



Sygn. akt I PK 146/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 listopada 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Piotr Prusinowski (przewodniczący)

SSN Romualda Spyt

SSN Krzysztof Staryk (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa R. Ś.

przeciwko M. L.

o zapłatę ryczałtów za noclegi,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w dniu 6 listopada 2018 r.,

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

z dnia 23 lutego 2017 r., sygn. akt VII Pa (...),

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

UZASADNIENIE

Powód R. Ś. domagał się od pozwanej M. L. zapłaty kwoty 1.937,25 euro, 1.360,00 funtów brytyjskich oraz 159 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 31 grudnia 2014 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtów za noclegi odbyte w trakcie

podróży służbowych w okresie od 30 stycznia 2013 r. do 29 czerwca 2013 r. Domagał się również zasądzenia kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jej rzecz od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 9 lutego 2016 r., sygn. akt IV P (...), Sąd Rejonowy – Sąd Pracy w C. zasądził od pozwanej na rzecz powoda 1937,25 euro, 1360 funtów brytyjskich i 159 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 31 grudnia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty; zasądził od pozwanej na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego w C. kwotę 811 zł tytułem opłaty od pozwu, od uiszczenia której powód był zwolniony z mocy prawa; nadał wyrokowi w punkcie 1 rygor natychmiastowej wykonalności do kwoty 1 600 zł i zasądził od pozwanej na rzecz powoda koszty zastępstwa procesowego w kwocie 1800 zł.

Sądu Rejonowego ustalił, że powód był zatrudniony u pozwanej na podstawie umowy o pracę, w okresie od 30 stycznia 2013 r. do 29 czerwca 2013 r., na stanowisku kierowcy transportu międzynarodowego. Kierowcy zatrudniani przez pozwaną w trakcie wykonywania swoich obowiązków spali w podróży służbowej w kabinach samochodów. W kabinie były dwa łóżka oraz ogrzewanie postojowe. Powód i inni kierowcy nie spali w hotelach. Nocleg w hotelu miał charakter wyjątkowy (np. w przypadku choroby kierowcy lub zepsucia się samochodu). Postoje odbywały się na niepłatnych parkingach. W spornym okresie u pozwanej obowiązywał regulamin wynagradzania. Zgodnie z § 7 regulaminu pracownicy przysługują diety oraz inne należności z tytułu podróży służbowej. Zgodnie z § 14 regulaminu w razie odbywania podróży służbowej z polecenia pracodawcy, na terenie kraju lub poza jego granicami, pracownikowi przysługuje dieta oraz ryczałt za nocleg. Powód po odbyciu podróży służbowych dostarczał dokumenty: listy przewozowe CMR i pokwitowania poniesionych kosztów podróży. Kwoty należności z tytułu podróży służbowych były wyliczane przez program komputerowy. Pozwana raz w miesiącu obliczała szacunkowo kwotę należności z tytułu diet danego kierowcy, na którego konto była przelewana zaliczka na poczet podróży

służbowych. Jeżeli zaliczka była za mała, kierowca dostawał dopłatę gotówkową w kasie. Z tytułu podróży służbowych pozwana wypłaciła powodowi kwoty, które nie obejmowały ryczałtów za nocleg.

Sąd pierwszej instancji wskazał, że podstawę prawną roszczenia powoda stanowił przepis art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1155). Zgodnie z tą ustawą kierowcom 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., które odsyłają wprost do (obowiązującego w czasie zatrudnienia powoda) rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalenia należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991). Sąd Rejonowy przyjął, że sformułowany w art. 84 k.p. zakaz zrzeczenia się przez pracownika przysługującego mu prawa do wynagrodzenia dotyczy również należności majątkowych przeznaczonych na pokrycie kosztów związanych z podróżami służbowymi kierowców transportu międzynarodowego, dla którego podstawę stanowią przepisy art. 2 pkt 7 i art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77⁵ § 3-5 k.p. Według Sądu Rejonowego w sytuacji, gdy przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało, że powód nie przedstawił pozwanej rachunków za noclegi w hotelach, a strona pozwana nie zapewniła powodowi bezpłatnego noclegu, to pozwana powinna była rozliczyć się z powodem w terminie 14 dni od dnia zakończenia każdej podróży służbowej, czego pozwana w zakresie ryczałtów za nocleg nie uczyniła. Powód w okresie zatrudnienia u pozwanej nigdy nie otrzymał należnego mu ryczałtu za noclegi ani w wysokości określonej w przedmiotowym rozporządzeniu, ani w żadnej innej. W konsekwencji Sąd Rejonowy uznając zasadność powództwa, zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwoty określone w sentencji swojego wyroku.

Powyższy wyrok Sądu Rejonowego strona pozwana zaskarżyła apelacją.

Wyrokiem z dnia 23 lutego 2017 r., sygn. akt VII Pa (...), Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w K. zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanej 1.800 zł

tytułem zwrotu kosztów postępowania (pkt I.); zasądził od powoda na rzecz pozwanej 1.830 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego (pkt II.).

W ocenie Sądu drugiej instancji dla oceny zasadności roszczenia powoda i zweryfikowania zgodności zaskarżonego apelacją wyroku z prawem materialnym, w sytuacji, gdy materialnoprawną podstawę orzeczenia Sądu pierwszej instancji o uwzględnieniu powództwa stanowi art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.) istotne, chociaż nie podstawowe znacznie ma wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206), w którym TK stwierdził, że (pkt 1) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r. poz. 1155 ze zm.) w związku z art. 77⁵ § 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 (Dz.U. z 2013 r., poz. 167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej; (pkt 2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77⁵ § 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. z 2002 r. 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.

Przedmiot sporu w rozpatrywanej sprawie obejmuje roszczenie kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym przez pracodawcę nie będącego państwową lub samorządową jednostką budżetową, o zasądzenie zwrotu kosztów noclegów obytych w czasie wykonywania normalnych obowiązków z zakresu jego stałych i zwyczajnych zadań pracowniczych, które, z uwagi na treść art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, są traktowane jako podróż służbowa kierowcy.

Do chwili wydania wyroku przez Trybunał Konstytucyjny nie budziło w zasadzie wątpliwości, że od dnia 3 kwietnia 2010 r., gdy weszła w życie dokonana ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246) nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców i wprowadzono tą ustawą do systemu prawa szczególną definicję podróży służbowej kierowcy w art. 2 pkt 7 oraz art. 21a, kierowcy w podróży służbowej - tj. wykonującemu przewóz drogowy poza siedzibę pracodawcy lub wyjazd poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego - przysługiwały należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. Stan ten zmienił się istotnie po ogłoszeniu orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego K 11/15. Od dnia 29 grudnia 2016 r. (data opublikowania wyroku TK 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. Zakres podmiotowy wyroku TK, K 11/15, dotyczy kierowców, wykonujących pracę w transporcie międzynarodowym (nie dotyczy więc kierowców w transporcie krajowym). Oznacza on zatem, że orzekanie o zasadności roszczeń powoda, czyli obejmujących świadczenia należne kierowcy, wykonującego pracę w transporcie międzynarodowym w podróży służbowej, o jakim mowa w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców - na podstawie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, jest w tej sprawie niedopuszczalne.

Po wyroku Trybunału Konstytucyjnego w obrocie prawnym pozostały jednak przepisy o podróży służbowej – art. 2 pkt 7 i art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77⁵ k.p. Z regulacji tych wywieść można, że kierowcy, który jest pracownikiem należą się diety, a także zwrot kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków, gdy mają miejsce zdarzenia i zachowania opisane rodzajowo w hipotezie normy prawnej art. 77⁵ § 1 k.p., czyli gdy kierowca przebywa w podróży służbowej, a nie w „podróży”, która jest immanentną, typową cechą wykonywania przez kierowcę - pracownika, zatrudnionego do wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym, każdego zadania pracowniczego związanego z jego podstawowym obowiązkiem, na powierzonym mu w umowie stanowisku pracy.

W ocenie Sądu Okręgowego zdefiniowana w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców podróż służbowa nie jest według ustawodawcy „podróżą służbową” pracownika, do której mają zastosowanie przepisy art. 77⁵ k.p. i oparte na tym przepisie przepisy rozporządzeń wykonawczych. Gdyby było inaczej przepisy te, po wprowadzeniu definicji z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, powinny mieć zastosowanie do podróży służbowych kierowców, o których mowa w ustawie o czasie pracy kierowców wprost, z mocy art. 4 tej ustawy lub art. 5 k.p., a tak nie jest, skoro polski ustawodawca uznał za niezbędne wprowadzenie do polskiego systemu prawa szczególnego przepisu, jakim jest art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, stanowiąc w nim, że kierowcy w podróży służbowej (czyli podróży o cechach wskazanych w art. 2 pkt. 7 tej samej ustawy) przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. Gdyby podróż służbowa z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców i podróż służbowa odbywana w celu wykonania zadania służbowego w warunkach z art. 77⁵ k.p. były tym samym, to odesłanie z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie powinno mieć miejsca. Dlatego w ocenie Sądu drugiej instancji nie powinno budzić wątpliwości, że po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 29 listopada 2016 r., K 11/15, do kierowców, zatrudnionych na podstawie umowy o pracę jak powód, w celu stałego wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym, przepisy, o jakich mowa w art. 77⁵ § 3-5 k.p. i przepisy do nich wykonawcze w ogóle nie mają zastosowania, chyba że wynikać to będzie z odesłania zawartego w umowie o pracę, z układu zbiorowego albo regulaminu pracy pracodawcy takich kierowców zatrudniających.

Według Sądu Okręgowego strona pozwana mogła w wewnętrznych regulacjach lub w umowie o pracę z powodem ustalić, że za szczególne „podróże służbowe” zdefiniowane w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców (czyli nie z tytułu podróży służbowych odbywanych w celu wykonania zadania służbowego w okolicznościach określonych w art. 77⁵ § 1 k.p.) powodowi będzie przysługiwać dieta (w kwotach, które powód otrzymywał) i nie przyznawać innych świadczeń z tego tytułu, pomimo że pracownikom wykonującym podróże służbowe do miejsca wykonania zadania służbowego w okolicznościach z art. 77⁵ § 1 k.p., przyznawała

świadczenia opisane w wewnętrznym regulaminie wynagradzania. W okresie objętym sporem, z powszechnie obowiązujących i zgodnych z Konstytucją przepisów nie wynikał obowiązek przyznania kierowcom, wykonującym „podróże służbowe” inne niż odbywane w celu wykonywania zadania w miejscach, o jakich mowa w art. 77⁵ § 1 k.p., a zwłaszcza będące skutkiem wykonywania stałych i zwykłych obowiązków pracowniczych na stanowisku „kierowca”, ryczałtów za noclegi, w tym w sytuacji, gdy kierowca wykorzystywał na noclegi przystosowane przez pracodawcę do odbywania noclegów, miejsca sypialniane w kabinie samochodu. Sąd pierwszej instancji istotę wskazanych wyżej regulacji pominął, opierając orzekanie i zaskarżony wyrok w zasadzie wyłącznie na ocenie, że zapewniony przez pozwaną powodowi i efektywnie przez niego wykorzystywany bezpłatny nocleg w postaci wyodrębnionego w kabinie pojazdu miejsca do spania nie odpowiadał „standardom” noclegu.

Powyższy wyrok Sądu Okręgowego powód zaskarżył skargą kasacyjną. W skardze, opartej na pierwszej podstawie kasacyjnej (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.) zarzucono naruszenie przepisów prawa materialnego:

„a) art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 167 ze zm.) w związku z art. 2 pkt 4 i 7, art. 4 i art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przez ich niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że powód odbywał podróże służbowe inne niż te, o których mowa w art. 77⁵ k.p. i brak jest podstawy prawnej uprawniającej powoda do żądania zapłaty ryczałtów za noclegi, w tym zarówno za noclegi krajowe jak i zagraniczne w związku z wykonaną pracą;

b) art. 9 § 1 i 2 k.p. w związku z § 7 pkt II lit d), § 14 oraz § 21 ust. 1 Regulaminu Wynagradzania z dnia 12 stycznia 2010 r. obowiązującego u pozwanej przez ich błędną wykładnię i przyjęcie, że pozwana w ww. Regulaminie Wynagradzania poza dietami nie przewidziała dla kierowców żadnych innych świadczeń w związku z odbywaniem podróży służbowych, a tym samym prawnie skutecznie pozbawiła powoda prawa do ryczałtów za noclegi odbyte w kabinie pojazdu ciężarowego, podczas gdy § 21 ust. 1 ww. Regulaminu w zakresie

nieuregulowanym wprost odsyłał do przepisów Kodeksu Pracy, przepisów wykonawczych do Kodeksu Pracy i innych przepisów Prawa Pracy i Ubezpieczeń Społecznych, w tym przepisów Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. (...) dotyczących ryczałtów za noclegi;

c) § 7 pkt II lit. d), § 14 oraz § 21 ust. 1 Regulaminu Wynagradzania z dnia 12 stycznia 2010 r. w związku z art. 9 § 1 i 2 oraz art. 18 § 2 w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. i § 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 167 ze zm.) przez ich niewłaściwe zastosowanie i w konsekwencji brak przyjęcia, że postanowienia Regulaminu Wynagradzania nie mogą być mniej korzystne niż powszechnie obowiązujące przepisy prawa pracy, do których odsyła ten Regulamin, a co za tym brak przyjęcia, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowiło zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu, co powodowało, że pracownikowi przysługiwał ryczałt za nocleg według powszechnie obowiązujących stawek”.

Skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku Sądu drugiej instancji w całości i orzeczenie co istoty sprawy na podstawie art. 398¹⁶ k.p.c. przez zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kwoty 1.937.25 euro, 1.360,00 funtów brytyjskich i 159,00 zł wraz z ustawowymi odsetkami naliczanymi od dnia 31 grudnia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty; ewentualnie - o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji; - w każdym przypadku skarżący wniósł o zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów postępowania przed Sądem I i II instancji oraz przed Sądem Najwyższym, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Ponadto skarżący na podstawie art. 415 k.p.c. w związku z art. 398¹⁶ k.p.c. lub art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. wniósł o orzeczenie zwrotu przez pozwaną na rzecz powoda spełnionego świadczenia, tj. kosztów procesu, ujętych w pkt I i II zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego w K. w łącznej kwocie 3.630,00 zł.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwana wniosła o oddalenie skargi kasacyjnej w całości; zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów postępowania przed Sądem I instancji, II instancji oraz przed Sądem Najwyższym, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna ma uzasadnione podstawy. Dotyczy ona jedynie ryczałtów za nocleg w czasie podróży służbowych kierowcy, odbywanych w okresie od 30 stycznia 2013 r. do 29 czerwca 2013 r., odsetek oraz kosztów procesu związanych z tą kwestią.

W ocenie Sądu Najwyższego nie była słuszna konstatacja zaskarżonego wyroku, 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 zrozumiałe, 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 byciu 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 (por. uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r. w sprawie III PZP 2/17, LEX nr 2379708).

Argumentacja ta implikuje konkluzję o wadliwej ocenie Sądu drugiej instancji, iż zdefiniowana w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców podróz służbowa nie jest według ustawodawcy „podróżą służbową” pracownika, do której mają zastosowanie przepisy art. 77⁵ k.p. i oparte na tym przepisie przepisy rozporządzeń wykonawczych. Z tego względu Sąd w zaskarżonym wyroku nie wziął również pod uwagę następujących kwestii.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-102/16 Vadrans BVBA przeciwko Belgii odnosząc się do brzmienia art. 8 ust. 6 akapit pierwszy 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 (Dz.U. 2006 L 102, s. 1; dalej również jako: rozporządzenie nr 561/2006) zwrócił uwagę, że przepis ten przewiduje, iż w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca winien wykorzystać co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, w którym to przypadku muszą zostać spełnione określone wymogi. Artykuł 8 ust. 6 akapit drugi tego rozporządzenia stanowi dalej, że tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Wreszcie art. 8 ust. 8 tego rozporządzenia przewiduje, 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, a pojazd znajduje się na postoju.

W ocenie Trybunału Sprawiedliwości artykuł 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w świetle art. 4 tego rozporządzenia, w którym określono definicje wyrażeń użytych w tym rozporządzeniu. Zgodnie z brzmieniem art. 4 lit. h) tego rozporządzenia „tygodniowy okres odpoczynku” jest to „tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem”, a pojęcie to obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” i „skrócony tygodniowy okres

odpoczynku”. W szczególności „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza „odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin”, natomiast „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza „odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin (pełnych 24 godzin)”. Trybunał Sprawiedliwości uznał, że skoro art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje wyraźnieienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, sugeruje to, że regularnych tygodniowych okresów odpoczynku kierowcy nie wolno spędzać w pojeździe. Wykładnia, zgodnie z którą art. 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 zakazuje kierowcy spędzania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe, w sposób oczywisty zmierza do osiągnięcia celów rozporządzenia polegających na poprawie warunków pracy kierowców i bezpieczeństwa drogowego. W tym względzie Trybunał zauważył, że chociaż projektowanie pojazdów znacznie się rozwinęło w ciągu ostatnich 20 lat pozostaje jednak faktem, że kabina ciężarówki nie wydaje się być miejscem odpoczynku dostosowanym do okresów odpoczynku dłuższych niżienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Kierowcy powinni mieć możliwość spędzenia regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w miejscu, które zapewnia dostosowane do tego i odpowiednie warunki zakwaterowania. Mając na względzie powyższe rozważania, Trybunał Sprawiedliwości uznał, że art. 8 ust. 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 formułuje zakaz spędzania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe, nie przewidując jednak jakiegokolwiek kary w tym zakresie. Artykuł 19 tego rozporządzenia również nie określa kar, natomiast nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia kar za naruszenie tego rozporządzenia oraz podjęcia wszelkich środków niezbędnych do zapewnienia ich stosowania. Kary te, jak wynika również z motywu 26 rozporządzenia nr 561/2006, muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasające i niedyskryminujące.

Konsekwencją tego wyroku było wprowadzenie kar dla kierowców spędzających tygodniowy wypoczynek w kabinie pojazdu – na przykład w Belgii ponad 1.800 euro, a w Holandii – 1.500 euro.

W ocenie Sądu Najwyższego przedstawiony wyrok Trybunału Sprawiedliwości potwierdził wykładnię przedstawianą wcześniejszej w judykaturze

Sądu Najwyższego (por. wyrok z dnia 9 marca 2017 r. w sprawie I PK 309/15) oraz jednoznacznie wskazuje, że w podróży służbowej trwającej ponad sześć dni kierowca był i jest zobligowany do skorzystania z noclegu poza kabiną pojazdu. Jeśli pracodawca nie zorganizuje bezpłatnego noclegu na przykład na terenie swojej zagranicznej bazy, będzie to generowało wydatki kierowcy na motel lub kwaterę prywatną i to w stosunkowo znacznej wysokości. Już choćby z tej przyczyny nie jest dopuszczalne pozbawienie kierowcy w zakładowym regulaminie (układzie zbiorowym) lub w umowie o pracę ryczałtu za nocleg bądź obowiązku zwrotu przez pracodawcę rzeczywiście poniesionych kosztów noclegu.

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.

Zdaniem Sądu Najwyższego również wykładnia art. 8 ust. 8 umowy AETR, mającego analogiczną treść do art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 561/2006, prowadzi do takich samych konkluzji jak przedstawione w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-102/16.

Relevantne znaczenie ma także postanowienie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wydane 18 lutego 2016 r. w sprawie C-325/1 (InfoCuria – Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości). Odnosząc się do pytania prejudycjalnego Sądu Rejonowego dla Wrocławia-Śródmieścia Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że rozporządzenie 561/2006 nie normuje kwestii ryczałtów za nocleg lub zwrotu wydatków związanych z podróżą zagraniczną. Jednocześnie Trybunał podkreślił, że rozporządzenie harmonizuje przepisy o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach i okresach odpoczynku kierowców oraz nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich

kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.

Wątpliwości, które pojawiły się przy wykładni polskich przepisów płacowych po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, (OTK-A 2016, poz. 93), uznającego, 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, rozstrzygnął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 26 października 2017 r. w sprawie III PZP 2/17 (LEX nr 2379708). W uchwale tej stwierdzono, że 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).

W uzasadnieniu tej uchwały wskazano, 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, po wyeliminowaniu z obrotu prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Ponieważ obecnie ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyka spornej kwestii, oznacza to, że zastosowanie znajduje wprost, a nie odpowiednio, art. 77⁵ k.p. Z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. wynika, że 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. Spostrzeżenie to potwierdza, 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. 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.). Art. 77⁵ § 3 k.p. nie precyzuje postanowień koniecznych. 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. 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. Ryczałtowy sposób rozliczania ma na celu uproszczenie wzajemnych rozliczeń. Z punktu widzenia sądu rozpoznającego

sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, 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 ścisłe ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

W tym kontekście należy wskazać, że w zaskarżonym wyroku Sąd drugiej instancji nie dokonał żadnej analizy zakładowego regulaminu wynagradzania i nie odniósł jej do przedstawionych wyżej unormowań. Jeżeli u pozwanego pracodawcy nie określono wysokości ryczałtu za nocleg, uprawnione mogło być stanowisko skargi kasacyjnej, że powodowi przysługiwał ryczałt w wysokości 25% kosztów hotelowych lub adekwatna kwota implikowana wykładnią art. 322 k.p.c.

Mając powyższe okoliczności na względzie Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., a co do kosztów postępowania na mocy art. 108 § 2 k.p.c. orzekł jak w sentencji wyroku.