

Sygn. akt III PZP 2/17

UCHWAŁA

składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

Dnia 26 października 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący)

SSN Jolanta Frańczak (sprawozdawca)

SSN Zbigniew Korzeniowski

SSN Dawid Miąsik

SSN Piotr Prusinowski (sprawozdawca, uzasadnienie)

SSN Krzysztof Rączka

SSN Krzysztof Staryk

Protokolant Ewa Przedwojska
z udziałem Prokuratora Prokuratury Krajowej Henryki Gajdy-
Kwapien

w sprawie z powództwa Z. W.

przeciwko T. J. Usługi Transportowe w L.

o diety i inne świadczenia związane z podróżą służbową,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 26 października 2017 r.,

zagadnienia prawnego przedstawionego postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2017 r., sygn. akt I PK 210/16,

Czy w przypadku gdy warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi – kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym (u innego pracodawcy niż państwowa lub samorządowa jednostka sfery budżetowej) zostały określone w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.), pracownikowi – kierowcy, który dobowy odpoczynek wykorzystuje w pojeździe znajdującym się na postoju i wyposażonym w miejsce do spania (art. 14 ust. 1 ustawy z

dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), przysługują należności z tytułu ryczałtu za nocleg w podróży służbowej co najmniej w wysokości 25% limitu określonego w załączniku do rozporządzenia 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. z 2002 r. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), czy też ryczałt za nocleg w podróży służbowej takiego pracownika może być określony w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę poniżej 25% limitu określonego w załączniku do rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. (§ 9 ust. 2 rozporządzenia)?

podjął uchwałę:

Ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 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.) oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia 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. poz. 167).

UZASADNIENIE

Przedstawione powiększonemu składowi Sądu Najwyższego do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne wyłoniło się w następującym stanie faktycznym sprawy:

Wyrokiem z dnia 26 sierpnia 2015 r. Sąd Rejonowy w N. zasądził od pozwanego T. J. Usługi Transportowe na rzecz powoda Z. W. kwotę 22.148,23 zł tytułem ryczałtów za noclegi w podróży służbowej wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, w pozostałym zakresie powództwo oddalił.

Sąd Rejonowy ustalił, że powód zatrudniony był u pozwanego od 14 kwietnia 2009 r. do 14 sierpnia 2013 r. na stanowisku kierowcy samochodów ciężarowych w transporcie krajowym i międzynarodowym. Miesięczne wynagrodzenie zasadnicze powoda ustalone było na poziomie minimalnym obowiązującym w danym roku kalendarzowym. Obowiązujący u pozwanego Regulamin Wynagradzania w § 12 określał należności przysługujące pracownikom z tytułu podróży służbowych. Zgodnie z aneksem do Regulaminu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2011 r. za każdą dobę podróży służbowej zagranicznej pracownikowi przysługiwała dieta w wysokości 30,50 euro oraz ryczałt za nocleg w wysokości 13,50 euro. Powód na polecenie pracodawcy wykonywał kursy samochodem ciężarowym na różnych trasach międzynarodowych. Noclegi spędzał w kabinie samochodu - pracodawca nie zapewnił mu bezpłatnego noclegu.

Zdaniem Sądu Rejonowego nie było sporu co do tego, iż powodowi jako kierowcy realizującemu kursy w delegacji przysługuje zwrot kosztów tej delegacji. Zgodnie bowiem z art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), 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. Z rozliczenia delegacji wynikało, zdaniem Sądu pierwszej instancji, że powodowi przysługiwał ryczałt za 302 noclegi. Za te noclegi powód otrzymał ryczałt w kwocie 4.077 euro (302 x 13,50 euro), a zgodnie z przepisami powinien był otrzymać kwotę o 5.330,50 euro (tj. 22.148,23 zł) wyższą.

Sąd Okręgowy , dzielając wszystkie ustalenia Sądu pierwszej instancji i przyjmując je za podstawę własnych rozważań, wyrokiem z dnia 29 lutego 2016 r. oddalił apelację pozwanego.

Od wyroku Sądu Okręgowego skargę kasacyjną złożyła strona pozwana, zarzucając naruszenie przepisów prawa materialnego: § 9 ust. 1 i 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; art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p.; art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 (WE) Parlamentu i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego; art. 65 § 2 k.c. w związku z art. 300 k.p.; art. 5 k.c. w związku z art. 8 k.p.; art. 481 § 1 k.c. w związku z art. 300 k.p. Ponadto skargę oparto na naruszeniu przepisów prawa procesowego: art. 100 k.p.c. przez jego niezastosowanie w sprawie i zasądzenie od pozwanego całości zwrotu kosztów postępowania, w sytuacji, gdy zostały spełnione przesłanki co do stosunkowego orzeczenia o kosztach, stosownie do wyniku sprawy.

Sąd Najwyższy rozpoznając skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego powziął wątpliwości, które zawarł w przedstawionym do rozstrzygnięcia zagadnieniu prawnym. Wskazał, że w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego można wyróżnić dwie linie orzecznicze związane z zagadnieniem minimalnej wysokości należności z tytułu podróży służbowej.

Zgodnie z pierwszą z nich (która została przyjęta przez Sąd Najwyższy w uchwałach z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, OSNP 2014 nr 12, poz. 164 oraz z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14, OSNP 2015 nr 4, poz. 47) pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 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.) albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w

umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy albo w innych przepisach prawa pracy. Stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w powołanych powyżej uchwałach zaważyło na orzeczeniach wydawanych później. W swoich judykatach Sąd Najwyższy odwoływał się przy tym zazwyczaj do treści art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, wskazując, że odesłanie w art. 21a ustawy do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza pośrednio także odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p. (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2014 r., I PK 7/14, LEX nr 1515145; z dnia 3 marca 2016 r., II PK 3/15, LEX nr 2015133; z dnia 15 czerwca 2016 r., II PK 148/15, LEX nr 2075710). Sąd Najwyższy prezentował stanowisko, zgodnie z którym świadczenia z tytułu podróży służbowych przyznawane pracownikom na podstawie wewnętrznych aktów prawa pracy nie mogły być mniej korzystne niż przepisy relewantnych rozporządzeń. Trzyosobowy skład Sądu Najwyższego zwrócił uwagę na tezę zaprezentowaną w wyroku z dnia 14 września 2016 r., II PK 204/15 (LEX nr 2141223). W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy uznał, że 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. 77⁵ § 2 k.p.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego istnieje jednakże druga linia, odmienna od zaprezentowanej powyżej. Przykładowo Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 10 stycznia 2007 r., III PK 90/06 (OSNP 2008 nr 11-12, poz. 155) wyraźnie wskazał, że jeżeli pracodawca nie należy do kategorii podmiotów publicznej sfery budżetowej, warunki wypłacania jego pracownikom należności z tytułu podróży służbowej zasadniczo powinny być określone w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.). Pracodawcy ci mogą przy tym uregulować należności pracowników na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zarówno w sposób korzystniejszy, jak i mniej korzystny dla pracowników od tego, jaki wynika z odpowiedniego rozporządzenia ministra właściwego do spraw pracy. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą jedynie ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza jego granicami w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla

pracownika publicznej sfery budżetowej (art. 77⁵ § 4 k.p.). W wyroku z dnia 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (LEX nr 2180093) Sąd Najwyższy ocenił, że do czasu wyraźnego uregulowania wpływu zależności innowacji techniczno-socjalnych na wysokość ryczałtów za noclegi w kabinie samochodu ciężarowego, zapewnienie korzystania przez kierowców samochodowego transportu międzynarodowego z noclegów w specjalnie przystosowanej do tego części kabiny samochodowej, która łącznie z możliwością skorzystania z socjalnej infrastruktury parkingowej zapewnia im przyzwoite minimum socjalno-bytowe, uprawnia pracodawcę do uzgodnienia lub uregulowania w zakładowych przepisach płacowych niższych rekompensat za noclegi niż uśredniona kwota ryczałtu. W wyroku z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (LEX nr 1341269) Sąd Najwyższy podniósł, że przed dniem 3 kwietnia 2010 r. strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowców transportu międzynarodowego jako podróży służbowej w ustawowym rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Tym samym kierowcom przysługiwały należności przewidziane w umowie o pracę i aktach wewnętrznych obowiązujących w tym przedmiocie u pracodawcy, a dopiero w sytuacji gdyby tych aktów nie było i praca w transporcie międzynarodowym nie byłaby dodatkowo rekompensowana, można by ewentualnie rozważać stosowanie per analogiam i z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. tylko odpowiednio, przepisów wykonawczych o zagranicznych podróżach służbowych.

Również w literaturze przedmiotu prezentowane były odmienne stanowiska. Wskazywano, że partnerzy społeczni przy ustalaniu zasad nabywania przez pracowników uprawnień z tytułu podróży służbowych nie są związani zasadą uprzywilejowania pracownika (art. 9 k.p., 18 k.p.), bowiem art. 77² § 2 k.p. nie obejmuje swoim zakresem zastosowania pracowników niebędących pracownikami jednostek państwowej albo samorządowej sfery budżetowej (M. Skąpski, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, OSP 2016 nr 5, poz. 49). Zwracano również uwagę, że przepisy rozporządzenia ustanawiając minimalne standardy tylko dla pracowników sfery budżetowej, dopuszczają uregulowanie przez pracodawcę prywatnego zasad wypłacania świadczeń z tytułu podróży służbowej zarówno w sposób korzystniejszy dla pracowników, jak i mniej korzystny od uregulowań zawartych w rozporządzeniach (W. Sanetra, [w:] J. Iwulski, W. Sanetra, Kodeks pracy. Komentarz, Warszawa 2013, art. 77¹ k.p., uwaga 1,

akapit 4). Wskazywano, że w przypadku ryczałtu za nocleg przepisy nie przewidują - tak jak w odniesieniu do diety - minimalnej kwoty tego świadczenia (M. Rycak, Czas pracy kierowców. Zagadnienia prawne i praktyczne, Warszawa 2015, s. 46). Część autorów opowiadała się za swobodą pracodawcy w zakresie zawężania katalogu świadczeń należnych pracownikom w związku z odbywaną przez nich podróżą służbową (tak np. B. Wagner [w:] Kodeks pracy. Komentarz pod red. L. Florka, Warszawa 2011, s. 454 oraz M. T. Romer, Prawo pracy. Komentarz, Warszawa 2012, s. 584). Odmienne wypowiadał się A. Sobczyk (Podróż służbowa M.P.Pr. 8/2004).

Trzyosobowy skład Sądu Najwyższego przytoczył stanowisko wyrażone w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206), w którym Trybunał orzekł, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia 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 w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP. Jak również art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP. Trybunał Konstytucyjny ocenił, że odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców ma charakter kaskadowy, co jest niedopuszczalne w świetle obowiązujących zasad techniki prawodawczej. Stał na stanowisku, że przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77⁵ § 3-5 k.p. i wydane na podstawie art. 77⁵ § 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.

Po wydaniu powyższego wyroku Trybunału Konstytucyjnego Sąd Najwyższy wydał szereg orzeczeń, w których, jak się wydaje, dokonał modyfikacji dotychczasowej, utrwalonej już linii orzeczniczej. W swoich najnowszych orzeczeniach Sąd Najwyższy wskazuje m.in., że konsekwencją powołanego wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., jest utrata aktualności wspomnianej uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 w zakresie, w jakim wskazywała ona, że postanowienia zakładowych przepisów prawa pracy regulujących kwestię świadczeń należnych kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym z tytułu podróży służbowych nie mogą przewidywać świadczeń w wysokości niższej niż przewidziane w aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ k.p. (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366 oraz II PK 410/15, LEX nr 2306367). W wyroku z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158) Sąd Najwyższy przyjął, że podstawy prawnej do ustanowienia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej można poszukiwać przez art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 k.p. albo przez odpowiednie stosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Przyjęto również, że dysponowanie przez kierowcę pojazdem z miejscem do noclegu, który uznał za wystarczający do odpoczynku i regeneracji sił, umożliwiało ograniczenie w zakładowym regulaminie wynagradzania świadczeń z tytułu zagranicznej podróży służbowej do wysokiej i stałej diety, pokrywającej wszystkie niezbędne wydatki socjalne kierowcy także z tytułu noclegów (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16, LEX nr 22548054). Sąd Najwyższy wskazał także, że nie stanowi naruszenia prawa określenie w przepisach zakładowych lub w umowie o pracę powyższych należności w wysokości niższej od wysokości ryczałtów, przewidzianych w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych na podstawie art. 77⁵ § 5 k.p. (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875).

Trzyosobowy skład Sądu Najwyższego powziął wątpliwości, czy nowa linia orzecznicza, odchodząca całkowicie od stanowiska wyrażonego w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, jest prawidłowa. Zauważył, że

nadal obowiązkiem pracodawcy, zatrudniającego kierowców w transporcie międzynarodowym, jest pokrycie kosztów podróży służbowych odbywanych przez tych kierowców, w tym kosztów noclegów, a zapewnienie noclegu w kabinie samochodu ciężarowego, nie jest zapewnieniem bezpłatnego noclegu, które zwalniałoby pracodawcę z obowiązku wypłaty ryczału za nocleg. Przyjęcie, że pracodawca ma pełną dowolność w ustalaniu wysokości tego ryczału, a jedynym jego obowiązkiem jest uwzględnienie tego świadczenia w odpowiednich aktach wewnętrzzakładowych albo w umowie o pracę, bowiem dopiero brak jakiegokolwiek regulacji powoduje możliwość zastosowania ryczału wynikającego z przepisów rozporządzeń, może prowadzić do ustalania tych należności w kwotach minimalnych, nieodpowiadających choćby w ułamku kosztom jakie pracownik musi ponieść. Wątpliwości Sąd Najwyższego w składzie trzysobowym wzbudziła również możliwość przyjęcia stanowiska wyrażonego w uchwale Sądu Najwyższego II PZP 1/14 za nieaktualne z uwagi na uznanie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców za niekonstytucyjny. Co prawda w przywołanej uchwale Sąd Najwyższy powoływał się właśnie na art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, jednak prawo pracowników do ryczału noclegowego wynika również z innych przepisów ustawy o czasie pracy kierowców (np. art. 2 pkt 7). Powstaje zatem wątpliwość, czy przepisy te odsyłają wyłącznie do art. 77¹ § 1 k.p., czy też możliwe jest odesłanie na ich podstawie także do art. 77¹ § 2-5 k.p.

Sąd Najwyższy w składzie powiększonym zważył, co następuje:

W odpowiedzi na zagadnienie prawne przedstawione przez skład zwykły Sądu Najwyższego należy uznać, że ryczałt za nocleg w podróży służbowej przysługujący pracownikowi – kierowcy w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę poniżej 25% limitu określonego w § 9 ust. 2 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.) – zwane dalej

rozporządzeniem wykonawczym – i w § 16 ust. 2 rozporządzenia 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 (poz. 167) – zwane dalej rozporządzeniem wykonawczym z 2013 r.

Wyjaśnienie powyższej konkluzji wymaga szerszych rozważań.

1. Przedstawione przez skład zwykły Sądu Najwyższego zagadnienie prawne posiada bogatą historię jurydyczną. Wywód należy rozpocząć od prześledzenia uzasadnienia wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 października 2005 r., I 36/03, (OTK-A 2005, nr 9, poz. 98). Stwierdzono w nim, że dyferencjacja podmiotowa zadekretowana normatywnie przez art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. podyktowana jest potrzebą racjonalizowania wydatków pracodawców. Istotną cechą rozróżniającą obydwie grupy pracowników (zatrudnionych w sferze budżetowej i u pozostałych pracodawców) jest charakter źródła finansowania świadczeń. Z pozycji tej zmiennej Trybunał Konstytucyjny nie dopatrył się naruszenia zasady równości, wyrażonej w art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jak również zasady sprawiedliwości społecznej, o której mowa w art. 2 Konstytucji. Przy rozpoznawaniu zgodności art. 77⁵ k.p. z wzorcem konstytucyjnym było oczywiste, że pracodawcy „prywatni” mogą określać świadczenia z tytułu podróży służbowej na niższym poziomie niż wynikający z art. 77⁵ § 2 k.p. i wydanego na jego podstawie rozporządzenia.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego również wyrażano pogląd, że należności z tytułu podróży służbowej mogą przez pracodawców podlegających art. 77⁵ § 3 k.p. zostać określone w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę w sposób korzystniejszy albo mniej korzystny względem rozwiązań przyjętych w rozporządzeniu wykonawczym. Mechanizm korygujący z art. 9 § 2 k.p. i art. 18 § 2 k.p. nie ma w tym wypadku zastosowania, poza sytuacją opisaną w art. 77⁵ § 4 k.p. (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., III PK 90/06, OSNP 2008 nr 11-12, poz. 155; z dnia 14 maja 2012 r., II PK 230/11, LEX nr 1216860).

W późniejszym orzecznictwie zaczęło pojawiać się bardziej radykalne stanowisko. Podkreślano specyfikę pracy kierowcy w transporcie

międzynarodowym. Uznano, że art. 77⁵ § 5 k.p. przez odesłanie do przepisów rozporządzenia wykonawczego wyznacza minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowej (diety, zwrotu kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym, regulaminie lub umowie o pracę mogą zostać uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 k.p. i art. 18 § 2 k.p.). W rezultacie, w razie braku „wewnętrznej” regulacji lub gdy jest ona mniej korzystna zastosowanie mają przepisy wykonawcze (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 września 2014 r., III PK 4/15, LEX nr 1540635). Pogląd ten opierał się na założeniu, zgodnie z którym odesłanie z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza pośrednio odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p. W tym ujęciu kierowcy przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych dotyczących sfery budżetowej, chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77⁵ § 3 k.p. (uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 16 października 2014 r., II PK 133/13, LEX nr 1551477; z dnia 22 lipca 2015 r., I PK 95/15, LEX nr 1767097; z dnia 3 marca 2016 r., II PK 3/15, LEX nr 2015133; z dnia 25 maja 2016 r., II PK 111/15, LEX nr 2071207; z dnia 15 czerwca 2016 r., II PK 148/15, LEX nr 2075710; z dnia 14 września 2016 r., II PK 204/15, LEX nr 2141223). Korzystność tę ustalano poprzez porównanie należności faktycznie wypłaconej pracownikowi i przysługujących mu minimalnych świadczeń według art. 77⁵ § 4 k.p. i § 9 rozporządzenia wykonawczego (dieta krajowa i ryczałt za nocleg w wysokości 25% limitu) – wyroki Sądu Najwyższego z dnia 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14, OSNP 2017 nr 7, poz. 80; z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, LEX nr 1816556; z dnia 7 października 2015 r., II PK 252/14, LEX nr 1925801; z dnia 3 lutego 2016 r., II PK 334/14, LEX nr 1977923; z dnia 7 lipca 2016 r., I PK 211/15, LEX nr 2087117.

Założenie, że zwrot kosztów noclegu powinien następować według reguł nie mniej korzystnych niż to wynika z rozporządzenia wykonawczego, zostało zmodyfikowane w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (LEX nr 2180093) i z dnia 7 lutego 2017 r., II PK 359/15 (LEX nr 2252203). W judykatach tych pracodawca określił w regulaminie wynagradzania zbiorczą należność z tytułu podróży służbowej, przy czym rozbił ją na dietę i „inne

zwiększone koszty socjalne”, które jednak nie pokrywały w całości przysługującego z rozporządzenia ryczałtu noclegowego. Sąd Najwyższy uznał, że ryczałt za nocleg może być przez pracodawcę moderowany ze względu na rodzaj i standard wyposażenia bytowo-noclegowego kabiny kierowcy (im jest on wyższy tym ryczałt za nocleg może być niższy).

2. W tym miejscu można postawić pytanie o przyczynę rozbieżności. Z pewnością jest ich kilka. Po pierwsze, konstrukcja wpisana w art. 77⁵ k.p. jest dyskusyjna. Dzieli ona pracowników ze względu na źródło finansowania pracodawcy (ze środków budżetowych i prywatnych). Czynniki te nie wchodzi w relację z potrzebami generowanymi przez podróż służbową, może zatem wydawać się niezrozumiałą, szczególnie jeśli prowadzi do dyferencjacji sytuacji prawnej pracowników. Po drugie, znaczenie ma wprowadzenie od dnia 3 kwietnia 2010 r. do ustawy o czasie pracy kierowców art. 2 pkt 7 i art. 21a, które odmiennie - względem kierowców w transporcie międzynarodowym - zdefiniowały podróż służbową, jednak zwrot kosztów związanych z podróżą uregulowały według wzorca obowiązującego u pracodawców „prywatnych”. Różnica polega na tym, że u kierowcy w transporcie międzynarodowym „każde zadanie służbowe” realizowane jest w podróży służbowej, zaś u pozostałych pracowników konstrukcja ta ma miejsce wyjątkowo.

Zbierając wskazane wątki w jedną całość, można dojść do wniosku, że wykorzystanie konstrukcji podróży służbowej względem kierowców jest problematyczne. Do tego samego zbioru zostają bowiem zaliczone osoby, które sporadycznie i permanentnie przebywają poza domem. Mimo występujących różnic mają być one rozliczane na tych samych zasadach. W tym kontekście trzeba wspomnieć o jeszcze jednym czynniku. Sytuacja kierowców w transporcie międzynarodowym nie przystaje do mechanizmu rozliczenia noclegu przewidzianego w § 9 rozporządzenia wykonawczego. Przepis ten zakłada, że pracownik skorzysta z noclegu w warunkach hotelowych, a pracodawca zwróci mu jego koszt (ust. 1). Na wypadek „nieprzedłożenia rachunku za nocleg” pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu (ust. 2). Pracodawca może uwolnić się od ponoszenia kosztów, jeśli zapewni pracownikowi bezpłatny nocleg (ust. 4). Standard ten prawidłowo funkcjonuje wobec pozostałych

pracowników, nie sprawdza się jednak w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym. Za „życzeniowe” należy uznać przekonanie, że kierowca wykonujący przewóz ma możliwość swobodnego wyboru między rozwiązaniem przewidzianym w § 9 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia. Poza tym, trzeba pamiętać, że „nieprzedłożenie rachunku za nocleg” w rozumieniu § 9 ust. 2 rozporządzenia obejmuje przypadki, w których pracownik zapłacił za nocleg, ale również sytuację, gdy nie poniósł żadnych kosztów. Prawo do ryczałtu nie jest bowiem uzależnione od wykazania faktycznie poniesionych kosztów. Kierowcy mają zresztą alternatywne rozwiązanie, jest nim kabina samochodu, z reguły wyposażona w leżankę. W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), przesądzono, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia.

Sumą tego wyводу jest spostrzeżenie, że ustawodawca, unikając klarownej i racjonalnej regulacji prawnej, wyzwała wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne. Ze społecznego punktu widzenia zrozumiałe jest powszechnie wyrażane niezadowolenie przewoźników, którzy mają obowiązek wypłacania ryczałtu za nocleg, mimo, że kierowcy spędzają go w kabinie samochodu, ponosząc znikome koszty. Z drugiej jednak strony, ci sami pracodawcy z reguły nie podejmują starań zmierzających do zapewnienia zatrudnionym bezpłatnego noclegu, a tym samym akceptują stan patologiczny, polegający na wielotygodniowym nocowaniu kierowców w warunkach uniemożliwiających rzeczywisty wypoczynek.

Rozważania te mają dwa cele, po pierwsze, chodzi o uświadomienie złożoności problemu i wykazanie nieadekwatności obowiązujących przepisów do przedmiotu regulacyjnego, po drugie, zmusza do stwierdzenia, że Sąd Najwyższy w ramach przyznanych mu kompetencji nie jest władny rozwiązać problemu w ujęciu legislacyjnym – w tym zakresie wyłącznie uprawnionym jest prawodawca. W rezultacie, rolą najwyższego organu sądowego jest wyłącznie dokonanie interpretacji obowiązujących przepisów, z uwzględnieniem racji językowych, systemowych i funkcjonalnych. Poza sferą zainteresowań Sądu Najwyższego musi

jednak pozostać roztrząsanie interesów pracowników i pracodawców, jak również racjonalność przyjętych przez ustawodawcę rozwiązań. W tym obszarze wyłączną kompetencję posiada władza ustawodawcza i wykonawcza.

3. Omawiana tematyka jeszcze bardziej się skomplikowała, a to za przyczyną wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, (OTK-A 2016, poz. 93). Uznano w nim, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia wykonawczego z 2002 r. i § 16 ust. 1, 2, i 4 rozporządzenia wykonawczego z 2013 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Uzasadniając swoje stanowisko, Trybunał uznał, że konstrukcja normatywna przyjęta w zakwestionowanych przepisach doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na podstawie tych przepisów przez pracodawców branży transportowej. Ustawodawca pozostawił nadmierną swobodę organom stosującym prawo przy ustalaniu zakresu normowania uprawnień kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi obowiązków pracodawców. Przejawem realizacji zasady określoności przepisów prawa jest formułowanie przepisów w sposób logiczny i precyzyjny oraz poprawny pod względem językowym, tak aby intencja ustawodawcy co do kręgu podmiotów i okoliczności zastosowania danej normy prawnej nie budziła u jej adresatów wątpliwości. Wymogi te zostały naruszone przy ustanawianiu zakwestionowanych przepisów. Stały się one bowiem nie tylko niezrozumiałe dla ich adresatów, ale także wywoływały rażąco odmienne interpretacje najwyższych organów sądowych. 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.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, 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. Wielokrotne odesłanie w obrębie kilku aktów prawnych utrudniło w znacznym stopniu skonstruowanie na jego podstawie jednoznacznej normy prawnej oraz wywołało stan nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych przez adresatów na podstawie kwestionowanych przepisów.

Niezależnie od powyższego argumentu (zasadniczego), Trybunał Konstytucyjny wyraził kilka uwag pod adresem ustawodawcy. Zaznaczył, że prawodawca od dawna zdawał sobie sprawę z istniejących w praktyce kontrowersji dotyczących przyznawania kierowcom należności z tytułu przebywania w permanentnej podróży. W ocenie Trybunału, dopuszczenie do sytuacji, w której sposób sformułowania przepisów prawnych powoduje konieczność podjęcia niezwykle skomplikowanej i żmudnej analizy interpretacyjnej, jest przejawem lekceważenia przez władzę ustawodawczą demokratycznego państwa prawnego jej elementarnych powinności.

Zdaniem Trybunału, ustawodawca, decydując się na odrębne od ogólnych zasad kodeksowych uregulowanie kwestii pokrycia kosztów, które kierowca wykonujący przewozy w transporcie ponosi z tytułu wykonywania swych obowiązków służbowych (noclegi, posiłki i inne niezbędne wydatki), powinien uwzględnić z jednej strony słuszne potrzeby pracownika, ale także prawnie chronione interesy pracodawców branży transportowej. Powinien zatem mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju pracy oraz warunki, w jakich jest ona wykonywana, w szczególności pod kątem bezpieczeństwa pracy, ochrony zdrowia kierowców a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Trybunał Konstytucyjny, w omawianym wyroku, zastrzegł, że nie przesądza (gdyż nie jest to w jego kompetencji), czy odpoczynek w kabinie samochodowej jest adekwatnym, czy też nieadekwatnym sposobem regenerowania sił przez kierowców. Ta kwestia wymaga odpowiednich analiz z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w zawodzie kierowcy i podjęcia opartej na nich interwencji ustawodawcy. Jeśli ustawodawca z uwagi na istotny cel (bezpieczeństwo ruchu drogowego), po rzetelnej ocenie potrzeby wprowadzenia nowych regulacji, uzna za konieczne wprowadzenie korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż

zawarte 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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. U. UE.L.2006.102.1), powinien tego dokonać w sposób jasny i precyzyjny. Odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do ogólnych przepisów Kodeksu pracy, a przez nie do przepisów wykonawczych dotyczących pracowników administracji państwowej i samorządowej, nie spełnia tego wymogu. Nie wyraża w sposób jednoznaczny intencji ustawodawcy do korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż w rozporządzeniu nr 561/2006, to jest ustanowienia zakazu odbywania przez kierowcę noclegu w kabinie samochodowej wyposażonej w odpowiednie miejsce do spania.

Zdaniem Trybunału, ustawodawca powinien dokonać szczegółowej oceny warunków pracy kierowców w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi niebezpieczeństw i adekwatnie do tej oceny uregulować obowiązki pracodawcy i pracowników. Tak istotna kwestia jak to, czy bezpłatny nocleg w kabinie samochodowej spełnia standardy odpowiedniego do wykonywanej pracy odpoczynku z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochrony zdrowia kierowców, nie może pozostawać uregulowana w obecnym kształcie, to jest poprzez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej. Kontrowersje, jakie ujawniły się w ciągu ostatnich lat w orzecznictwie Sądu Najwyższego, są dowodem nieadekwatności przyjętych przez ustawodawcę środków do realizacji zamierzonych przez niego celów i potwierdzają konieczność uregulowania tych kwestii w sposób całościowy, systemowy i adekwatny do specyfiki zawodowej kierowców wykonujących przewozy drogowe.

4. Analiza wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. skłania do kilku konkluzji. Po pierwsze, wzorzec normatywny opierający się na art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców (wraz z przepisami, do których on odsyła) został uznany za niezgodny z Konstytucją. Oznacza to, że przepis ten nie może już stanowić podstawy prawnej do przyznania pracownikowi – kierowcy należności przewidzianych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., a doprecyzowanych w rozporządzeniu wykonawczym. Po drugie, powodem wyeliminowania normy prawnej była

nieodpowiednia „kaskadowa” regulacja. Po trzecie, poza uzasadnieniem podjętej decyzji, Trybunał wyraził postulaty pod adresem ustawodawcy, ponagając go do podjęcia działań legislacyjnych. Mają one jednak charakter „życzeniowy”. Po czwarte, wypowiedzi Trybunału co do „noclegu w kabinie” w kontekście „zapewnienia bezpłatnego noclegu” w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego posiadają właściwości polemiczne, nie są jednak wiążące. Po piąte, Trybunał w żaden sposób nie odniósł się do kwestii podstawy prawnej, jaką należy stosować przy rozliczeniu kosztów podróży służbowej kierowców po stwierdzeniu niekonstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Stosownie do wymienionych konstatacji Sąd Najwyższy zobowiązany jest zrekonstruować sytuację prawną kierowców w transporcie międzynarodowym.

5. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego, a także jego motywy (mające różnicowany charakter) zweryfikowały podejście Sądu Najwyższego do tematyki ryczałtów za nocleg. Nie znaczy to bynajmniej, że wypracowano jednolity wzorzec postępowania. Zapatrywania Sądu Najwyższego można pogrupować:

- w wyroku z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16 (LEX nr 2258054), Sąd Najwyższy orzekał w stanie faktycznym, w którym ani w umowie o pracę, ani w regulaminie wynagradzania pracodawca nie określił sposobu rozliczenia kosztów związanych z noclegami. Zatrudniony miał jednak zapewnione diety o wartości przekraczającej limit z art. 77⁵ § 4 k.p. Sporne było, czy zastosowanie znajduje mechanizm gwarancyjny z art. 77⁵ § 5 k.p. W odpowiedzi, Sąd Najwyższy przyjął, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. do kierowców w transporcie międzynarodowym nie stosuje się przepisów rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Stwierdził, że zastosowanie mają wyłącznie przepisy zakładowe, które nie są korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). W myśl tej reguły, prawidłowe jest ograniczenie w regulaminie wynagradzania świadczeń z tytułu podróży służbowej do wysokiej i stałej diety, pokrywającej wszystkie wydatki socjalne kierowcy, także z tytułu noclegów (tak samo: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2017 r., II PK 53/16, niepubl. oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 marca 2017 r., II PK 148/16, niepubl. i z dnia 10 maja 2017 r., I PK 245/16, niepubl.). W przedstawionych

rozstrzygnięciach nie doszło do bliższego przedstawienia racji przemawiających za niemożliwością sięgania po rozwiązania przewidziane w Kodeksie pracy i rozporządzeniu wykonawczym. Konsekwencją przyjęcia tego zapatrywania jest uznanie, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego nie istnieją normy prawne ograniczające uregulowanie kosztów podróży służbowych kierowców, a w przypadku jego braku pracownik nie ma żadnych roszczeń. Omawiana linia orzecznicza w istocie zakłada istnienie odrębnej i niezależnej podróży służbowej kierowców, tak w sferze definicyjnej, jak i rozliczeniowej. Oznacza to, że „nocleg w kabinie” kierowcy nie wyzwala po stronie pracodawcy żadnych obowiązków, tym samym nieaktualne staje się stanowisko wyrażone w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14,

- przeciwne stanowisko zajęto w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). Zapadł on w stanie faktycznym, w którym pracodawca nie wypłacał należności z tytułu noclegów (pracownik miał tylko prawo do diety, która była niższa od tej określonej w rozporządzeniu wykonawczym, jednak wyższa niż algorytm z art. 77⁵ § 4 k.p.). W ocenie Sądu Najwyższego po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. przepisy ustawy o czasie pracy kierowców nie uniemożliwiają stosowania reguł rozliczenia kosztów podróży służbowej określonych w art. 77⁵ § 2-5 k.p. (pogląd ten został szczegółowo uzasadniony). W rezultacie, skoro regulamin wynagradzania ani umowa o pracę nie przewidywały ryczałtu za noclegi, to zastosowanie ma art. 77⁵ § 5 k.p., który daje pracownikowi prawo do otrzymania ryczałtu za noclegi według wzorca określonego w rozporządzeniu wykonawczym (identycznie w zbieżnym stanie faktycznym orzekł Sąd Najwyższy w wyrokach z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366; z dnia 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363).

Podobny stan faktyczny stał się kanwą wyroku Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 71/16 (LEX nr 2269111). W sprawie tej pracodawca nie wypłacał należności z tytułu noclegu (nie były one również przewidziane w umowie o pracę, czy regulaminie wynagradzania). Sąd Najwyższy zaakceptował rozliczenie ryczałtu noclegowego według reguł obowiązujących w rozporządzeniu wykonawczym (w sprawie tej jednak głównym zarzutem skargi kasacyjnej był art. 322 k.p.c.).

Sąd Najwyższy rozpoznawał również sprawy, w których pracodawca wypłacał pracownikom zarówno diety, jak i koszty noclegu. W stanie faktycznym będącym przedmiotem wyroku z dnia 8 marca 2017 r., II PK 410/15 (LEX nr 2306367), pracownikowi przysługiwała na podstawie regulaminu wynagradzania „dieta dzienna” (48 euro), na którą składała się dieta *sensu stricte* (nie niższa od standardu z art. 77⁵ § 4 k.p.) i należność na pokrycie kosztów noclegu (15 euro na dobę). Zdaniem Sądu Najwyższego wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. nie jest przeszkodą do stosowania względem kierowców regulacji określonych w Kodeksie pracy. Upoważnieniem do tego rodzaju konstatacji jest art. 2 pkt 7 i art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Perspektywa ta nie oznacza jednak, że uregulowanie zwrotu kosztów noclegu nie może być niższe od pułapu określonego w rozporządzeniu wykonawczym do art. 77⁵ § 2 k.p. Judykat ten poruszył jeszcze inną istotną kwestię. Chodzi o relację zachodzącą między art. 77⁵ § 3 k.p. i art. 77⁵ § 5 k.p. Sąd Najwyższy wyszedł z założenia, że sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży”, którym posługuje się pierwszy z przywołanych przepisów, ma szeroki kontekst i obejmuje wszystkie koszty, między innymi diety oraz koszty noclegu. Brak regulacji, o której mowa w art. 77⁵ § 5 k.p. należy natomiast dekodować rodzajowo, to znaczy, jeśli pracodawca ureguluje kwestię diet, a pomija inne koszty (noclegowe), to oznacza, że nie ma postanowień, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p. (rodzajowy sposób postrzegania „braku” z art. 77⁵ § 5 k.p. został zaakceptowany w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366). W kolejnych orzeczeniach podzielono powyższy tok myślenia (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363; z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361). Wychodząc z tego punktu widzenia, podkreślano jednak, że nie jest wykluczone objęcie wszystkich kosztów związanych z podróżą służbową jedną „zbiorną” należnością. Interpretacja, czy spełnia ona tę funkcję należy do stron, a w ostateczności do sądu rozpoznającego sprawę (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2017 r., I PK 90/16, LEX nr 2282387 i z dnia 30 maja 2017 r., I PK 154/16, niepubl.).

Podsumowując tę część rozważań, trzeba dojść do wniosku, że w orzecznictwie występuje dwugłos. Pierwsze stanowisko polega na zanegowaniu stosowania do kierowców rozwiązań normatywnych przewidzianych w przepisach

dotyczących sfery budżetowej (bez względu na to, czy ryczałt za nocleg został przez pracodawcę uregulowany, czy też nie). Drugie głosi, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. nie wpłynął na dopuszczalność odwoływania się do przepisów Kodeksu pracy, a w konsekwencji rozporządzenia wykonawczego.

W uzupełnieniu, należy dostrzec, że w judykaturze pojawił się również trzeci wątek. Sprowadza się on do pomijania przedstawionej powyżej kontrowersji, przy jednoczesnym skoncentrowaniu się na „odpowiednim” określeniu wysokości zwrotu kosztów za nocleg. Nurt ten został zaakcentowany w kilku orzeczeniach:

- wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2017 r., II PK 28/16, (niepubl.), został wydany w stanie faktycznym, w którym pracodawca wypłacał jedynie diety, nie rozliczał jednak zwrotu kosztów noclegu (dopiero na koniec okresu spornego dokonał zmiany i z części diety utworzył ryczałt za nocleg). W ocenie Sądu Najwyższego wypłacana przez pracodawcę dieta mogła kompensować również wydatki związane z noclegiem. Rozwiązanie to nie musi być korzystniejsze, niż to przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym wydanym na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. Przy ocenie roszczenia pracownika sąd ma obowiązek weryfikowania, czy postanowienie regulaminu lub umowy o pracę nie zmierza do przyznania świadczenia (świadczeń) rekompensujących podróże służbową w sposób pozorny lub symboliczny (marginalny). Ocenę tę należy odnosić do komfortu nocowania w kabinie samochodu oraz poniesionych przez pracownika wydatków postojowych (parkingowych). Weryfikacja roszczenia pracownika może odbywać się przy wykorzystaniu mechanizmu z art. 322 k.p.c. Zapatrywanie to wychodzi z założenia, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. dojdzie do uregulowania spornej kwestii przez ustawodawcę (co sugerował Trybunał), a do tego czasu pracodawcy mają określać świadczenia, a sąd ma prawo weryfikować, czy ich wysokość jest adekwatna do poniesionych kosztów. Analogiczne stanowisko przyjął Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2017 r., II PK 122/16 (LEX nr 2312474), w zbieżnym stanie faktycznym, eksponował, że zastosowanie art. 77⁵ k.p. powinno odbywać się „odpowiednio”, przy uwzględnieniu „autonomicznego” rozumienia podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców. W rezultacie, jeśli pracodawca w

układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania, czy umowie o pracę nie określił zasad rozliczania kosztów związanych z noclegiem, to zastosowanie ma nie art. 77⁵ § 5 k.p., ale sąd powinien tę kwestię przesądzić, zastępując uzgodnienia stron,

- w judykatach uznających, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego nie stoi na przeszkodzie oparcia rozstrzygnięcia na art. 77⁵ § 3 k.p. albo art. 77⁵ § 5 w związku z art. 77⁵ § 2 k.p. również pojawiła się myśl odwołująca się do moderowania ryczałtu za nocleg. Dotyczy ona jednak tylko przypadku, gdy został on określony w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę i jest mniej korzystny dla pracownika niż ryczałt przewidziany w rozporządzeniu wykonawczym (dotyczy zatem sytuacji z art. 77⁵ § 3 k.p.). Mechanizm weryfikujący, zwracający uwagę na standard kabiny samochodowej, czy poziom socjalnej infrastruktury parkingowej, służy w tym wypadku sprawdzeniu, czy obowiązująca pracownika reguła wypłaty kosztów noclegowych jest odpowiednia - mimo, że prowadzi do wypłaty kwot mniej korzystnych od tych wynikających z rozporządzenia wykonawczego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361).

Wszystkie wypowiedzi Sądu Najwyższego po dacie ogłoszenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego mają wspólny mianownik. Bez względu na towarzyszącą argumentację, polega on na tym, że rozliczenie kosztów noclegu kierowcy, jeśli zostało usankcjonowane w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania bądź umowie o pracę, może być mniej korzystne od 25% ryczałtu za nocleg, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym. Nie ma jednak zgody, gdy postanowień tego rodzaju nie ma u pracodawcy, wówczas Sąd Najwyższy stosuje wzorzec z art. 77⁵ § 5 k.p. albo scedowuje na sądy rozpoznawcze ustalenie odpowiednich kosztów. Rozbieżność ta nie jest przedmiotem przedstawionego zagadnienia prawnego (nie wystąpiła bowiem w stanie faktycznym stanowiącym jego kanwę), jednak odpowiedź na zagadnienie będzie miała na nią wpływ.

6. Przedstawione wypowiedzi orzecznicze skłaniają do postawienia pytań, które w ramach zgłoszonego zagadnienia prawnego wymagają przesądzenia. Po pierwsze, trzeba rozstrzygnąć, czy po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., czyli po wyeliminowaniu z obrotu prawnego art. 21a

ustawy o czasie pracy kierowców, możliwe jest sięganie do rozwiązań przewidzianych w art. 77⁵ k.p., a tym samym do rozporządzenia wykonawczego. Kwestia ta jest ważna, gdyż zwykły skład Sądu Najwyższego założył pozytywną odpowiedź, co w orzecznictwie nie jest powszechnie przyjmowane. Po drugie, zakładając twierdzącą odpowiedź na pierwszy problem, należy zastanowić się, czy przepis art. 77⁵ § 3 k.p. daje możliwość określenia przez pracodawcę w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę należności z tytułu noclegów kierowcy na poziomie mniej korzystnym niż wynikający z rozporządzenia wykonawczego wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Po trzecie, przyjmując pozytywne przesądzenie drugiej kwestii, trzeba zastanowić się, według jakich kryteriów warunkować dopuszczalną swobodę regulacji wewnątrzzakładowej lub stypulacyjnej. Aspekt ten z pewnością inspirował skład zwykły Sądu Najwyższego, co znalazło odzwierciedlenie w uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 czerwca 2017 r.

7. Mając na uwadze zasady opisane w art. 190 ust. 1, 2 i 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jest jasne, że unormowanie zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny nie może stanowić podstawy prawnej rozstrzygnięcia, orzeczeniem Trybunału związany jest również Sąd Najwyższy. Oznacza to, że od dnia 29 grudnia 2016 r. (data ogłoszenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego w Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) nie może być stosowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. albo w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. Analizując treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego, z łatwością dochodzi się do wniosku, że ma on charakter zakresowy. Wyklucza z porządku prawnego opisany wzorzec normatywny. Sprawa zaczyna się komplikować, jeśli uwzględni się, że został on osadzony w szerszym kontekście normatywnym. Nie ma przecież wątpliwości, że rzeczony wyrok oddziałuje tylko „w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym”. Znaczy to tyle, że nie dotyczy zatrudnionych w transporcie krajowym. Z przedmiotowego punktu widzenia oczywiste jest, że przepisy zawarte w art. 77⁵ k.p. i rozporządzeniu wykonawczym, o ile nie wchodzą w relację z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, nadal

obowiązują. Powstaje zatem pytanie, czy zakwestionowany przez Trybunał przepis stanowił wyłączny łącznik z powszechnie obowiązującą regulacją prawa pracy, czy też istnieje możliwość wyprowadzenia go z pozostałych przepisów, które nie zostały uznane za niezgodne z Konstytucją.

8. Kodeks pracy posiada szczególną pozycję w systemie prawa pracy. Z przepisu art. 5 k.p. można się dowiedzieć, że przepisy szczególne dotyczące określonej kategorii pracowników mogą określać ich stosunek pracy odmiennie. Prawodawca przewidział jednak regułę porządkującą. Zastrzegł, że w zakresie nieuregulowanym stosuje się przepisy Kodeksu. Oznacza to, że zasada subsydiarności Kodeksu pracy zostaje uchylona tylko wówczas, gdy prawodawca wyraźnie tak zastrzeże, nie można jednak skutku tego domniemywać, byłoby to sprzeczne z art. 5 k.p. Integracyjna rola tego przepisu oddziałuje wprost, bez konieczności stosowania Kodeksu „odpowiednio” (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 2009 r., II PZP 2/09, OSNP 2009 nr 19-20, poz. 249). W ten sposób w prawie pracy dochodzi do zespolenia dwóch przeciwstawnych czynników – dążeń konsolidacyjnych i potrzeb dezintegracyjnych. Te ostatnie muszą wynikać ze specyfiki zatrudnienia danej grupy pracowników i zostać wyraźnie zaznaczone.

„Kategoria pracowników”, o której mowa w art. 5 k.p. sugeruje wyróżnienie o charakterze podmiotowym. Błędna jest jednak supozycja, zgodnie z którą odrębna od Kodeksu pracy regulacja powinna określać prawa i obowiązki wyróżnionej grupy w sposób kompleksowy. Możliwa jest bowiem konstrukcja, której sfera przedmiotowa została zawężona. Ustawa o czasie pracy kierowców jest tego rodzaju przypadkiem. Z jednej strony, dotyczy wybranego podmiotowo zespołu, z drugiej zaś, ogranicza się do wąskiej sfery przedmiotowej (czasu pracy).

Zastosowanie przepisów Kodeksu pracy „w zakresie nieuregulowanym” jest możliwe, gdy dziedzina tematyczna nie została w przepisach szczególnych przesądzona w sposób kompletny. Wówczas uregulowanie kodeksowe znajduje zastosowanie, jednak wyłącznie w tej części, w jakiej nie pozostaje w opozycji z autonomicznymi postanowieniami pragmatyki. Dodać do tego wypada, że przesłanką zastosowania przepisów Kodeksu pracy może być jedynie tak zwana luka konstrukcyjna, a nie luka aksjologiczna. Ocena czy istnieje owa rzeczywista luka w prawie powinna być dokonywana przy pomocy wykładni funkcjonalnej i

historycznej. Nie jest natomiast problematyczna sytuacja, gdy przepisy szczególne nie odnoszą się do danej kwestii. Wówczas sięgnięcie po rozwiązania zawarte w Kodeksie pracy jest w pełni uprawnione.

W praktyce orzeczniczej największe wątpliwości występują w sytuacji, gdy ustawa szczególna częściowo reguluje określoną tematykę. Zasadnicze znaczenie ma wówczas to, czy przedmiotowa kwestia została uregulowana w sposób pełny (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 stycznia 2010 r., II PK 163/09, LEX nr 570331). Dopiero w przypadku odpowiedzi negatywnej, zachodzi możliwość rozważenia, czy regulację zawartą w Kodeksie pracy zastosować wprost (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 2011 r., II PK 197/10, LEX nr 811848).

Na koniec tej części rozważań, trzeba zwrócić uwagę, że ustawy szczególne mogą samodzielnie określać relacje zachodzące z przepisami Kodeksu pracy. Niekiedy ustawodawca decyduje się na powielenie w nich konstrukcji zawartej w przepisie art. 5 k.p., w innych zaś zastrzega, że należy je stosować w sposób „odpowiedni”.

9. Znając powyższe dyrektywy postępowania, uprawnione staje się sięgnięcie do ustawy o czasie pracy kierowców. Znaczenie mają trzy przepisy. W art. 2 pkt 7 ustawy przewidziano definicję podróży służbowej kierowcy. Z jednej strony, w stosunku do art. 77⁵ § 1 k.p., rozszerza ona zakres desygnatów podróży służbowej, z drugiej, nie umniejsza dodatkowych kosztów po stronie pracownika (trafne jest wręcz spostrzeżenie, że koszty te są z reguły wyższe). W art. 4 ustawy przewidziano, że w zakresie nieuregulowanym stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Na uwagę zasługuje, że przepis ten stanowi odzwierciedlenie zasady wyrażonej w art. 5 k.p., nie nakazuje bynajmniej posilkowania się Kodeksem w sposób „odpowiedni”, czyli z uwzględnieniem specyfiki pracy kierowców. Nie ma też wątpliwości, że dotyczy wszystkich, a nie wybranych postanowień Kodeksu. Ostatnim z przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, na który trzeba zwrócić uwagę, jest art. 21a, którego zgodność z Konstytucją została zakwestionowana. Przewidywał on, że 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.

Zestawienie wymienionych przepisów pozwala na postawienie kilku tez.

Po pierwsze, nie się obronić wniosku, że ustawa o czasie pracy kierowców, definiując podróż służbową, uformowała całkowicie niezależną instytucję prawną. W polskim systemie prawnym istnieje jedna podróż służbowa. Przepis art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców jedynie modyfikuje jej kształt na potrzeby wybranej grupy zawodowej. W przeciwnym razie odesłanie zawarte w art. 21a i art. 4 ustawy nie miałyby sensu. Pierwszy przepis miał właściwości zakresowe. Zastrzegając, że do kierowców nie znajdują zastosowania rozwiązania przewidziane dla pracowników sfery budżetowej chyba, że rozwiązanie to wynikało z art. 77⁵ § 3-5 k.p. Jednocześnie, co rozumiałe, dystansował się od transponowania na grunt ustawy rozumienia podróży służbowej z art. 77⁵ § 1 k.p. Cechy te nie są wystarczające do twierdzenia, że podróż służbowa kierowców nie ma nic wspólnego z modelem przewidzianym w Kodeksie pracy. Można zatem mówić o odmiennościach w ramach tej samej struktury, nie zaś o całkowicie autonomicznym bycie prawnym. Konstatacja ta jest zgodna z uznanymi regułami wykładni. Z pozycji językowej tym samym zwrotom nie należy nadawać różnych znaczeń, z wyjątkiem modyfikacji wyraźnie zastrzeżonych (zakaz wykładni homonimicznej), zaś z perspektywy systemowej znaczenie ma argument *a rubrica*. Chodzi o to, że przepisy prawne należy interpretować biorąc pod uwagę ich miejsce w systematyce zewnętrznej i wewnętrznej aktu prawnego. Jeśli fundamentem prawa pracy jest reguła porządkująca z art. 5 k.p., to bez wyrazistego sygnału ze strony prawodawcy nie można jej pomijać i twierdzić, że tak samo nazywana w ustawie szczególnej instytucja prawna nie ma nic wspólnego z podstawowym wzorcem normatywnym.

Po drugie, z przywołanych przepisów ustawy o czasie pracy kierowców wynika jednoznacznie, że po stronie kierowców transportu międzynarodowego powstają dodatkowe koszty, które powinny zostać zrównoważone przez pracodawcę. W tym zakresie, niezaprzeczalną wolą ustawodawcy było ich rozliczenie według zasad ukształtowanych dla pozostałych pracowników. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego zakwestionował art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie z powodu niezgodności z Konstytucją tego rozwiązania, ale z uwagi na posłużenie się wadliwą metodą legislacyjną. Oznacza to tylko tyle, że przy ukształtowaniu sytuacji prawnej kierowców po wyroku Trybunału czynnik ten należy uwzględnić.

Po trzecie, przepis art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców korespondował z art. 4 tej ustawy. Z systemowego punktu widzenia jest jasne, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców należało postrzegać jako wyjątek od odesłania z art. 4 ustawy. W ten sposób zmanifestowano, że do kierowców nie stosuje się art. 77⁵ § 1 i 2 k.p. Znaczenie i zakres oddziaływania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. należy odczytywać z pozycji wskazanej relacji. Wyrugowanie z porządku prawnego rozwiązania wyjątkowego (art. 21a) nie jest równoznaczne z zakwestionowaniem zasady (wyrażonej w art. 4 ustawy). Aby twierdzić odmiennie, należałoby założyć, że również art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców jest niezgodny z Konstytucją, co wobec domniemania zgodności przepisów z Konstytucją nie jest możliwe. Rozważając ten wątek, należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Chodzi o zakres obu przepisów. Oczywiste jest, że art. 21a ustanawiał „pomost” między ustawą o czasie pracy kierowców a art. 77⁵ § 3-5 k.p. Ustawodawca, kształtując jego treść, posłużył się przekazem pozytywnym - 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. W ten sposób uzyskał też efekt wykluczający. Skoro do kierowców stosuje się art. 77⁵ § 3-5 k.p., to a *contrario* niedopuszczalne jest sięganie do art. 77⁵ § 1-2 k.p. Problem polega na tym, że ten sam afirmatywny łącznik wkomponowany został w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Oczywiste jest przecież, że uwzględnienie „zasad określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p.” można w równym stopniu wyprowadzić z art. 4 ustawy. Pozytywnie przesądzony w art. 21a ustawy sposób rozliczania kosztów podróży służbowej został wprawdzie uregulowany ustawą szczególną, jednak jest on zbieżny z rozwiązaniem przewidzianym w Kodeksie pracy, do którego odsyła również art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców.

Po czwarte, powstaje pytanie o celowość regulacji zawartej w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Z perspektywy art. 5 k.p. przepis ten okazuje się zbyteczny, nie niesie żadnych nowych treści. Znaczy to tyle, że ma wyłącznie właściwości sygnalizacyjne. Powiela na gruncie ustawy o czasie pracy kierowców regułę, która została już przez ustawodawcę wyrażona. Można go zatem określić jako *superfluum*. Okazuje się zatem, że istnienie lub nieistnienie doniosłości

normatywnej art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców nie ma wpływu na zasady rozliczenia należności powstałych z tytułu podróży służbowej. Skoro ustawa o czasie pracy kierowców nie reguluje tej kwestii, a problem dotyczy pracowników, to jasne staje się, że ich sytuacja prawna określana jest przepisami Kodeksu pracy.

10. Mając na uwadze powyższe tezy, zachodzi konieczność spojrzenia na omawianą tematykę z innej płaszczyzny. Zadaniem Trybunału Konstytucyjnego jest orzekanie o zgodności ustaw z Konstytucją. Akt tego rodzaju, jeśli niesie przekaz negatywny, to jednocześnie prowadzi do zdestabilizowania istniejącego porządku prawnego. Okazuje się bowiem, że przepis uznany za niezgodny z Konstytucją od chwili ogłoszenia wyroku przez Trybunał nie może usprawiedliwiać przyznania praw lub nałożenia obowiązków. Sądowi Najwyższemu przyznano odmienne zadania. W ramach nadzoru jurydycznego zmierza on do jednolitości orzecznictwa sądów powszechnych. Narzędziem do uzyskania tego celu są między innymi uchwały rozstrzygające zagadnienia prawne. W rezultacie, kompetencje Trybunału i Sądu Najwyższego nie krzyżują się ze sobą. Czym innym jest bowiem powszechna i wiążąca kontrola zgodności z Konstytucją, a czym innym przesądzanie w granicach obowiązujących przepisów wątpliwości interpretacyjnych. Można wręcz twierdzić, że przyznane tym podmiotom funkcje uzupełniają się.

Znając powyższą zależność, zrozumiałe staje się, że podjęta w niniejszej sprawie uchwała nie pozostaje w opozycji względem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15. Trybunał miał rację uznając, że „kaskadowa” podstawa prawna nie konweniuje z regułami prawidłowej legislacji, a tym samym pozostaje w opozycji wobec zasad obowiązujących w demokratycznym państwie prawnym. Pozbawienie mocy prawnej art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców przewartościowało sytuację prawną, nie jest jednak równoznaczne ze stwierdzeniem, że kierowcom transportu międzynarodowego (mającym status pracownika) nie przysługują należności z tytułu podróży służbowej. Nie świadczą o tym bynajmniej argumenty i opinie wyrażone w uzasadnieniu wyroku trybunalskiego. Wynika z nich jednoznaczny postulat skierowany do ustawodawcy, aby uregulował zasady zwrotu kosztów podróży służbowej kierowców w sposób adekwatny do warunków ich pracy (przy uwzględnieniu interesów pracodawcy). Sąd Najwyższy w pełni zgadza się z postawioną przez

Trybunał diagnozą, nie znaczy to jednak, że wobec braku działań legislatora, może poniechać rekonstrukcji stanu prawnego powstałego po usunięciu art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Nie jest przecież tak, że wyrok Trybunału z dnia 24 listopada 2016 r. spowodował „pustkę” regulacyjną. Zapatrywanie przeciwstawne obarczone jest zasadniczym błędem. Wychodząc z systematycznego punktu widzenia, oczywiste jest, że nie można przeprowadzać interpretacji prowadzącej do uznania, że niektóre z przepisów są zbędne. Do zastosowania tego rodzaju praktyki nie upoważnia bynajmniej rzeczony wyrok Trybunału Konstytucyjnego. Przepisy art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, art. 5 k.p. i art. 77⁵ k.p. nie zostały wyrugowane z porządku prawnego. O pierwszych dwóch wyrok Trybunału nie wspomina, a do trzeciego odniesiono się tylko w kontekście art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

11. Zbierając w całość przedstawione dotychczas argumenty, Sąd Najwyższy jest zdania, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p. Zastosowanie tego przepisu wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Nietrafny jest przy tym zarzut, niekiedy podnoszony w literaturze przedmiotu (zob. K. Stefański, *Rozliczanie kosztów podróży kierowców transportu międzynarodowego*. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, Przegląd Sądowy 2017 nr 9, s. 126 i n.), że rozwiązanie to jest tak samo „kaskadowe”, jak to zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny. Zapatrywanie to nie uwzględnia, że mechanizm wpisany w art. 5 k.p. (i powtórzony w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców) stanowi fundament i zwiernik heterotelicznej regulacji prawa pracy. Dyferencjacja sytuacji prawnej wpisana jest w więź pracowniczą, a jej odwzorowanie znajduje wyraz w przepisach szczególnych odnoszących się do wybranych kategorii pracowników. W tym miejscu, należy odnotować, że autonomiczność (odmienność) podróży służbowej kierowców była głoszona jeszcze przed wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. Wyprowadzano ją nie tylko z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale również z jej art. 2 pkt 7 (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2011 r., II UK 349/10, LEX nr 901607; z dnia 24 listopada 2011 r., I UK 167/11, LEX nr 1104750 i

z dnia 24 listopada 2011 r., I UK 180/11, LEX nr 1109119). Oznacza to, że przepis art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w relacji z art. 4 tej ustawy i art. 5 k.p. wypiera stosowanie art. 77⁵ § 1 k.p. Trudno twierdzić, że to rozwiązanie jest wynikiem wadliwej i niezgodnej z Konstytucją legislacji. W przeciwnym razie należałoby dojść do wniosku, że kierowcy nie przebywają w podróży służbowej. Analogicznego zarzutu nie można postawić ciągowi normatywnemu zapisanemu w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców (art. 5 k.p.) i art. 77⁵ k.p. Głoszenie przeciwstawnej tezy wiązałoby się z koniecznością stwierdzenia, że do żadnej ustawy szczególnej rozwiązania przewidziane w Kodeksie pracy nie mają zastosowania. Z oczywistych względów zapatrywanie to jest fałszywe.

12. Przesądzenie, że do pracowników – kierowców w transporcie międzynarodowym zastosowanie nadal znajdują reguły rozliczania podróży służbowej określone w Kodeksie pracy i rozporządzeniu wykonawczym, umożliwiła przystąpienie do odpowiedzi na zagadnienie prawne *expressis verbis* wyrażone w postanowieniu składu zwykłego Sądu Najwyższego. Poruszając się jeszcze w sferze rozważań o ogólnym charakterze, nie można pominąć, że ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyczy spornej kwestii. Oznacza to, że zastosowanie znajduje wprost, a nie odpowiednio, art. 77⁵ k.p. W konsekwencji, korzystności albo niekorzystności postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie można wyprowadzać ze specyfiki pracy kierowców.

13. Struktura jednostek redakcyjnych art. 77⁵ k.p. zmusza do zaakceptowania dyferencjacji podmiotowej. Odmiennie określono sytuację prawną przebywających w podróży służbowej „pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej” a inaczej „pracowników zatrudnionych u innego pracodawcy”. W pierwszym przypadku „wysokość i warunki ustalenia” należności reguluje rozporządzenie wykonawcze (wydane na podstawie delegacji z art. 77² § 2 k.p.), w drugim, „warunki wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77² § 3 k.p.).

W tym momencie trzeba się zastanowić, czy odmiennie nazwanie przedmiotu regulacyjnego ma znaczenie prawne. Zwrot „wysokość i warunki ustalania” sugeruje, że rozporządzenie wykonawcze zawiera rozwiązania o właściwościach

gwarancyjnych. Inaczej jest w przypadku zakładowych aktów prawnych. Przepis art. 77² § 3 k.p. koncentruje uwagę jedynie na określeniu „warunków wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej, stroni natomiast od oddzielenia ich wysokości od mechanizmu ustalania. Różnica ta, po pierwsze, podkreśla autonomię pracodawców przy określaniu wysokości świadczeń (kształtowaniu przesłanek wypłaty), a po drugie, stanowi wskazówkę, zgodnie z którą nieodpowiednie jest sięganie po rozwiązania zastrzeżone dla pracowników sfery budżetowej. Przekonanie to znajduje odzwierciedlenie również w innym aspekcie. W obu przypadkach oznaczeniu podlegają „należności z tytułu podróży służbowej”, jednak świadczenia pracowników sfery budżetowej zostały w dwojaki sposób dookreślone. Zastrzeżono bowiem, że rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Z tej części art. 77⁵ § 2 k.p. wynika, że w skład należności z tytułu podróży służbowych wchodzi diety, limit na noclegi i inne wydatki. Podobnej gwarancji nie da się wyinterpretować z art. 77⁵ § 3 k.p. Zakaz wykładni homonimicznej nie ma w tym wypadku zastosowania. Zastrzeżenie, że co do pewnej grupy pracowników „należności z tytułu podróży służbowej” mają obejmować wskazane składniki, nie oznacza, że bez wyraźnego normatywnego akcentu, te desygnaty wchodzi w skład tego samego pojęcia adresowanego do innej zbiorowości. Termin „należności z tytułu podróży służbowej” ma w tym wypadku charakter zbiorczy, a nie definicyjny. Składa się z niedookreślonej liczby świadczeń, przy czym każde z nich jest należnością związaną z podróżą służbową.

Przedstawione wnioski wynikające z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. znajdują potwierdzenie w dalszych paragrafach. Znamienne jest, że dotyczą one „innych pracodawców” i mają właściwości gwarancyjne. Po pierwsze, dieta (za podróż krajową i zagraniczną) nie może być niższa od diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określonej dla pracownika „budżetowego”, po drugie, nieuregulowanie lub niezgodnienie należności z tytułu podróży służbowej sprawia, że pracownikowi przysługują „odpowiednio” (a nie wprost) świadczenia z rozporządzenia wykonawczego. Systematyka regulacji zawartej w art. 77⁵ § 4 i § 5

k.p. w odniesieniu do art. 77⁵ § 3 k.p. nie pozostawia wątpliwości, że swoboda ukształtowania należności z tytułu podróży służbowych u pracodawców „prywatnych” jest większa. W przeciwnym wypadku zastrzeżenia co do wysokości diety z art. 77⁵ § 4 k.p., czy też konsekwencja braku uregulowania z art. 77⁵ § 5 k.p. nie byłyby potrzebne (zastosowanie w tym wypadku ma zakaz wykładni *per non est*). Spostrzeżenie to potwierdza tylko, że między zwrotami „warunki wypłacania” i „wysokość i warunki ustalania” nie można postawić znaku równości. O ile w sferze budżetowej należności przysługujące z tytułu podróży służbowej zostały ustabilizowane jednolitą reglamentacją, o tyle wobec pracodawców „prywatnych” posłużono się odmienną metodą. Dopuszcza ona zindywidualizowanie wysokości świadczeń i zróżnicowanie reguł kształtujących rozliczenie należności.

Odkodowanie przekazu normatywnego z art. 77⁵ § 3 k.p. nie jest możliwe bez konfrontacji z wyjątkami zawartymi w art. 77⁵ § 4 i § 5 k.p. Przedmiotem pierwszego z nich jest dieta. Przeciwstawienie zatem art. 77⁵ § 3 i § 4 k.p. każe sądzić, że dieta jest obligatoryjnym elementem układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę. W przeciwnym razie pracownikowi na podstawie art. 77⁵ § 5 k.p. będzie przysługiwać dieta przeznaczona dla pracownika „budżetowego”. Co do jej wysokości ustawodawca odstąpił od wzorca określonego w rozporządzeniu. Bez względu na to, czy podróż służbowa odbywa się na terenie kraju, czy też za granicą, jej wysokość nie może być niższa od diety „krajowej” przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym. Jasne jest zatem, że u „innych pracodawców” dieta za podróż poza granicami kraju nie musi pokrywać się ze stawkami przewidzianymi dla pracowników sfery budżetowej.

W tym miejscu trzeba postawić kluczowe dla rozważanego zagadnienia prawne pytanie. Polega ono na przesądzeniu, czy wzorzec zawarty w art. 77⁵ § 4 k.p. wpływa na obowiązek kształtowania przez pracodawcę „prywatnego” wysokości ryczałtu za noclegi. Z pewnością mechanizm zawarty w przepisie nie może zostać odwzorowany. Zapatrywanie przeciwne byłoby sprzeczne z regułami wykładni językowej i systemowej. Oznacza to, że koszty noclegu mogą zostać w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę określone swobodnie (na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p.) albo, że mają odpowiadać

przynajmniej wartości przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym (w sytuacji opisanej w art. 77⁵ § 5 k.p.).

Alternatywa powyższa doprowadza do istoty problemu. Relację zachodzącą między art. 77⁵ § 3 i § 4 k.p. można odczytywać w powiązaniu z art. 77⁵ § 2 k.p. albo w oderwaniu od niego. Czyli można uznać, że reguły obowiązujące u pracodawców „prywatnych” mają odpowiadać przynajmniej poziomowi określonemu dla pracowników „budżetowych”. Wówczas kwestia diety jest wyjątkiem na niekorzyść zatrudnionych. Przeciwstawne rozwiązanie sprowadza się do przyjęcia, że art. 77⁵ § 3 k.p. poza przypadkami wyraźnie wskazanymi nie wchodzi w relację z modelem rozliczania podróży służbowej z art. 77⁵ § 2 k.p. W tym przypadku przepis art. 77⁵ § 4 k.p. należy postrzegać jako wyjątek, który jednocześnie obrazuje ogólną regułę. Sprowadza się ona do stwierdzenia, że powinność określenia „warunków wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej abstrahuje od „wysokości” przewidzianej dla pracowników sfery budżetowej.

Powyższego dylematu nie da się rozstrzygnąć bez interpretacji art. 77⁵ § 5 k.p. Zawiera on regułę porządkującą. Stosuje się ją w razie braku „postanowień, o których mowa w § 3”. Problem w tym, że art. 77⁵ § 3 k.p. nie precyzuje postanowień koniecznych. Stwierdza tylko, że należy określić warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej. Ze zwrotu tego nie da się wyinterpretować, czego powinny dotyczyć wymagane przez art. 77⁵ § 5 k.p. postanowienia. Okazuje się, że ich sprecyzowanie możliwe jest wyłącznie z perspektywy konsekwencji. Skoro autonomiczne źródła prawa pracy (lub umowa o pracę) mają zawierać postanowienia dotyczące przysługujących pracownikowi należności, bo w przeciwnym razie przysługiwać będą „należności na pokrycie kosztów podróży służbowej według przepisów, o których mowa w § 2”, to zrozumiałe staje się, że pracodawca „prywatny” ma obowiązek określić wszystkie składniki wymienione w rozporządzeniu wykonawczym (a właściwie w art. 77⁵ § 2 k.p.). Zwrot kosztów za nocleg powinien zatem znaleźć się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę. Na tym jednak nie koniec konkluzji. Jeśli ustawodawca zadekretował obowiązek, sposób rozliczenia i wysokość kosztów noclegu, gdy nie ma regulacji w prawie zakładowym (umowie o pracę), to pewne jest, że ich mniej korzystne względem rozporządzenia oszacowanie przez pracodawcę nie jest

sprzeczne z art. 77⁵ § 3 k.p. Inaczej dyspozycja art. 77⁵ § 5 k.p. nie byłaby pełna. Powinna również przewidywać, że rozliczenie kosztów noclegu według rozporządzenia ma miejsce także w razie ich zaniżenia w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę. Koncept ten jest nie do przyjęcia z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze, nie można zakładać, że przepis zawiera niekompletny zakres zdarzeń, do których ma zastosowanie. Po drugie, okazałoby się, że wykładnia ta stoi w opozycji do art. 77⁵ § 4 k.p.

Sumą przeprowadzonych rozważań jest konstatacja, że w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę dopuszczalne jest ukształtowanie należności z tytułu noclegu (ryczałtu za nocleg) w sposób mniej korzystny niż to wynika z rozporządzenia wykonawczego wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

14. Swoboda kształtowania należności na pokrycie kosztów noclegu u pracodawców nienależących do sfery budżetowej, jest źródłem kolejnej kontrowersji. Skoro strony w umowie o pracę lub pracodawca w regulaminie i układzie zbiorowym pracy może ustanowić ryczałt za nocleg poniżej 25% limitu, to rodzi się pytanie, czy autonomia regulacyjna jest nieskrępowana, czy też podlega ograniczeniom, a jeśli tak to jakim. Pewne jest, że restrykcji nie można wywodzić z mechanizmów opisanych w art. 18 § 2 k.p. i art. 9 § 2 k.p. Staje się to zrozumiałe, jeśli weźmie się pod uwagę, że do sytuacji prawnej opisanej w art. 77⁵ § 3 k.p. nie stosuje się gwarancji z art. 77⁵ § 2 k.p. uszczegółowionej w rozporządzeniu wykonawczym. W konsekwencji, postanowienie układu zbiorowego pracy i regulaminu wynagradzania nie może być przymierzane do korzystniejszych rozwiązań wynikających z aktów wykonawczych. Podobnie, nie jest możliwe stwierdzenie nieważności postanowienia umownego (odnoszącego się do rozliczania kosztów noclegu), przez odwołanie się do przepisów prawa pracy, które do pracownika nie znajdują zastosowania.

Reguły z art. 18 § 2 k.p. i art. 9 § 2 k.p. nie monopolizują rozwiązań ochronnych. Każde zatrudnienie wiąże się z kosztami dotyczącymi pracy. Obciążają one w całości pracodawcę. Oznacza to, że w modelu pracowniczym nie jest możliwe przerzucanie ich na pracownika. Kierując się tą myślą, należy zwrócić uwagę, że istota ryczałtu jako świadczenia kompensacyjnego polega na tym, iż

świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia oderwane jest od rzeczywiście poniesionych kosztów. W zależności od konkretnego przypadku kwota ryczałtu pokrywa więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPIUS 1999 nr 23, poz. 745). Ryczałtowy sposób rozliczania ma na celu uproszczenie wzajemnych rozliczeń. W rezultacie, jeśli pracownik ich rzeczywiście nie poniesie, to i tak przysługuje mu ustalony ryczałt. Dopuszczalne jest jednak uzależnienie w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę wypłaty ryczałtu od faktycznego poniesienia kosztów noclegu (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2007 r., I PK 234/06, LEX nr 936832 i z dnia 19 lutego 2007 r., I PK 323/06, OSNP 2008 nr 7-8, poz. 95).

Reasumując, przy ocenie postanowienia umownego, regulaminowego lub układowego należy uwzględnić dwa czynniki, po pierwsze, zakaz przerzucania na pracownika kosztów noclegu w podróży służbowej, po drugie, właściwości ryczałtowego rozliczania tego rodzaju należności. Nie da się ukryć, że zmienne te nie zawsze będą ze sobą współgrać, można wręcz rzec, że w pewnym sensie konkurują ze sobą. Posłużenie się ryczałtem opiera się na ryzyku. Wypłacona kwota w jednym przypadku pokryje koszty noclegu, a w innym okaże się niewystarczająca.

Mając na uwadze wskazane zależności, niezbędne jest ułożenie schematu weryfikującego. Pewne jest, że sąd powszechny ma prawo, a wręcz obowiązek, dokonywać sprawdzenia, czy ustanowiony ryczałt orientacyjnie spełnia pokładane w nim oczekiwania. Chodzi o to aby zachować adekwatny parytet między realnymi kosztami noclegu pracownika, a swoistym uśrednieniem, jakie niesie ze sobą struktura ryczałtu. Celem tej weryfikacji jest zakwestionowanie sytuacji skrajnych, nieliczących z regułą ponoszenia kosztów noclegu w podróży służbowej przez zatrudniającego. Zastrzec przy tym należy, że oceny tej nie można odnosić do realnych kosztów ponoszonych przez danego pracownika. Punktem wyjścia jest bowiem wartość hipotetycznego noclegu w warunkach hotelowych. Nadal ma bowiem zastosowanie wskazanie zawarte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164).

Kierowca w transporcie międzynarodowym ma prawo do noclegu umożliwiającego regenerację sił w godnych warunkach, zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu z reguły standardu tego nie zapewnia. Oznacza to, że ryczałt przewidziany w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy powinien zostać tak ukształtowany, aby dawał rzeczywistą, a nie iluzoryczną możliwość zrealizowania tej potrzeby. Okoliczność, czy pracownik faktycznie ze sposobności tej skorzysta, czy też wybierze rozwiązanie „ekonomiczne”, nie ma znaczenia. Rozumowanie to wynika z założenia, że to na pracodawcy spoczywa powinność zabezpieczenia odpowiednich warunków noclegowych w podróży służbowej. Obowiązek ten może zostać zrealizowany w dwojaki sposób. Po pierwsze, przez zorganizowanie warunków umożliwiających odpoczynek, po drugie, przez ustanowienie ryczałtu w wysokości dającej możliwość zrealizowania tej potrzeby we własnym zakresie.

Podstawę prawną przedstawionego schematu decyzyjnego można wyprowadzić z całokształtu regulacji prawnej. W polskim systemie prawnym pracownik nie partycypuje w ponoszeniu kosztów pracy. Skoro zatrudniony jest wysyłany w podróż służbową wiążącą się z koniecznością wielokrotnego nocowania, to pewne jest, że jego koszty obciążają pracodawcę. Zależność ta została uwzględniona w kolejnych rozporządzeniach wykonawczych. Nie bez przyczyny, zgodnie z § 16 rozporządzenia z 2013 r. i w § 9 rozporządzenia z 2002 r., to pracownik dokonuje wyboru. Należy mu się alternatywnie zwrot kosztów noclegu według przedłożonego rachunku albo ryczałt, jeśli dowodu fiskalnego nie przedstawi. Pracodawca może przełamać to uprawnienie tylko w wypadku zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu. Nie ma aktualnie żadnych podstaw do twierdzenia, że korelacja ta nie została wpisana w art. 77⁵ § 3 k.p. Przepis ten upoważnia do indywidualnego uelastycznienia zasad redystrybucji należności z tytułu podróży służbowej względem schematycznego modelu przewidzianego w rozporządzeniu wykonawczym, nie stanowi bynajmniej oparcia do twierdzenia, że koszty te mają zostać przeniesione na pracownika. Znaczy to tyle, że określone warunki podróży służbowej u „innego pracodawcy” dają sposobność do zastosowania mniej korzystnych niż w rozporządzeniu wykonawczym rozwiązań, ale nie upoważniają do przenoszenia na pracownika

kosztów generowanych przez proces pracy. Upewnia w tym przekonaniu art. 77⁵ § 5 k.p. Niepodjęcie działań regulacyjnych przez pracodawcę jest jednoznaczne z zastosowaniem wzorca uważanego przez prawodawcę za właściwy. W tym ujęciu art. 77⁵ § 3 k.p. może być postrzegany jako wyjątek. Pozwala na podjęcie działań dostosowawczych, uwzględniających jednostkową specyfikę, nie uprawnia jednak do podważania ogólnej reguły.

Aktualnie tak została ukształtowana swoboda wpisana w art. 77⁵ § 3 k.p. Standard ten jest korzystniejszy od rozwiązania przewidzianego w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. U. UE.L.2006.102.1). Znaczy to tyle, że ma pierwszeństwo przed prawem unijnym.

Sąd Najwyższy podziela krytyczne uwagi Trybunału Konstytucyjnego na temat nieefektywności i nieadekwatności stosowania przepisów ogólnych do kierowców w transporcie międzynarodowym. Podobnie jednak jak Trybunał nie posiada instrumentów sprawczych aby przeforsować rozwiązania, które będą korespondować z realnym stanem rzeczy. Inicjatywa w tym zakresie należy do ustawodawcy. Dopóki nie podejmie on stosownych kroków, sądy, w tym Sąd Najwyższy, mają obowiązek respektować obowiązujący przekaz normatywny (chyba, że „negatywny ustawodawca”, czyli Trybunał Konstytucyjny, transmisję tę zakwestionuje).

Z punktu widzenia sądu rozpoznającego sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, po pierwsze, że u pracodawcy „prywatnego” ryczałt za nocleg może być w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę ustalony na niższym poziomie niż w rozporządzeniu dotyczącym sfery budżetowej, po drugie, że sąd ma prawo (obowiązek) szacunkowo badać, czy przyjęty pułap ryczałtu daje kierowcy realną możliwość zaspokojenia potrzeb noclegowych w godnych i regenerujących warunkach. W razie stwierdzenia, że wyznacznik ten nie został zrealizowany, należy rozważyć, czy pracownik nabywa prawo do zapłaty. Przy ustalaniu należnej kwoty trzeba

uwzględnić indywidualne okoliczności sprawy, a gdy ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

W konsekwencji powyższego została podjęta uchwała jak w sentencji.

kc