



Sygn. akt I PK 90/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 kwietnia 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Katarzyna Gonera (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Beata Gudowska

SSN Piotr Prusinowski

Protokolant Joanna Porowska

w sprawie z powództwa K.R.

przeciwko N. Spółce z o.o. w Ł. - obecna nazwa X. Spółka z o.o. w C.

o ryczałt za noclegi,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 27 kwietnia 2017 r.,

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

z dnia 17 listopada 2015 r., sygn. akt VII Pa .../15,

**uchyła zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Okręgowemu w Ł. do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy w Ł., wyrokiem z 23 czerwca 2015 r., zasądził od pozwanej N. Spółki z o.o. w Ł. na rzecz powoda K.R. kwoty: 34.477 zł tytułem ryczału za noclegi z ustawowymi odsetkami od 10 czerwca 2013 r. do dnia zapłaty (pkt 1) oraz 1.800 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt 2), a ponadto orzekł o kosztach sądowych (pkt 3) oraz rygorze natychmiastowej wykonalności (pkt 4).

Powyższy wyrok został wydany w wyniku następujących ustaleń faktycznych.

Powód K. R. był zatrudniony w N. Spółce z o.o. w Ł. na podstawie umowy o pracę od 1 sierpnia 2005 r. do 21 października 2011 r. na stanowisku kierowcy międzynarodowego, z miejscem wykonywania pracy w siedzibie pracodawcy i w Europie, w pełnym wymiarze czasu pracy. W dniu 1 sierpnia 2008 r. powód podpisał oświadczenie o zapoznaniu się z Regulaminem pracy i Regulaminem wynagradzania. Wykonując zadania służbowe, powód odbywał podróże służbowe. Nocował w kabinie samochodu ciężarowego. Samochody pozwanej Spółki były wyposażone w leżanki, klimatyzację, ogrzewanie postojowe. Ze względu na bezpieczeństwo ładunku zalecane było, aby kierowcy nocowali na terenie zagranicznych baz pozwanej. Bazy mają zaplecze sanitarne. Na terenie baz są zapewnione warunki socjalne w postaci prysznic, toalety, kąpieliska socjalnego, kąpieliska, gdzie można przygotować posiłek. W ramach opłaty parkingowej poza bazą jest zapewniony prysznic i toaleta. W bazach nie ma miejsc do noclegu. Kierowcy śpią w kabinach aut. Zdarza się, że kierowcy nocują na parkingach. Pozwana zwraca koszty opłaty parkingowej po przedstawieniu przez kierowcę stosownego potwierdzenia.

Zgodnie z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r., obowiązującego u strony pozwanej, za czas podróży służbowej kierowcy przysługują świadczenia określone przepisami wydanymi przez Ministra Gospodarki i Pracy dla sfery budżetowej – diety, ryczałt za nocleg. Nie przysługuje ryczałt za nocleg kierowcy, przy niekorzystaniu z hotelu, jeżeli samochód jest wyposażony w miejsce do spania. Kolejny Regulamin pracy, zatwierdzony 28 czerwca 2011 r., zawiera tożsamą regulację prawną.

Pozwany pracodawca ustalił 20 lipca 2006 r. Regulamin wynagradzania.

Zgodnie z § 15 tego Regulaminu, „pracownikom przysługują diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest uregulowana w rozporządzeniu 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 na obszarze kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowych poza granicami Polski dla kierowców wynosi 40 EUR za pełną dobę”.

Wysokość diet z tytułu podróży służbowych była zmieniana. Od 1 stycznia 2010 r. wysokość diety zagranicznej pracodawca ustalił w porozumieniu ze związkami zawodowymi na 38 euro za dobę. Następnie od 1 kwietnia 2010 r. pracodawca wprowadził nowy Regulamin wynagradzania. Zgodnie z § 15 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r., pracownikom przysługują diety rozumiane jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest uregulowana w rozporządzeniu 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 na obszarze kraju. Wysokość diet rozumianych jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju wynosi łącznie 38 euro za każdą pełną dobę, z czego kwota 13 euro stanowi dietę rozumianą jako pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, a kwota 25 euro obejmuje zwiększenie innych kosztów socjalnych. W dniu 14 września 2010 r. strona pozwana podpisała ze związkami zawodowymi porozumienie ustalające wysokość diety zagranicznej na 40 euro za dobę. Za okres od 1 lipca 2010 r. do 13 września 2010 r. różnica diety między 38 euro a 40 euro miała być wyrównywana na liście płac za wrzesień. Powyższe porozumienie zakończyło spór zbiorowy pracodawcy z pracownikami. W dniu 3 grudnia 2010 r. pozwana Spółka podpisała z zakładową organizacją związkową porozumienie ustalające wysokość diety zagranicznej rozumianej jako

dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową poza granicami kraju od 1 stycznia 2011 r. na 41 euro za dobę, z czego kwota 14 euro stanowić miała dietę rozumianą jako pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, a kwota 27 euro obejmować miała zwiększenie innych kosztów socjalnych.

Zamiarem związku zawodowego NSZZ „Solidarność” Pracowników N. zawierającego to porozumienie nie było, aby dieta stanowiąca dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników w związku z podróżą służbową poza granicami kraju była przeznaczona na pokrycie kosztów noclegu.

Ostatecznie, na skutek porozumień zawieranych z organizacjami związkowymi, Regulamin wynagradzania przewidywał, że z tytułu kosztów podróży służbowych pozwany pracodawca będzie wypłacał kierowcom diety rozumiane jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową poza granicami kraju w następujących kwotach: (-) od 1 kwietnia 2010 r. 38 euro (w tym 13 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 25 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych); (-) od 1 stycznia 2011 r. 41 euro (w tym 14 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 27 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych); (-) od 1 marca 2012 r. 42 euro (w tym 14 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 28 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych).

Po powrocie do kraju kierowca dokonywał rozliczenia wyjazdu w ustalonym trybie, przestrzegając obowiązku niezwłocznego zdania dokumentów stanowiących podstawę do zafakturowania wykonania usługi przewozowej, w tym między innymi wykresówek tachografu oraz dokumentów księgowych potwierdzających poniesione wydatki i koszty. Kierowca był zobowiązany do należytego wypełnienia wszystkich formularzy dotyczących delegacji krajowych i zagranicznych. Miał też obowiązek wypełniać i doręczać przełożonemu formularz rozliczenia delegacji krajowych i zagranicznych oraz kartę realizacji zadań.

W maju 2012 r. został sporządzony przez Państwową Inspekcję Pracy protokół kontroli, z którego wynikało, między innymi, że kwota diety na pokrycie zwiększonych innych kosztów socjalnych w przypadku noclegów w Niemczech,

Austrii, Włoszech, na Węgrzech i w Czechach ujęta jako ryczałt jest wystarczająca, natomiast dla części państw ryczałt jest zbyt niski, co dotyczyło Francji, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Niderlandów. Ze względu na to, że kierowcy odbywają podróże w różnych krajach oraz z uwagi na brak ewidencjonowania krajów, w jakich kierowcy odbywają noclegi, nie jest możliwe ustalenie, czy wielkość ryczałtu na pokrycie zwiększonych innych kosztów socjalnych pokrywa należności za nocleg w różnych krajach. Na listach płac jednym z elementów płacy była dieta zagraniczna. Nie wyszczególniano jednak pozycji: ryczałt za noclegi.

Sąd Rejonowy wyliczył wysokość przysługującego powodowi ryczałtu za noclegi za okres od kwietnia 2010 r. do sierpnia 2011 r. włącznie, przy przyjęciu uśrednionej wartości noclegu na 30 euro za dobę według kursu z dnia wymagalności roszczenia, i przyjął, że powodowi należy się z tego tytułu łączna kwota 34.477 zł.

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Rejonowy uznał, że roszczenie powoda jest uzasadnione. Sąd podniósł, że zgodnie z art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155), obowiązującym od 3 kwietnia 2010 r., 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 rozpoznawanej sprawie roszczenie powoda dotyczy okresu po wejściu w życie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, tj. po dniu 3 kwietnia 2010 r.

W ocenie Sądu pierwszej instancji, powyższa regulacja oznacza, że przepisy wykonawcze do art. 77⁵ k.p. ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diety, zwrotu kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane tylko korzystniej dla pracownika. W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze (tak: wyrok Sądu Najwyższego z 4 września 2014 r., I PK 7/14, LEX nr 1515145). Zgodnie 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), obowiązującego w spornym okresie, za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia bezpłatny nocleg.

Sąd Rejonowy podkreślił, że według aktualnego orzecznictwa Sądu Najwyższego zapewnienie powodowi noclegu w kabinie samochodu ciężarowego nie oznacza zapewnienia bezpłatnego noclegu w rozumieniu powołanych przepisów (por. uchwały Sądu Najwyższego: z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, OSNP 2014 nr 12, poz. 164; z 7 października 2014 r., I PZP 3/14, OSNP 2015 nr 4, poz. 47). Sąd pierwszej instancji pominął materiał dowodowy zmierzający do ustalenia standardu kabin, w których powód nocował w czasie podróży służbowych. Kwestia ta, w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego, nie ma bowiem znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Standard kabiny nie ma wpływu na nabycie przez kierowcę prawa do ryczałtu za nocleg.

W rozpoznawanej sprawie pozwana Spółka podnosiła, że regulacja zawarta w przepisach wewnętrznych (Regulaminie wynagradzania) przewidywała wypłatę świadczeń, które pokrywały także ryczałt za nocleg. W ocenie Sądu Rejonowego, stanowisko to nie było konsekwentne, gdyż z jednej strony pracodawca podnosił, że ryczałt za nocleg powodowi się nie należy z uwagi na zapewnienie mu bezpłatnego noclegu w przystosowanej do tego kabinie, z drugiej zaś twierdził, że wypłata ryczałtu za noclegi następowała w ramach korzystnie określonej diety. W ocenie Sądu Rejonowego, postanowienia Regulaminu wynagradzania dotyczące wypłaty diety na pokrycie innych kosztów socjalnych nie obejmowały pokrycia ryczałtów za noclegi.

Sąd Rejonowy podkreślił, że Regulamin wynagradzania z 2010 r. wszedł w życie, gdy obowiązywała wykładnia, zgodnie z którą zapewnienie noclegu w kabinie samochodu stanowiło zapewnienie bezpłatnego noclegu. Pracodawca prezentował

stanowisko, że ryczałt za nocleg powodowi się nie należy, ponieważ zapewniał mu nocleg w odpowiednio przystosowanej kabinie. Powyższe stanowisko znalazło potwierdzenie w Regulaminie pracy, który stanowił, że ryczałt nie przysługuje, gdy pracodawca zapewnia kierowcy nocleg w kabinie pojazdu. Skoro tak, to jednocześnie pracodawca nie mógł płacić ryczałtu za nocleg w ramach diety, bowiem wykluczało się to wzajemnie i stanowiło, w ocenie Sądu, „dopasowywanie” przez pracodawcę wypłaconych kwot do przedmiotu żądania.

Sąd Rejonowy zwrócił także uwagę na § 25 Regulaminu pracy, który określa, jakie świadczenia przysługują za czas podróży służbowej – diety i ryczałt za nocleg, jednoznacznie przewiduje też zastosowanie wprost rozporządzeń, różnicując te dwa świadczenia. Z kolei Regulamin wynagradzania nie posługuje się pojęciami nocleg, koszty noclegu, ryczałt za nocleg. Nie określa również, jaka część diety stanowi konkretnie ryczałt za nocleg, a jaka część to inne koszty socjalne. Ani w umowie o pracę, ani w innym dokumencie, w formie oświadczenia pracodawcy, nie mówi się, że diety obejmują również ekwiwalent wydatków na noclegi, a definicja diety wynika z treści rozporządzeń, które wymieniają osobno diety oraz zwrot kosztów przejazdów, dojazdów i noclegów, nie ma więc podstaw prawnych, aby w aktach niższego rzędu ten podział nie został zachowany.

Sąd Rejonowy zauważył, że skoro przepis wewnętrzny przewidywał pozbawienie prawa do ryczałtu za nocleg w związku z przyjęciem, że pracodawca zapewnia bezpłatny nocleg w kabinie, nie można uznać, że jest to uregulowanie bardziej korzystne dla pracownika, ponieważ aktualna wykładnia zakłada, że zapewnienie noclegu w kabinie samochodu nie może być kwalifikowane jako bezpłatny nocleg. Także dieta ogólnie określona na 38, 41 lub 42 euro nie może być przyjęta jako uregulowanie bardziej korzystne niż powszechnie obowiązujące przepisy. Faktycznie dieta w ścisłym tego słowa znaczeniu została określona przez pracodawcę na wyższą kwotę niż 23 zł, jednak mając na względzie to, że ryczałt za nocleg w różnych krajach jest różny i wynosi 25 euro (Austria), 40 euro (Belgia), 20 euro (Czechy), 30 euro (Francja), nie można przyjąć, że łączna kwota 38/41/42 euro – przy założeniu minimalnej stawki diety 23 zł (ok. 6 euro) – w każdym przypadku będzie bardziej korzystna niż przepisy wykonawcze, przy uwzględnieniu dodatkowo, że dieta ustalona przez pracodawcę ma pokryć inne koszty socjalne.

Na powyższe zwróciła również uwagę PIP w protokole pokontrolnym.

Sąd pierwszej instancji uznał, że samo przyjęcie, że pracodawca nie zapewniał bezpłatnego noclegu, przesądza o zasadności roszczenia o ryczałt za noclegi. W przypadku ryczałtu bez znaczenia jest, czy i w jakiej wysokości pracownik poniósł koszty noclegu. Ryczałt przysługuje nawet wtedy, gdy kosztów tych pracownik faktycznie nie poniósł. Ryczałt nie przysługuje tylko wtedy, gdy pracodawca zapewnił pracownikowi bezpłatny nocleg w warunkach hotelu (motelu), a nie w dostosowanej do spania kabinie pojazdu. W razie zatem nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje ryczałt co najmniej w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77³ § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość „zaoszczędzenia” przez pracownika wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia. Nawet gdy kierowca nie pokrywa faktycznie kosztów noclegu, ponieważ korzysta w tym celu z kabiny pojazdu i w związku z tym nie przedstawia rachunku za hotel, należy mu się ryczałt. Skoro zostało przyjęte, że Regulamin wynagradzania nie przewidywał w ramach wypłaty diety wypłaty ryczałtu, należało zasądzić ryczałt wynikający z przepisów rozporządzenia, przewidującego wypłatę świadczeń w związku z podróżą służbową poza granicami kraju. Ścisłe ustalenie liczby i miejsc noclegów nie było możliwe z uwagi na brak stosownych danych. Okoliczność ta jednak nie niweluje możliwości zasądzenia roszczenia na rzecz powoda. Zgodnie z art. 94 pkt 9a k.p., pracodawca ma obowiązek prowadzenia dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz akt osobowych pracowników. Brak ewidencji podróży służbowych obciąża pracodawcę, a nie powołującego się na nią pracownika. Nie można więc obciążać pracownika konsekwencjami tego, że sam ewidencjonował swoje podróże służbowe, gdyż był to obowiązek pracodawcy. W konsekwencji, zdaniem Sądu Rejonowego, to na pracodawcy ciążył obowiązek wykazania, że powód nie odbył podróży służbowych, której to powinności strona pozwana nie zadośćuczyniła. Obiektywnym dowodem na tę okoliczność mogła być jedynie dokumentacja pracownicza, w sposób rzetelny i zgodny z prawdą stwierdzająca fakt wykonywania przez powoda pracy w okresie podróży służbowej.

Komplikacje dowodowe w zakresie dokładnego wskazania dat i rozmiaru

wykazywanej przez powoda pracy, mogą być rozwiązane przez zasądzenie odpowiedniego wynagrodzenia, ustalonego z zastosowaniem art. 322 k.p.c., co prowadziło do zasądzenia odpowiedniego wynagrodzenia, według oceny opartej na rozważeniu wszystkich okoliczności.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego wniosła strona pozwana, zaskarżając wyrok w całości i zarzucając:

1) naruszenie prawa materialnego w postaci: art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1, 3, 4 i 5 k.p.; art. 77⁵ § 3 k.p.; art. 94 pkt 9a k.p. w związku z art. 281 pkt 6 k.p. w związku z art. 6 k.c. i art. 300 k.p.; § 2 ust. 1 lit. b w związku z § 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; § 15 pkt 1-3 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r. (wraz z kolejnymi aneksami) obowiązującego w pozwanej Spółce, a także Porozumienia z 14 września 2010 r. zawartego między pracodawcą a związkami zawodowymi oraz porozumień zawartych ze związkami zawodowymi 3 grudnia 2010 r. i 27 lutego 2012 r. w związku z art. 65 k.c.; art. 8 pkt 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85;

2) naruszenie przepisów postępowania, mające istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, tj. art. 233 § 1 k.p.c.; art. 328 § 2 k.p.c. oraz art. 173, art. 178 § 1 Konstytucji RP, a także art. 1 § 2 ustawy – Prawo o ustroju sądów powszechnych i art. 2 k.p.c.

Strona apelująca wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości.

W apelacji zwrócono uwagę na potrzebę wystąpienia na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pytaniami prejudycjalnymi o treści: „czy art. 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 zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, stanowiący, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne 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 znajduje się na postoju, należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu prawa krajowego, które statuuje w § 9 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), obowiązującego do dnia 28 lutego 2013 r., oraz w § 16 ust. 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 (Dz.U. 2013, poz. 167), obowiązującego od dnia 1 marca 2013 r., co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach określonych w § 9 ust. 1-3 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz w § 16 ust. 1-3 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy i w przypadku, gdy pracodawca (przewoźnik) zapewnił pracownikowi (kierowcy) bezpłatne miejsce do spania w kabinie samochodu; oraz czy art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, należy interpretować w ten sposób, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, okresy odpoczynku poza bazą określone w art. 4 lit f-i tego rozporządzenia, może wykorzystywać w pojeździe, o ile ma on odpowiednie miejsce do spania i znajduje się na postoju”.

W odpowiedzi na apelację pełnomocnik powoda wniósł o oddalenie apelacji

pozwanej Spółki.

Sąd Okręgowy w Ł., wyrokiem z 17 listopada 2015 r., oddalił apelację.

W ocenie Sądu odwoławczego zarzuty sformułowane w apelacji sprowadzają się w zasadzie jedynie do polemiki ze stanowiskiem Sądu Rejonowego i interpretacją dowodów dokonaną przez ten Sąd i jako takie nie są skuteczne. Apelujący przeciwstawia ocenie dokonanej przez Sąd pierwszej instancji swoją analizę zgromadzonego materiału dowodowego i własny pogląd na sprawę, z pominięciem okoliczności dla niego niewygodnych lub nieodpowiadających jego wersji zdarzeń.

Sąd Okręgowy podkreślił, że pracodawca, regulując w akcie wewnątrzzakładowym należności związane z podróżą służbową, zobligowany jest przyznać pracownikowi całokształt świadczeń z nią związanych, przy czym nazwa tak określonego świadczenia nie ma decydującego znaczenia. Jednak pracodawca, bez względu na to, jak nazwie świadczenia, musi zadbać o to, aby pracownik otrzymał wszystkie świadczenia należne w związku z odbywaną podróżą służbową. W rozpoznawanym przypadku pracodawca skorzystał z uprawnienia do uregulowania kwestii należnych świadczeń związanych z podróżą służbową.

Zgodnie z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r., za czas podróży służbowej przysługują świadczenia określone przepisami wydanymi przez Ministra Gospodarki i Pracy dla sfery budżetowej – diety, ryczałt za nocleg. Nie przysługuje ryczałt za nocleg kierowcy, przy niekorzystaniu z hotelu, jeżeli samochód wyposażony jest w miejsce do spania. Z kolei Regulamin wynagradzania z 20 lipca 2006 r. w § 15 stanowi, że pracownikom przysługują diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest uregulowana w rozporządzeniu 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 na obszarze kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowych poza granicami Polski dla kierowców wynosi 40 euro za pełną dobę. W wyniku kolejno zawieranych ze związkami zawodowymi porozumień oraz wobec zmiany treści tego aktu wewnątrzzakładowego, ostatecznie Regulamin wynagradzania przewidywał,

że pozwany będzie wypłacał kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym diety rozumiane jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową w następujących kwotach: (-) od 1 kwietnia 2010 r. 38 euro (13 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 25 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych); (-) od 1 stycznia 2011 r. 41 euro (14 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 27 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych); (-) od 1 marca 2012 r. 42 euro (14 euro tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 28 euro jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych).

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że bezsprzecznie, z uwagi na treść § 25 Regulaminu pracy, prawo do spornego świadczenia – ryczałtu za nocleg – zostało przyznane powodowi w akcie wewnątrzzakładowym. Regulamin w tej części stanowi wyraźnie, że kierowcy przysługują świadczenia określone przepisami wydanymi przez Ministra Gospodarki i Pracy dla sfery budżetowej – diety i ryczałt za nocleg. A zatem sam pracodawca, już w tej regulacji, dokonał rozróżnienia należnych pracownikom świadczeń z tytułu podróży służbowych na diety i ryczałt za nocleg. Jednocześnie w Regulaminie pracy poczyniono zastrzeżenie, że nie przysługuje ryczałt za nocleg kierowcy, przy niekorzystaniu z hotelu, jeżeli samochód wyposażony jest w miejsce do spania. Tym samym to świadczenie odebrano tylko pewnej grupie kierowców, która w czasie podróży służbowych nocowała w kabinie samochodu ciężarowego. Powołując się na uchwałę składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), Sąd Okręgowy stwierdził, że przepisy o czasie pracy kierowców nie regulują kwestii wynagrodzenia, nie mogą zatem stanowić podstawy do zanegowania prawa pracowników-kierowców do ryczałtu za noclegi, jeżeli nocują w kabinie pojazdu, a nie w warunkach hotelowych. Postanowienia regulaminu pracy pozbawiające prawa do ryczałtu kierowców nocujących w kabinach samochodów ciężarowych są pozbawione mocy prawnej.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej, Sąd Okręgowy podkreślił, że powołane rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w żadnym

zakresie nie dotyczy wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami ani innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś – zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę, rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujące pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Konsekwencją stwierdzenia, że powyższe przepisy nie dotyczą żadnych uprawnień finansowych pracowników, związanych z zatrudnieniem w transporcie drogowym, także w ramach podróży służbowych, musi być uznanie, że wnioskowane przez apelującego wystąpienie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pytaniem prawnym dotyczącym właśnie tego typu należności na podstawie powołanych przepisów byłoby bezprzedmiotowe.

Odnosząc się do treści wydanych przez pracodawcę Regulaminów pracy i wynagradzania, Sąd Okręgowy zaznaczył, że nie jest uprawnione przyjęcie sugestii pozwanego, iż ostatecznie przyznana kierowcom dieta zawierała sporny i dochodzony w niniejszym postępowaniu ryczałt i że strony stosunku pracy w drodze zgodnego porozumienia wyraziły zgodę na takie ukształtowanie świadczeń związanych z odbywaniem podróży służbowych. W ocenie Sądu drugiej instancji, na przyjęcie takiego stanowiska nie pozwala § 25 Regulaminu pracy, który określa, jakie świadczenia przysługują za czas podróży służbowej, tj. diety i ryczałt za nocleg, i wprost różnicuje te dwa świadczenia. Regulamin pracy wprost pozbawiał tego prawa kierowców sypiających w kabinach ciężarówek. Na okoliczność braku wypłaty tego rodzaju świadczeń zeznawali też powołani w sprawie świadkowie i powód. Trudno więc zgodzić się z pozwanym, że roszczenia pracowników w tym zakresie były zaspakajane w ramach diet. Ponadto, zawarta z powodem umowa o pracę w ogóle nie odnosiła się do tej kwestii. Nie sposób zatem przyjąć, iż strony zgodnie uzgodniły, że wszystkie świadczenia należne tytułem odbywania podróży służbowych będą kompensowane w ramach diety oraz że dieta na pokrycie innych

kosztów socjalnych w istocie zawierać będzie też ryczałt za nocleg. Chybione jest twierdzenie apelacji, że już zawierając umowę o pracę strony porozumiały się co do tego, że „dieta” będzie – w ramach części na pokrycie wydatków socjalnych – obejmować także ryczałt za nocleg. Twierdzenia takie prezentują stanowisko strony pozwanej, a nie wskazują na stan świadomości związków zawodowych czy powoda co do rozumienia elementów wchodzących w skład tego świadczenia. Tym samym nie wskazują na zgodną wolę stron w tym zakresie. W aktach sprawy znajduje się pismo związków zawodowych, że zamiarem związku zawodowego NSZZ „Solidarność” Pracowników N., zawierającego porozumienie, nie było, aby dieta – stanowiąca dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników w związku z podróżą służbową poza granicami kraju – była przeznaczona również na pokrycie kosztów noclegu.

Bezspornie pozwany pracodawca ustanowił na rzecz pracowników dietę w części rekompensującej zwiększone koszty wyżywienia na poziomie 13-14 euro. Funkcja tej diety pokrywała się z dietą ustaloną w przepisach ogólnie obowiązujących, stąd też przyjąć należało, że pracodawca ustanowił ją na poziomie korzystniejszym niż minimalny (ponad kwotę 23 zł) i ta stawka – z uwagi na obowiązki Regulaminu – była obowiązująca. Tym samym pozostała część diety – 25-28 euro na pokrycie innych kosztów socjalnych, zawierająca rzekomo zarówno ryczałty za noclegi, jak i pokrycie innych wydatków – nie była korzystniejsza dla pracownika od przepisów powszechnie obowiązujących. Jednocześnie brak było podstaw, jak czyni to pozwana w apelacji, do zaliczenia części diety na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia ponad kwotę 23 zł (6 euro), na poczet jej drugiej części, w tym dochodzonych ryczałtów. Tego typu zabieg, z uwagi na wyraźną treść Regulaminu w tym przedmiocie i jasny podział kwot dwóch części diety przeznaczonych na różne cele, nie był bowiem dopuszczalny.

Sąd Okręgowy w całości podzielił rozważania Sądu Rejonowego, że w przypadku roszczenia o ryczałt za noclegi bez znaczenia dla rozstrzygnięcia pozostaje okoliczność, czy i w jakiej wysokości pracownik poniósł koszty noclegu.

W ocenie Sądu drugiej instancji nieuzasadniony jest też zarzut apelacji dotyczący naruszenia art. 94 pkt 9a k.p. w związku z art. 281 pkt 6 k.p. w związku

z art. 6 k.c. i 300 k.p. w wyniku błędnego uznania, że pracodawca naruszył ciążące na nim obowiązki w zakresie prowadzenia dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy w sytuacji, gdy pracodawca przedłożył do akt sprawy kompletne i pełne akta osobowe kierowcy, wydruki z prowadzonej elektronicznie ewidencji czasu pracy kierowcy oraz karty realizacji przez kierowcę zadań transportowych, i w konsekwencji przyjęcia, że to na pozwanym, a nie powodzie, spoczywał ciężar dowodu w zakresie wykazania miejsc noclegów pracownika. Odnosząc się do tego zarzutu, Sąd drugiej instancji zwrócił uwagę, że powołując się na fakt złożenia dokumentacji – jako kompletnej – pracodawca zdaje się nie zauważać, że to na nim, a nie na pracowniku, spoczywa obowiązek prawidłowego rozliczenia delegacji i wypłaty świadczeń z nią związanych. Pracodawca, chcąc dokonać tego rozliczenia poprawnie, powinien dysponować wszelką dokumentacją pozwalającą na skontrolowanie, choćby odpowiednim służbom i sądowi, dokonanych przez niego czynności w tym zakresie. Brak należytej dbałości w tej materii powinien obciążać pracodawcę jako podmiot profesjonalny. Dodatkowo, nawet jeśli przyjąć, że pracodawca nie miał obowiązku prowadzenia i przechowywania opisaną dokumentacji (w odróżnieniu od konieczności prowadzenia ewidencji czasu pracy czy akt osobowych nie przewiduje tego wprost żaden przepis prawa), to i tak wobec brzmienia art. 322 k.p.c. brak było podstaw do oddalenia roszczeń zgłaszanych przez powoda w niniejszym procesie.

W rozpoznawanej sprawie było bezsporne, że powód odbywał zagraniczne podróże służbowe. Część świadczeń z nimi związanych pracodawca niewątpliwie wypłacał. Powód nocował w przystosowanej do tego kabinie samochodu, co jest również bezsporne. Poza ogólnym wskazaniem, na terytorium jakiego państwa docelowo miało to miejsce, powód nie był w stanie dokładnie udowodnić, w jakich konkretnie dniach i w jakim konkretnie miejscu nocował. Jednakże w toku procesu powód, zdaniem Sądu drugiej instancji, udowodnił fakt odbywania podróży służbowych do konkretnych miejsc, trwających konkretny czas, obejmujących konkretną liczbę noclegów zagranicą w tym czasie. Jedyne czego nie był w stanie udowodnić, to w którym z państw (w konkretnej podróży służbowej) korzystał z przerwy na nocleg. Z tych też względów wyliczenie należnych mu kwot w oparciu „uśrednioną” wartość ryczałtu (30 euro za dobę), bazujące na określonym czasie

trwania poszczególnych delegacji i wskazaniu kraju docelowego podróży, było prawidłowe.

Skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego wniosła strona pozwana, zaskarżając wyrok w całości i wskazując jako podstawy kasacyjne:

1) naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie:

a) art. 77⁵ § 1, 3, 4 i 5 k.p. w związku z art. 77² k.p. w związku z § 15 pkt 1-3 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r. (wraz z kolejnymi aneksami) w związku z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r., § 25 Regulaminu pracy z 2006 r., a także porozumieniem z 14 września 2010 r. zawartym między pracodawcą i związkami zawodowymi oraz porozumieniami zawartymi ze związkami zawodowymi 18 listopada 2009 r., 3 grudnia 2010 r. i 27 lutego 2012 r. w związku z art. 2, 20, 22, 32 i 64 Konstytucji RP, przez ich błędną wykładnię i w konsekwencji błędne uznanie, że: (-) powodowi przysługuje roszczenie o wypłatę ryczałtu za nocleg wynikające z rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy (rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r.); (-) przewidziana w § 15 Regulaminu wynagradzania dla kierowców międzynarodowych i wypłacana przez pracodawcę kwota świadczenia z tytułu podróży służbowej w wysokości od 38 do 41 euro (obejmująca dietę z tytułu zwiększonych kosztów żywienia oraz inne koszty socjalne) nie stanowiła kompleksowego, bardziej korzystnego dla pracownika uregulowania zwrotu kosztów podróży służbowych, obejmujących także w ramach innych kosztów socjalnych opisanych w § 15 ust. 3 b Regulaminu wynagradzania, zryczałtowany zwrot kosztów noclegów; (-) zastosowane przez pracodawcę uregulowanie wewnętrzne nie wyłączało możliwości dochodzenia przez pracownika roszczeń na podstawie przepisów § 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, co łącznie doprowadziło do błędnego przyjęcia przez Sąd Okręgowy, że pracownikowi, mimo zawartego w § 25 Regulaminu pracy wyłączenia dotyczącego posiadania przez pojazd miejsca do spania oraz wypłaty zryczałtowanej kwoty z tytułu zwrotu kosztów podróży przewidzianej w Regulaminach, przysługuje dodatkowe

roszczenie o wypłatę ryczałtu za nocleg w podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w art. 77⁵ § 2 k.p. i rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. przy jednoczesnym ustaleniu przez sądy orzekające, że kierowca nie odbywał noclegów w hotelu, a pojazd wyposażony był w miejsce do spania, o którym mowa w § 25 Regulaminu pracy, i dokonanej przez Sąd Okręgowy wykładni art. 8 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., wedle której kierowca może odbywać nocleg w pojeździe, jeżeli znajduje się on na postoju i posiada odpowiednie miejsce do spania;

b) § 25 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r., przez jego błędną interpretację i w konsekwencji błędne uznanie, że kierowcy wprost z tego przepisu przysługuje uprawnienie do żądania wypłaty ryczałtu za nocleg, mimo zawartego w jego treści wyłączenia, że ryczałt nie przysługuje w przypadku, gdy kierowca nie korzysta z hotelu, a pojazd wyposażony jest w miejsce do spania, przy jednoczesnym ustaleniu przez Sądy orzekające, że kierowca nie odbywał noclegów w hotelu, a pojazd wyposażony był w miejsce do spania, i dokonanej przez Sąd Okręgowy w Ł. wykładni art. 8 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., wedle której kierowca może odbywać nocleg w pojeździe, jeżeli znajduje się on na postoju i posiada odpowiednie miejsce do spania;

c) art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1, 3, 4 i 5 k.p. w związku z art. 2, 20, 22, 32 i 64 Konstytucji RP, przez ich błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że przepisy te w zakresie zwrotu kosztów noclegu kierowcy przebywającego w podróży służbowej odsyłają do uchylonego § 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 związku z art. 8 pkt 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie

Rady (EWG) nr 3820/85, mogą stanowić podstawę prawną dochodzenia roszczeń przez pracowników od pracodawców sektora prywatnego;

d) § 2 ust. 1 lit. b w związku z § 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 w związku z art. 2, 20, 22, 32 i 64 Konstytucji RP, przez ich zastosowanie w niniejszej sprawie, podczas gdy w stosunku do prywatnych przedsiębiorców, pracodawców innych niż sfera budżetowa, art. 2, 20, 22, 32 i 64 Konstytucji RP i Kodeks pracy w treści art. 77⁵ § 3, 4 i 5 nie pozwalają na stosowanie przepisów wspomnianego rozporządzenia;

e) § 15 pkt 1-3 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r. (wraz z kolejnymi aneksami), a także Porozumienia z 14 września 2010 r. zawartego między pracodawcą i związkami zawodowymi oraz porozumień zawartych ze związkami zawodowymi 18 listopada 2009 r., 3 grudnia 2010 r. i 27 lutego 2012 r. oraz § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r. oraz § 25 Regulaminu pracy z 2006 r. w związku z art. 8 pkt 8 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. i w związku z art. 65 k.c., przez ich błędną interpretację i brak zastosowania w sprawie, a w konsekwencji błędne uznanie, że: (-) zawarte w nich uregulowania nie mają w myśl art. 77⁵ k.p. pierwszeństwa przed zapisami przepisów powszechnie obowiązujących i nie mają zastosowania w rozpoznawanej sprawie; (-) pracodawca w ramach przewidzianego w § 15 Regulaminu wynagradzania łącznego świadczenia z tytułu podróży służbowej, obejmującego dietę z tytułu zwiększonych kosztów wyżywienia i inne koszty socjalne, nie wypłacał pracownikom świadczenia stanowiącego ryczałt za nocleg, a także przez pominięcie przez Sąd zgodnej woli stron stosunku pracy wyrażonej na etapie zawarcia umowy o pracę, którą to wolą było, wobec treści § 25 obydwu Regulaminów pracy obowiązujących w Spółce, objęcie świadczeniem przewidzianym w § 15 Regulaminu wynagradzania i porozumieniach związkowych, w sposób korzystniejszy niż w przepisach powszechnie obowiązujących, także zwrotu kosztów noclegów w ramach jednolitego świadczenia z tytułu diety obejmującej zarówno zwiększone koszty wyżywienia, jak inne koszty socjalne –

w tym ryczałt nocleg; (-) pracownicy i związki zawodowe, mimo niezmienniej od 2006 r. treści § 25 Regulaminów pracy obowiązujących w Spółce, nie posiadali wiedzy i nie akceptowali wewnątrzzakładowego uregulowania, w myśl którego pracodawca, wyłączając wprost w treści Regulaminu pracy możliwość wypłaty ryczałtu za nocleg w sytuacji, gdy pracownik nie nocował w hotelu, a korzystał z pojazdu, który wyposażony był w miejsce do spania, przyznał pracownikom w § 15 Regulaminu wynagradzania łączne świadczenia z tytułu podróży służbowej, obejmujące dietę z tytułu zwiększonych kosztów wyżywienia i inne koszty socjalne obejmujące ryczałt za nocleg;

f) art. 77⁵ § 3 k.p., przez jego błędną wykładnię i uznanie, że powodowi należy się ryczałt za nocleg w podróży służbowej nawet w sytuacji, w której jako strona stosunku pracy, przystępując do pracy, wyraził akceptację obowiązujących w Spółce zasad zwrotu kosztów podróży służbowych, z których wprost wynikało, że nie będzie mu przysługiwało roszczenie wynikające z rozporządzenia w sytuacji, gdy korzysta z pojazdu, który wyposażony jest w miejsce do spania, a jednocześnie strony zaakceptowały, że pracownik z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju otrzymuje przewidziane w Regulaminie wynagradzania świadczenie łącznie przewyższające wartość należnej mu diety *sensu stricte* i ryczałtu, które zawierało w sobie ryczałt za nocleg wynikający z rozporządzenia;

g) art. 8 pkt 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 w związku z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r. i § 15 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r., przez błędną jego interpretację i uznanie, że mimo wynikającego z nich prawa do odbywania przez kierowcę odpoczynku w kabinie pojazdu wyposażonego w miejsce do spania i stojącego na postoju oraz wypłaty przez pracodawcę świadczeń z tytułu podróży służbowej przewidzianych w Regulaminie, nie wpływa to na zaistnienie po stronie pracownika roszczenia o wypłatę ryczałtów za nocleg;

h) § 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie należności z tytułu podróży poza granicami kraju,

stanowiącego, że za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia, przez jego błędną wykładnię i uznanie, że pracownikowi przysługuje roszczenie o ryczałt za nocleg, także w sytuacji, kiedy w rzeczywistości nie poniósł żadnych kosztów noclegu;

i) art. 94 pkt 9a k.p. w związku z art. 281 pkt 6 k.p. w związku z art. 6 k.c. i 300 k.p., przez błędną ich interpretację i błędne oraz niczym nieuzasadnione uznanie, że pracodawca naruszył ciężące na nim obowiązki w zakresie prowadzenia dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy w sytuacji, gdy pracodawca przedłożył do akt sprawy kompletne i pełne akta osobowe kierowcy, wydruki z prowadzonej elektronicznie ewidencji czasu pracy kierowcy oraz karty realizacji przez kierowcę zadań transportowych, a to powód nie złożył do akt sprawy będącej w jego wyłącznej dyspozycji indywidualnej karty kierowcy wydawanej mu przez Wytwórnię Papierów Wartościowych na podstawie ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych;

j) art. 94 pkt 9a k.p., stanowiącego, że pracodawca ma prowadzić dokumentację w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz akta osobowe pracowników, przez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że przepis ten nakłada na pracodawcę również obowiązek dokumentowania miejsc spędzania noclegu przez pracowników oraz że na pozwanym ciąży obowiązek ich wykazania, mimo że nie wynika to z tego przepisu, a Sąd nie wskazał, że przepis nakładający taki obowiązek istnieje;

k) art. 6 k.c. w związku z art. 94 pkt 9a k.p., polegające na ich błędnej wykładni i w konsekwencji uznaniu, że mimo złożenia w toku postępowania wszelkich wymaganych przez prawo dokumentów związanych ze stosunkiem pracy stron, do których sporządzenia zobowiązana była pozwana Spółka, Sąd uznał, że to na pozwanym pracodawcy, a nie na powodzie, spoczywa ciężar dowodu wykazania miejsc spędzania noclegów przez pracownika;

2) naruszenie przepisów postępowania, których uchybienie miało istotny wpływ na wynik sprawy, a mianowicie:

a) art. 322 k.p.c., przez jego zastosowanie w sprawie o wypłatę świadczenia z tytułu zwrotu kosztów podróży służbowej w sytuacji, gdy możliwość wyrokowania

w oparciu o ten przepis dopuszczalna jest jedynie w przypadkach przewidzianych w tym przepisie, tj. w sprawach o naprawienie szkody, o dochód itp.;

b) art. 233 § 1 k.p.c., przez wyprowadzenie nielogicznych i niezgodnych z doświadczeniem życiowym wniosków, a także nierozważenie wszystkich okoliczności niniejszej sprawy, mimo jednoznacznych zeznań świadków i zeznań samego powoda, co spowodowało dokonanie błędnych i nieuprawnionych ustaleń faktycznych.

Skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji. Natomiast w przypadku nieuwzględnienia zarzutów naruszenia przepisów postępowania, wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i orzeczenie co do istoty sprawy przez oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu poniesionych przed obydwoma instancjami, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Ponadto skarżąca wniosła o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna okazała się uzasadniona przede wszystkim z tej przyczyny, że już po wydaniu zaskarżonego wyroku i jego zaskarżeniu skargą kasacyjną doszło do zmiany stanu prawnego, wynikającej z wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206). Wyroki Trybunału Konstytucyjnego mają moc powszechnie obowiązującą – wiążą także sądy powszechne oraz Sąd Najwyższy, co wynika bezpośrednio z art. 190 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym Sąd Najwyższy nie mógł zignorować ani zlekceważyć, przy dokonywaniu oceny prawnej zasadności skargi kasacyjnej, skutku prawnego powołanego wyroku Trybunału Konstytucyjnego, przede wszystkim uchylenia z mocą *ex tunc* domniemania zgodności z Konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który stanowił podstawę prawną zaskarżonego orzeczenia. Również w postępowaniu kasacyjnym ma zastosowanie art. 316 § 1 k.p.c., z godnie z którym sąd wydaje wyrok, biorąc za

podstawę stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy. Stan rzeczy w rozumieniu art. 316 § 1 k.p.c. to także stan prawny, a zatem obowiązujące przepisy prawa, zwłaszcza materialnego, które mogą stanowić podstawę prawną rozstrzygnięcia (por. np. wyroki Sądu Najwyższego z: 25 czerwca 2015 r., V CSK 535/14, LEX nr 1771085; z 20 kwietnia 2006 r., IV CSK 38/06, LEX nr 398455; z 17 września 2004 r., V CK 58/04, LEX nr 194081; z 22 czerwca 2004 r., IV CK 453/03, LEX nr 585866). W rozpoznawanej sprawie podstawy tej nie może obecnie stanowić art. 21a ustawy o czasie pracy w kierowców w zakresie, w jakim został uznany za niezgodny z Konstytucją. Ocena zasadności skargi kasacyjnej musi zatem uwzględnić nie tylko to, co stanowiło podstawę (faktyczną i prawną) rozstrzygnięcia sprawy przez Sąd drugiej instancji, lecz także nową rzeczywistość prawną.

Już po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, zapadły w Sądzie Najwyższym orzeczenia, które uwzględniają nowy stan normatywny (należy przywołać w tym miejscu przede wszystkim wyroki: z 14 lutego 2017 r., I PK 77/16, LEX nr 2258054; z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, LEX nr 2242158; z 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875; z 30 marca 2017 r., II PK 16/16, niepublik.). Orzeczenia te kształtują nową linię orzecznictwa po wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Należy przypomnieć, że w orzeczeniu tym stwierdzono, że: (pkt 1) art. 21a ustawy z dnia 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 dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy 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 (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. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy 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.

W pisemnych motywach wyroku Trybunału Konstytucyjnego zwrócono uwagę, że przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do Kodeksu pracy, a zatem zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali* mają – w odniesieniu do kierowców – pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych. Kodeks pracy stosuje się do nich posiłkowo, w zakresie nieuregulowanym w ustawie. Doprowadziło to do sytuacji, w której szersza definicja podróży służbowej, mająca zastosowanie do kierowców zatrudnionych u pracodawców będących przedsiębiorcami, niż definicja wynikająca z art. 77⁵ § 1 k.p., powoduje stosowanie do nich regulacji dotyczącej incydentalnych podróży służbowych pracowników sektora administracji publicznej (państwowej lub samorządowej sfery budżetowej). Regulacje te są natomiast nieadekwatne do rodzaju pracy wykonywanej przez kierowców w transporcie międzynarodowym. Stąd, w ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową kierowców w transporcie międzynarodowym wymaga stworzenia nowych, odrębnych przepisów, gdyż obecne kaskadowe odesłania nie odpowiadają standardom konstytucyjnym (prawidłowej legislacji).

Przedmiot sporu w rozpoznawanej sprawie stanowią roszczenia z tytułu zwrotu kosztów noclegu kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym. Spory sądowe dotyczące tej kwestii mają długą, kilkunastoletnią historię. Przyczyna rozbieżności w wykładni powszechnie obowiązujących przepisów prawa miała swoje źródło we wzajemnej relacji art. 29 § 1 pkt 2 k.p. i art. 77⁵ § 1 k.p., zwłaszcza w sytuacji, gdy („prywatni”) pracodawcy, będący przedsiębiorcami, określali kierowcom miejsce wykonywania pracy przez ustalenie, że miejscem tym są kraje Unii Europejskiej albo ogólniej Europa. Próbę wyjaśnienia tego zagadnienia podjął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166, z glosą M. Rycak, Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa 2010 nr 1, poz. 15), zgodnie z którą kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania

umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Po wydaniu tej uchwały doszło do nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, dokonanej 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), która weszła w życie 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały zlikwidowane skutki uchwały Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, gdyż wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, traktowanej jako każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). Jednocześnie do systemu prawa wprowadzono art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym 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 powstały nowe problemy prawne, zwłaszcza dotyczące interpretacji pojęcia „bezpłatny nocleg”. Usunięciem wątpliwości zajął się Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164, z glosą M. Skąpskiego, OSP 2016 nr 5, poz. 49 oraz glosą M. Nabielec, Kwartalnik KSSiP 2015 nr 3, s. 125). Z uchwały tej wynika, 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 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, co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy. Zaprezentowany

kierunek wykładni prawa materialnego został powtórzony w uchwale Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47).

W rozpoznawanej sprawie powód dochodził zwrotu kosztów noclegu za okres od kwietnia 2010 r. do sierpnia 2011 r. włącznie. Do roszczeń powoda miało więc zastosowanie obowiązujące w tym czasie rozporządzenie 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 (dalej powoływane jako „rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r.”). Okoliczności faktyczne sprawy były częściowo bezsporne i sprowadzały się do ustalenia przez Sądy, że w czasie podróży służbowych pracownik nocował w kabinie pojazdu (samochodu ciężarowego) a pracodawca nie zapewnił mu bezpłatnego noclegu (w warunkach hotelowych) w związku z wykonywaniem pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym. Ustalone przez Sądy *meriti* fakty wiążą Sąd Najwyższy z mocy art. 398¹³ § 2 k.p.c.

W takim stanie rzeczy rozstrzygnięcia wymagało czy wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, wywiera wpływ na ostateczne zakończenie sporu. W razie stwierdzenia niekonstytucyjności aktu normatywnego moc wiążąca orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego (art. 190 ust. 1 Konstytucji) oznacza, że od chwili ogłoszenia orzeczenia (art. 190 ust. 2 Konstytucji) akt ten nie może być już stosowany, gdyż został usunięty z porządku prawnego i stracił zdolność do wymuszenia określonego zachowania, czyli moc obowiązującą. Wynika z tego, że od 29 grudnia 2016 r. (czyli daty opublikowania wyroku Trybunału Konstytucyjnego w Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) nie może być stosowany przez sądy 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. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego został ogłoszony 24 listopada 2016 r. i wówczas objęty nim przepis stracił domniemanie zgodności z Konstytucją w zakresie, w jakim stwierdzono jego niekonstytucyjność. W judykaturze Sądu Najwyższego dominuje pogląd o skuteczności *ex tunc* wyroków Trybunału Konstytucyjnego (por. orzeczenia Sądu Najwyższego: wyrok z 7 sierpnia 2001 r., I PKN 730/00, OSNAPiUS 2002 nr 6, poz. 141 z glosą W. Piotrowskiego, OSP 2002 nr 7-8, poz.

96; uchwała z 23 stycznia 2001 r., III ZP 30/00, OSNAPiUS 2001 nr 23, poz. 685; uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2006 r., III CZP 99/06, OSNC 2007 nr 6, poz. 79; uchwała z 3 lipca 2003 r., III CZP 45/03, OSNC 2004 nr 9, poz. 136).

Kolejne zagadnienie prawne wymagające rozstrzygnięcia dotyczyło tego, czy po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, istnieją w systemie prawa regulacje przewidujące prawo kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym do należności związanych z podróżą służbową (w szczególności diet, kosztów dojazdu, przejazdu i noclegów), jak i ustalające wysokość tych należności, a tym samym czy istnieją podstawy do zwrotu kosztów noclegów w razie ich niezapewnienia przez pracodawcę.

Zagadnienie to rozważał i rozstrzygnął Sąd Najwyższy w wyroku z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). Rozstrzygnięcie to skład rozpoznający obecną sprawę podziela i aprobuje. Z rozważań tych wynika, że kierowcy w transporcie międzynarodowym odbywają podróże służbowe. W systemie prawnym pozostały przepisy o podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77⁵ § 1 k.p., zgodnie z którym pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej). Do kierowców tych mogą zatem mieć zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, regulujące należności pracowników z tytułu podróży służbowych (w tym rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r.), jeżeli należności te nie zostały uregulowane w aktach prawa wewnętrznego (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo w umowie o pracę. Poza zakresem stosowania przepisów powszechnie obowiązujących (w tym rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.) pozostają natomiast kierowcy, których regulacje płacowe wynikają z postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę, ponieważ wówczas nie istnieje konieczność posiłkowego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących. Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 9 marca 2017 r., I PK 309/15 (LEX nr 2273875).

Przedstawione zasadnicze skutki wydania przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, nakładają się na wcześniejszą linię orzecznictwa dotyczącą ryczałtów za noclegi kierowców zatrudnionych w

transporcie międzynarodowym. Nie można przyjąć prostego rozwiązania, że stwierdzenie niezgodności z Konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców oznacza, że w każdym przypadku brak jest podstaw do zasądzenia na rzecz kierowcy ryczałtu za noclegi – albo na podstawie przepisów powszechnie obowiązujących, albo na podstawie postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub indywidualnej umowy o pracę. Dla sądu, który orzeka na podstawie przepisów, co do których wydany został wyrok Trybunału Konstytucyjnego o ich niekonstytucyjności, podstawowe znaczenie ma to, czy ustalona w wyroku Trybunału interpretacja przepisów zawsze i w każdym wypadku eliminuje możliwość uwzględnienia powództwa pracownika (kierowcy) o zwrot kosztów noclegu lub ryczałt za nocleg.

Związanie wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego nie eliminuje konieczności poszukiwania rozwiązań (przez interpretację mających zastosowanie przepisów) wynikających z prawa międzynarodowego (art. 9 Konstytucji RP), w szczególności prawa Unii Europejskiej. W dziedzinie prawa pracy wyroki Trybunału Konstytucyjnego zwykle poszerzały zakres wolności pracowniczych. Tym razem zanegowano prawo jednej grupy pracowników do uzyskania świadczeń związanych z podróżą służbową, gdyż kaskadowa regulacja tych uprawnień pozostawała w kolizji z art. 2 Konstytucji. Trybunał nie zanegował samego prawa do rekompensaty, lecz podważył mechanizm jej ustalania, co wynika z treści uzasadnienia wyroku z 24 listopada 2014 r., K 11/15.

Zakresowy wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. obejmuje tylko kierowców w transporcie międzynarodowym. Nie dotyczy innych pracowników, którzy nadal mają podstawy prawne do żądania zapłaty za koszty poniesione w podróży służbowej. Faktycznie, podróż służbowa kierowcy różni się znacznie od incydentalnej podróży służbowej innego pracownika. Ten ostatni z założenia rzadziej wykonuje zadania pracownicze poza siedzibą pracodawcy. Natomiast kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym, tak jak powód, wykonując podstawowe obowiązki pracownicze (przewóz drogowy, wyjazd poza siedzibę pracodawcy) większość czasu spędzają w podróży służbowej. Różnice i specyfika tych podróży uzasadniają – w kontekście wyroku Trybunału Konstytucyjnego – rozróżnienie sposobu i zasad kompensowania kosztów z nimi

związanych. Jest to jednak prerogatywa ustawodawcy.

Uchwalenie nowego brzmienia ustawy o czasie pracy kierowców doprowadziłoby w sposób normatywny do uchylecia skutków uchwały Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Tymczasem – co wyraźnie stwierdza sam Trybunał w pisemnych motywach wyroku z 24 listopada 2016 r. – kontrola konstytucyjności nie miała na celu weryfikacji poprawności (rezultatu interpretacji) określonego sposobu wykładni prawa. Sąd Najwyższy nie wprowadził pojęcia „bezpłatny nocleg” do systemu prawa, lecz wyjaśnił, czy nocleg w kabinie pojazdu realizuje postulat zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Do czasu wprowadzenia zmian legislacyjnych należy stosować obecnie obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa. Aktualność zachowuje także uchwała składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, ponieważ Trybunał Konstytucyjny nie zajmował się bezpośrednio wyjaśnieniem, co oznacza zapewnienie pracownikowi przez pracodawcę bezpłatnego noclegu.

Obowiązująca ustawa o czasie pracy kierowców, mając charakter *lex specialis* względem przepisów Kodeksu pracy, zawiera definicję podróży służbowej kierowców. Zwiększone koszty utrzymania ponoszone przez pracownika w czasie podróży służbowej stanowią koszt pracy i obciążają pracodawcę. Naturalną formułą rekompensat takich podróży jest zwrot kosztów pracownikowi. Przewidywał to art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który został wyeliminowany z porządku prawnego mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Jednak w ten sposób nie powstała luka w przepisach, gdyż podstawowe metody wykładni prawa pozwalają na rozstrzygnięcie spornego zagadnienia. Z jednej strony, przez art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców można poszukiwać podstawy prawnej do ustanowienia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w związku z art. 77⁵ § 1 k.p., z drugiej, można to uczynić przez odpowiednie zastosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Przepis art. 77⁵ § 1 k.p. ma charakter powszechnie obowiązujący i dotyczy wszystkich pracowników, w tym także kierowców w transporcie międzynarodowym jako pracowników.

Rozwiązanie, za którym opowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku

z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, opiera się na wykładni art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców. Przepis ten formułuje definicję podróży służbowej i nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej, a więc nadal obowiązuje w systemie prawa. Modyfikuje powszechne rozumienie podróży służbowej jako incydentalnego zadania pracownika, ponieważ w przypadku kierowcy niemal cały czas jego pracy składa się z podróży służbowej. W obecnym stanie prawnym podróż służbowa kierowcy oznacza wykonywanie każdego zadania polegającego na przewozie drogowym, na polecenie pracodawcy, poza siedzibę pracodawcy. Również art. 77⁵ § 1 k.p. nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej. W okolicznościach faktycznych rozpoznawanej sprawy nie jest sporne, że powód przebywał w podróżach służbowych, gdyż na polecenie pracodawcy wykonywał zadania związane z transportem, powodujące konieczność wyjazdu poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy lub poza stałe miejsce pracy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 2008 r., I PK 208/07, OSNP 2009 nr 11-12, poz. 134).

Cechą podróży służbowych są wydatki po stronie pracownika, które ostatecznie powinien zrekompensować pracodawca. Idea stosunku pracy opiera się na ryzyku ekonomicznym podmiotu zatrudniającego. Oznacza to, że jeśli decyzja pracodawcy (polecenie wyjazdu) powoduje powstanie dodatkowych kosztów po stronie pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej kierowców modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia. W żaden sposób nie tworzy wyjątku od zasady, że koszty podróży służbowej kierowcy nie będą zwracane. Wręcz przeciwnie, wprowadzenie odrębnej definicji podróży służbowej oznacza objęcie nim w sposób szerszy – niż dotychczas – określonej grupy wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji brak regulacji (zasad zwrotu tych kosztów) w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Powszechnym przepisem prawa pracy jest art. 77⁵ § 1 k.p. Odwołanie do podstawowej regulacji prawa pracy jest naturalne, zwłaszcza że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie obejmował swym zakresem akurat tej regulacji.

Powstaje w związku z tym pytanie, według jakich zasad ten zwrot wydatków

powinien nastąpić. Powód w rozpoznawanej sprawie nie jest pracownikiem zatrudnionym w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, a przecież taki jest – co do zasady – zakres podmiotowy stosowania rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Przy wykładni art. 77⁵ k.p. nie można pominąć specyfiki źródeł prawa pracy, do których zalicza się układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania czy też postanowienia umów o pracę. Odzwierciedleniem tej reguły na gruncie przepisów o podróży służbowej jest art. 77⁵ § 3 k.p. Ustanawia on normatywną podstawę do uregulowania danej kwestii w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest zobowiązany do ustalenia regulaminu pracy. Pozwany pracodawca wprowadził stosowne regulacje, wydając Regulamin pracy i Regulamin wynagradzania, który był sukcesywnie korygowany (co do wysokości należności przysługujących pracownikom) na podstawie kolejnych porozumień zawieranych przez pracodawcę z zakładową organizacją związkową. Wiążące w procesie było ustalenie, że w okresie objętym sporem (od kwietnia 2010 r. do sierpnia 2011 r. włącznie) u pozwanego pracodawcy obowiązywały regulacje w zakresie przysługujących kierowcom należności z tytułu podróży służbowych. Co prawda, między odpowiednimi postanowieniami Regulaminu pracy i Regulaminu wynagradzania nie było pełnej zgodności, a nawet można było dostrzec między nimi pewien brak spójności, na co słusznie zwróciły uwagę Sądy *meriti*, jednak mające zastosowanie do roszczeń powoda postanowienia obydwu Regulaminów (§ 25 Regulaminu pracy oraz § 15 Regulamin wynagradzania) podlegały wykładni sądowej, która powinna być oparta na metodach wykładni aktów normatywnych, a nie metodach wykładni oświadczeń woli stron (art. 65 k.c. w związku z art. 300 k.p.). Można zgodzić się z Sądem Okręgowym, że postanowienia dwóch różnych aktów prawnych przyjętych przez pozwanego pracodawcę (Regulaminu pracy i Regulaminu wynagradzania) są wewnętrznie niespójne. W celu usunięcia stwierdzonej niespójności należało dokonać ich wykładni przy zastosowaniu metod obowiązujących przy wykładni aktów normatywnych, a nie oświadczeń woli (art. 65 k.c.). Dlatego odwołanie się do obecnego stanowiska zakładowej organizacji związkowej, deklarującej, jaka była intencja związków zawodowych przy negocjowaniu kolejnych porozumień

z pracodawcą, jest nieskuteczne, ponieważ obecna ocena związkowej strony porozumienia zakładowego nie ma doniosłości prawnej. Istotne jest, jak należy rozumieć przyznanie kierowcom świadczeń nazwanych „dieta”, traktowanych jako „dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową” w kwotach obejmujących odpowiednio „rekompensatę zwiększonych kosztów wyżywienia” oraz „rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych”. Już sama treść Regulaminu wynagradzania pozwala na postawienie tezy, że ustalona w akcie prawa zakładowego „dieta” obejmowała coś więcej niż tylko zwiększone koszty wyżywienia w podróży służbowej, konieczne jest zatem ustalenie i ocena, jakie to „inne koszty socjalne” mieściły się w tym pojęciu i czy kwoty odpowiednio 25/27/28 euro nie obejmowały jednak rekompensaty odpowiadającej ryczałtowi za nocleg.

Przepis art. 77⁵ § 5 k.p. przewiduje, że gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Gdyby u pozwanego pracodawcy nie wprowadzono regulacji dotyczących rozliczania wydatków związanych z podróżami służbowymi kierowców w transporcie międzynarodowym, wówczas do roszczeń powoda znalazłyby odpowiednie zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 77⁵ § 2 k.p., czyli rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r. W rozpoznawanej sprawie mamy jednak do czynienia z sytuacją, w której kwestia rozliczania należności z tytułu podróży służbowych kierowców została uregulowana w Regulaminie pracy oraz Regulaminie wynagradzania, a to oznacza, że nie ma prostego przejścia do powszechnie obowiązujących przepisów wykonawczych. Skoro u pozwanego pracodawcy obowiązywały Regulamin pracy i Regulamin wynagradzania, to mają one bezpośrednie zastosowanie do roszczeń powoda o zwrot ryczałtów za noclegi, wyprzedzając regulację wynikającą z prawa powszechnie obowiązującego (zwłaszcza z rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.).

Przepis art. 77⁵ § 5 k.p. posługuje się zwrotem „nie zawiera postanowień o których mowa w § 3”. Chodzi więc o sytuację, w której zakładowe źródła prawa pracy w ogóle nie regulują należności z tytułu podróży służbowej. Brak regulacji należy rozpatrywać rodzajowo, tzn. jeżeli pracodawca reguluje kwestię diet, a

pomija inne koszty podróży służbowej (np. koszty noclegu), to oznacza, że w tym zakresie u pracodawcy nie ma wewnętrznych regulacji, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p., a zatem możliwe jest sięgnięcie do przepisów powszechnie obowiązujących (w rozpatrywanym przypadku – do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.). Należy jednak pamiętać, że pod przyjętym w wewnętrznych regulacjach pojęciem „diety” albo „ryczałt” mogą się mieścić różne należności z tytułu podróży służbowych, a ustalenie, co się konkretnie mieści pod pojęciem użytym w regulaminie wynagradzania (które nie musi odpowiadać semantycznie pojęciu zastosowanemu w powszechnie obowiązujących aktach prawnych) wymaga sądowej wykładni relewantnych postanowień regulaminu, uwzględniającej wszystkie istotne okoliczności sprawy.

Z ustaleń Sądów obu instancji, przyjętych w rozpoznawanej sprawie, wynika, że w § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r., obowiązującego u strony pozwanej, stwierdzono, że za czas podróży służbowej kierowcy przysługują świadczenia określone przepisami wydanymi przez Ministra Gospodarki i Pracy dla sfery budżetowej – diety, ryczałt za nocleg. Nie przysługuje ryczałt za nocleg kierowcy, przy niekorzystaniu z hotelu, jeżeli samochód jest wyposażony w miejsce do spania. Kolejny Regulamin pracy, zatwierdzony 28 czerwca 2011 r., zawierał analogiczne postanowienie. Z kolei § 15 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r. przewidywał, że pracownikom przysługują diety rozumiane jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest uregulowana w rozporządzeniu 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 na obszarze kraju. Początkowo wysokość diet rozumianych jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju wynosiła łącznie 38 euro za każdą pełną dobę, z czego kwota 13 euro stanowiła dietę rozumianą jako pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, a kwota 25 euro obejmowała zwiększenie innych kosztów socjalnych, następnie kwoty te były

podwyższane – ostatecznie do 42 euro za dobę, z czego kwota 14 euro stanowiła dietę rozumianą jako pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, a kwota 28 euro obejmowała zwiększenie innych kosztów socjalnych.

Przytoczone postanowienia Regulaminu pracy i Regulaminu wynagradzania mogą sugerować, że pozwany pracodawca uregulował całościowo w wewnętrznych aktach prawnych kwestie dotyczące zwrotu kierowcom należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową (art. 77⁵ § 1 i 3 k.p.), co nie wymaga odpowiedniego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących, o których mowa w art. 77⁵ § 2 k.p. w związku z art. 77⁵ § 5 k.p.

Występujący w art. 77⁵ § 1 i 5 k.p. zwrot „na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową” nie powinien być interpretowany tylko jako zwrot udokumentowanych kosztów podróży. Odesłanie do przepisów rozporządzenia (w rozpoznawanej sprawie – do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.) pozwala dostrzec, że na zwrot kosztów podróży składają się: diety, zwrot kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów i innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb (§ 2 rozporządzenia). Stąd użyte przez ustawodawcę w art. 77⁵ § 1 i 5 k.p. sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży służbowej” ma szeroki kontekst i obejmuje wszelkie koszty (należności), jakich rekompensaty może oczekiwać pracownik. Podstawowym kosztem, związanym z podróżą służbową, jest koszt noclegu. Formuła § 9 ust. 1 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. opiera się na zasadzie zwrotu kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem w wysokości limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. Zaniechanie przedłożenia rachunku nie oznacza braku kosztów noclegu po stronie pracownika, a nocleg w kabinie pojazdu nie może być uznany za zapewnienie bezpłatnego noclegu (tak: nadal aktualna uchwała składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14). Brak rachunku za nocleg oznacza, że pracownikowi przysługuje ryczałt za nocleg. Racjonalność tego rozwiązania oznacza, że faktycznie wybór należy do pracownika, który albo przedkłada rachunek albo uzyskuje prawo do ryczałtu. Ryczałt w wysokości 25% limitu ma jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy pracodawca w aktach wewnętrznych (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo strony (w umowie o pracę) nie ustaliły w odmienny sposób wysokości ryczałtu.

Pojęcie ryczału nie jest terminem obcym na gruncie prawa pracy. Posługuje się nim art. 149 § 2 k.p. w kontekście wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, czy też art. 151⁸ § 2 k.p. w płaszczyźnie dodatku (wynagrodzenia) za pracę w porze nocnej. Jednak ryczałt za nocleg w związku z podróżą służbową ma innych charakter – nie wynagrodzeniowy, lecz kompensacyjny. Służy on pokryciu zwiększonych kosztów utrzymania podczas wykonywania zadań służbowych poza stałym miejscem wykonywania pracy. W judykaturze wyrażono stanowisko, że istota ryczału, jako świadczenia kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów (bo się ich nie dokumentuje) i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, i powołane tam orzecznictwo). Ryczałt przysługuje w razie nieprzedłożenia rachunku; taka sytuacja jest kwalifikowana jako koszt nieudokumentowany, który nie znajduje pokrycia w fakturze VAT czy też paragonie fiskalnym. Taki nieudokumentowany koszt noclegu obejmuje nie tylko udostępnienie miejsca do spania, lecz także dostępu do pomieszczeń sanitarnych, zakupu i prania pościeli, zachowania czystości miejsca noclegu itp. (szerzej ten problem rozwija Sąd Najwyższy z wyroku z 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473). Dlatego w rozpoznawanej sprawie postanowienie § 25 Regulaminu pracy, obowiązującego u pozwanego pracodawcy, zgodnie z którym kierowcy nie przysługuje ryczałt za nocleg, przy niekorzystaniu z hotelu, jeżeli samochód jest wyposażony w miejsce do spania, nie ma mocy prawnej (jest nieskuteczne) i nie eliminuje obowiązku pracodawcy wypłacania ryczału za nocleg. Inną kwestią jest wysokość tego ryczału, która nie musi odpowiadać 25% limitu określonego dla poszczególnych państw w załączniku do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Należy przy tym dostrzec wyraźną niekonsekwencję w stanowisku strony pozwanej, która z jednej strony twierdzi, że skoro zapewniła powodowi nocleg w odpowiednio wyposażonej kabinie pojazdu ciężarowego, to nie miała obowiązku wypłaty ryczału za noclegi, a z drugiej podnosi, że w wypłacanych powodowi kwotach należności z tytułu podróży służbowych (odpowiednio od 38 do 42 euro za dobę w różnych okresach) mieściła się także należność z tytułu zwiększenia innych kosztów

socjalnych, co obejmowało także ryczałt za noclegi.

Podsumowując, po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie stosuje się art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), ale stosuje się art. 77⁵ § 1 i 5 k.p. w przypadku, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że uzasadnione okazały się kasacyjne zarzuty naruszenia art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 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, w związku z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r. i § 15 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r. (z kolejnymi zmianami wynikającymi z porozumienia pracodawcy z zakładową organizacją związkową). Wystarczyło to do uwzględnienia skargi kasacyjnej i uchylenia zaskarżonego wyroku, kasacyjne zarzuty naruszenia powołanych wyżej przepisów prawa materialnego okazały się bowiem skuteczne. Konieczne jest uwzględnienie tego, co wynika z regulacji wewnętrznych (zakładowych) pozwanego pracodawcy, przy czym nie muszą one zapewniać takiego minimalnego standardu zwrotu należności z tytułu podróży służbowych, jaki wynika z przepisów powszechnie obowiązujących (rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.) ze względu na nieporównywalność sytuacji pracownika sfery budżetowej odbywającego incydentalną podróż służbową i kierowcy w transporcie międzynarodowym, który znajduje się cały czas w podróży służbowej.

Biorąc pod uwagę utratę domniemania zgodności z Konstytucją przepisów wskazanych w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, Sąd Najwyższy, rozpoznający obecną skargę kasacyjną, uznał, że w stanach faktycznych poczynawszy od 3 kwietnia 2010 r. do kierowców w transporcie międzynarodowym, z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców, należało stosować art. 77⁵ § 1 k.p., który stanowi, że pracownikowi wykonującemu

na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. W przypadku przedsiębiorstw transportowych, nienależących do sfery budżetowej, należności te i warunki ich wypłacania powinny zostać unormowane w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (w myśl art. 77⁵ § 3 k.p.).

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

Nie ma przy tym przeszkód, aby należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zostały określone w postaci jednego ryczałtu. W wyroku Sądu Najwyższego z 15 września 2015 r., II PK 248/14 (LEX nr 1816556), przyjęto, że dopuszczalne było ustalenie przez strony stosunku pracy objęcia jednym ryczałtem (w adekwatnie wysokiej i stałej kwocie) diety oraz należnego kierowcy ryczałtu za noclegi, jeżeli łączny ryczałt nie był mniej korzystny niż przepisy powszechnie obowiązujące w zakresie minimalnych kosztów żywienia i ryczałtu za nocleg.

W ocenie Sądu Najwyższego, nie narusza prawa określenie w przepisach zakładowych lub w umowie o pracę tych należności w kwocie niższej od wysokości ryczałtów przewidzianych w załączniku do rozporządzenia wykonawczego, wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Z wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, wynika bowiem, że należy uwzględnić przy wykładni przepisów również aspekt ekonomiczny – między innymi uzasadnione oczekiwania właścicieli firm przewozowych, że zakup pojazdów wyposażonych w odpowiednie miejsca noclegowe, ogrzewanie i klimatyzację, wpłynie na obniżenie

ich wydatków, związanych z ryczałtami za noclegi kierowców.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt rozpoznawanej skargi kasacyjnej, Sąd Najwyższy uznał, że Sąd w zaskarżonym wyroku (opartym na unormowaniach, które Trybunał Konstytucyjny uznał za niezgodne z Konstytucją) niesłusznie dał prymat przepisom rozporządzeń wykonawczych, wydanych z upoważnienia art. 77⁵ § 2 k.p. W sprawie powinny znaleźć zastosowanie przede wszystkim przepisy zakładowe – Regulamin pracy i Regulamin wynagradzania, który ustalał należności z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Kwestia, jaka kwotę przewidywały przepisy zakładowe jako zwrot kosztów noclegu, wymaga poczynienia nowych ustaleń, po dokonaniu wykładni przepisów zakładowych. W razie ustalenia, że należności z tytułu zwiększenia innych kosztów socjalnych obejmowały także ryczałt za noclegi (choćby w kwotach niższych niż 25% limitu przypadającego na poszczególne kraje, w których nocował kierowca), powodowi przysługiwałby ryczałt na podstawie unormowań zakładowych, a nie w wysokości wynikającej z przepisów powszechnie obowiązujących (rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.).

W aktualnym stanie prawnym istnienie zakładowych unormowań dotyczących ryczałtu za nocleg w służbowej podróży zagranicznej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym nakazywało ich stosowanie z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 i 3 k.p. do pracy kierowców po 3 kwietnia 2010 r., nawet jeśli stawki ryczałtu za nocleg były niższe od ustalonych przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 5 k.p., a pojazd wyposażony był w kabinę z miejscami do spania.

Uzasadnione są również kasacyjne zarzuty naruszenia art. 94 pkt 9a k.p. w związku z art. 6 k.c. i 300 k.p., ponieważ to na powodzie jako pracownika, a nie na stronie pozwanej jako pracodawcy, spoczywał ciężar dowodu w zakresie wykazania, w jakich miejscach (krajach) pracownik nocował w czasie swoich podróży służbowych. Z art. 94 pkt 9a k.p. wynika, że pracodawca ma obowiązek prowadzić dokumentację w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz akta osobowe pracowników. Pozwany pracodawca taką dokumentację prowadził; przedłożył do akt sprawy kompletne i pełne akta osobowe kierowcy, wydruki z prowadzonej elektronicznie ewidencji czasu pracy kierowcy oraz karty realizacji

przez kierowcę zadań transportowych, natomiast powód nie złożył do akt sprawy będących w jego wyłącznej dyspozycji indywidualnych kart kierowcy. Naruszenie wspomnianych przepisów nie miało jednak zasadniczego znaczenia ani wpływu na rozstrzygnięcie, skoro Sąd Okręgowy przyjął ostatecznie „uśrednioną” wysokość ryczałtu za nocleg (30 euro). Również pracodawca – choć niekonsekwentnie – powołuje się na stosowanie ryczałtu za nocleg (w ramach pokrycia należności za zwiększenie innych kosztów socjalnych) w jednakowej wysokości niezależnie od miejsca (kraju) noclegu.

Zarzuty naruszenia przepisów postępowania (art. 322 k.p.c. i art. 233 § 1 k.p.c.) nie mają doniosłości prawnej i nie wymagają osobnych rozważań (art. 233 § 1 k.p.c. w ogóle nie może być podstawą skargi kasacyjnej, co wynika z art. 398³ § 3 k.p.c.).

Nie są natomiast uzasadnione kasacyjne zarzuty naruszenia art. 8 pkt 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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 w związku z § 25 Regulaminu pracy z 1 kwietnia 2010 r. i § 15 Regulaminu wynagradzania z 1 kwietnia 2010 r., przez błędną interpretację i uznanie, że mimo wynikającego z nich prawa do odbywania przez kierowcę odpoczynku w kabinie pojazdu wyposażonego w miejsce do spania i stojącego na postoju oraz wypłaty przez pracodawcę świadczeń z tytułu podróży służbowej przewidzianych w Regulaminie, nie wpływa to na zaistnienie po stronie pracownika roszczenia o wypłatę ryczałtów za nocleg.

Kwestia zwrotu ryczałtu za nocleg kierowcom w transporcie międzynarodowym nie jest nowa i już wcześniej orzecznictwo w przeważającej mierze nie akceptowało noclegu w kabinie samochodu jako bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o podróżach służbowych, co wymagało wypłacenia kierowcom ryczałtu w odpowiedniej wysokości.

Należy w tym przedmiocie podtrzymać stanowisko przedstawione w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, utrwalone w późniejszym orzecznictwie (np. uchwale Sądu Najwyższego

z 7 października 2014 r., I PZP 3/14). Ryczałt za nocleg określony w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę nie musi odpowiadać wysokością ryczałtom uregulowanym w rozporządzeniu z 19 grudnia 2002 r. przysługującym pracownikom sfery budżetowej (rządowej i samorządowej), odbywającym incydentalne podróże służbowe, należy się jednak pracownikowi nawet wtedy, gdy pracodawca zapewnił mu miejsce do spania w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu. Traktowanie ryczałtu jako wypłaty kompensacyjnej eliminuje możliwość uznania go za wynagrodzenie za pracę.

Uzasadnieniem tego stanowiska jest jego zgodność z przepisami prawa UE, tj. rozwiązaniami wynikającymi z rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. Zgodnie z motywem 17 rozporządzenia, ma ono na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem. Niewątpliwie elementem poprawy warunków socjalnych jest zagwarantowanie pracownikowi prawa do rekompensaty kosztów związanych z podróżą służbową. Należy zatem w ramach prounijnej wykładni prawa interpretować art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców i zachować nadal prawo pracownika (kierowcy w transporcie międzynarodowym) do uzyskania zwrotu kosztów noclegu, jeżeli pracodawca nie zapewnił wykonującemu pracę możliwości bezpłatnego noclegu. Stanowiska tego nie modyfikuje art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Powołany przepis dotyczy gwarantowanych okresów odpoczynku dobowego i tygodniowego i nie obejmują kwestii kompensaty kosztów podróży służbowej, na co zwracał już uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Aktualnie należy dodać, że Trybunał Sprawiedliwości UE, postanowieniem z dnia 18 lutego 2016 r., C 325/15, stwierdził, że rozporządzenie (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) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, a w szczególności jego art. 8 ust. 8, należy interpretować w ten sposób, że 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.

W ocenie Sądu Najwyższego, postanowienia § 25 Regulaminu pracy o

odmowie wypłaty ryczałtu za nocleg w przypadku przydzielenia kierowcy samochodu z miejscami sypialnianymi w kabinie, pozostawały w sprzeczności z art. 77⁵ § 1 k.p. oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (w zakresie regularnego tygodniowego wypoczynku), dlatego nie powinny być stosowane. Nie oznacza to jednak, że unormowania zakładowe były korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące w postaci rozporządzeń wykonawczych przewidzianych dla sfery budżetowej jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). Przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju miałyby zastosowanie tylko wówczas, gdyby nie było zakładowych unormowań dotyczących należności z tytułu podróży służbowej (art. 77⁵ § 5 k.p.). Ten stan prawny może zmienić ustawodawca w drodze nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, gdyby uznał, że zapewnienie kierowcy dokładnie określonych warunków noclegowych w kabinie pojazdu zwalnia pracodawcę z obowiązku wypłaty ryczałtu za nocleg.

Sąd Najwyższy w obecnym składzie podziela stanowisko przedstawione w wyroku z 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875, zgodnie z którym wykładnia przepisów dotyczących ustalania różnych składników należności przysługujących kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym, odbywającym stałe podróże do różnych krajów, powinna uwzględniać również aspekt ekonomiczny (zarówno konieczność zapewnienia poziomu zarobków adekwatnych do wysiłku pracownika i wielotygodniowej ciągłej pracy w warunkach ograniczonych możliwości wypoczynkowych, rozwoju firm transportowych oraz uniknięcia zarzutów dotyczących dumpingu socjalnego, przy zachowaniu jednak warunków zapewniających konkurencyjność polskich przedsiębiorstw przewozowych), a także potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców 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. Celem tej dyrektywy były 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 poprawy bezpieczeństwa drogowego i dostosowania warunków konkurencji.

Regulacja dotycząca możliwości nocowania w kabinie pojazdu podczas odpoczynku dziennego lub skróconego odpoczynku tygodniowego (trwającego co najmniej 24 godziny) zawarta została w powołanym wcześniej rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. Artykuł 8 ust. 8 tego rozporządzenia stanowi, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Z przepisów tych wynika, że w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu dopuszczalny jest tylko dzienny okres odpoczynku i skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Artykuł 8 ust. 8 rozporządzenia przewiduje więc, że regularny tygodniowy okres odpoczynku powinien być wykorzystany w hotelu (motelu), na terenie bazy lub w porównywalnym miejscu albo w domu. Nie ulega zatem wątpliwości, że pracodawca ma obowiązek pokrycia kosztów noclegu poza kabiną w przypadku regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (35 godzin wypoczynku stosownie do art. 14 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców); jeśli kierowca nie przedstawi rachunku za nocleg, rekompensatą powinien być ryczałt za nocleg. Przepisy te uniemożliwiają polskim pracodawcom całkowite pominięcie w regulaminach wynagradzania ryczałtu za nocleg, nawet w przypadku zapewnienia pojazdu z miejscami noclegowymi. Ponieważ kierowcy przeważnie pracują w systemie trzy tygodnie pracy zagranicą i tydzień wypoczynku w Polsce, muszą korzystać zagranicą z regularnego tygodniowego wypoczynku, który nie może odbywać się w kabinie pojazdu. W tym kontekście kwestią sporną są tylko zwroty kosztów noclegu w przypadku dziennych i skróconych tygodniowych okresów wypoczynku, które mogą odbywać się w kabinie pojazdu.

Celem rozporządzenia (WE) nr 561/2006 jest poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania. W akcie tym przewidziana jest wprost możliwość odbioru

dziennych okresów odpoczynku i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe (jeżeli posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy, pojazd znajduje się na postoju a kierowca się na to godzi). Nie reguluje on natomiast kwestii związanych z wynagradzaniem kierowców albo kompensowaniem im dodatkowych wydatków związanych z kosztami podróży służbowych.

Należy przywołać ten fragment wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, w którym zwrócono uwagę na oczekiwania pracodawców, że zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu. Trybunał uznał, że oczekiwania te były w pewnym stopniu usprawiedliwione. Dodatkowo utwierdzał ich w tej interpretacji art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. 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. Kwestia ta wymaga pilnej interwencji ustawodawcy.

Mając powyższe okoliczności na względzie, Sąd Najwyższy na podstawie

art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.

kc