



Sygn. akt II PK 28/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Korzeniowski (przewodniczący)

SSN Bogusław Cudowski

SSN Zbigniew Myszka (sprawozdawca)

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

przeciwko B. sp. z o.o. z siedzibą w P.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 28 marca 2017 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego w P.

z dnia 29 maja 2015 r., sygn. akt VI Pa .../15,

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

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w P. VI Wydział Pracy wyrokiem z dnia 29 maja 2015 r. oddalił apelację pozwanej B. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w P. od wyroku Sądu Rejonowego w P. V Wydział Pracy z dnia 4 grudnia 2014 r.

zasądzającego od pozwanej na rzecz powoda T.S. kwotę 37.210,03 zł tytułem ryczałtów za noclegi wraz z odsetkami ustawowymi od poszczególnych kwot i dat wymagalności.

W sprawie ustalono, że powód T. S. był zatrudniony w pozwanej spółce w okresie od 6 listopada 2011 r. do 5 stycznia 2013 r. na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego wykonującego przewozy na trasach międzynarodowych. Powód świadczył pracę w systemie cztery na dwa, tj. cztery tygodnie był w trasie, a dwa tygodnie odpoczywał w domu. Pozwana przekazywała zatrudnionym kierowcom pojazdy wyposażone w dwa łóżka umiejscowione jedno nad drugim, które jednak były za krótkie dla pracownika mierzącego 196 cm wzrostu. Nie zapewniała jednak pościeli ani nie zwracała wydatków związanych z jej czyszczeniem. Pojazdy nie były wyposażone w węzły sanitarne, ale znajdowała się w nich bania z wodą pitną, lodówka, ogrzewanie postojowe oraz klimatyzacja działająca jedynie uruchomionym silniku. W bazie pozwanej w Z. znajdowało się pomieszczenie socjalne dla pracowników, nie było tam jednak możliwości nocowania w łóżku. Podczas wykonywania przewozów powód nocował w samochodzie, ponieważ pracodawca nie zwracał kosztów noclegów w hotelu. Parkingi, na których parkował samochód nie były strzeżone, często nie było na nich toalet oraz bieżącej wody, zdarzało mu się nocować pod siedzibą klientów, gdzie również nie miał dostępu do toalety ani do miejsca sanitarnego. Dodatkowo pracodawca nakazywał pracownikom stałe pilnowanie pojazdu i przewożonego towaru. 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 do 35 euro, „przenosząc” 10 euro na ryczałt za nocleg.

Na gruncie takich ustaleń Sąd odwoławczy zaaprobował ocenę Sądu pierwszej instancji, że roszczenie powoda znajduje podstawę w art. 77⁵ k.p. oraz § 9 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm., dalej jako rozporządzenie z 2002 r.) w związku z art. 2 pkt 7 oraz art. 21a ustawy z dnia 16

kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), co znalazło potwierdzenie w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164). Sąd drugiej instancji uznał, że do powoda należy bezpośrednio zastosować przepisy o podróżach służbowych i zasądzić należności za noclegi na podstawie rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 77⁵ k.p. Kabina pojazdu, którym jeździł powód, była wyposażona w miejsce do spania, które jednak nie zapewniało bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 rozporządzenia z 2002 r. W konsekwencji powodowi przysługiwał zwrot kosztów noclegu co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

W skardze kasacyjnej strona pozwana zarzuciła naruszenie prawa materialnego przez: 1/ błędną wykładnię § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 3 pkt 8 w związku z art. 35 ust. 1 i 3 w związku z art. 36 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 187 ze zm.) oraz w związku z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2004 r. w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie (jednolity tekst: Dz.U. z 2006 r. Nr 22, poz. 169 ze zm.) i załączników nr 1 - 8 do tego rozporządzenia oraz w związku z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 1 w związku z art. 4 litera g) i h) i art. 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006.102.1; dalej jako rozporządzenie nr 561/2006) w związku z art. 8 umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., ratyfikowanej przez Rzeczypospolitą Polską - oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. Nr 94, poz.1087; dalej jako umowa AETR), wskutek błędnej wykładni pojęcia „bezpłatnego noclegu”. Zwrócił uwagę na błędne ograniczenie miejsca jego nocowania w hotelu, który stanowi „jeden z ośmiu rodzajów obiektów hotelarskich”. W zgodzie z ze wskazanymi podstawami

kasacyjnego zaskarżenia „bezpłatny nocleg” odbywany przez kierowców 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 niż standard noclegu realizowanego w obiekcie hotelowym w ramach świadczonej usługi hotelarskiej”; 2/ błędne zastosowanie 87 ust. 1, art. 92 ust 1 i art. 178 ust. 1 Konstytucji RP w związku z art. 77⁵ § 2 k.p. przez zastosowanie § 9 ust 1 - 4 rozporządzenia z 2002 r. w sytuacji, gdy rozporządzenie to wydane zostało bez wymaganej delegacji ustawowej (art. 92 ust. 1 Konstytucji) oraz „nie w celu wykonania ustawy a w miejsce ustawy”; 3/ błędne zastosowanie art. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zdanie pierwsze, art. 84 i art. 217 w związku z art. 8 ust. 2 oraz art. 92 ust. 1 Konstytucji z uwagi na treść art. 20 ust. 1 w związku z art. 18 ust. 1 w związku z art. 6 ust. 1 w związku z art. 4 pkt 4) ustawy z dnia z dnia 13 października 1998 roku o systemie ubezpieczeń społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2016, poz. 963 ze zm.) oraz art. 3 ust. 1 w związku z art. 21 ust. 1 pkt 16) ustawy z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 2032 ze zm.) oraz w związku z art. § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. interpretowanym w sposób wskazany w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia (jak i w uchwałach Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku i 7 października 2014 roku), tj. że „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, że pracownik nie poniósł z tego tytułu żadnych dodatkowych kosztów a to przez wprowadzenie 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/ błędną wykładnię § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 2002 r. dokonaną sprzecznie z art. 1 w związku z art. 4 litera g) i h) oraz w związku z art. 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia 561/2006 w związku z art. 8 umowy AETR przez błędną i sprzeczną z prawem wspólnotowym wykładnię „bezpłatnego noclegu” i „odpowiedniego miejsca do spania” oraz przyjęcie, że zapewnienie przez pracodawcę noclegu w kabinie pojazdu nie stanowi zapewnienia „bezpłatnego noclegu”, gdyż kabina nie stanowi „odpowiedniego miejsca do spania”. Tymczasem „według ocen wyrażonych we wskazanych 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 zawód kierowcy (wymagającego należytej koncentracji i polegającego na przemierzaniu odległych tras), tym samym stanowi odpowiedni odpoczynek gwarantujący bezpieczeństwo kierowcy i innym uczestnikom ruchu drogowego”, przeto pozostaje „odpowiednim bezpłatnym noclegiem”, który zapewnia kierowcy „odpowiednie bezpłatne miejsce do spania”; 5/ art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.) przez błędne zastosowanie i samodzielne dokonywanie wykładni prawa europejskiego, w szczególności zaś pojęcia „odpowiedniego miejsca do spania”, z pominięciem wykładni Trybunału Sprawiedliwości UE. Tymczasem kontrowersje wymagały zwrócenia się do Trybunału Sprawiedliwości UE.

Wskazując na powyższe zarzuty skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji i orzeczenia o kosztach postępowania przed Sądem Najwyższym oraz przed Sądami obydwu instancji, z uwzględnieniem kosztów zastępstwa procesowego skarżącego, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości oraz zmianę wyroku Sądu pierwszej instancji poprzez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania przed Sądem Najwyższym oraz przed sądami obydwu instancji od powoda na rzecz pozwanej, w tym kosztów

zastępstwa według norm przepisanych, a także orzeczenie obowiązku zwrotu pozwanej spełnionych na rzecz powoda świadczeń.

Skarżący wniósł nadto o: 1) rozpoznanie wydanego na rozprawie apelacyjnej postanowienia Sądu Okręgowego w P. z dnia 22 maja 2015 r. w przedmiocie oddalenia wniosków pozwanej o zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego oraz Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej - jako sprzecznych z art. 3 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym oraz art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej jako TFUE); 2) zawieszenie postępowania wywołanego wniesieniem niniejszej skargi - jako sprzecznego „z odpowiednio interpretowanym art. 177 § 1 pkt 1 k.p.c.” do czasu rozpoznania przez Trybunał Konstytucyjny wniosku o kontrolę konstytucyjności prawa złożonego przez Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” w dniu 10 lutego 2015 r. (K 11/15), ewentualnie o zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego z pytaniami: „a) czy § 2 pkt 2 litera b) w związku z § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz w związku 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 dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 - a to w związku z art. 20 ust. 1 w związku z art. 18 ust. 1 w związku z art. 6 ust. 1 w związku z art. 4 pkt 4 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz w związku z art. 3 ust. 1 w związku z art. 21 ust. 1 pkt 16 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, które to przepisy zwalniają świadczenia w postaci ryczałtu za nocleg z podatku dochodowego od osób fizycznych oraz z obowiązku wliczania ich do podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne (a w konsekwencji również z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia chorobowe) - pozostają w zgodzie z art. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zdanie 1, art. 84 i art. 217 Konstytucji; b) czy art. 77⁵ § 2 k.p. - w zakresie, w jakim nie zawiera wytycznych dotyczących

treści aktu wykonawczego, a w związku 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 art. 92 ust. 1 Konstytucji; c) czy § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, w zakresie, w jakim przyznaje pracownikowi - kierowcy regularne prawo do świadczeń w postaci ryczałtu za nocleg w sytuacji, gdy pewnym jest, że 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 art. 92 ust. 1 Konstytucji". Ponadto postulował zwrócenie się do TSEU „z zapytaniem: a) czy art. 90, 91 i 96 TFUE oraz 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 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) 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) i czy takie zwolnienia 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); b) czy art. 8 ust. 1 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 - w związku z art. 90, 91 i 94 TFUE - należy interpretować w ten sposób, że wyposażenie pojazdu w 'odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy' w warunkach określonych tych tym przepisem, pozostaje równoznaczne z

zapewnieniem pracownikowi odpowiedniego 'bezpłatnego noclegu' w ramach odpoczynku dziennego oraz skróconego tygodniowego - a to z tym skutkiem, że pracodawca zwolniony zostaje z obowiązku zwrotu pracownikowi kosztów innego noclegu (poza kabiną pojazdu, np. w hotelu), a w szczególności - czy w zakresie znaczeniowym pojęć 'dziennego i tygodniowego odpoczynku' mieści się pojęcie 'noclegu'; c) czy art. 151 TFUE w związku z postanowieniami części I pkt 4 i 12 Europejskiej Karty Społecznej sporządzonej w Turynie dnia 18 października 1961 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 8, poz. 67) a nade wszystko w związku z art. 12 ust. 2 i 3 tej Karty w związku z art. 31 w związku z art. 65 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 102 dotyczącej minimalnych norm zabezpieczenia społecznego należy interpretować tak, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które zezwalają, aby 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) 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 odeń 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".

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o nieuwzględnienie wniosków skarżącego oraz o oddalenie skargi i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Wstępnie i dla porządku Sąd Najwyższy uznał, że nie ma podstaw prawnych i uzasadnienia do kierowania sformułowanych przez skarżącego pytań prawnych

do wyjaśnienia przez Trybunał Sprawiedliwości UE, który postanowieniem z dnia 18 lutego 2016 r., C 325/15, uznał, że rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, a w szczególności jego art. 8 ust. 8 należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej. Taki stan rzeczy przesądza o podstawowym znaczeniu krajowych porządków prawnych oraz suwerennej jurysdykcji sądów krajowych przy osądzaniu spornej problematyki prawnej.

Równocześnie przy weryfikacji kasacyjnej zaskarżonego wyroku istotne znaczenie ma wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206), w którym Trybunał orzekł, że: (pkt 1) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155, ze zm.) w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej; (pkt 2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. z 2002 r. Nr 236, poz. 1991, ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji. W pisemnych motywach tego orzeczenia Trybunał Konstytucyjny miał

na uwadze, że przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do Kodeksu pracy, przeto zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali* mają pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych, a zatem przepisy Kodeksu pracy mogą być stosowane posiłkowo w zakresie nieuregulowanym w ustawie o czasie pracy kierowców. Orzeczenie „zakresowej” niekonstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który „kaskadowo” odsyła do 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., wymaga w ocenie Trybunału Konstytucyjnego nowego legislacyjnego unormowania należności na pokrycie kosztów związanych z noclegami kierowców zatrudnionych w międzynarodowym transporcie samochodowym, gdyż „obecne kaskadowe odesłania nie utrzymują standardów konstytucyjnych”.

Taki stan rzeczy nie zwalnia Sądu Najwyższego ani sądów powszechnych z bieżącego osądu istotnych kontrowersji prawnych dotyczących należności za „bezpłatne noclegi” w kabinach samochodów ciężarowych kierowców zatrudnionych w międzynarodowym transporcie samochodowym, które początkowo ujawniły się po podjęciu uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego w z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13 - 14, poz. 15), zgodnie z którą - kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze, jako miejsce świadczenia pracy, nie był w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Po wydaniu tego judykatu doszło do nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), dokonanej ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. Nowelizacja ta zlikwidowała *de iure* skutki wymienionej uchwały II PZP 11/08, gdyż zdefiniowała podróż służbową kierowcy jako każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). Równocześnie do porządku prawnego został wprowadzony art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który stanowił, że kierowcy w podróży służbowej

przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3 - 5 k.p. Na takim gruncie ujawniły się kolejne kontrowersje prawne dotyczące interpretacji pojęcia „bezpłatny nocleg”, które były przedmiotem uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), wyjaśniającej, 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 (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), 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. Taki kierunek wykładni został powtórzony w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47). Ta judykatura prowadziła na ogół do zasądzania spornych ryczałtów za noclegi w kabinach samochodów kierowców zatrudnionych w międzynarodowym transporcie samochodowym w wysokości 25% limitu dokumentowanego rachunkami za noclegi „hotelowe”. Wprawdzie Trybunał Konstytucyjny nie zanegował ujawnionej interpretacji sądowej, bo nie ma tego typu kompetencji orzeczniczych, ale w wyroku z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/16, zakwestionował regulacje kaskadowo ustalające prawo kierowców w transporcie międzynarodowym do należności z tytułu noclegów odbywanych w zagranicznych wyjazdach służbowych, postulując wprowadzenie nowych regulacji prawnych, które usuwałyby istotne kontrowersje interpretacyjne dotyczące prawa i wysokości spornych ryczałtów. Taki stan rzeczy nie zwalnia sądów powszechnych ani Sądu Najwyższego z jurysdykcyjnego i „bieżącego” osądzania licznych sporów o ryczałty za noclegi w kabinach samochodów ciężarowych, bez oczekiwania na postulowaną nowelizację przepisów o czasie pracy kierowców.

Prawidłowy osąd tego typu sporów bez wątplenia wymaga uwzględnienia „zakresowego” wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, w którego wyniku, że nie mogą być stosowane art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r., a na takich podstawach prawnych został oparty zaskarżony wyrok Sądu drugiej instancji. Z ustaleń faktycznych zaskarżonego wyroku wynika, że początkowo pozwany pracodawca wypłacał zatrudnionym kierowcom tylko diety na pokrycie wydatków związanych z wykonywaniem międzynarodowych przewozów samochodowych, ale od 1 września 2012 r. wprowadził ryczałt za nocleg w wysokości 10 euro. W tym kontekście należy mieć na uwadze, że w judykaturze Sądu Najwyższego utrwaliła się jednolita linia interpretacyjna, przyjmująca, że jeżeli kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym otrzymywali regulaminowe, zakładowe lub uzgodnione z pracodawcą należności za podróże służbowe, które to należności nie były mniej korzystne niż wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących w spornych okresach, to jedno świadczenie, choćby nazwane „dieta”, pokrywało wszystkie koszty socjalne kierowców związane z wykonywanym międzynarodowym transportem samochodowym (por. wyroki Sądu Najwyższego z: 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14; 15 września 2015 r., II PK 248/14; 17 maja 2016 r., II PK 98/16, lub postanowienie z 26 listopada 2015 r., II PK 112/15, wszystkie dotychczas niepublikowane). W wymienionych judykatach Sąd Najwyższy przyjmował, że regulaminowy, zakładowy lub umowny ekwiwalent w jednej łącznej kwocie za dobę pobytu kierowcy w międzynarodowym transporcie samochodowym mógł kompensować zarówno należne diety jak i ryczałty za noclegi. W tej interpretacji, uzgodnienie należności „na pokrycie kosztów podróży” ma szeroki kontekst i może obejmować wszelkie rekompensaty, jakich może oczekiwać pracownik w związku z zagranicznymi wyjazdami służbowymi. W tym zakresie Sąd pierwszej instancji uznał, że ustanowiony od 1 września 2012 r. ryczałt za noclegi był ekwiwalentem za noclegi powoda w kabinie samochodu, bo „za trzy ostatnie wyjazdy pozwana uiszczała na rzecz powoda ryczałt w kwocie po 10 euro za każdy dzień”, co doprowadziło do pomniejszenia dochodzonego i zasądzanego powództwa.

Skoro Sady obu instancji przyjęły, że od 1 września 2012 r. został wprowadzony zakładowy ryczałt za noclegi powoda podczas wykonywania zagranicznych przewozów służbowych, to powinny rozważyć, czy to regulaminowe świadczenie nie wyczerpywało w całości spornych roszczeń powoda od daty wprowadzenia tego ryczałtu, choćby wprowadzony ryczałt był kwotowo niższy od określonego dla poszczególnych krajów w załączniku do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Regulaminowe lub umowne ustalenie ryczałtów za noclegi kierowców wykonujących pracę w międzynarodowym transporcie samochodowym rekompensują należności pracownicze z tego tytułu, choćby były mniej korzystne niż określone w przepisach powszechnie obowiązujących, chyba że mają wartość pozorną lub symboliczną (marginalną) z tytułu niższego komfortu nocowania w kabinie samochodu oraz nie rekompensują poniesionych wydatków za korzystanie z postojowych (parkingowych) urządzeń sanitarnych. Dokonując weryfikacji regulaminowego ryczałtu za noclegi w kwocie 10 euro za nocleg od 1 września 2012 r. Sąd drugiej instancji powinien poddać krytycznej ocenie *prima facie* „zmanipulowany” sposób ustanowienia tego ryczałtu, który wynikał z pomniejszenia o tę kwotę dotychczasowej diety powoda. Mogło to oznaczać, że tak ustanowiony ryczałt był w istocie rzeczy pozorny, co wymagałoby zasądzenia realnej dodatkowej („dosądzenia”) kwoty 10 euro za każdy nocleg od 1 września 2012 r. Równocześnie ze względu na legalność ustalenia regulaminowego ryczałtu za noclegi w kwocie niższej niż wynikająca z przepisów powszechnie obowiązujących, nieuzasadnione było zasądzenie wyższych kwot z tytułu różnicy pomiędzy wyższymi ryczałtami za noclegi określonymi dla poszczególnych krajów w załączniku do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. a wprowadzonym ryczałtem regulaminowym.

Także we wcześniejszych spornych okresach (do 1 września 2012 r.) powód nocował w kabinie samochodu podczas wykonywania transportu międzynarodowego. Oznaczało to, że powód korzystał z zapewnionego mu przez pozwanego pracodawcę miejsca noclegowego w kabinie samochodu ciężarowego, które wprawdzie nie odpowiadało optymalnym standardom noclegu hotelowego, ale powód z takich nie zawsze komfortowych noclegów korzystał bezpłatnie, chociaż wymagały one znoszenia uciążliwości mentalno-bytowych oraz odpłatności za korzystanie z parkingowych urządzeń sanitarnych. Tego typu uciążliwości i wydatki

powinny być rekompensowane przez pozwanego pracodawcę, który ponadto oczekiwał od kierowców i korzystał ze sprawowania przez nich pieczy nad pojazdem i ładunkiem także podczas nocnego odpoczynku.

Kontrowersyjne pozostaje wartościowanie ustalonych niedogodności nocowania kierowców w kabinach samochodów ciężarowych i zasądzanie z tego tytułu spornych należności w wysokości wynikającej z prawa powszechnego (załącznika do rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r.). W tej kwestii ujawniły już po ujawnionym zakresowym wyroku Trybunału Konstytucyjnego się dwie opcje jurysdykcyjne. W wyroku z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (dotychczas niepublikowany) Sąd Najwyższy uznał, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadkach, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę. W sprawie tej Sąd Najwyższy oddalił skargę kasacyjną pozwanego pracodawcy, od którego Sąd Rejonowy zasądził sporne ryczałty w wysokości 25% „hotelowego” limitu za noclegi w kabinie samochodu, który był wyposażony w „pakiet socjalny” (dwa miejsca do leżenia, przenośną lodówkę, firanki i ogrzewanie postojowe), a Sąd drugiej instancji oddalił apelację pozwanego.

Zmodyfikowaną ocenę spornych kontrowersji prezentuje skład rozpoznający przedmiotową skargę kasacyjną. Wstępnie i dla porządku Sąd Najwyższy negatywnie ocenił postulowaną przez skarżącego potrzebę oceny zasadności, a przede wszystkim racjonalności porównywania warunków nocowania kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym w kabinach samochodów do oferowanych przez autora skargi kasacyjnej, ale „oderwanych od rzeczywistości i realności” postaci nocowania w niektórych obiektach świadczących usługi hotelarskie, takich jak wskazywana „jedna z ośmiu” możliwość nocowania kierowców w namiotach na polu biwakowym lub w wieloosobowych salach schronisk młodzieżowych „bez natrysku”. Tego typu „hotelowe” nocowanie jest ewidentnie nieadekwatne dla kierowców, którzy wykonują międzynarodowy transport samochodowy także w niesprzyjających warunkach atmosferycznych, w tym poza sezonem letnim czy wakacyjnym, przeto nie można od nich wymagać

nocowania w namiotach ani w schroniskach „na powierzchni mniejszej niż wymagana dla osadzonego w zakładzie karnym”. Natomiast już w wyroku dnia 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (dotychczas niepublikowany) Sąd Najwyższy nie wykluczył dopuszczalności „moderowania” wysokości ryczałtu za noclegi odbywane w profesjonalnie przystosowanej do wypoczynku nocnego kabinie samochodu ciężarowego, który w połączeniu z możliwością skorzystania z socjalnej i sanitarnej infrastruktury parkingowej zapewnia co najmniej przyzwoite minimum socjalno-bytowe kierowcom transportu międzynarodowego, zważywszy że kierowcy prowadzą zawodowo-mobilny tryb życia, który wymaga odbywania noclegów w przystosowanych kabinach samochodów ciężarowych w nietypowych, zbliżonych niekiedy do „traperskich” warunkach socjalno-bytowych na stacjach benzynowych, parkingach lub w bazach transportowych. Nie można także pomijać takich istotnych okoliczności, że coraz częściej pracodawcy-przewoźnicy inwestują pokaźnie (istotne) kwoty na zakup i użytkowanie często nowych pojazdów ciężarowych z zaawansowaną częścią noclegowo-socjalną, co nie jest obojętne przy ustalaniu i sądowej weryfikacji wysokości ryczałtów za noclegi kierowców, które nie powinny być zasądzane w takiej samej wysokości jak za noclegi odbywane w samochodach bez żadnych innowacji techniczno-socjalnych. Tego typu uwarunkowania pozwalają twierdzić, że do czasu wyraźnego legislacyjnego uregulowania wpływu zależności innowacji techniczno-socjalnych na wysokość ryczałtów za noclegi w kabinie samochodu ciężarowego, zapewnienie korzystania przez kierowców samochodowego transportu międzynarodowego z noclegów w specjalnie przystosowanej do tego części kabiny samochodowej, która łącznie z możliwością skorzystania z sanitarnej infrastruktury parkingowej zapewnia im przyzwoite minimum socjalno-bytowe, pracodawca może uregulować w zakładowych przepisach płacowych niższe - niż uśredniona kwota ryczałtu za nocleg - rekompensaty za noclegi odbyte w warunkach gwarantujących co najmniej dostateczny komfort nocnego odpoczynku. Wprawdzie świadczenie ryczałtowe przysługujące tytułem rekompensaty za noclegi jest na ogół postrzegane jako niezależne od poniesienia takich kosztów, tyle że ryczałt bez wątpienia przysługuje w kwotowej wysokości tylko wtedy, gdy pracodawca nie zapewnia pracownikowi żadnego noclegu. Natomiast w razie zapewnienia noclegu w kabinie samochodu

kierowcom przysługuje ryczałt układowy, regulaminowy lub umowny jako rekompensata za potencjalne braki lub niedogodności optymalnego nocowania. Przy weryfikacji spornej wysokości rekompensaty nie należy pomijać innowacyjnego standardu zapewnienia możliwości spania kierowców w specjalnie do tego przystosowanych kabinach samochodów, które zatrzymują się w miejscach postojowych na ogół przystosowanych do odpoczynku po pracy oraz odbywania noclegów, według zależności im wyższy standard takiego odpoczynku tym niższy ryczałt za nocleg. Wszystko to oznacza, że w razie braku układowej, regulaminowej lub umownej regulacji należności za noclegi kierowców zatrudnionych w międzynarodowym transporcie samochodowym w kabinach samochodów ciężarowych dopuszczalne jest miarkowanie wysokości zasądzanych rekompensat za noclegi w kabinie samochodu ciężarowego ze względu na rodzaj jej wyposażenia bytowo-noclegowego według zależności im wyższy standard zapewnianego nocnego odpoczynku tym niższy rekompensata. Brak możliwości ścisłego określenia wysokości takich należności nie może być przeszkodą w osądzaniu tego typu sporów przy zastosowaniu dyspozycji art. 322 k.p.c. w sprawach o zapłatę należności ze stosunku pracy (por. uzasadnienia wyroków z dnia 16 grudnia 1999 r., I PKN 465/99, OSNAPiUS 2001 nr 10, poz. 345 i z dnia 22 listopada 2001 r., I PKN 691/00, OSNP 2003 nr 21, poz. 513). Zastosowanie art. 322 k.p.c. jest możliwe nawet w sporach o wynagrodzenie za pracę, jeśli przepisy określające jego wysokość zostały skonstruowane w sposób uniemożliwiający sądowi ścisłe ustalenie wysokości wynagrodzenia (wyrok z dnia 5 czerwca 2007 r., I PK 61/07, OSNP 2008 nr 15-16, poz. 214), przeto sądy pracy mogą uwzględniać dyspozycje art. 322 k.p.c. przy zasądzaniu odpowiednich kwot za nocowanie w kabinach samochodów ciężarowych.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy Sąd drugiej instancji powinien ustalić standard warunków nocowania powoda w konkretnej kabinie samochodu ciężarowego, uciążliwości socjalno-bytowe odbywania takich noclegów, ponoszone przez powoda koszty za usługi sanitarne oraz sprawowanie przezeń pieczy nad samochodem i ładunkiem także podczas nocnego wypoczynku itp. oraz zasądzić sporne należności w odpowiednich kwotach, z uwzględnieniem dyspozycji art. 322 k.p.c., mając ponadto na uwadze na

ogół kontrowersyjnie niskie wynagrodzenia zasadnicze kierowców zatrudnionych w międzynarodowym transporcie samochodowym. Wszystko to oznacza, 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”.

Mając powyższe na uwadze Sąd Najwyższy wyrokował jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.