, nakazywało ich stosowanie z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77<sup>5</sup> § 1 i 3 k.p. do pracy kierowców po 3 kwietnia 2010 r., nawet jeśli stawki ryczałtu za nocleg były niższe od ustalonych przepisami wydanymi na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p., a pojazd wyposażony był w kabinę z miejscami do spania.

Mając powyższe okoliczności na względzie Sąd Najwyższy na podstawie art. 398<sup>15</sup> § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398<sup>21</sup> k.p.c. orzekł jak w sentencji.

kc