



Sygn. akt II PK 122/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 maja 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Myszka (przewodniczący)
SSN Jolanta Frańczak
SSN Zbigniew Korzeniowski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa P. S.

przeciwko P. S.A. w T.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 30 maja 2017 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego w T.

z dnia 4 grudnia 2015 r., sygn. akt IV Pa (...),

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

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w T. wyrokiem z 4 grudnia 2015 oddalił apelację pozwanego pracodawcy P. S.A. w T. od wyroku Sądu Rejonowego w T. z 30 czerwca 2015 r., który zasądził na rzecz powoda P. S. tytułem ryczałtów za noclegi za okres od stycznia 2012 r. do końca lutego 2013 r. 4.094,31 euro i 43,37 zł z odsetkami.

Pozwany zatrudniał powoda jako kierowcę, który w znacznej części wykonywał pracę za granicą. Sąd Rejonowy stwierdził, że nocleg w kabinie samochodu ciężarowego nie wyłącza prawa powoda do ryczałtów za noclegi na podstawie przepisów prawa powszechnego. W tej mierze wskazał na korzystne dla kierowców orzecznictwo Sądu Najwyższego – uchwały z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 i z 7 października 2014 r., I PZP 3/14. Podstawą rozstrzygnięcia były przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (art. 14, art. 21a), Kodeksu pracy – art. 9 § 2, art. 18 § 2, art. 77⁵, 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. Pozwany pracodawca zarzucał, iż zapis regulaminu wyłączał prawo do ryczałtu, gdy kierowca spędzał nocleg w kabinie samochodu. Podczas wyjazdów powód nie korzystał z noclegów w hotelach, tylko spał w samochodzie wyposażonym w leżankę do spania, lodówkę, klimatyzację. Powód w spornym okresie nie otrzymywał ryczałtów za noclegi.

Sąd Okręgowy rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego uznał za prawidłowe. W uzasadnieniu oddalenia apelacji pozwanego stwierdził, że ani rozporządzenie nr 561/06(WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. ani ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców nie regulują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, odsyłając w tym zakresie wyraźnie i wprost (art. 21a ustawy) do art. 77⁵ § 3-5 k.p. Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy albo w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy albo nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Według art. 77⁵ § 4 k.p. postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2. Przepis ten ustala minimalny standard świadczenia, ale odnosi się tylko do diety, a nie do zwrotu kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków. Jednakże zgodnie z art. 77⁵ § 5 k.p. - w

przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej), pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio wg. przepisów, o których mowa w § 2. Oznacza to, że przepisy wykonawcze ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowej (diety oraz zwrotu kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze. Odesłanie w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza więc pośrednio także odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p., a w konsekwencji uznanie, że kierowcy - pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu wg. zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone wg art. 77⁵ § 3 k.p. (w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagrodzenia). Zastrzeżenie zawarte w art. 77⁵ § 3 k.p. jest w istocie zbędne, gdyż z mocy art. 18 § 2 k.p. postanowienia umów o pracę mogą być dla pracownika zawsze korzystniejsze niż przepisy prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 1 k.p.

U pozwanego obowiązywał regulamin wynagradzania i premiowania, gdzie określono zasady rozliczania delegacji służbowych, w tym także zasady zwrotu kosztów należności za nocleg. W regulaminie wskazano na zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu; natomiast w przypadku wyjazdu samochodem z kabiną sypialną zwrot kosztów noclegu nie przysługiwał. Sąd Okręgowy stwierdził, podobnie jak Sąd pierwszej instancji, że obowiązujący u pozwanego regulamin w zakresie dotyczącym braku zwrotu pracownikom kosztów noclegu w przypadku wyjazdu samochodem wyposażonym w kabinę sypialną jest niezgodny z przepisami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 77⁵ k.p. Postanowienia regulaminu w

tym zakresie są mniej korzystne dla powoda i dlatego zastosowanie mają przepisy wykonawcze. Umożliwienie powodowi - kierowcy w transporcie międzynarodowym możliwości spania w kabinie samochodu ciężarowego (nawet przystosowanej do takich celów) nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów regulujących należności pracownikom odbywającym podróże służbowe poza granicami kraju. Zaprezentowaną przez Sąd Rejonowy wykładnię przepisów rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. uznać należy za ujednoliczoną. Sąd Okręgowy dodatkowo wskazał na wyrok Sądu Najwyższego z 10 września 2013 r., I PK 71/13 i stwierdzenie, że nie ma podstaw do utożsamiania pojęć „miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg”. Nie chodzi przy tym tylko o wygodę pracownika, ale także (a może nawet przede wszystkim) o zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Tylko kierowca, który po odpoczynku nocnym odpowiednio zregenerował siły fizyczne i psychiczne, może w sposób bezpieczny dla innych użytkowników dróg prowadzić samochód ciężarowy. Uwzględnić przy tym należy, że praca takiego kierowcy (prowadzenie pojazdu) ma charakter stały (permanentny) przez długi (wieloletni) okres. Udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może więc służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej. W razie zatem nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje co najmniej (art. 77⁵ § 5 k.p.) ryczałt w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość „zaoszczędzenia” przez niego wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu wynagrodzenia. Niezapewnienie przez pozwanego pracodawcę bezpłatnego noclegu zdefiniowanego w przedstawiony sposób uzasadniało roszczenie powoda o wypłatę świadczeń pieniężnych odpowiadających ryczałtom z tego tytułu.

W skardze kasacyjnej pozwany zarzucił naruszenie prawa materialnego, poprzez niewłaściwe *contra legem* - zastosowanie w sprawie przepisów:

- art. 9 § 2 k.p. i art. 18 § 2 k.p. i sprzeczność zaskarżonego wyroku z art. 77⁵ k.p. w zakresie przyjęcia, iż powodowi może w ogóle przysługiwać roszczenie o ryczałt za noclegi w kabinie pojazdu podczas odbywanych podróży służbowych w wysokości 25 % limitu określonego w poszczególnych państwach wg.

rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r., pomimo ustalenia przez Sąd pierwszej instancji następujących okoliczności sprawy: - złożenia oświadczenia przez powoda przy zatrudnieniu u pozwanego 12 lipca 2006 r., - istnienia w pozwanej firmie uregulowań w regulaminie wynagradzania, w załączniku nr 1 do zasad rozliczania delegacji na terenie kraju jak i poza krajem, - który wszedł w życie 1 stycznia 2007 r., - aneksu do załącznika nr 1, który wszedł w życie 1 marca 2013 r. na okoliczność, że u pozwanego ustalono zasady rozliczania delegacji krajowych i zagranicznych;

- art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p. oraz § 16 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. i aktualnie obowiązującego rozporządzenia z 29 stycznia 2013 r. w stanie faktycznym sprawy oraz sprzeczności zaskarżonego wyroku z art. 77⁵ k.p. w zakresie przyjęcia, iż powodowi może w ogóle przysługiwać roszczenie o ryczałt za noclegi w kabinie pojazdu podczas odbywanych podróży służbowej w wysokości 25 % limitu określonego w poszczególnych państwach wg rozporządzenia z 19 grudnia w 2002 i aktualnie zmienionego rozporządzenia z 29 stycznia 2013 r., pomimo ustalenia przez oba Sądy, iż powód bezspornie jako pracownik pozwanej spółki żadnych kosztów noclegu nie ponosił, zatem nie ma podstaw - w ocenie pozwanego pracodawcy - do zasądzenia na jego rzecz ryczałtu za noclegi jako świadczenia o charakterze kompensacyjnym; oraz

- niewłaściwe zastosowanie jako podstawy rozstrzygnięcia w sprawie uchwały składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/14), bowiem dotyczyła odmiennego stanu prawnego i faktycznego. W analizowanej przez Sąd Najwyższy sprawie strony bowiem nie określiły żadnych zasad zwrotu kosztów z tytułu diet i ryczałtu za noclegi. Na gruncie niniejszej sprawy kwestia ta została pomiędzy powodem i pozwanym ustalona najpierw w umowie, a następnie w regulaminie wynagradzania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zaskarżony wyrok podlega uchyleniu z następujących przyczyn.

Powód wystąpił o ryczałty noclegowe po uchwale 7 sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 2014 r. i w argumentacji prawnej zasadniczo podobne było uzasadnienie jego żądania. W uchwale tej stwierdzono,

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.

Pozwany zarzucał, że nie naruszył prawa, bo również kierował się orzecznictwem Sądu Najwyższego – wyrokiem z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, w którym przyjęto, że „ustawodawca europejski nie postrzega spania kierowcy w kabinie, jeśli dokonał takiego wyboru, a kabina jest wyposażona w miejsce do spania, jako sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu jego i innych uczestników ruchu”. Aprobata takich warunków wyłącza możliwość dochodzenia jakiegokolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych (...).

Ocena prawna zmieniła się po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, który orzekł, że 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 § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (także 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) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Trybunał uznał, że odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców ma charakter kaskadowy. Przepis ten odsyła do art. 77⁵ § 5 k.p., który z kolei zawiera odesłanie do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. i takie odesłanie jest niedopuszczalne w świetle zasad techniki prawodawczej. Ponadto wprowadzono odesłanie do nieadekwatnej dla kierowców regulacji prawnej. Inna bowiem jest specyfika podróży służbowej pracowników administracji. Regulacje art. 77⁵ § 3-5 k.p. w założeniu dotyczą incydentalnych podróży służbowych. W ocenie Trybunału uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających specyfikę ich pracy.

Powstaje więc pytanie o prawo materialne uzasadniające żądanie.

Wobec wyroku Trybunału Konstytucyjnego żądanie nie może być kotwiczone wprost w przepisach przewidzianych dla typowej podróży służbowej i świadczeń gwarantowanych z tego tytułu zatrudnionym w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej, czyli w przepisach wykonawczych do art. 77⁵ § 2 k.p.

Kierowców dotyczy autonomiczna definicja podróży służbowej. Intencją zmian w ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (dokonanych ustawą z 12 lutego 2010 r., po uchwale Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08), było nie tylko uregulowanie pracy kierowców jako podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców), lecz także określenie świadczeń z tytułu takiej podróży służbowej (art. 21a tej ustawy). Nie trzeba uzasadniać, że wydatki kierowcy są wówczas większe niż pracownika wykonującego zatrudnienie w jednym geograficznie (stałym) miejscu pracy, zwłaszcza w miejscu zamieszkania, kiedy pracownik wyraźnie może oddzielić czas prywatny od zawodowego, czyli czas pracy od czasu odpoczynku. W podróży służbowej zwykle wydatki (diety, noclegi) stanowią koszty pracy i obciążają pracodawcę. Nie powinny stanowić kosztu pracownika i umniejszać jego wynagrodzenia za pracę, jako że kierowca (pracownik) nie wykonuje wówczas stałej pracy za granicą w jednym miejscu pracy.

Trybunał Konstytucyjny nie zastępuje prawodawcy i podkreśla się to, gdyż po wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, regulacja nie jest całościowa, bowiem wymaga uzupełnienia przez ustawodawcę, w tym zasadniczo o rozwiązanie

dotyczące noclegów. Zwrócił na to uwagę Trybunał i także Sąd Najwyższy (zob. wyrok z 28 marca 2017 r., II PK 28/16).

W tej sprawie prowadzi to do zasadniczego problemu czy pozwany mógł w umowie o pracę lub w regulaminie wynagradzania wyłączyć prawo do ryczału noclegowego. Pozwany zastrzegł w regulaminie wynagradzania, że w przypadku noclegu w kabinie zwrot kosztów za nocleg nie przysługuje. Odpowiedź jest negatywna.

Takie zastrzeżenie pracodawcy byłoby uprawnione, gdyby regulacja ustawy stwierdzała, że nocleg w kabinie samochodu kierowcy międzynarodowego wypełnia standard minimalny, który jest wystarczający i nie wymaga zmiany, czyli iż w ten sposób pracodawca zapewnia kierowcy bezpłatny nocleg i dlatego jest zwolniony od zwrotu kosztów noclegu. Takiej regulacji jednak nie ma. Odpowiedniego uzasadnienia dla takiej normy poszukiwano w rozporządzeniu nr 561/2006(WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz w umowie europejskiej AETR dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, sporządzonej 1 lipca 1970 r. w Genewie. Nie jest to zasadne, gdyż czym innym jest czas pracy kierowcy i wymagane przerwy w pracy z odpoczynkiem i czym innym jest prawo do odpoczynku nocnego dla kierowcy (w tym zakresie w pełni aktualne są argumentacje uchwał Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 i z 7 października 2014 r., I PZP 3/14).

Skoro ustawodawca nie uregulował, że wystarczającym (odpowiednim) miejscem do noclegu jest kabina samochodu, to nadal otwarty jest problem kompensaty kosztów noclegu. Nawet gdyby ustawodawca tak uregulował sporną kwestię, to nie zamyka to problemu, gdyż punktem odniesienia mogą być dalsze warunki minimalne, które nie powinny pomijać uzasadnionych wymagań kierowców. Przede wszystkim chodzi o rozdzielenie czasu pracy od czasu odpoczynku, czyli sfery zawodowej i prywatnej. W sytuacji kierowców zawodowych różnica ta się zatracza. Śpią w samochodzie, w którym wykonują pracę. Nie trzeba uzasadniać, że warunki takiego noclegu (na leżance w samochodzie) różnią się od noclegu w hotelu (motelu) nie tylko co do określonego poziomu (choćby minimalnego)

komfortu odpoczynku. Chodzi również o lepszą sprawność psychofizyczną, czyli większe bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu drogowego (zob. argumentację uchwał Sądu Najwyższego I PZP 3/14 i II PZP 1/14). W szeregu innych orzeczeń Sąd Najwyższy zwracał też uwagę na lepszy standard noclegu, przemawiający za rekompensatą kosztów noclegu (wyroki 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12, z 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, z 25 maja 2016 r., II PK 111/15).

Z akt sprawy wynika (czego nie ujęto w ustaleniach faktycznych wyroków), że powód miał prawo do diety 25 euro. Ponadto pozwany sporadycznie regulował w określonej sytuacji wydatek za nocleg w hotelu. Powód wypełniał dokumenty polecenia wyjazdów służbowych.

Powód w sprawie żądał 25% ryczału, czyli odwoływał się wprost do prawa powszechnego z § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., wskazując na uchwałę Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. Sądy poprzestały na wykładni przyjętej w tej uchwale. W takiej sytuacji wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. powoduje, iż zaskarżone orzeczenie należało uchylić.

Nie zamyka to sprawy, gdyż Sąd powszechny nie jest związany podstawą prawną żądania podawaną przez stronę (w tym wykładnią prawa). Roszczenie o kompensatę kosztów noclegu nie musi być bez racji. To, że powód spał w kabinie nie wyklucza zwrotu kosztów. Nie musi to być stały 25% ryczał osadzony w § 9 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. (por. wyrok Sądu Najwyższego z 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12). W orzecznictwie można też zauważyć stanowisko, że jedno świadczenie mogło kompensować całościowe koszty socjalne wyjazdu kierowcy (por. wyroki Sądu Najwyższego z 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14, z 15 września 2015 r., II PK 248/14, z 17 maja 2016 r., II PK 98/16, z 14 lutego 2017 r., I PK 77/16).

Po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. orzeczenia Sądu Najwyższego nie są jednolite. Z jednej strony przyjęto, że wyrok Trybunału nie wyłączył w pełni regulacji z art. 77⁵ k.p., dlatego kierowcy mogą domagać się ryczałtów za noclegi (wyrok z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15), z drugiej zaś strony, że regulacja ta nie obowiązuje w odniesieniu do kierowców (wyrok z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16).

W ocenie obecnego składu należy odpowiednio moderować koszty do czasu uregulowania sprawy przez ustawodawcę. Powiedziano bowiem, że *„Do czasu nowego kompleksowego uregulowania należności za noclegi kierowców w kabinach samochodów transportu międzynarodowego, bądź ustawowego określenia weryfikowalnych warunków zapewnienia kierowcy „bezpłatnego noclegu”, który potencjalnie nie wymagałby żadnej rekompensaty od pracodawcy, sądy pracy - w przypadkach braku adekwatnych regulacji układowych, regulaminowych lub umownych - mogą ustalać, wartościować i weryfikować uciążliwości oraz niedogodności odbywania noclegów w kabinach samochodów ciężarowych i zasądzać z tego tytułu odpowiednie rekompensaty z uwzględnieniem dyspozycji art. 322 k.p.c., równoważąc w taki sposób konkretne „kabinowe” i sanitarne uciążliwości nocowania pracownika z korzyściami pracodawcy, nad którego pojazdem i ładunkiem kierowca sprawuje niewątpliwie rodzaj „nocnej pieczy”* (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 28 marca 2017 r., II PK 28/16; także wyrok z 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 oraz z 9 marca 2017 r., I PK 309/15). Wówczas granicą minimalną kompensaty nie jest wysokość 25% ryczałtu noclegowego wedle § 9 ust. 4 rozporządzenia. Ryczałt może być mniejszy. Minimalne ograniczenie w ustawie dotyczy jedynie diety 77⁵ § 4 k.p.

Konkludując należy stwierdzić, że art. 77⁵ k.p. nadal ma odpowiednie zastosowanie, do czasu uregulowania sprawy przez ustawodawcę, z tą różnicą, że chodzi o inne, bo „autonomiczne” (nie takie samo, jak w art. 77⁵ k.p.) rozumienie podróży służbowej. Oznacza to, że regulacja wewnątrzzakładowa nie powinna pomijać rekompensaty kosztów noclegu, czyli nie powinno z niej wynikać, że nie przysługuje zwrot jakichkolwiek kosztów (czyli w każdym przypadku), tylko dlatego, że kierowca ma nocleg (śpi) w kabinie samochodu. Inny słowy art. 77⁵ k.p. nadal stanowi oparcie dla takiej regulacji w prawie zakładowym lub w umowie o pracę. Jeśli nie ma jej w prawie zakładowym bądź nie wprowadza jej pracodawca albo nie uzgadnia z pracownikiem w umowie, to sporną kwestię może rozstrzygnąć sąd. Tam, gdzie nie ma regulacji wskazanej przez ustawę, orzeczenie sądu wypełnia to czego strony nie uzgodniły. Orzeczenie może zastąpić więc umowę stron w tym zakresie. Inaczej ujmując po wyroku Trybunału źródła prawa z art. 77⁵ k.p. są nadal aktualne co do regulacji kosztów podróży służbowej, z tym zastrzeżeniem, że nie

stosuje się regulacji dotyczącej sfery państwowej i samorządowej (art. 77⁵ § 2 k.p.). Jeżeli więc nawet przyjąć, że spanie w kabinie samochodu zapewnia właściwy nocleg, to nie są wykluczone inne koszty wynikające z takiego noclegu, czyli przykładowo rekompensata za uciążliwość albo koszty użycia i prania pościeli czy koszty sanitarne. Ponadto kierowca w istocie pilnuje wówczas pojazd i towar, co jest z korzyścią dla pracodawcy.

Z tych motywów orzeczono jak w sentencji (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c.).

r.g.