



Sygn. akt II PK 16/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Halina Kiriło (przewodniczący)

SSN Jolanta Frańczak

SSA Jolanta Hawryszko (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa B. A. oraz Stowarzyszenia "T." w P. działającego na rzecz B. A.

przeciwko B. T. Sp. z o.o. z siedzibą w W. poprzednia nazwa B. S. Sp. z o.o. w P.

o ryczałt noclegowy,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

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

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego w P.

z dnia 26 czerwca 2015 r., sygn. akt VI Pa (...),

uchyla zaskarżony wyrok co do punktu 1, 2 i 3, za wyjątkiem części punktu 1., w której oddalono powództwo i przekazuje sprawę w tym zakresie do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w P., pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Powód, organizacja pozarządowa Stowarzyszenie „T.” w P., działająca na rzecz pracownika B. A., 9 kwietnia 2013 r. wniosła o zasądzenie od pozwanego B. S. Sp. z o.o. w P. kwoty 32.243 zł tytułem niewypłaconych ryczałtów za noclegi w okresie od 3 stycznia 2011 r. do 9 grudnia 2011 r. wraz z ustawowymi odsetkami. Odrębnym pozwem Stowarzyszenie wniosło o zasądzenie kwoty 26.778,98 zł z tytułu ryczałtów za noclegi za okres od 15 lutego 2010 r. do 4 grudnia 2010 r. Kolejnym pozwem, ze wskazaniem takiego samego tytułu prawnego, Stowarzyszenie wystąpiło o kolejną kwotę 41.157, 38 zł za okres od 3 stycznia 2012 r. do 19 stycznia 2013 r.

W toku procesu jako powód zgłosił się również B. A.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa.

Sąd Rejonowy w P. wyrokiem z 30 grudnia 2014 r. zasądził od pozwanego na rzecz B. A. z tytułu ryczałtu noclegowego, w ramach pierwszego powództwa kwotę 25,296,08 zł za okres od 15 lutego 2010 r. do 4 grudnia 2010 r. wraz z ustawowymi odsetkami, w pozostałej części postępowanie w zakresie 1. powództwa umorzył; w ramach drugiego powództwa zasądził 31.789,85 zł za okres od 3 stycznia 2011 r. do 9 grudnia 2011 r., w pozostałej części postępowanie w zakresie 2. powództwa umorzył; w ramach trzeciego powództwa zasądził 36.254,35 zł od 3 stycznia 2012 r. do 21 grudnia 2012 r., w pozostałej części postępowanie w zakresie 3. powództwa umorzył; orzekł także o odsetkach ustawowych i kosztach procesu.

Sąd Okręgowy w P. na skutek apelacji pozwanej wyrokiem z 26 czerwca 2015 r.: 1. zmienił pkt I zaskarżonego wyroku i zasądził powodowi 20.488,72 zł z tytułu ryczałtu noclegowego w okresie od 11 kwietnia 2010 r. do 4 grudnia 2010 r. wraz z odsetkami ustawowymi, w pozostałej części oddalając powództwo, o którym mowa w I punkcie zaskarżonego wyroku; 2. w pozostałej części oddalił apelację; 3. kosztami postępowania apelacyjnego obciążył pozwanego.

Sądy obydwu instancji ustaliły, że B. A. był zatrudniony w B. S. Sp. z o.o. w P. na podstawie umowy o pracę na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w międzynarodowym i krajowym transporcie rzeczy od 15 lutego 2010 r. do 31

stycznia 2013 r. w pełnym wymiarze czasu pracy. W trakcie zatrudnienia odbywał podróże do Belgii, Holandii, Niemiec, Austrii, Francji, Włoch i Wielkiej Brytanii w systemie cztery tygodnie w trasie, dwa w domu. Pozwany zapewniał pracownikom pojazdy wyposażone w dwa łóżka umiejscowione jedno nad drugim; nie zapewniał pościeli, nie zwracał wydatków prania pościeli; pojazdy nie były wyposażone w węzły sanitarne. W trasie kierowca nocował w samochodzie, pracodawca nie zwracał kosztów nocowania w hotelu. Powód otrzymywał wyłącznie diety, które przeznaczone były na wodę, toalety, prysznice i jedzenie. Wszystkie wydatki w trakcie podróży pokrywane były z diet. Od 1 września 2012 r. pracodawca zmniejszył wysokość przekazywanych diet z 45 euro do 35 euro, przenosząc 10 euro jako ryczałt za nocleg. Zasadnicze wynagrodzenie powoda w ostatnim okresie zatrudnienia wynosiło 1500 zł brutto plus premie.

Sąd Rejonowy uznał, iż powodowi w związku z odbywaniem podróży międzynarodowych przysługiwały diety oraz bezpłatny nocleg lub ryczałt za nocleg. Sąd nie uznał noclegu w kabinie samochodowej za umożliwienie pracownikowi godziwego noclegu, zatem pracodawca winien wypłacić stosowny ryczałt w wysokości określonej w rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalenia należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r. Nr. 236, poz. 1991; dalej jako rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r.), przy czym Sąd uwzględnił, że powód w okresie od 1 września 2012 r. otrzymywał 10 euro tytułem ryczałtu za nocleg za każdy dzień. Dotyczyło to trzech ostatnich wyjazdów, zatem tylko w tej części powództwo zostało oddalone.

Sąd Okręgowy, zgadzając się z apelującym, że w uzasadnieniu wyroku Sądu Rejonowego nie znalazły się dokładne ustalenia, co do odbytych podróży służbowych, z czym wiąże się różna wysokość ryczałtu, doprecyzował, że powód nocował w następujących państwach, przyjmując założenie: państwo - 25% kwoty limitu na nocleg; Francja- 30 €, Niemcy- 25,75 €, Włochy- 26,25 €, Belgia- 40 €, Holandia- 30 €, Wielka Brytania- 35GBP, Austria- 25 €. Zgodnie z § 13 ust. 3 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. pracodawca powinien rozliczyć się z pracownikiem w terminie 14 dni od dnia zakończenia podróży służbowej, zatem powód zastosował kurs euro obowiązujący w 14 dniu od powrotu z podróży

służbowej; od ww. należności odjęto 10 € za każdy dzień noclegu poczynając od 1 września 2012 r.

Jako podstawę prawną rozstrzygnięcia sądy przyjęły § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalenia należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r. Nr. 236, poz. 1991), który stanowi, że za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia.

Uznano roszczenie za uzasadnione w wysokości wskazanej przez powoda zważywszy, że podawane wartości odpowiadają stawkom wynikającym z rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Sady obu instancji, opierając się na tezach postanowienia Sądu Najwyższego z 13 maja 2008 r., II PZP 8/08 dotyczących zagadnień związanych z podróżą służbową wskazały, że pracownicy mobilni, jakimi są kierowcy pracujący w transporcie międzynarodowym, powinni być wynagradzani jak pracownicy w podróży służbowej z uwagi na konieczność rekompensaty za dodatkowe uciążliwości związane z przebywaniem poza miejscem zamieszkania. Sady zakwalifikowały więc pracę powoda jako kierowcy transportu międzynarodowego jako podróż służbową w ustawowym rozumieniu przepisów art. 77⁵ § 1 k.p. (por. wyrok Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12). Tym samym uznały możliwość bezpośredniego stosowania rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 77⁵ § 5 k.p.; art. 77⁵ § 3 k.p. stanowi, że warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy, niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Zgodnie zaś 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, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Sady uznały, że nie ma znaczenia prawnego okoliczność warunków noclegowych w kabinie samochodu i infrastruktury parkingowej ponieważ - za Sądem Najwyższym,

wyrok z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 - umożliwienie 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 przyznawanie należności pracownikom odbywającym podróże służbowe poza granicami kraju. Ostatecznie taki pogląd wyraził Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14) - przyjęto, 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 19 grudnia 2002 r., 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. Nadto, w ocenie Sądu Najwyższego pojęcia *odpowiednie miejsce do spania* i *bezpłatny nocleg* nie mogą być traktowane zamiennie, a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia. Zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie noclegu do usługi hotelarskiej, o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, ale także wysokość ustalonych limitów, a usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie miejsca do spania. Brak rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu, wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych. Istota ryczałtu jako świadczenia kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, że świadczenie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu. W ocenie sądu drugiej instancji nie miało więc znaczenia, że pracownik faktycznie nie poniósł żadnych kosztów związanych z noclegiem.

Sąd okręgowy uwzględnił częściowo apelację pracodawcy, co do punktu I zaskarżonego wyroku, ponieważ błędnie uwzględniono ryczałt za noclegi za okres

od 15 lutego 2010 r., gdy powodowi należy się ryczałt jedynie za okres od 11 kwietnia 2010 r. Stąd częściowa zmiana punktu I wyroku Sądu Rejonowego i obniżenie kwoty 25.296,08 zł do 20.488,72 zł, z konsekwencją w zakresie rozstrzygnięcia o ustawowych odsetkach.

Skargę kasacyjną wywiedziono w imieniu pozwanej spółki B. T. Sp. z o.o. w W. (wcześniej B. S. Sp. z o.o. w P.) zaskarżając wyrok Sądu Okręgowego w P. w całości, tj. w zakresie punktu 1, 2 i 3, za wyjątkiem tej części punktu 1., w której oddalono powództwo. Skargę oparto na następujących podstawach kasacyjnych: 1. na zasadzie art. 398³ § 1 punkt 1 k.p.c. zarzucono naruszenie przepisów prawa materialnego przez błędną wykładnię § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., a to w zw. z art. 3 punkt 8) w zw. z art. 35 ust. 1 i 3 w zw. z art. 36 ww. ustawy z 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r., poz. 196 j.t.; dalej jako ustawa o usługach turystycznych) oraz w zw. z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z 19 sierpnia 2004 r. w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie (Dz. U. z 2008 r. Nr 22, poz. 189 j.t. ze zm.; dalej jako rozporządzenie w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów) oraz załączników numer od 1 do 8 do ww. rozporządzenia oraz w zw. z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców z 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 j.t.; dalej jako ustawa o czasie pracy kierowców) w zw. z art. 1 w zw. z art. 4 litera g) i h) oraz w zw. z art. 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE,L2006.102.1; dalej jako rozporządzenia nr 561/2006), w zw. z artykułem 8 umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie (AETR), sporządzonej w Genewie 1 lipca 1970 r., ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską - oświadczenie rządowe z 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087; dalej jako AETR),

- a polegającą na błędnej wykładni pojęcia *bezpłatnego noclegu* w szczególności zaś na błędnym ograniczeniu miejsca jego realizacji do hotelu

(stanowiącego wyłącznie jeden z ośmiu rodzajów obiektów hotelarskich), gdy tymczasem w zgodzie z przytoczonymi powyżej przepisami *bezpłatny nocleg* - odbywany przez pracownika-kierowcę w ramach odpoczynku dziennego oraz skróconego odpoczynku tygodniowego - może w odpowiedni sposób, wystarczający dla należytej regeneracji sił fizycznych i psychicznych kierowcy w stopniu umożliwiającym bezpieczną jazdę, zostać zrealizowany w kabinie pojazdu wyposażonej w miejsce do spania znajdującego się na odpowiednio wyposażonym w bazę sanitarno-gastronomiczną parkingu, a to tym bardziej, że standard tak odbieranego przez pracownika-kierowcę w kabinie pojazdu noclegu pozostaje wielokrotnie na znacznie wyższym poziomie, niżeli standard noclegu realizowanego w obiekcie hotelowym w ramach świadczonej usługi hotelarskiej (w zgodzie z legalną a nie potoczną definicją tych pojęć);

2. na zasadzie przepisu art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. zarzucono naruszenie przepisów prawa materialnego poprzez błędne zastosowania art. 92 ust. 1 Konstytucji w zw. z art. 178 ust. 1 w zw. z art. 87 ust. 1 Konstytucji w zw. z art. 77⁵ § 2 k.p. w zw. z § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., a to przez zastosowanie przepisów § 9 ust. 1 - 4 ww. rozporządzenia w sytuacji, gdy wydane zostały one bez wymaganej przepisem art. 92 ust. 1 Konstytucji delegacji ustawowej, w szczególności wydane zostały w sytuacji, gdy pomieszczona w przepisie art. 77⁵ § 2 k.p. delegacja ustawowa nie zawiera żadnych wytycznych, co do treści aktu wykonawczego;

3. na zasadzie przepisu art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. naruszenie przepisów prawa materialnego przez błędne zastosowanie art. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zd. 1, art. 84 i art. 217 Konstytucji w zw. z art. 8 ust. 2 Konstytucji oraz w zw. z art. 92 ust. 1 Konstytucji, a to z uwagi na treść przepisów art. 20 ust. 1 w zw. z art. 18 ust. 1 w zw. z art. 6 ust. w zw. z art. 4 punkt 4) ustawy z 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 1442 j.t.) oraz z uwagi na treść przepisów art. 3 ust. 1 w zw. z art. 21 ust. 1 punkt 18) ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2012 r., poz. 361 j.t.) oraz w zw. z art. § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., interpretowanym w sposób wskazany w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia (jak i w uchwałach Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. i 7 października

2014 r.), tj. iż ryczałt należy się również pracownikowi-kierowcy z tytułu noclegu spędzonego w kabinie pojazdu, którą ustawodawca europejski uznaje za odpowiednie miejsce do spania w ramach odpoczynku dziennego i tygodniowego, a tym samym za odpowiednie miejsce noclegu, w sytuacji gdy pewnym jest, iż pracownik nie poniósł z istotnego tytułu żadnych dodatkowych kosztów - a to przez wprowadzenie *de facto* w drodze rozporządzenia i to wydanego bez żadnego upoważnienia w istotnym zakresie zwolnienia przedmiotowego w opodatkowaniu i oskładkowaniu świadczeń, które w sposób oczywisty naruszają konstytucyjne zasady; demokratycznego państwa prawa, równości wobec prawa, powszechności opodatkowania i oskładkowania oraz prawa do odpowiedniego zabezpieczenia społecznego;

4. na zasadzie przepisu art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. naruszenie przepisów prawa materialnego przez błędną wykładnię przepisu § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. dokonaną w sposób sprzeczny z treścią nadrzędnych nad ww. przepisami przepisów art. 1 w zw. z art. 4 litera g) i b) oraz w zw. z art. 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 w zw. z art. 8 AETR, w szczególności zaś polegającą na błędnej i sprzecznej z regulacjami ww. prawa europejskiego i wspólnotowego wykładni pojęcia bezpłatnego noclegu i odpowiedniego miejsca do spania i przyjęcie, iż zapewnienie noclegu w kabinie pojazdu nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu jako, że kabina nie stanowi odpowiedniego miejsca do spania a to w sytuacji, gdy według ocen wyrażonych w ww. nadrzędnych normach ustawodawcy europejskiego i wspólnotowego, realizowany właśnie w kabinie pojazdu (stacjonującego na parkingu) nocleg kierowców, pozostaje w pełni wystraczającym dla regeneracji sił fizycznych i psychicznych kierowców, i to w stopniu uzasadniającym bezpieczne wykonywanie przezeń zawodu kierowcy (wymagającego należytej koncentracji i polegającego na przemierzaniu odległych tras); tym samym stanowi odpowiedni odpoczynek gwarantujący bezpieczeństwo kierowcy i innym uczestnikom ruchu drogowego; a jako taki pozostaje odpowiednim bezpłatnym noclegiem realizowanym przez zapewnienie odpowiedniego bezpłatnego miejsca do spania przez pracodawcę;

5. na zasadzie przepisu art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c. naruszenie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r., Nr 90, poz. 864/2) przez: a)

błędne jego zastosowanie i samodzielne, tj. z pominięciem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dokonywanie wykładani prawa europejskiego, w szczególności zaś pojęcia *odpowiedniego miejsca do spania* zawartego w dyspozycji przepisu art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 581/2008,

b) błędne jego zastosowanie przez zakwestionowanie przez Sąd Okręgowy obowiązku zwrócenia się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z przywołaniem na okoliczność, iż Sąd Okręgowy - działając jako sąd dwuinstancyjny - nie jest sądem krajowym, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego w rozumieniu ww. przepisu Traktatu, a to w sytuacji, gdy sąd rozpoznający apelację pozostaje właśnie sądem krajowym, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego w rozumieniu przepisu art. 267 Traktatu.

Skarżący wnioskował o przyjęcie do rozpoznania skargi kasacyjnej, bowiem:

1. istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości, tj. § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. a dokonywanej w zw. z przepisami art. 3 pkt 8) w zw. z art. 35 ust. 1 i 3 w zw. z art. 36 ww. ustawy o usługach turystycznych oraz w zw. z przepisem § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów oraz załączników numer od 1 do 8 do ww. rozporządzenia oraz w zw. z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z artykułem 1 w zw. z artykułem 4 litera g) i h) oraz w zw. z artykułem 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia nr 561/2008 w zw. z artykułem 8 AETR,

- oraz zmiany stanowiska wyrażonego w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/14) oraz z 7 października 2014 r. (I PZP 3/14) a w konsekwencji zajęcie stanowiska, że zapewnienie pracownikowi-kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym stanowi zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., o ile tak realizowany nocleg, wespół z zapleczem sanitarno-gastronomicznym zlokalizowanym w miejscu parkingu pojazdu, odpowiada co najmniej minimalnym wymaganiom przewidzianym dla usługi hotelarskiej realizowanej w ramach obiektu hotelarskiego (bądź obiektu uznawanego za równoważny) w rozumieniu przepisów ustawy o usługach

turystycznych oraz w rozumieniu wydanego w oparciu o delegację w niej pomieszczoną rozporządzenia w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów oraz załączników numer od 1 do 8 do ww. rozporządzenia;

2. w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne, składające się z trzech części: a) po pierwsze, czy w sytuacji, gdy tak jak w rozpoznawanej sprawie, strona podnosi zarzut niekonstytucyjności przepisów stanowiących podstawę rozstrzygnięcia (a przepisy te posiadają rangę rozporządzenia), w szczególności zaś gdy strona wskazuje na przyjęty do rozpoznania przez Trybunał Konstytucyjny wniosek o zbadanie konstytucyjności kwestionowanych przepisów (sygn. akt: K 11/15) i jednocześnie formułuje wniosek o zawieszenie postępowania do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez Trybunał Konstytucyjny, sąd rozpoznający sprawę, odmawiając zawieszenia postępowania oraz zaniechając zwrócenia się do Trybunału Konstytucyjnego, zobligowany czy jedynie uprawniony jest we własnym zakresie odnieść się do zarzutów niekonstytucyjności kwestionowanych przez stronę aktów prawnych (przepisów aktów prawnych); b) po drugie, czy w sytuacji, gdy strona podnosi zarzut niekonstytucyjności przepisów stanowiących podstawę rozstrzygnięcia, Sąd rozpoznający sprawę, odmawiając zwrócenia się do Trybunału Konstytucyjnego, zobligowany jest odnieść się do zarzutów strony, czy też przeciwnie, uprawnionym jest zignorować zarzut strony zasłaniając się domniemaniem konstytucyjności przepisów prawa oraz stwierdzeniem, iż owe inne niż stanowiące bezpośrednią podstawę rozstrzygnięcia przepisy prawa nie mogą stanowić w ogóle przedmiotu zainteresowania sądu orzekającego; c) po trzecie, czy na podstawie odpowiednio stosowanego art. 177 § 1 punkt 1 k.p.c. sąd może zawiesić postępowanie w sprawie cywilnej także w przypadku: - przedstawienia Trybunałowi Konstytucyjnemu przez sąd w innej sprawie pytania prawnego dotyczącego zgodności z Konstytucją ustawy lub rozporządzenia (przepisów ustawy lub rozporządzenia), które mają być zastosowane dla rozstrzygnięcia sprawy; - przedstawienia Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej przez sąd krajowy w innej sprawie pytania dotyczącego zgodności z prawem Unii Europejskiej przepisów prawa krajowego, które mają być zastosowane.

Skarżący złożył wniosek o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego P. z 28 czerwca 2015 r. co do punktu 1, 2 i 3, za wyjątkiem tej części

punktu 1., w której oddalono powództwo oraz przekazanie w tym zakresie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w P. z pozostawieniem temu Sądowi rozstrzygnięcia o kosztach postępowania przed Sądem Najwyższym. Ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego w P. co do punktu 1, 2 i 3 wyroku, za wyjątkiem tej części punktu 1., w której oddalono powództwo, oraz zmianę wyroku i oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania.

Nadto wnioskował o rozpoznanie - na zasadzie art. 380 k.p.c. w zw. z art. 398²¹ k.p.c. - wydanego na rozprawie apelacyjnej postanowienia Sądu Okręgowego w P. z 26 czerwca 2015 r. w przedmiocie oddalenia wniosków pozwanej o zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego oraz Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, jako sprzecznych kolejno z przepisem art. 3 ustawy z 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym oraz przepisem art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz o zawieszenie postępowania, jako sprzecznego z odpowiednio interpretowanym przepisem art. 177 § 1 punkt 1) k.p.c. Nadto w dalszym etapie postępowania, wnioskował o:

1. zwrócenie się przez Sąd Najwyższy do Trybunału Konstytucyjnego z zapytaniem, czy przepis § 2 pkt 2 lit. b) w zw. z § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 21a w zw. z przepisem art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców oraz w zw. z art. 77⁵ § 1-5 k.p. - w zakresie w jakim przyznają kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym prawo do świadczeń w postaci ryczałtu za nocleg spędzony w kabinie pojazdu (jako świadczenia mającego rekompensować koszty podróży służbowej, których to kosztów pracownicy w istocie nie ponoszą), a jaką to formę noclegu ustawodawca europejski uznaje za zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi „odpowiedniego miejsca do spania i to w ramach „odpoczynku dziennego” oraz „odpoczynku tygodniowego”, tj. w zakresie wskazanym uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. (sygn. akt: II PZP 1/14) - a to w zw. z przepisem art. 20 ust. 1 w zw. z art. 18 ust. 1 w zw. z art. 6 ust. 1 w zw. z art. 4 pkt 4) ustawy z 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2013 r., poz. 1442) oraz w zw. z przepisem art. 3 ust. 1 w zw. z art. 21 ust. 1 pkt 16) ustawy z 26 lipca 1991 r. o

podatku dochodowym od osób fizycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 361), które to przepisy świadczenia w postaci ryczałtu za nocleg zwalniają z podatku dochodowego od osób fizycznych oraz z obowiązku wliczania ich do podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne (a w konsekwencji i również z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia chorobowe) - pozostają w zgodzie z przepisem art. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zd. 1, art. 84 i art. 217 Konstytucji;

2. zwrócenie się przez Sąd Najwyższy do Trybunału Konstytucyjnego z zapytaniem: a) czy przepis art. 77⁵ § 2 k.p. - w zakresie, w jakim nie zawiera wytycznych dotyczących treści aktu wykonawczego, a w zw. z art. 77⁵ § 1 k.p. - w zakresie w jakim akt wykonawczy nie jest wydawany w celu „wykonania ustawy”, a to z uwagi na brak pozytywnej regulacji ustawowej - pozostają w zgodzie z przepisem art. 92 ust. 1 Konstytucji;

b) czy przepis § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w zw. z art. 21 a w zw. z przepisem art. 2 pkt 7) ustawy o czasie pracy kierowców - w zakresie, w jakim przyznaje pracownikowi - kierowcy regularne prawo do świadczeń w postaci ryczałtu z nocleg w sytuacji, gdy pewnym jest, iż pracownik żadnych kosztów z tytułu noclegu nie poniósł (nocleg realizowany był w kabinie pojazdu) - jako wydany z przekroczeniem delegacji pomieszczonej w art. 77⁵ § 2 k.p. pozostaje w zgodzie z przepisem art. 92 ust. 1 Konstytucji.

Niezależnie od powyższego skarżący wniósł o:

1. zwrócenie się przez Sąd Najwyższy w trybie art. 267 TWUE do TSEU z zapytaniem, czy przepis art. 90, 91 i 96 TFUE oraz przepis art. 101 i 102 TFUE należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które zwalniają z powszechnego obowiązku podatkowego (w zakresie podatku od wynagrodzeń) oraz powszechnego obowiązku uiszczania składek na zabezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe) przeszło 80% faktycznego wynagrodzenia wypłacanego przez przewoźników krajowych na rzecz ich pracowników (kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym), a które to faktyczne wynagrodzenie wypłacane jest w części formalnie z tytułu zwrotu zryczałtowanych kosztów noclegu w podróży służbowej (noclegu spędzonego w kabinie pojazdu, z którego to tytułu pracownik nie ponosi żadnych kosztów, i które to miejsce ustawodawca europejski uznaje za

odpowiednie miejsce do spania w ramach realizacji odpoczynku dziennego i tygodniowego kierowców a to w ramach przepisu art. 8 ust. 1 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 oraz w części tytułem diet (z których znaczna część nie zostaje wykorzystana zgodnie z ich celem, tj. na pokrycie zwiększonych kosztów utrzymania w podróży służbowej); odpowiednio z zapytaniem, czy takie w rzeczywistości zwolnienie przedmiotowe dla przewoźników krajowych nie stanowią niedozwolonej pomocy państwa (pozwalają zaoszczędzić przedsiębiorcom około 50% świadczeń odprowadzanych powszechnie od wynagrodzeń, stanowiąc de facto zwolnienie podatkowe oraz zwolnienie w zakresie obowiązku uiszczania składek na zabezpieczenie społeczne);

2. zwrócenie się przez tut. Sąd w trybie art. 267 TWUE do TSEU z zapytaniem, czy przepis art. 8 ust. 1 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 w związku z przepisami art. 90, 91 i 94 TFUE - należy interpretować w ten sposób, iż wyposażenie pojazdu w „odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy” w warunkach określonych tych przepisem, pozostaje równoznaczne z zapewnieniem pracownikowi odpowiedniego „bezpłatnego noclegu” w ramach odpoczynku dziennego oraz skróconego tygodniowego - a to z tym skutkiem, iż pracodawca zwolniony zostaje z obowiązku zwrotu pracownikowi kosztów innego noclegu (poza kabiną pojazdu, np. w hotelu); w szczególności zaś z zapytaniem, czy w zakresie znaczeniowym pojęć „dziennego i tygodniowego odpoczynku” mieści się pojęcie „noclegu”;

3. zwrócenie się przez Sąd Najwyższy w trybie art. 267 TWUE do TSEU z zapytaniem, czy przepis art. 151 TFUE w zw. z postanowieniami Części 1 punkt 4 i 12 Europejskiej Karty Społecznej sporządzonej w Turynie z 18 października 1961 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 8, poz. 67) a nade wszystko w zw. z art. 12 ust. 2 i 3 ww. Karty w zw. z art. 31 w zw. z art. 65 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (nr 102) dotyczącej minimalnych norm zabezpieczenia społecznego należy interpretować tak, iż sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które zezwalają by przeszło 80% faktycznego wynagrodzenia wypłacanego przez przewoźników na rzecz ich pracowników tytułem w istocie ekwiwalentu za pracę (kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym), a które to świadczenia wypłacane jest formalnie tytułem ryczałtu za nocleg spędzony w kabinie pojazdu (z którego to

tytułu pracownik nie ponosi żadnych kosztów, i którą to kabinę ustawodawca europejski uznaje za odpowiednie miejsce do spania w ramach realizacji odpoczynku dziennego i tygodniowego kierowców a to w ramach przepisu art. 8 ust. 1 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 oraz tytułem diet (z których przeważająca część nie zostaje wykorzystana zgodnie z ich celem, tj. na pokrycie zwiększonych kosztów utrzymania w podróży służbowej) - nie było objęte obowiązkiem uiszczania składek na ubezpieczenia społeczne oraz chorobowe, a w konsekwencji, nie stanowiło podstawy wymiaru świadczeń emerytalno-rentowych oraz chorobowych i nie było uwzględniane w ustaleniu ich wysokości.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

W nawiązaniu do bieżącej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego, którą skład Sądu Najwyższego rozpoznający aktualną sprawę w pełni aprobuje, należy uznać, że skarga zawiera uzasadnione podstawy.

Problem rozliczania należności kierowców w transporcie międzynarodowym wydatkowanych na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową, jest przedmiotem orzecznictwa już od wielu lat i ewoluuje stosownie do zmieniających się rozwiązań prawnych, których jakość niestety nie sprzyja jednoznaczemu rozwiązaniu. Dorobek orzecznictwa jest stronom aktualnego procesu bardzo dobrze zanany, co znajduje odzwierciedlenie w stanowiskach stron. Przypominając najistotniejsze etapy tej ewolucji prawnej należy zauważyć, że w pierwotnym brzmieniu ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tj. z 30 sierpnia 2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1155) nie definiowała pojęcia podróży służbowej kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy i nie przyznawała tym kierowcom prawa do należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego. Ponieważ pojawiły się roszczenia pracowników o pokrycie tych kosztów, wywodzone z przepisów kodeksu pracy, w rozwiązaniu zagadnienia prawnego, czy wykonywanie przez pracownika uzgodnionej między stronami pracy, która polega na stałym przemieszczaniu się na określonym obszarze, jest podróżą służbową w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p., Sąd Najwyższy w dniu 19 listopada 2008 r., w sprawie II PZP 11/09 podjął uchwałę w składzie powiększonym siedmiu sędziów, przy jednym zdaniu odrębnym treści: 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. W uzasadnieniu uchwały Sąd Najwyższy wskazał, że kierowca - z uwagi na rodzaj świadczonej przez siebie pracy i jej uciążliwy także życiowo charakter - powinien być godziwie wynagradzany, a wynagrodzenie to i jego składniki mogą wynikać z wewnętrznych źródeł prawa pracy lub z umowy. Zaznaczył, że koszty pracy, jakie ponosi pracodawca w związku z wykonywaniem transportu międzynarodowego, nie ograniczają się do wynagrodzenia kierowcy, lecz obejmują także inne świadczenia dodatkowe, które wypłaca pracodawca z tytułu wykonywania takiej pracy (posiłki regenerujące, dodatki itp.). A nadto wskazał na tło społeczno-finansowe, które jednak nie może stanowić argumentu dodatkowego, rzutującego na przyjęty sposób interpretacji przepisu. Sąd Najwyższy zatem chciał odejść od stosowanej w praktyce fikcji, w której rzeczywisty ekwiwalent pracy świadczonej przez pracownika, zostaje przeniesiony na składniki rekompensujące koszty podróży służbowej (niepodlegające oskładkowaniu i opodatkowaniu). Stwierdził, że wymaga tego zasada prawa pracy dotycząca godziwego wynagrodzenia.

W konsekwencji przyjętej uchwały ustawą z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 43, poz. 246) znowelizowano ustawę o czasie pracy kierowców; w art. 4 do ustawy o czasie pracy kierowców wprowadzono następujące zmiany: w art. 2 dodano pkt 7 w brzmieniu: podróż służbowa - każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego; po art. 21 dodano art. 21a: Kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Była to o tyle istotna zmiana, że ustawodawca co do zasady zdecydował o przyznaniu kierowcom należności z tytułu podróży służbowych. W uzasadnieniu projektu ustawy (patrz: <http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/wgdruku/2401>) ustawodawca argumentował zmianę koniecznością rozstrzygnięcia, że kierowcy będącemu w podróży służbowej

przysługuje dieta na zasadach określonych w Kodeksie pracy. Wskazał, że warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej kierowcy oraz jej wysokość będą określone w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania. Odwołał się do argumentu, że w związku z Uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r. pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy zostali pozbawieni świadczeń z tytułu podróży w ramach umówionej pracy, ponieważ Sąd Najwyższy uznał, że podróżowanie jest normalnym wykonywaniem przez kierowców pracowniczych obowiązków, a nie podróżą o charakterze incydentalnym, krótkotrwałym, odbywaną w celu wykonania wyznaczonego zadania. Zatem ustawodawca, cokolwiek na wyrost uznał, że po tym orzeczeniu kierowcy wykonujący przewozy drogowe nie mogli otrzymywać diety na zasadach określonych w Kodeksie pracy. Ustawodawca zauważył, że praca kierowców polega na prawie stałym pobycie poza domem, zwłaszcza kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe. Taka sytuacja ma wpływ na koszty socjalne, w tym wydatki na utrzymanie (posiłki, noclegi); zauważył też, że koszty wykonywania pracy i pobytu poza domem są zawsze wyższe od nakładów poniesionych na utrzymanie, gdy praca jest wykonywana w miejscu zamieszkania. W konsekwencji uznał konieczność uregulowania opisanej kwestii, aby kierowcy, którzy w związku ze specyfiką zawodu są w permanentnej podróży nie byli pozbawieni prawa do diety. Stosowne przepisy w tej sprawie powinny być zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców, jako że świadczenia z tytułu podróży wiążą się z czasem pracy kierowców. Podkreślił, że nowelizacja ułatwi funkcjonowanie przewoźników poprzez wprowadzenie elastycznych uregulowań prawnych.

Trybunał Konstytucyjny, w wyroku omówionym poniżej, zwrócił jednak uwagę, że pomimo deklaracji zawartej w uzasadnieniu do projektu nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r., iż porządkuje sprawy związane z czasem pracy kierowców stosownie do orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., ustawodawca wbrew tej uchwale za podróż służbową uznał każdy wyjazd kierowcy na polecenie pracodawcy poza miejscowość, w której znajduje się jego siedziba lub inne miejsce prowadzenia przez niego działalności (filia, przedstawicielstwo, oddział) w celu wykonania przewozu drogowego. Trybunał wskazał, że zarówno w judykaturze, jak i w doktrynie prawa uznano, że

celem przyjęcia powyższej nowelizacji była likwidacja skutków uchwały Sądu Najwyższego z 2008 r., obezwładnienie lub odwrócenie przyjętej przez Sąd Najwyższy wykładni pojęcia podróży służbowej (wraz z odwołaniem do W. Sanetra, Wpływ orzecznictwa Sądu Najwyższego na kodeks pracy i jego wykładnię, (w.): 40 lat kodeksu pracy, Zbigniew Góral (red.), M Mielczarek (red.), WK 2015, teza 12). Pogląd trybunalski został sformułowany już z perspektywy czasu, ponieważ w rezultacie nowelizacji ustawodawca nie ułatwił przedsiębiorcom zasad funkcjonowania, lecz problem skomplikował. Kierowcy bowiem wystąpili z roszczeniami o zwrot kosztów noclegów w czasie odbywania podróży służbowych. Nadto w wyniku nowelizacji powstała sytuacja prawna, w której do podróży kierowców transportu międzynarodowego odbywanych w okresie do 3 kwietnia 2010 r. nie miały zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych, a po tej dacie tak, z racji odbywanych podróży służbowych w rozumieniu ustawy o czasie pracy kierowców w transporcie.

Należy jednak zaznaczyć, że za okres do 3 kwietnia 2010 r. zachowały moc prawną korzystniejsze dla pracowników postanowienia układów zbiorowych pracy/regulaminów wynagradzania oraz umów o pracę, przyznające diety i zwrot kosztów noclegu (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). Także w utrwalonym orzecznictwie przyjmowano, że w przypadku nieustalenia w układzie zbiorowym/regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę świadczeń z tytułu podróży odbywanych przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiście podróże służbowe (por. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z 5 maja 2009 r., I PK 279/07, z 18 sierpnia 2009 r., I PK 51/09, OSNP 2011 nr 7-8, poz. 100; z 23 czerwca 2010 r., II PK 372/09, Monitor Prawa Pracy 2010 nr 11, s. 597 oraz z 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, OSNP 2012 nr 9-10, poz. 119). W konsekwencji orzecznictwo uznawało, że także z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do 3 kwietnia 2010 r. przysługiwały należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

Niezależnie od nowelizacji, Sąd Najwyższy uchwałą składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 przesądził, że zwrot kosztów noclegu kierowcy powinien otrzymać według reguł takich jak w podróży służbowej, mimo że ustawodawca dopiero od 3 kwietnia 2010 r. zakwalifikował pracę kierowców jako podróż służbową. Orzeczeniem tym została wyjaśniona kwestia intertemporalna. Co istotniejsze, Sąd Najwyższy stwierdził również, 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 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), a to 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. Sąd Najwyższy stwierdził, że przepisy wykonawcze ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diet oraz zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze. Natomiast w razie braku rachunku za usługi hotelarskie, zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych.

Z treści uzasadnienia uchwały wynika także, że Sąd Najwyższy formułując wniosek uchwały miał na względzie przywoływane w sprawie stanowiska stron, m.in. to że kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym, którzy nocują w kabinach pojazdów przez siebie prowadzonych nie ponoszą wydatków na noclegi, a więc, że pracodawca nie ma obowiązku rekompensowania takich wydatków; zatem przyznawanie na mocy orzeczeń sądowych kierowcom ryczałtu z tego tytułu,

mimo że kierowcy uprzednio nie oponowali przeciwko takim warunkom noclegowym i nie ponieśli żadnych kosztów związanych z zapewnieniem sobie noclegów, sprzeciwia się przeznaczeniu świadczenia typu rekompensującego, jakim są ryczałty. Wyjaśniając tę kwestię, Sąd Najwyższy stwierdził, że brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu, a wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25 % limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych.

Prezentowany pogląd Sądu Najwyższego został utrwalony uchwałą Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14, w której Sąd Najwyższy szerzej wyjaśnił motywy rozstrzygnięcia. Argumentował, że gdyby po uchwale Sądu Najwyższego z 2008 r. nie doszło do ustanowienia autonomicznej definicji podróży służbowej dla kierowców, ale utrzymany został dotychczasowy stan wynikający z głęboko uzasadnionego przekonania, że kierowcy transportu międzynarodowego nie odbywają co do zasady podróży służbowych (...) zagadnienie prawne dotyczące rozumienia zwrotu bezpłatny nocleg, który został użyty w § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r., prawdopodobnie by nie powstało, ponieważ do kierowców transportu międzynarodowego przebywających stale w podróży nie miałyby zastosowania przepisy o podróżach służbowych. Wówczas strony stosunku pracy mogłyby swobodnie ustalać zasady zwrotu kosztów noclegu kierowców podczas takich podróży.

Co więcej, Trybunał Konstytucyjny w niżej omawianym w wyroku uznał trafność stwierdzenia Sądu Najwyższego, że zagadnienie rozliczania kosztów noclegu kierowców transportu międzynarodowego rzeczywiście wiąże się z poważnymi wątpliwościami, mającymi swoje źródło w niejednoznacznej i zmieniającej się regulacji prawnej oraz w przyjęciu przez ustawodawcę, że kierowcy transportu samochodowego odbywają podróże służbowe i odesłaniu w tym zakresie do ogólnych przepisów o podróżach służbowych (Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, teza 9.4 *in fine*).

Przywołany Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 stanowił kolejną zmianę w zakresie oceny przedmiotowego zagadnienia. Organizacja pracodawców, kwestię interpretacji i określoności terminu *bezpłatny*

nocleg odczytała bowiem jako problem konstytucyjny i 10 lutego 2015 r. wystąpiła do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o zbadanie konstytucyjności niektórych przepisów, tj. ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), ustawy z 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy, rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. Nr 167; dalej: rozporządzenie z 2013 r.) i rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 1991 r., poz. 236 ze zm.; dalej: rozporządzenie z 2002 r.). Trybunał rozpoznając wniosek zdefiniował, że zasadnicze rozbieżności interpretacyjne dotyczyły: 1) minimalnego standardu świadczeń z tytułu podróży służbowych w sferze pozabudżetowej (sporne stało się to, czy standard ten określa art. 77⁵ § 4 k.p., odnoszący się jedynie do wysokości diet, czy też przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., które na mocy art. 77⁵ § 5 k.p. mają odpowiednie zastosowanie w sytuacji, kiedy w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania nie ma postanowień regulujących warunki wypłacania świadczeń, a według niektórych orzeczeń sądów także wówczas, gdy postanowienia takie istnieją, ale są mniej korzystne niż ustalone dla pracowników sfery budżetowej; 2) kwestii, czy zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu może być uznane za zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. i § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r.; 3) charakteru prawnego ryczałtu określonego w kwestionowanych przepisach rozporządzeń (tego, czy przysługuje on jedynie w wypadku poniesienia faktycznych kosztów noclegu przez pracownika, czy też niezależnie od poniesionych kosztów).

Trybunał Konstytucyjny orzekł:

1. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności

przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. poz. 167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. z 1991 r., poz. 236 ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Trybunał w konkluzji uznał, że wadliwa legislacyjnie konstrukcja zakwestionowanych przepisów, opierająca się na odesłaniu kaskadowym, spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych. Ponadto doprowadziła do nieadekwatności norm uregulowanych w tych przepisach do materii, w jakiej znajdują zastosowanie oraz nadmiernej swobody organów stosujących prawo przy ustalaniu ich zakresu normowania. Wielokrotne odesłanie w obrębie kilku aktów prawnych utrudniło w znacznym stopniu skonstruowanie na jego podstawie jednoznacznej normy prawnej oraz wywołało stan nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych przez adresatów na podstawie kwestionowanych przepisów.

Co istotne, Trybunał Konstytucyjny nie przesądził i podkreślił, że nie było to w jego kompetencji, czy odpoczynek w kabinie samochodowej jest adekwatnym, czy też nieadekwatnym sposobem regenerowania sił przez kierowców.

W ocenie Sądu Najwyższego rozpatrującego aktualną sprawę, podsumowujący wniosek jaki można wywieść z motywów rozstrzygnięcia Trybunału jest taki, że orzeczenie trybunalskie nie usuwa problemu prawnego, który istnieje nadal i z uwagi na kwalifikowane błędy legislacyjne, wymaga natychmiastowej interwencji ustawodawcy. Należy stanowczo podkreślić, że w kluczowej dla judykatury kwestii, rozumienia pojęcia bezpłatny nocleg Trybunał nie zajął

stanowiska. Wnikliwa analiza motywów orzeczenia trybunalskiego pokazuje więc, wbrew temu co się rozpowszechnia na portalach społecznościowych i w prasie, że rozstrzygnięcie Trybunału orzekające niekonstytucyjność art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, nie doprowadziło do uporządkowania legislacyjnego. Trybunał jednoznacznie stwierdził:

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

W takim stanie legislacji, konieczność rozstrzygnięcia toczących się sporów o zwrot kosztów za noclegi, w dalszym ciągu wymaga interpretacji niejednoznacznych semantycznie norm prawnych i wprost nie wpisuje się w orzeczenie trybunalskie. Sąd Najwyższy podjął to zadanie w wyroku z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 www.sn.pl, aprobowanym przez Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym przedmiotową sprawę. Sąd oczywiście stwierdził, że od 29 grudnia 2016 r., kiedy to ogłoszony został wyrok Trybunału (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) nie może być stosowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3, 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Zamieścił też analityczne rozważania na temat tego, czy po wyroku trybunalskim istnieje regulacja ustalająca prawo do wynagrodzenia kierowcy w transporcie międzynarodowym w związku z podróżą służbową, które doprowadziły do odpowiedzi twierdzącej. Sąd Najwyższy stwierdził bowiem, że w obrocie prawnym pozostały przepisy o podróży służbowej zgodnie z którymi pracownikowi

przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej, mianowicie art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77 § 1 k.p., zgodnie z którym pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej. Wskazał przy tym, że poza rozstrzygnięciem trybunalskim pozostali kierowcy, których regulacje płacowe zostały oparte na postanowieniach układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę, bowiem w przypadku tej kategorii osób nie istnieje konieczność posilkowego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących. Zdaniem Sądu Najwyższego po wyroku trybunalskim nie powstała luka w przepisach, gdyż podstawowe metody wykładni 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., albo też przez odpowiednie stosowanie 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 także kierowców w transporcie międzynarodowym jako pracowników. Sąd Najwyższy opowiedział się za rozwiązaniem opartym na wykładni art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców, ponieważ przepis definiuje podróż służbową, i co istotne, nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej, nadal więc obowiązuje w systemie prawa.

W tym miejscu wymaga zaznaczenia, że na zagadnienie funkcjonowania w obrocie prawnym art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców zwrócił uwagę Trybunał Konstytucyjny, niemniej nie podjął jej, właśnie dlatego, że nie została ujęta we wniosku o badanie konstytucyjności (teza wyroku TK 9.5).

W konsekwencji w rozpoznawanej sprawie Sąd Najwyższy uznał, że na podstawie art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 k.p., jako powszechnie obowiązującym przepisem prawa, pracownikowi/kierowcy w transporcie 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. Przy tym zgodnie z art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, w zakresie nieunormowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Sąd Najwyższy w

wyroku z 21 lutego 2017 r. argumentował, że cechą podróży służbowych są wydatki po stronie pracownika, które ostatecznie powinien zrekompensować pracodawca. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia, ale ustawodawca nie stworzył regulacji odstępujących od zasady rekompensaty kosztów podróży służbowej kierowcy. W tej sytuacji zasady zwrotu kosztów podróży służbowych wyznaczają powszechnie obowiązujące przepisy prawa pracy, czyli art. 77⁵ § 1 k.p.

Sąd Najwyższy w omawianym wyroku z 21 lutego 2017 r. przeanalizował według jakich zasad należy dokonywać zwrotu wydatków. Po pierwsze, nie można pominąć specyfiki źródeł prawa pracy, do których zalicza się układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania, czy też w końcu postanowienia umów o pracę, do czego nawiązuje na gruncie przepisów o podróży służbowej art. 77⁵ § 3 k.p., w przypadku gdy mamy do czynienia z zatrudnieniem w sektorze pozabudżetowym. Jeżeli zatem pracodawca wprowadził stosowne regulacje w aktach prawa wymienionych w art. 9 § 2 k.p. lub umowie o pracę, to regulacje tam zawarte stanowią jedyną podstawę ustalenia w tym zakresie należności pracowniczych i nie ma potrzeby odwoływania się do przepisów powszechnie obowiązujących. Tym samym nie ma podstaw do uznania istnienia stawek należności gwarantowanych przepisami powszechnie obowiązującymi. Z obrotu prawnego został bowiem wycofany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który wprost - nie uzupełniając - przyznawał należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego wg zasad ustalanych na podstawie art. 77⁵ § 3-5 k.p. Ponieważ aktualnie nie ma podstawy prawnej by wprost stosować rozwiązania z art. 77⁵ k.p. należy najpierw sprawdzić rozwiązania wprowadzone przez pracodawcę na podstawie art. 9 § 1 k.p., które stanowią źródła prawa pracy. Zatem gdy istnieją regulacje wewnątrzzakładowe lub umowne, to wyczerpują w całości roszczenia z tym związane i nie ma potrzeby sięgania po rozwiązania wynikające z kodeksu pracy. Z literalnego brzmienia art. 77⁵ § 5 k.p. wynika, że warunkiem odpowiedniego stosowania przepisów rozporządzenia z 2002 r. lub aktualnego z 2013 r. jest brak stosownego uregulowania tej kwestii u danego pracodawcy prywatnego. Na to zagadnienie zwracał uwagę sam ustawodawca w uzasadnieniu projektu zmiany art. 77⁵ k.p. zaznaczając, że celem wprowadzonej

modyfikacji ma być racjonalizacja obciążeń finansowych pracodawców, w związku z czym upoważnienie do wydania wiążących przepisów wykonawczych ograniczone zostanie do pracowników zatrudnionych w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej. Ustawodawca z pełną świadomością wprowadził więc od roku 2003 do art. 77⁵ k.p. zmiany, zgodnie z którymi pracodawca prywatny mógł zacząć swobodnie określać zasady rozliczenia podróży służbowych (§ 3).

Po drugie, w sytuacji gdy pracodawca nie wprowadza do źródeł prawa pracy regulacji w zakresie dochodzonych w sprawie ryczałów za noclegi, to należy odwołać się do przepisów powszechnie obowiązujących. W takim stanie 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. Dyspozycja tego przepisu będzie zatem adekwatna do sytuacji, gdy pracodawca nie przewidział w umowie o pracę lub regulaminie sposobu rozliczania należności przysługujących z tytułu podróży służbowych. Sąd Najwyższy w wyroku z 21 lutego 2017 r. stwierdził, że brak regulacji należy dekodować rodzajowo, tzn. jeżeli pracodawca uregułuje kwestię diet, a pomija inne koszty podróży, to oznacza że u pracodawcy nie ma postanowień, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p. Z drugiej strony, występujący w tym przepisie zwrot na pokrycie kosztów podróży nie powinien być interpretowany tylko jako zwrot udokumentowanych kosztów podróży. Odesłanie do przepisów rozporządzenia wskazuje, 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 § 3 k.p. sformułowanie na pokrycie kosztów podróży ma szeroki kontekst i obejmuje wszelkie koszty, jakich rekompensaty może oczekiwać pracownik. Podstawowym kosztem, związanym z podróżą służbową, jest koszt noclegu. Zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. rozliczenie tego kosztu oparte jest na rachunku w wysokości limitu określonego w załączniku do rozporządzenia, natomiast zaniechanie przedłożenia rachunku nie oznacza braku kosztów noclegu po stronie pracownika, a nocleg w kabinie pojazdu

nie może być uznany za zapewnienie bezpłatnego noclegu. W tym względzie Sąd Najwyższy również w aktualnie rozpoznawanej sprawie utrzymuje dotychczasową linię orzecniczą i bynajmniej żadnej zmiany co do tego zagadnienia nie wprowadziło orzeczenie trybunalskie. Pogląd wyrażony w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 jest więc aktualny; zatem nocleg w kabinie kierowcy - niezależnie od warunków - nie może być uznany za bezpłatny nocleg, ani w rozumieniu rozporządzenia z 2009 r., ani też analogicznego w treści następczego rozporządzenia z 2013 r.

Sąd Najwyższy w aktualnym składzie, analizując celowość utrwalania uznanego w orzecznictwie pojęcia bezpłatny nocleg, miał na uwadze, że ustawodawca wprowadzając w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców do języka prawa nową definicję podróży służbowej, realizował założony przez siebie cel, tj. rekompensatę kosztów socjalnych stałego świadczenia pracy poza miejscem zamieszkania. Nie wymaga uzasadnienia, że wykładnia prawa musi sprzyjać osiągnięciu tego celu ustawodawczego, tak by sformułowane ostatecznie przepisy prawne prawidłowo wyrażały wysławianą normę oraz nadawały się do realizacji zakładanego celu (zob. wyrok TK z 24 lutego 2003 r. w sprawie K 28/02). Sąd Najwyższy stwierdził, że ustawodawca zdecydował w istocie, że każde wykonanie przewozu drogowego przez kierowcę ma charakter podróży służbowej. Konsekwencją zaś wykonywania pracy w podróży służbowej przez kierowcę jest obowiązek pokrycia kosztów związanych z tą podróżą w myśl obowiązujących przepisów art. 77⁵ § 1 k.p. W ten sposób doszło do istotnej ingerencji w treść stosunku pracy, którego ukształtowanie, co do zasady, pozostawia się uzgodnieniom stron. To bowiem z woli ustawodawcy znajduje zastosowanie wobec kierowców i ich pracodawców regulacja dotycząca incydentalnych podróży służbowych pracowników sektora administracji. 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 rozporządzeniach z 2002 r. i 2013 r. 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, analogiczna wykładnia jest powszechnie krytykowana przez przewoźników. W ocenie Sądu Najwyższego nie ma jednak żadnego prawnego argumentu by te grupy różnicować, skoro nie uczynił tego ustawodawca wprowadzając autonomiczną definicję czasu pracy kierowców w transporcie. Nie było żadnych przeszkód prawnych by ustawodawca wprowadził regulację w zakresie pojęcia bezpłatny nocleg na potrzeby rozliczania kosztów noclegów, a skoro tego nie uczynił, to powszechnie obowiązujące przepisy oraz wypracowana na ich gruncie wykładnia znajdują zastosowanie w odniesieniu do kierowców w transporcie, tak jak do wszystkich innych pracowników. Sąd Najwyższy miał tu na uwadze, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15 uznał, że usprawiedliwione były oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu, co dodatkowo znajdowało potwierdzenie w art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, dopuszczającym wykorzystanie dobowego odpoczynku w pojeździe, jeśli znajduje się on na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania, jak również z uwagi na cel unijnego rozporządzenia nr 561/2006 - poprawa warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak by eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania. Niemniej skoro krajowy ustawodawca, mając na względzie wskazane regulacje prawne, jednocześnie wprowadza kierowcom w transporcie gwarancje zwrotu należności z tytułu podróży służbowych, czy to w formie rozliczenia, czy ryczałtu, a przy tym regulując pojęcie prawne odpowiednie miejsce do spania nie zestawia tego pojęcia z pojęciem bezpłatny nocleg na potrzeby rozliczenia kosztów noclegu, to oznacza, że realizuje cel pełnej rekompensaty należności, w tym ryczałtowej. Tak określone *ratio legis* determinuje więc wykładnię dokonaną przez Sąd Najwyższy. W ocenie Sądu Najwyższego nie ma więc konieczności sięgania do przepisów ustawy o usługach turystycznych i przepisów wykonawczych do tej ustawy, by zdefiniować pojęcie bezpłatnego noclegu na potrzeby ustawy o czasie pracy kierowców. Skoro definicji takiej nie zamieścił ustawodawca to oznacza, że akceptował rozumienie

tego pojęcia na gruncie powszechnie obowiązujących przepisów o podróżach służbowych. Na podstawie tych przepisów pojęcie ryczałtu dopuszcza sytuację, że koszty noclegu nie zostały realnie poniesione przyjmując, że skoro pracownik we własnym zakresie zapewnił sobie nocleg, to i tak musiał ponieść jakieś bliżej nieweryfikowalne koszty. Sąd Najwyższy nie stwierdza by w tej kwestii istniał luka prawna ponieważ cel ustawodawcy wynika wprost ze zmiany ustawy o czasie pracy kierowców w transporcie. Co więcej w toku postępowania trybunalskiego Marszałek Sejmu wskazał, że zastrzeżenia związane z wykładnią zawartą w uchwale Sądu Najwyższego doprowadziły do podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do zmiany zakwestionowanych przepisów. Wskazał, że projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym z 12 października 2015 r. obecnie jest w fazie konsultacji publicznych, niemniej efekt tych prac póki co jest niewidoczny.

Prezentowane stanowisko Sądu Najwyższego znajduje uzasadnienie również w motywach wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, gdzie to Trybunał stwierdził, że racjonalny ustawodawca, decydując się na odrębne od przepisów ogólnych Kodeksu pracy uregulowanie definicji podróży służbowej w odniesieniu do określonej kategorii pracowników, powinien kierować się uzasadnioną potrzebą przyjęcia odmiennych rozwiązań prawnych wobec tej grupy, inaczej bowiem naraża się na zarzut niekonstytucyjnego zróżnicowania sytuacji prawnej podmiotów prawa. Stąd dopuszczalny jest wniosek, że o ile nie wprowadzono odrębnej, szczególnej względem kodeksu pracy regulacji w odniesieniu do konkretnej kategorii pracowników, to należy jednakowo traktować wszystkich pracowników w zakresie przysługujących im uprawnień z tytułu podróży służbowych. Trybunał wprost stwierdził, że ustanawianie przepisów o charakterze *lex specialis* samo w sobie musi uwzględniać specyfikę regulowanej dziedziny, inaczej bowiem nie ma podstaw do odstąpienia od zasad ogólnych, a działanie ustawodawcy może zostać uznane za nieracjonalne (teza 9.4 wyroku TK z 24 listopada 2016 r.). Wprawdzie w opinii Trybunału Konstytucyjnego przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77⁵ § 3-5 k.p. i wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z ratio legis tych przepisów i

świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny, to jednak, zważywszy na zakres wniosku, Trybunał w stosunku do tych regulacji nie podjął czynności naprawczych. Tym samym zaaprobował ich dalsze funkcjonowanie w systemie prawa.

W podsumowaniu, powtarzając za wyrokiem trybunalskim, Sąd Najwyższy uznaje, że ponieważ ustawodawca przyjmując autonomiczną definicję podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców, nie dokonał systemowego wyodrębnienia podróży służbowej kierowców - stanowiącej w istocie rodzaj wykonywanej przez nich pracy - od odbywanej doraźnie podróży służbowej pozostałych pracowników, o jakiej mowa w kodeksie pracy, to należności z tytułu podróży służbowych kierowców w transporcie należy rozliczać zgodnie z art. 77⁵ k.p., tak jak wszystkich innych pracowników, chyba że strony wiążą odrębne regulacje wewnętrzzakładowe lub umowne.

Sąd Najwyższy, w zakresie wniosku skarżącego o zwrócenie się do Trybunału z zapytaniem o konstytucyjność przepisów ustawy o czasie pracy i rozporządzenia z 2002 r. i 2012 r. stwierdził, że w międzyczasie Trybunał Konstytucyjny w odrębnym postępowaniu z wniosku organizacji pracodawców udzielił już odpowiedzi na zapytanie obejmujące analizowany problem. Natomiast co do wniosku skarżącego o zapytanie w trybie art. 267 TFUE należy wskazać, że zgodnie z tym przepisem Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym o wykładni Traktatów lub o ważności i wykładni aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki organizacyjne Unii. Nie jest natomiast kompetentny do orzekania zgodności prawa krajowego z prawem unijnym. Natomiast taki cel wyznaczył tym środkiem prawnym skarżący, który kwestionuje legalność przyjętych rozwiązań prawnych, zarówno w odniesieniu do Konstytucji RP, jak i do prawa traktowego UE. Tym samym formułuje problem w istocie legislacyjny, który zmierza rozwiązać przez doprowadzenie do przyjęcia przez ustawodawcę nowych rozwiązań prawnych, jednoznacznie definiujących zasady rozliczania kosztów z tytułu podróży służbowych, ponoszonych przez kierowców w transporcie. Wymaga też podkreślenia, że w rozpoznawanej sprawie problem między stornami ma wymiar wyłącznie finansowy, a należy zauważyć, że kwestie płacowe pracowników są poza przedmiotem regulacji prawa unijnego. W

prawie unijnym obowiązuje przywoływane wyżej rozporządzenie nr 561/06, które nie zawiera regulacji dotyczących wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących w związku z pracą. Z preambuły rozporządzenia nr 561/2006, punkt 5. wynika, że środki przewidziane w rozporządzeniu w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników. Wymaga wreszcie zaznaczenia, że zgodnie z art. 153 ust. 5 TFUE wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Odrębną kwestią jest umowa międzynarodowa, tj. Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), ratyfikowana przez Polskę 15 maja 1992 r. i stanowiąca część krajowego porządku prawnego od wejścia w życie Konstytucji RP. Jednak AETR również nie reguluje wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Obowiązek takiej regulacji nie wynika z treści przepisów umowy, funkcji oraz celów zawarcia tej umowy.

Odnosząc się do kolejnego punktu skargi, mianowicie uzasadnienia wniosków o wystąpienie z pytaniem prejudycjalnym, Sąd Najwyższy zauważa, że ustrojowo nie ma kompetencji by w wymiarze ogólnokrajowym rozstrzygać, czy przewoźnicy krajowi zwiększają swoją konkurencyjność na rynku unijnym poprzez wykorzystywanie niedozwolonej pomocy państwa. Sąd Najwyższy jest bowiem organem władzy sądowniczej, powołanym do sprawowania wymiaru sprawiedliwości, o czym stanowi art. 175 ust. 1 Konstytucji i art. 1 ust. 1 ustawy o Sądzie Najwyższym z 23 listopada 2002 r. (Dz. U. Nr 240, poz. 2052). Zarówno w orzecznictwie trybunalskim, jak i w doktrynie przyjmuje się, że wymiar sprawiedliwości stanowi działalność państwa polegającą na sądzeniu, czyli wiążącym rozstrzyganiu sporów o prawo, w których przynajmniej jedną ze stron jest jednostka lub inny podmiot podobny (por. wyrok z 1 grudnia 2008 r., sygn. P 54/07, OTK ZU nr 10/A/2008, poz. 171; L. Garlicki, Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu, Warszawa 2011, s. 336; Z. Czeszejko-Sochacki, O wymiarze

sprawiedliwości w świetle Konstytucji, międzynarodowych standardów i praktyki, „Państwo i Prawo” nr 9/1999, s. 3). Rolą Sądu Najwyższego jest więc rozstrzygnięcie konkretnego sporu na gruncie obowiązującego prawa. Sąd Najwyższy w procedurze stosowania prawa nie wyręcza ustawodawcy przez wprowadzanie nowych rozwiązań legislacyjnych. Stosuje prawo w takim kształcie, jaki został nadany przez ustawodawcę, odczytując w mechanizmie interpretacji możliwie najpełniej *ratio legis*. Prawo niedoskonałe wymaga korekty nierzadko wymuszanej orzecznictwem Sądu Najwyższego, czego przykładem jest rozstrzygany problem, natomiast nie może być korygowane na poziomie jednostkowego osądu. Sąd Najwyższy nie może być adresatem postulowanych rozwiązań ustawodawczych w zakresie naprawy prawa, jest sądem prawa w rozpoznawanej sprawie i nie kreuje ustawodawstwa. Nieuprawnione i niedopuszczalne jest przyznawanie przez skarżącego ustawodawczej roli Sądowi Najwyższemu.

Należy podkreślić, że zagadnienie, które zgłosił skarżący jako podstawę pytania prejudycjalnego ma wymiar ogólnopaństwowy, a nawet unijny (zagadnienie niedozwolonej pomocy państwa określonej grupie podmiotów). Jeśli spojrzeć na ten problem przez pryzmat unijnego prawa pierwotnego, to należy przypomnieć, że strażnikiem traktów jest Komisja Europejska (art. 17.1 TUE). To Komisja wspiera ogólny interes Unii i podejmuje w tym celu odpowiednie inicjatywy. Czuwa ona nad stosowaniem Traktatów i środków przyjmowanych przez instytucje na ich podstawie. Nadzoruje stosowanie prawa Unii pod kontrolą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Jeśli Komisja uzna, że Państwo Członkowskie uchybiło jednemu z zobowiązań, które na nim ciążyą na mocy Traktatów, może zainicjować postępowanie w trybie art. 258 TFUE, łącznie z wniesieniem sprawy do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Należy przy tym zauważyć, że zgodnie z art. 263 akapit 4. TFUE każda osoba fizyczna lub prawna może wnieść, na warunkach przewidzianych w akapitach pierwszym i drugim, skargę na akty, których jest adresatem lub które dotyczą jej bezpośrednio i indywidualnie oraz na akty regulacyjne, które dotyczą jej bezpośrednio i nie wymagają środków wykonawczych. W myśl akapitu 1. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej bowiem kontroluje legalność aktów ustawodawczych, aktów Rady, Komisji i Europejskiego Banku

Centralnego, innych niż zalecenia i opinie, oraz aktów Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej zmierzających do wywarcia skutków prawnych wobec podmiotów trzecich. Problem jednak jest w tym, że skarżący nie kwestionuje legalności rozporządzenia unijnego nr 561/2006 lecz legalność prawa krajowego. Trudno w tej sytuacji dopatrzeć się kompetencji TSUE, a już na pewno w tej procedurze nie ma miejsca dla Sądu Najwyższego, jak też sądów powszechnych zważywszy, że przedmiotem postępowania jest indywidualny spór o zapłatę należności pracowniczej.

Ostatnim punktem wymagającym stanowiska Sądu Najwyższego, jest wniosek o interpretację przez Trybunał Sprawiedliwości UE Europejskiej Karty Społecznej. Wniosek jest bezprzedmiotowy, ponieważ Europejska Karta Społeczna jest dokumentem Rady Europy, dotyczącym praw społeczno-ekonomicznych obywateli i jako taki wpisuje się w porządek publicznego prawa międzynarodowego. Nie jest to akt prawny, który wchodził w porządek prawa Wspólnoty Europejskiej; nie został też wprowadzony do porządku prawnego Unii Europejskiej. Nie podlega więc orzecznictwu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (patrz informacje: <https://www.mpips.gov.pl/spoleczne-prawa-czlowieka/rada-europy-europejska-karta-spoieczna/>).

Na gruncie rozpoznawanej sprawy powód dochodzi roszczeń za okres od lutego 2010 r. do stycznia 2013 r. Zatem w pierwszej kolejności należy zauważyć, że w grę wchodzi zagadnienia temporalne związane ze zmianą przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, art. 21a, co do których wypowiedział się Sąd Najwyższy w uchwale z 7 października 2014 r., I PZP 3/14. Wnioski sformułowane w tej sprawie Sąd Najwyższy aktualnie aprobuje i powinny służyć ocenie sprawy. Sąd Najwyższy ma też na względzie, że z ustaleń Sądów obu instancji, którymi jest związany na podstawie art. 398¹³ § 2 k.p.c. wynika, że powód otrzymywał diety 45 euro z przeznaczeniem na wodę, toalety, prysznice i jedzenie; wszystkie wydatki w trakcie podróży pokrywane były z tych należności. Od 1 września 2012 r. pracodawca zmniejszył wysokość przekazywanych diet z 45 euro do 35 euro, przenosząc 10 euro jako ryczałt za nocleg. Sądy jako dowód w sprawie dopuściły obowiązujące w pozwanej spółce regulaminy wynagradzania w brzmieniu do 1 września 2012 r. i po tej dacie. Z treści regulaminów wynika zapis, że początkowo

kwota 45 euro została przyznana jako należność na pokrycie kosztów podróży, i tak to też ustaliły sądy stwierdzając, że z przyznanej kwoty były pokrywane wszystkie wydatki w trakcie podróży. Sądy nie przypisały jednak szczególnego znaczenia jednoznaczemu zdefiniowaniu tej należności używając zamiennie pojęcia diety i pojęcia koszty podróży. Ten brak precyzji jest również dostrzegalny w treści regulaminu. Sytuacja zmieniła się gdy należność została doprecyzowana po 1 września 2012 r., kiedy to pracodawca w treści zmienionego regulaminu wyraźnie wyszczególnił kwotę ryczałtu za nocleg i diety, przy czym pozostawił jednak niezmienną kwotę łączną należności na poziomie 45 euro. Można zatem wnioskować, że zmiana miała charakter czysto techniczny, tak by w obowiązującej regulacji wewnątrzzakładowej wprowadzić legalizm przyjętych rozwiązań w zakresie ustalania należności z tytułu podróży służbowych.

Przedstawione ustalenia pozwalają więc na uznanie, że w rozpoznawanej sprawie na poziomie pracodawcy obowiązywały wewnętrzne przepisy wpisujące się w systematykę źródeł prawa pracy w rozumieniu art. 9 § 2 k.p. Regulacje w nich zawarte mają zatem pierwszeństwo przed przepisami powszechnie obowiązującymi. Subsumpcja w tym zakresie będzie jednak wymagała wszechstronnych ustaleń, w szczególności w jakim zakresie przepisy wewnątrzzakładowe przyznawały kierowcom należności tytułem zwrotu kosztów podróży służbowych, zważywszy że zapisy regulaminu posługiwały się ustawowymi sformułowaniami, ale używanymi niekonsekwentnie. Istotne też może się okazać jednoznaczne ustalenie rozumienia tych zapisów przez strony, jak też okoliczności towarzyszących ich realizacji. Na aktualnym etapie postępowania subsumpcja nie jest możliwa ponieważ musi być poprzedzona stanowczymi ustaleniami w zakresie rodzaju należności przyznanych przepisami wewnątrzzakładowymi.

W konsekwencji Sąd Najwyższy, mając na względzie zakres zaskarżenia, przychylił się do wniosków skargi i na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. uchylił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego, co do wszystkich punktów, z wyjątkiem części punktu 1. w której oddalono powództwo, oraz przekazał sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu pozostawiając, na podstawie art. 398²¹ k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 oraz art. 108 § 1 k.p.c. temu sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.

r.g.