



Sygn. akt I PK 77/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 lutego 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Małgorzata Wrębiakowska-Marzec (przewodniczący)

SSN Beata Gudowska

SSN Krzysztof Staryk (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa Ł. K.

przeciwko H. Spółce z o.o. w S.

o ryczałt za noclegi,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 14 lutego 2017 r.,

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

z dnia 20 listopada 2015 r., sygn. akt IV Pa (...),

I oddala skargę kasacyjną,

**II zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1350 (jeden
tysiąc trzysta pięćdziesiąt) zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa
procesowego w postępowaniu kasacyjnym.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 23 stycznia 2015 r., sygn. akt IV P (...), Sąd Rejonowy –
Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w O. zasądził od pozwanego H. Spółki z

o.o. w S. na rzecz powoda Ł. K. kwotę 24.466,58 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 3 marca 2014 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtów za noclegi.

Powyższy wyrok zaskarżyła apelacją pozwana. Wyrokiem z dnia 20 listopada 2015 r., sygn. akt IV Pa (...), Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w O. w pkt I. zmienił zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego w całości i oddalił powództwo; w pkt II. zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1.380 zł tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję odwoławczą.

Sąd drugiej instancji ustalił, że powód w okresie od 9 listopada 2012 r. do 8 września 2013 r. był zatrudniony u pozwanej na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym. Kierowca w trakcie wykonywania przewozu jest w podróży służbowej (art. 2 pkt 7, art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (dalej również jako: ustawa o czasie pracy kierowców: Dz. U. 2012 r., poz. 1155 ze zm.), z tytułu której przysługują mu należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. W przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, a więc gdy nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Innymi słowy przepisy wykonawcze w postaci rozporządzeń 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.), a następnie rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. poz. 167) ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych - diet, zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków, które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla

pracownika (art. 9 § 2 k.p., art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze.

Sąd ustalił ponadto, iż strony w umowie o pracę z dnia 7 października 2012 r., obok wynagrodzenia zasadniczego w wysokości 400 euro miesięcznie brutto przewidziały wypłacanie powodowi dodatków (ryczałtów) za pracę w godzinach nadliczbowych, za pracę w nocy oraz za czas dyżuru. Powodowi przysługiwał zwrot poniesionych przez niego kosztów dojazdu z siedziby firmy do miejsca rozpoczęcia pracy i powrotu pojazdu. Stawki tych świadczeń zostały określone w załączniku do umowy o pracę, a zasady wypłaty wynagrodzeń oraz innych świadczeń związanych z pracą określał regulamin wynagradzania. W załączniku obok stawek wymienionych powyżej świadczeń zawarto stawki diet przysługujących kierowcom z tytułu podróży na kontynencie i Wielkiej Brytanii - 40 euro, a za pierwszy i ostatni dzień podróży - 20 euro. W umowie o pracę nie przewidziano ryczałtów za noclegi. Zgodnie z obowiązującym u pozwanego regulaminem wynagradzania z tytułu podróży służbowej pracownikowi przysługiwała dieta, zwrot kosztów dojazdu, zwrot innych niezbędnych kosztów, w tym kosztów noclegu (§ 18). Za każdą dobę podróży służbowej niezależnie od tego, czy podróż służbowa wykonywana była na terenie kraju, czy poza jego granicami, pracownikowi, w myśl § 19 regulaminu wynagradzania, przysługiwała dieta w wysokości równej diecie, jaka przysługuje z tytułu podróży służbowej na terenie kraju pracownikowi państwowej lub samorządowej jednostki budżetowej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ k.p., przy czym pracodawca mógł przyznać pracownikowi dietę w wysokości wyższej. W § 21 regulaminu wynagradzania przewidziano zasady zwrotu kosztów noclegu. Obowiązek przedstawienia dowodu poniesienia kosztu oraz jego niezbędność dla podróży obciążała pracownika, a jego wysokość powinna być stwierdzona dowodem księgowym (faktura, rachunek). W ust. 3 przewidziano, że zwrot kosztów noclegu nie przysługuje, jeśli pracodawca zapewnił pracownikowi wystarczające warunki odpoczynku nocnego. Zwrot kosztów związanych z noclegiem nie przysługiwał zaś kierowcom pojazdów, wyposażonych w kabinę do spania. W ocenie Sądu Okręgowego ten zapis regulaminu wynagradzania jest nieważny, bo jest mniej korzystny dla pracownika niż regulacje prawa pracy w tym zakresie. Zapisy

rozporządzeń nie utożsamiają bezpłatnego noclegu z zapewnieniem kierowcom pojazdów wyposażonych w kabinę do spania, jak to uczynił pracodawca w regulaminie wynagradzania.

Sąd uznał, że pracodawca zapewnił powodowi możliwość korzystania z baz noclegowych, w których istniała możliwość skorzystania z łazienki, zaplecza kuchennego; ponadto ustalił dietę na wysokim poziomie; powód w toku wykonywania umowy o pracę nie zgłaszał zastrzeżeń do przyjętych rozwiązań ani nie zgłaszał roszczeń. Pracownicy pozwanego mogli korzystać z baz zlokalizowanych w G. w Belgii, w O. w Holandii, w T. w Niemczech, gdzie znajdowały się łóżka, łazienki. Powód twierdził, że z baz tych nie korzystał, gdyż nie było w nich wolnych miejsc do spania, ani możliwości skorzystania z łazienki, jednocześnie faktu tego nie sygnalizował pracodawcy. Powód decydował się na odpoczynek w kabinie samochodu i rezygnował z możliwości skorzystania z noclegu zaproponowanego przez pracodawcę z powodów od pracodawcy niezależnych, bądź też z przyczyn pracodawcy nieznanych. Nie można więc – w ocenie Sądu Okręgowego – takim zachowaniem powoda obciążać pozwanego, w sytuacji, gdy stwarzał on pracownikowi możliwość korzystania z bezpłatnego noclegu, a pracownik z własnej woli z możliwości tej nie korzystał. Z zestawienia sporządzonego przez pracodawcę wynika, że z bazy pracodawcy powód korzystał w szerszym zakresie, niż to twierdził.

Sąd uwzględniając specyfikę pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym uznał, że pracodawca powoda nie miał możliwości zapewnienia baz noclegowych w każdym miejscu, w którym pracownik miał korzystać z noclegu. Nie oznacza to jednak, że powodowi za pozostałe dni przysługiwał ryczałt za noclegi. Strony w umowie o pracę powoda przewidziały, że wysokość diet będzie wynosić 40 euro za jeden dzień podróży. Regulacje zawarte w rozporządzeniach z dnia 19 grudnia 2002 r. i 29 stycznia 2013 r. przewidywały kwoty limitu kosztów noclegu w poszczególnych krajach, stanowiące granicę kosztów noclegu, którego zwrot przyznawał pracodawca i obie przewidywały, że ryczałt za noclegi nie może przekroczyć równowartości 25% wskazanego limitu. W przypadku Belgii obie regulacje przewidywały 160 euro tytułem limitu za nocleg, w przypadku Niderlandów 120 euro (rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r.) i 130 euro

(rozporządzenie z dnia 29 stycznia 2013 r.), a w przypadku Niemiec 103 euro (rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r.) i 150 euro (rozporządzenie z dnia 29 stycznia 2013 r.). W tym samym czasie zgodnie z rozporządzeniem z dnia 19 grudnia 2002 r. pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju przysługiwała dieta w wysokości 23 zł za dobę podróży, a od dnia 1 marca 2013 r. zgodnie z rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 2013 r. dieta w wysokości 30 zł. Ustawodawca w przepisie art. 77⁵ § 4 k.p. wymaga, aby postanowienia m.in. regulaminu wynagradzania, umów o pracę nie ustalały diety za dobę podróży poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju przewidziana dla pracownika zatrudnionego w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej. Diety ustalone w niniejszej sprawie w sposób zasadniczy przekraczały równowartość kwot 23 zł oraz 30 zł. Ustalona przez pracodawcę kwota diety nie była mniej korzystna niż przewidywały to przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia (art. 77⁵ § 4 k.p.). Pozostałą kwotę pracownik mógł przeznaczyć na pokrycie kosztów noclegu w sytuacji, gdy nocował w innym miejscu, aniżeli baza noclegowa pracodawcy, a ponadto na ten cel mógł przeznaczyć również zaoszczędzone kwoty, których nie przeznaczył na nocleg, gdy mógł korzystać z baz noclegowych pracodawcy.

Wyrok Sądu Okręgowego powód zaskarżył w całości skargą kasacyjną. W ramach pierwszej podstawy (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.) skarżący zarzucił:

1) błędną wykładnię art. 2 pkt 7 w związku z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z § 2 i § 9 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 poza granicami kraju oraz § 2 i § 16 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 przez przyjęcie, że ze względu na specyfikę pracy kierowcy, pracodawca nie ma możliwości zapewnienia baz noclegowych w każdym miejscu, w którym pracownik miał korzystać z noclegu w związku z czym za te dni,

gdzie nocuje poza bazą pracodawcy pracownikowi nie przysługuje ryczałt za nocleg. W ocenie skarżącego prawidłowa wykładnia wskazanych przepisów w sposób jednoznaczny wskazuje na konieczność wypłaty ryczałtu w przypadku niezapewnienia bezpłatnego noclegu przez pracodawcę za każdą dobę podróży służbowej, ustalając w ten sposób minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowej;

2) niewłaściwe zastosowanie art. 65 § 2 k.c. w związku z art. 300 k.p. polegające na dokonaniu rozszerzającej wykładni załącznika do umowy o pracę z dnia 7 listopada 2012 r. „wysokość diet kierowców: a) podróż na kontynencie i Wielkiej Brytanii 40 EUR” - oznacza, że dieta pokrywała całość roszczenia z tytułu ryczałtu za noclegi, w sytuacji, gdy sens oświadczenia woli powinien być odtwarzany przy zastosowaniu reguł wykładni językowej zgodnie z ich dosłownym brzmieniem, a także na dokonaniu wykładni zawartej przez strony umowy o pracę (z załącznikami) z naruszeniem wskazanych w tym przepisie dyrektyw wykładni umowy, co doprowadziło do przyjęcia, że kwota diety wskazana w załączniku do umowy o pracę z założenia miała w pełni rekompensować wszelkie niedogodności (w tym koszty i należności) z tytułu zagranicznych podróży służbowych m.in. świadczeń takich jak ryczałt za nocleg. Skarżący wskazał, że regulamin wynagradzania pozwanej z dnia 18 czerwca 2007 r., w § 21 wyłącza możliwość wypłacenia ryczałtu za nocleg kierowcom pojazdów wyposażonych w kabinę do spania. Wobec tego nie można przypisać pracodawcy intencji uregulowania należności za nocleg podczas podróży służbowej w przyznanych dietach, ponadto nie można tego uczynić bez przeprowadzenia odpowiednich ustaleń faktycznych m.in. przesłuchania stron, ustalenia zasad i zwyczajów współpracy.

W ramach podstawy procesowej (art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c.) zarzucono naruszenie art. 328 § 2 w związku z art. 381, art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. przez sporządzenie przez Sąd drugiej instancji uzasadnienia zaskarżonego wyroku w sposób uniemożliwiający skuteczną kontrolę kasacyjną, jak również skutkującym przyjęciem przez ten Sąd błędnej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie – bez dania swojemu rozstrzygnięciu szans na jego pełne uzasadnienie – wobec braku dostatecznego uzasadnienia przyczyn, dla których Sąd Okręgowy przyjął, że: - pozwana zapewniła powodowi nocleg na terenie baz pozwanej,

wskazując, że przedłożone zestawienie przez pozwaną wykazuje szersze korzystanie przez powoda z baz pozwanej, jednocześnie zupełnie nie odnosząc się, iż szersze korzystanie z powoda z baz noclegowych niż wskazywane przed Sądem pierwszej instancji jest nadal znikome co do całości żądania powoda; - świadczenie ustalone przez strony (dieta w wysokości 40 euro) pokrywało całość roszczeń z tytułu ryczałtu za nocleg, pomimo zaniechania ustalenia przez Sąd zamiaru i celu stron zawierających umowę przez przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron czy próby ustalenia przyjętych zasad współpracy; - uznania wiarygodności, mocy dowodowej przedstawionego przez pozwaną zestawienia w postępowaniu apelacyjnym, w sytuacji gdy zostało one stworzone na potrzeby niniejszego postępowania – pozwana sama wskazała, że uzyskała je „wobec rozbudowy systemu komputerowego” oraz, że „nie dysponowała wówczas powyższymi dowodami”.

Skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego i orzeczenie co do istoty sprawy przez oddalenie apelacji pozwanej w całości oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania za wszystkie instancje; ewentualnie - o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego w całości oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania za wszystkie instancje.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną strona pozwana wniosła o oddalenie skargi w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu w postępowaniu kasacyjnym, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Obecnie ponad 200.000 kierowców polskich pojazdów wykonuje licencjonowane przewozy międzynarodowe rzeczy i osób. Dzięki przedsiębiorczości pracodawców i pracowitości kierowców w okresie 12 lat po wejściu do Unii Europejskiej polskie firmy transportowe stopniowo osiągnęły dominującą pozycję w całym transporcie unijnym. W ocenie Sądu Najwyższego wykładnia przepisów dotyczących ustalania wynagrodzenia przysługującego kierowcom powinna uwzględniać również aspekt ekonomiczny (zarówno konieczność zapewnienia poziomu zarobków adekwatnych do wysiłku pracownika i wielotygodniowej ciągłej

pracy w warunkach ograniczonych możliwości wypoczynkowych, jak również potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, rozwoju firm transportowych oraz uniknięcia zarzutów dotyczących dumpingu socjalnego, przy zachowaniu jednak warunków, zapewniających konkurencyjność polskich firm przewozowych).

Obecna ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.) została uchwalona w związku koniecznością wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 80 z 23.03.2002). Celem tej dyrektywy było ustanowienie minimalnych wymagań w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego i dostosowanie warunków konkurencji.

Regulacja dotycząca możliwości nocowania w kabinie pojazdu podczas odpoczynku dziennego lub skróconego odpoczynku tygodniowego (trwającego co najmniej 24 godziny) pojawiła się w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 i obowiązuje we wszystkich krajach członkowskich. Artykuł 8 tego rozporządzenia stanowi, że: 1. Kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku. 2. W każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku. Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku. 6. W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej: dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo

przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. 8. Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. (...). Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

Celem rozporządzenia nr 561/2006 miała być poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania, a w konsekwencji liczbę wypadków, które w transporcie drogowym są często tragiczne w skutkach. Rozporządzenie to pełni zasadniczą rolę w zapewnieniu stosowania przez kierowców w całej Unii Europejskiej jednolitych reguł określających maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, a jednocześnie zobowiązujących kierowcę do korzystania z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku. Celem rozporządzenia nr 561/2006 jest także ustanowienie jednolitych uwarunkowań dotyczących konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, w szczególności odnośnie do transportu drogowego (wprowadzenie jednakowych reguł dotyczących maksymalnych okresów prowadzenia i obowiązkowych przerw implikuje również utrzymywanie konkurencyjnych warunków wykonywania transportu drogowego), oraz polepszenie metod monitorowania i egzekwowania przepisów oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.

W polskim porządku prawnym obowiązuje także Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie (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.

Pracodawcy w transporcie międzynarodowym, kierując się bezpośrednio cytowanym wyżej art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, ponosili nakłady finansowe, dostosowując samochody ciężarowe, tak aby zapewniały „odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy” lub kupując samochody fabrycznie dostosowane do takiego odpoczynku. Uznawali przy tym, że jest to zapewnienie przez nich bezpłatnego noclegu, o którym mowa w § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. i § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r., które zwalnia ich z ponoszenia kosztów noclegu oraz ryczałtów za nocleg w przypadku braku rachunku hotelowego.

Biorąc pod uwagę to, że celem rozporządzenia nr 561/2006 jest poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak by eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania, a także z uwagi na fakt, iż w akcie tym przewidziana jest wprost możliwość odbioru dziennych okresów odpoczynku i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe (o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy, pojazd znajduje się na postoju a kierowca się na to godzi), Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 (OTK-A 2016, poz. 93, Dz. U. z 2016 r., poz. 2206) uznał, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz. U. 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 w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 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. Nr 236, poz. 1991, ze zm.) w zakresie, w

jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Zdaniem Trybunału oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu były usprawiedliwione. Dodatkowo utwierdzał ich w tej interpretacji art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, dopuszczający wykorzystanie dobowego odpoczynku w pojeździe, jeśli znajduje się on na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. 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. Ustawodawca, odsyłając w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy - tj. art. 77⁵ § 3-5 k.p., a następnie do zakwestionowanych przepisów rozporządzeń - nie uwzględnił specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym. Brak regulacji adekwatnych do wykonywanej przez kierowców pracy i odesłanie w zakresie ustalania warunków i wysokości należności przysługujących z tytułu podróży służbowej kierowców do przepisów dotyczących pracowników sfery budżetowej ujawnił się szczególnie przy wykładni pojęcia „bezpłatny nocleg” zawartego w kwestionowanych rozporządzeniach. Pojęcie to, choć nieostre, jest wystarczająco czytelne w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w jednostkach sfery budżetowej przebywających w podróży służbowej, a jego wykładnia w stosunku do tego kręgu adresatów jest jednolita. W odniesieniu jednak do kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym, wywołało radykalne rozbieżności i niepewność co do sposobu jego stosowania. Mając na uwadze wskazane wyżej regulacje, Trybunał Konstytucyjny uznał, że konstrukcja normatywna przyjęta w przepisach dotyczących ryczałtów za nocleg, doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na podstawie tych przepisów przez pracodawców branży transportowej. Trybunał uznał, że ustawodawca, pozostawił nadmierną swobodę organom stosującym prawo przy ustalaniu zakresu normowania uprawnień kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym

i związanych z nimi obowiązków pracodawców. Sam fakt stworzenia nazbyt szerokich ram dla organów stosujących prawo, które muszą zastępować ustawodawcę w zakresie dookreślania zagadnień uregulowanych w sposób nieprecyzyjny, świadczy o naruszeniu zasady określoności prawa. Trybunał uznał, że wadliwa legislacyjnie konstrukcja zakwestionowanych przepisów, opierająca się na odesłaniu kaskadowym, spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych. Ponadto doprowadziła do nieadekwatności norm uregulowanych w tych przepisach do materii, w jakiej znajdują zastosowanie oraz nadmiernej swobody organów stosujących prawo przy ustalaniu ich zakresu normowania.

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

Art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców został dodany przez art. 4 pkt 2 ustawy z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246) w związku z uchwałą siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r. w sprawie II PZP 11/08. W uchwale tej przyjęto, że kierowcy transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie są w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Wykładnia ta oznaczała, że do takich podróży w ogóle nie mają zastosowania regulacje kodeksowe zawarte w art. 77⁵ k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Ustawodawca zdecydował się

na uregulowanie w ustawie o czasie pracy kierowców odrębnej od zawartej w art. 77⁵ § 1 k.p. definicji podróży służbowej (w art. 2 pkt 7) oraz odesłanie w kwestii świadczeń z tego tytułu do przepisów ogólnych zawartych w art. 77⁵ k.p. (na podstawie art. 21a). Mechanizm przewidziany w art. 77⁵ § 5 k.p., w zamierzeniu ustawodawcy, miał pełnić funkcję gwarancyjną, na wypadek gdyby układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania czy umowa o pracę pozostawiły te kwestie poza przedmiotem ustaleń.

Trybunał Konstytucyjny wziął pod uwagę, że w wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r. powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. (nie mają więc zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), a po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców). Jednakże za okres do dnia 3 kwietnia 2010 r. moc prawną zachowały korzystniejsze dla pracowników (przyznające diety i zwrot kosztów noclegu) postanowienia układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania) oraz umów o pracę (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.).

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego należy zgodzić się z argumentami wysuwanymi w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że podróż służbowa nie może polegać na wykonywaniu uzgodnionej przez strony pracy, która ze swej istoty polega na stałym przemieszczaniu się po określonym obszarze. Pracownik realizuje wówczas zobowiązanie niewykraczające poza warunki umówione przez strony, jakie przyjął na siebie, nawiązując stosunek pracy. Inaczej należy postrzegać podróż służbową, która stanowi środek do wykonania określonego zadania służbowego poza siedzibą pracodawcy, i sama w sobie nie jest jeszcze istotą tego zadania (o takiej podróży mowa w art. 77⁵ § 1 k.p.), a inaczej sytuację, w której istotą wykonywanej pracy jest stałe przebywanie w podróży. W odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym należy stwierdzić, że ich zadaniem służbowym jest wykonywanie przewozu osób lub

rzeczy, przebywanie w podróży jest zatem treścią obowiązku służbowego, a nie środkiem do jego wykonania. Zdaniem Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych - tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców - należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet.

W ocenie Sądu Najwyższego, w obecnym składzie, poza kontrolą pracodawcy, odpowiedzialnego za właściwą organizację czasu pracy i warunków pracy swoich pracowników, pozostaje to, gdzie faktycznie kierowca spędza nocleg. Nawet jeśli pracodawca preferowałby odpoczynek pracowników w hotelu, ostatecznie o formie noclegu zadecyduje sam kierowca, który może chcieć zaoszczędzić środki przyznane przez ustawodawcę w formie ryczałtu. System wynagradzania pracowników kierowców, w tym przyznawania diet czy dodatków, powinien być tak skonstruowany, by nie stanowił zachęty do naruszania bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej strony nie może także sprzyjać fikcji, w której „kierowca - pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiącą rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś ów ekwiwalent stanowią (zaoszczędzane) świadczenia z tytułu podróży służbowej (diety, zwrot kosztów noclegu). 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, tj. przez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej.

Biorąc pod uwagę utratę domniemania zgodności z Konstytucją przepisów wskazanych w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 (OTK-A 2016, poz. 93), Sąd Najwyższy, rozpoznający obecną skargę kasacyjną, uznał, że do stanów faktycznych począwszy od 3 kwietnia 2010 r., do kierowców w transporcie międzynarodowym nie należy stosować przepisów rozporządzeń wykonawczych wydanych z upoważnienia art. 77⁵ k.p.; zastosowanie miały przepisy zakładowe (regulaminy wynagradzania), które nie były korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). Dysponowanie przez pracownika - kierowcę pojazdem z miejscem do noclegu, który uznał za wystarczający do odpoczynku i regeneracji sił – stosownie do 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, umożliwiło 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.

Ad casum pracodawca zapewnił powodowi możliwość nocowania w bazach transportowych za granicą, a także przydzielił powodowi samochód z miejscem do spania. Powód, zgodnie z ustaleniami Sądu Okręgowego, niekiedy preferował nocleg w kabinie samochodu, uznając go za lepszy i wygodniejszy od noclegu na terenie bazy transportowej.

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, przyjęto, że dopuszczalne było ustalenie przez strony stosunku pracy objęcie jednym ryczałtem (w adekwatnie wysokiej i stałej kwocie) diety oraz należnego kierowcy ryczałtu za noclegi, nie mniej korzystnym niż przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia i ryczałtu za nocleg. W tym kontekście w zaskarżonym wyroku Sąd Okręgowy ustalił, że świadczenie ustalone przez strony stosunku pracy na poziomie 40 euro nie dotyczyło jedynie diet w rozumieniu kwot przeznaczonych na pokrycie kosztów wyżywienia i inne drobne wydatki. Tak wysoka dieta, zdaniem Sądu Okręgowego wypłacona przed cały okres zatrudnienia

pokrywała całość roszczeń powoda z tytułu ryczałtu za noclegi w okresie, gdy nie mógł on, z przyczyn obiektywnych korzystać z baz noclegowych pozwanego. Powód nocując w kabinie pojazdu z góry wykluczał możliwość korzystania z baz noclegowych pozwanego, w toku postępowania dowodowego nie przedłożył żadnych dowodów wskazujących na poniesienie kosztów noclegu.

W ocenie Sądu Najwyższego, w zaskarżonym wyroku Sąd słusznie przyznał prymat przepisom zakładowym. Powód dysponował pojazdem z miejscem do noclegu, który uznał za wystarczający do odpoczynku i regeneracji sił – stosownie do 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. Nie przedstawił żadnych rachunków za nocleg. Nie doszło więc do naruszenie przepisów wskazanych w materialnej podstawie skargi kasacyjnej, a zwłaszcza - błędnej wykładni art. 2 pkt 7 w związku z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z § 2 i § 9 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 poza granicami kraju oraz § 2 i § 16 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.

Nieuzasadnione okazały się również zarzuty procesowe skargi kasacyjnej. Uzasadnienie zaskarżonego wyroku pozwala na pełną rekonstrukcję ustaleń faktycznych oraz zastosowanej subsumpcji.

Mając powyższe okoliczności na względzie na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oraz art. 98 § 1 w związku z art. 99 k.p.c. orzeczono jak w sentencji.

r.g.