



Sygn. akt II PK 286/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 grudnia 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jerzy Kuźniar (przewodniczący)
SSN Zbigniew Myszka (sprawozdawca)
SSN Małgorzata Wrębiakowska-Marzec

w sprawie z powództwa T.A.
przeciwko B. sp. z o.o. z siedzibą w [...]
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 5 grudnia 2017 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]
z dnia 19 maja 2016 r. ,

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania i orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny w [...] III Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
wyrokiem z dnia 19 maja 2016 r. oddalił apelację pozwanej B. spółki z o.o. w [...] od
wyroku Sądu Okręgowego w [...] z dnia 10 listopada 2015 r., zasądzającego w
punkcie pierwszym od pozwanej na rzecz powoda T.A. tytułem ryczałtów za noclegi

kwotę 104.628,64 zł wraz z odsetkami ustawowymi od kwoty 84.288,64 zł poczynawszy od dnia 22 sierpnia 2015 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 13.548,70 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 15 października 2012 r. do dnia zapłaty, w punkcie drugim oddalającego powództwo w pozostałej części, w punkcie trzecim orzekającego o kosztach procesu i w punkcie czwartym nadającego wyrokowi w punkcie pierwszym rygor natychmiastowej wykonalności do kwoty 1.750 zł.

W sprawie ustalono, że powód był zatrudniony w pozwanej spółce na podstawie umowy o pracę na czas określony 7 miesięcy od 16 listopada 2009 r. do 15 czerwca 2010 r. na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego wykonującego przewozy na trasach międzynarodowych i w transporcie krajowym, w pełnym wymiarze czasu pracy. Szczegółowe warunki zatrudnienia, z wyjątkiem wynagrodzenia podstawowego pracownika, określały postanowienia zawarte w regulaminie pracy i regulaminie wynagradzania z dnia 15 lutego 2010 r., obowiązujących u pracodawcy. Podczas odbywania podróży służbowych poza granicami kraju powód w przerwach na noclegi powód sypiał na leżance zamontowanej w kabinie pojazdu. Pracodawca nie zapewniał mu bezpłatnego noclegu w hotelu, motelu lub innym odpowiednim miejscu. Nocowanie w kabinach samochodów były powszechnie przyjętą praktyką u pozwanego pracodawcy, o czym pracownicy byli informowani przy podjęciu zatrudnienia. Takie noclegi odbywali podczas postojów na parkingach samochodowych przy autostradach oraz poza nimi, w pobliżu węzłów sanitarnych, z których mogli skorzystać. Istniała także możliwość spędzenia noclegu na terenie baz transportowych w Belgii i Holandii, które jednak nie były wyposażone w osobne miejsca noclegowe przeznaczone dla kierowców. Kierowcy sami organizowali sobie pościel i ręczniki oraz dbali o czystość pojazdu.

W części okresu spornego, tj. do 1 lipca 2012 r., u pracodawcy obowiązywał regulamin wynagradzania z dnia 1 czerwca 2010 r., który w § 11 stanowił, że w przypadku podróży służbowej pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową, ustalane zgodnie z przepisami rozporządzeń Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z

tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju (Dz.U. z 2002 r. Nr 236, poz. 1990 ze zm.). Diety z tytułu zagranicznych podróży służbowych wynosiły 45 euro za każdą pełną dobę podróży. Następnie, w dalszej części okresu spornego, u pracodawcy obowiązywał regulamin wynagradzania z dnia 1 lipca 2012 r., w którym w § 11 wskazano, że w przypadku podróży służbowej pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową w kwocie 35 euro za każdą pełną dobę podróży, a pozostałym pracownikom przysługują diety na ogólnych warunkach. Z kolei zgodnie z ustępem 9, pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym z tytułu noclegu w kabinie samochodu przysługuje wyłącznie ryczałt w kwocie 10 euro za każdą noc spędzoną w kabinie samochodu zarówno w trakcie tygodnia, jak i w weekendy. Zmiana regulaminu w lipcu 2012 r. nie była dokonana w drodze wypowiedzeń zmieniających, podpisanych przez pracowników. Dopiero kolejna zmiana regulaminu z listopada 2014 r. została poprzedzona wypowiedzeniami zmieniającymi.

Na gruncie takich ustaleń Sąd odwoławczy zaaprobował ocenę Sądu pierwszej instancji, że roszczenie powoda ma podstawę w art. 77⁵ k.p. oraz § 9 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 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 z 2014 nr 12, poz. 164). Powołując równocześnie 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) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006 nr 102) uznał, że zapewnienie kierowcy miejsca do spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu, dlatego powodowi przysługiwało prawo do ryczałtu za nocleg. 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 Sąd drugiej instancji uznał, że

powodowi przysługiwał zwrot kosztów noclegu, co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

W skardze kasacyjnej pozwana zarzuciła liczne naruszenia przepisów postępowania oraz przepisów prawa materialnego: 1/ art. 378 § 1 w związku z art. 368 § 1 pkt 2 i 3 k.p.c. przez zaniechanie rozpoznania sprawy w granicach apelacji, 2/ art. 328 § 2 w związku z 391 § 1 k.p.c. przez brak odniesienia się do zarzutów apelacji, 3/ art. 9 § 1 k.p. w związku z § 11 ust. 3 w związku z ust. 1, 2, i 4 regulaminu wynagradzania z 1 czerwca 2010 r. oraz § 11 ust. 3 i 9 w związku z ust. 1, 2, 4 i 5 regulaminu wynagradzania z 1 lipca 2010 r. w związku z art. 77⁵ § 2 i 4 k.p. oraz w związku z § 3 ust. 1 – 2 w związku z § 4 ust. 1 w związku z § 7 ust. 1 – 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju, § 2 ust. 1 i 2 w związku z § 3 ust. 1 w związku z § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokość oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju oraz § 2 ust. 1 i 2 oraz § 16 ust. 1 - 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 167) przez zaniechanie wykładni regulaminu skarżącego oraz pojęć „dieta” i „dieta z tytułu zagranicznych podróży służbowych”, 4/ art. 8.k.p. przez niewłaściwe zastosowanie („*de facto* nie zastosowanie” poprzez zaniechanie oddalenia rozliczeń powoda w całości w sposób sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa, 5/ art. 321 § 1 w związku z art. 187 § 1 pkt 1) i 2) w związku z art. 316 § 1 w związku z art. 391 § 1 k.p.c. przez zaniechanie oddalenia powództwa, 6/ art. 291 § 1 w związku z art. 295 § 1 pkt 1) k.p. w związku z art. 117 § 2 k.c. w związku z art. 300 k.p. przez błędne ustalenie daty przerwania biegu przedawnienia roszczenia nieobjętego pierwotnym żądaniem pozwu i ich zasądzenie ponad żądanie, 7/ art. 25 ust. 1, 1a i 1b ustawy z dnia 16 kwietnia 2014 r. o czasie kierowców oraz w związku z

postanowieniami § 4 ust. 2 w związku z postanowieniami załącznika numer 4 oraz w związku z § 5 ust. 2 regulaminu wynagradzania z dnia 1 czerwca 2010 r. w związku z art. 9 § 1 k.p. oraz w związku z art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców przez błędne przyjęcie, że pozwany był zobowiązany przechowywać ewidencję czasu pracy kierowców przez okres czterech lat, 8/ art. 6 k.c. w związku z art. 300 k.p. przez dowolne przyjęcie, że odwróceniu uległ ciężar dowodu, że to na pozwanym ciąży obowiązek udowodnienia, czy powód w danym kraju nocował w kabinie samochodu, 9/ art. 382 oraz art. 328 § 2 w związku z art. 391 k.p.c. przez oparcie zaskarżonego orzeczenia o nieistniejący materiał sprawy, w szczególności w postaci rzekomego zestawienia krajów noclegu złożonego przez powoda, w sytuacji, gdy takowego zestawienia powód nigdy nie przedłożył, 10/ § 9 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 16 ust. 1 - 4 rozporządzenia z 2013 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 2017 r., poz. 1553 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.) oraz załączników numer od 1 do 8 do ww. rozporządzenia oraz w związku z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), w związku z art. 14 lit. g i h oraz w związku 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 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) 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 Rzeczpospolitą Polską - oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087) przez błędną wykładnię pojęcia „bezpłatnego noclegu”, w szczególności przez błędne ograniczenie miejsca jego realizacji do hotelu, 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 zostać zrealizowany w kabinie pojazdu wyposażonej w miejsce do spania. Dodatkowo skarżący zarzucił naruszenie szeregu artykułów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w tym art. 2, art. 8 ust. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zdanie 1, art. 84, art. 87 ust. 1, art. 92 ust. 1, art. 178 ust. 1 i art. 217.

Wskazując na powyższe zarzuty skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji, ewentualnie o uchylenie wyroku oraz zmianę wyroku Sądu pierwszej instancji poprzez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, a także orzeczenie obowiązku zwrotu przez powoda na rzecz pozwanej spełnionych na jego rzecz świadczeń.

Skarżący wniósł nadto o: 1) rozpoznanie wydanego na rozprawie apelacyjnej postanowienia Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 19 maja 2016 r. w przedmiocie oddalenia wniosków pozwanej o zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego oraz Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej - jako sprzecznego z art. 3 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym oraz art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, 2) zawieszenie na zgodny wniosek stron postępowania wywołanego wniesieniem niniejszej skargi - 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., a na wypadek jego nieuwzględnienia - 3) zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego z zapytaniem: a) czy § 2 pkt 2 lit. 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 z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1778 ze zm.) oraz w związku z art. 3 ust. 1 w związku z art. 21 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 2032 ze zm.), 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; 4) 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 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 zgłoszonych przez skarżącego wniosków, oddalenie skargi oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna ma usprawiedliwione podstawy prawne w stopniu wymagającym ponownego rozpoznania sprawy, chociaż większość zarzutów tej zbędnie „rozdętej”, (bo liczącej 133 strony skargi, zapominając, że nie waży liczba stronic, tylko jakość podstaw, zarzutów i wniosków kasacyjnych), była chybiona, bezpodstawną lub nieusprawiedliwioną. 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.

W przedmiotowej sprawie Sąd Najwyższy w szczególności nie zaakceptował *primae facie* niedopuszczalnej praktyki jednostronnego podziału pierwotnie ustalonej diety w kwocie 45 euro za każdą pełną dobę zagranicznej podróży

służbowej kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym na dwa odrębne świadczenia: dietę oraz ryczałt za nocleg spędzony w kabinie samochodów, jeżeli suma wysokości tych świadczeń, tak jak w przedmiotowej sprawie, była równa kwocie dotychczasowej diety. Nie ma podstaw prawnych ani uzasadnienia pogląd skarżącego, że przed tym jednostronnym podziałem diety na dwa różne świadczenia (dieta i ryczałt za nocleg), „pierwotna” dieta obejmowała wszystkie należności z tytułu zagranicznych podróży służbowych kierowców transportu międzynarodowego już dlatego, że skarżący w skardze kasacyjnej nie podniósł zarzutu błędnej wykładni spornego postanowienia § 11 regulaminu wynagradzania z dnia 1 czerwca 2010 r. w związku z art. 9 k.p. w związku z art. 65 k.c. w związku z art. 300 k.p. Ponadto w tym zakresie Sądy obu instancji były władne uznać dietę za jedno świadczenie przysługujące już językowo (gramatycznie) wyłącznie na pokrycie zwiększonych kosztów utrzymania podczas podróży zagranicznych, które nie uwzględniały należności (rekompensaty lub ryczałtu) za noclegi odbywane w kabinie samochodu ciężarowego. Gdyby było inaczej, to skarżący bez potrzeby (zbędnie) dokonywałyby jednostronnego rozdzielania pierwotnie ustalonej diety na dwa świadczenia: 1. dietę, która nie służy pokryciu kosztów noclegu, oraz 2. ryczałt za nocleg w zagranicznej podróży służbowej kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym. Dodatkowo i przede wszystkim taki jednostronny sporny podział był przeprowadzony bez zachowania trybu wymaganego do dokonania zmiany istotnych warunków zatrudnienia kierowców, tj. bez zachowania trybu wypowiedzenia zmieniającego lub zawarcia stosownego porozumienia stron, skoro według miarodajnych ustaleń faktycznych (art. 398¹³ § 2 k.p.c.) zmiana spornego postanowienia regulaminu wynagradzania w lipcu 2012 r. „nie została dokonana w drodze wypowiedzeń zmieniających, podpisanych przez pracowników”. Dopiero kolejna zmiana regulaminu wynagradzania z listopada 2014 r. „została poprzedzona wypowiedzeniami zmieniającymi”. Wprawdzie diety i ryczałty z tytułu podróży służbowych nie są postrzegane jako składniki wynagrodzenia za pracę, ponieważ służą na pokrycie kosztów podróży służbowych i należności za nocleg, choćby były uregulowane w regulaminie wynagradzania, to wszelkie niekorzystne zmiany tych istotnych warunków pracy wymagały dokonania indywidualnych wypowiedzeń

zmieniających albo zawarcia porozumień zmieniających sporne istotne warunki zatrudnienia, czego skarżący nie dochował przy jednostronnym ewidentnie „manipulacyjnym” charakterze nielegalnie dokonanego spornego podziału diety na dwa odrębne świadczenia (dietę i ryczałt) w ramach tej samej wysokości świadczenia. Takie rozdzielenie było w istocie rzeczy pozorne z uwagi na „zerową” różnicę.

Bezpodstawny i bezzasadny był zarzut przedawnienia roszczeń ponad pierwotne wysokości dochodzonych ryczałtów (w kwotach po 2.500 zł), ponieważ wprawdzie w sprawach ze stosunku pracy sąd nie orzeka już o roszczeniach, które wynikają z faktów przytoczonych przez pracownika także wówczas, gdy roszczenie objęte żądaniem było zgłoszone w rozmiarze mniejszym niż usprawiedliwiony wynikiem postępowania (tak stanowił uchylony art. 477¹ § 1 k.p.c.), ale w postępowaniu pierwszoinstancyjnym nadal dopuszczalne jest rozszerzenie żądania na wyższe kwoty z tego samego tytułu spornych ryczałtów (*a contrario* do art. 383 k.p.c.), a ponadto sąd zawsze i suwerennie stosuje prawo materialne według zasad *da mihi factum dabo tibi ius* oraz *facta probantur, iuria novit curia*.

Wprawdzie w judykaturze Sądu Najwyższego ujawniła się 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 „dietą”, 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 tych judykatach Sąd Najwyższy przyjmował, że regulaminowy, zakładowy lub umowny ekwiwalent umówiony 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, których może oczekiwać pracownik w związku z zagranicznymi wyjazdami służbowymi.

Taki kierunek wykładni nie jest adekwatny przy orzekaniu w przedmiotowej sprawie ze względu na miarodajną ocenę ustaleń faktycznych w przedmiotowej sprawie (art. 398³ § 3 k.p.c.), że „pierwotna” dieta była wyłącznie takim rodzajem należności (diety), a następnie dokonany jej podział na dwa odrębne świadczenia (diety i ryczałt) nie był skuteczny wobec niezachowania prawem wymaganego trybu niekorzystnych modyfikacji warunków zatrudnienia powoda. W takim stanie rzeczy jednostronnie przeprowadzony nielegalny podział diety na dwa odrębne świadczenia nie wywołał skutków prawnych co najmniej i nie tylko w rozumieniu art. 42 § 2 k.p., ale także z punktu widzenia nadużycia prawa (art. 8 k.p.), ze względu na w istocie rzeczy fikcyjną zmianę spornych warunków zatrudnienia powoda (diety) w granicach niepodwyższonej (tej samej) wysokości sumy odrębnych należności ze stosunku pracy (diety i ryczałtu).

Chybione okazały się też w większości liczne proceduralne zarzuty kasacyjne ze względu na oczywiście bezpodstawne twierdzenie o rzekomym braku obowiązku ewidencji czasu pracy powoda, którą skarżący powinien prowadzić w formie wskazanej w art. 25 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Przeciwnie stanowisko prezentowane w skardze kasacyjnej jest sprzeczne z wymienioną regulacją, ale także nieracjonalne w zakresie rzekomo zwalniającym pracodawcę z obowiązku dokumentowania czasu pracy lub pozostawania w gotowości do jej wykonywania. Zgodnie z imperatywnym brzmieniem art. 149 § 1 k.p., pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy pracownika do celów prawidłowego ustalenia także innych niż wynagrodzenie świadczeń związanych z pracą, chyba że dotyczy to pracowników, o których mowa w § 2 tego przepisu, do których nie należy powód. W konsekwencji uchybienie tej bezwarunkowej powinności przez skarżącego sprawiało, że Sądy *meriti* były uprawnione do przyjęcia wersji powoda dotyczącej liczby noclegów odbytych podczas zagranicznych wyjazdów służbowych, która została zaakceptowana przez biegłą sądową za podstawę wyliczenia wysokości spornych ryczałtów. W zakresie liczby spornych noclegów i kontestowanego rozkładu ciężaru dowodów polemiczna skarga kasacyjna była zatem oczywiście bezpodstawna i bezzasadna, tym bardziej że skarżący nie zakwestionował

konkretnej liczby noclegów w kabinie samochodu, która miały pozostawać poza faktycznie przebytą liczbą spornych noclegów w kabinie samochodu.

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” form nocowania w niektórych obiektach świadczących usługi hotelarskie, takich jak choćby 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, przeto nie można od nich wymagać nocowania w „spartańskich” warunkach w namiotach lub schroniskach.

Pomimo bezpodstawności i niezasadności skargi kasacyjnej w wyżej wskazanych zakresach, skarga została uwzględniona tylko dlatego, że nadal wysoce złożony i skomplikowany charakter podobnych sporów na tle prawnomaterialnych podstaw kasacyjnego zaskarżenia w analogicznych sprawach sprawił, iż problematyką ryczałtów za noclegi w kabinie samochodów podczas zagranicznych podróży służbowych kolejny raz zajął się skład powiększony Sądu Najwyższego, który w najnowszej uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 26 października 2017 r., I PZP 2/17 (dotychczas niepublikowana) potwierdził korzystny dla skarżącego kierunek orzecznictwa najwyższej instancji sądowej, przyjmując, że u pracodawcy „prywatnego” ryczałt za nocleg może być w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę ustalony na niższym poziomie niż w rozporządzeniu dotyczącym sfery budżetowej. Oznacza to co do zasady, że sąd pracy ma prawo i obowiązek badania, czy stosowana wysokość (pułap) ryczałtu zapewnia kierowcy realną możliwość zaspokojenia potrzeb noclegowych w godnych i regenerujących warunkach nocowania. W razie stwierdzenia, że taki standard nocowania nie został zapewniony, należy rozważyć, czy pracownikowi przysługuje prawo do zapłaty dodatkowej kwoty ryczałtu za nocleg niezapewniający kierowcom należytego wypoczynku. Oznacza to, że przy ustalaniu lub miarkowaniu

kwoty należnego ryczału za nocleg należy uwzględnić indywidualne okoliczności konkretnej sprawy, a jeżeli ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo i powinien korzystać z dyspozycji art. 322 k.p.c.

Ze względu na nieopublikowanie jeszcze tego najnowszego judykatu skład orzekający przytacza *in extenso* (w całości) jego najważniejsze motywy, które skład powiększony rozpoczął od lektury uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 października 2005 r., I 36/03, (OTK-A 2005 nr 9, poz. 98). Stwierdzono w nim, że dyferencjacja podmiotowa zadekretowana normatywnie przez art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. podyktowana jest potrzebą racjonalizowania wydatków pracodawców. Istotną cechą rozróżniającą obydwie grupy pracowników (zatrudnionych w sferze budżetowej i u pozostałych pracodawców) jest charakter źródła finansowania świadczeń. Z pozycji tej zmiennej Trybunał Konstytucyjny nie dopatrył się naruszenia zasady równości, wyrażonej w art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jak również zasady sprawiedliwości społecznej, o której mowa w art. 2 Konstytucji. Przy rozpoznawaniu zgodności art. 77⁵ k.p. z wzorcem konstytucyjnym było oczywiste, że pracodawcy „prywatni” mogą określać świadczenia z tytułu podróży służbowej na niższym poziomie niż wynikający z art. 77⁵ § 2 k.p. i wydanego na jego podstawie rozporządzenia. Także w orzecznictwie Sądu Najwyższego wyrażano pogląd, że należności z tytułu podróży służbowej mogą przez pracodawców podlegających art. 77⁵ § 3 k.p. zostać określone w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę w sposób korzystniejszy albo mniej korzystny względem rozwiązań przyjętych w rozporządzeniu wykonawczym. Mechanizm korygujący z art. 9 § 2 k.p. i art. 18 § 2 k.p. nie ma w tym wypadku zastosowania, poza sytuacją opisaną w art. 77⁵ § 4 k.p. (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., III PK 90/06, OSNP 2008 nr 11-12, poz. 155; z dnia 14 maja 2012 r., II PK 230/11, LEX nr 1216860).

W późniejszym orzecznictwie zaczęło pojawiać się bardziej radykalne stanowisko, podkreślające specyfikę pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym. Uznano, że art. 77⁵ § 5 k.p. przez odesłanie do przepisów rozporządzenia wykonawczego wyznacza minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowej (diety, zwrotu kosztów przejazdu, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym, regulaminie lub umowie o pracę

mogą zostać uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 k.p. i art. 18 § 2 k.p.). W rezultacie, w razie braku „wewnętrznej” regulacji lub gdy jest ona mniej korzystna zastosowanie mają przepisy wykonawcze (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 września 2014 r., III PK 4/15, LEX nr 1540635). Pogląd ten opierał się na założeniu, zgodnie z którym odesłanie z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oznacza pośrednio odesłanie do art. 77⁵ § 2 k.p. W tym ujęciu kierowcy przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych dotyczących sfery budżetowej, chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone według art. 77⁵ § 3 k.p. (uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 16 października 2014 r., II PK 133/13, LEX nr 1551477; z dnia 22 lipca 2015 r., I PK 95/15, LEX nr 1767097; z dnia 3 marca 2016 r., II PK 3/15, LEX nr 2015133; z dnia 25 maja 2016 r., II PK 111/15, LEX nr 2071207; z dnia 15 czerwca 2016 r., II PK 148/15, LEX nr 2075710; z dnia 14 września 2016 r., II PK 204/15, LEX nr 2141223). Korzystność tę ustalano poprzez porównanie należności faktycznie wypłaconej pracownikowi i przysługujących mu minimalnych świadczeń według art. 77⁵ § 4 k.p. i § 9 rozporządzenia wykonawczego (dieta krajowa i ryczałt za nocleg w wysokości 25% limitu - wyroki Sądu Najwyższego z dnia 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14, OSNP 2017 nr 7, poz. 80; z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, LEX nr 1816556; z dnia 7 października 2015 r., II PK 252/14, LEX nr 1925801; z dnia 3 lutego 2016 r., II PK 334/14, LEX nr 1977923; z dnia 7 lipca 2016 r., I PK 211/15, LEX nr 20871170).

Założenie, że zwrot kosztów noclegu powinien następować według reguł nie mniej korzystnych niż to wynika z rozporządzenia wykonawczego zostało zmodyfikowane w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (LEX nr 2180093) i z dnia 7 lutego 2017 r., II PK 359/15 (LEX nr 2252203). W judykatach tych pracodawca określił w regulaminie wynagradzania zbiorczą należność z tytułu podróży służbowej, przy czym rozbił ją na dietę i „inne zwiększone koszty socjalne”, które jednak nie pokrywały w całości przysługującego z rozporządzenia ryczałtu noclegowego. Sąd Najwyższy uznał, że ryczałt za nocleg może być przez pracodawcę moderowany ze względu na rodzaj i standard

wyposażenia bytowo-noclegowego kabiny kierowcy (im są one wyższe tym ryczałt za nocleg może być niższy).

Przyczyn ujawnionych rozbieżności. Z pewnością jest ich kilka. Po pierwsze, konstrukcja wpisana w art. 77⁵ k.p. jest dyskusyjna. Dzieli ona pracowników ze względu na źródło finansowania pracodawcy (ze środków budżetowych i prywatnych). Czynniki te nie wchodzi w relację z potrzebami generowanymi przez podróż służbową, może zatem wydawać się niezrozumiały, szczególnie jeśli prowadzi do dyferencjacji sytuacji prawnej pracowników. Po drugie, znaczenie ma wprowadzenie od dnia 3 kwietnia 2010 r. do ustawy o czasie pracy kierowców art. 2 pkt 7 i art. 21a, które odmiennie - względem kierowców w transporcie międzynarodowym - zdefiniowały podróż służbową, jednak zwrot kosztów związanych z podróżą uregulowały według wzorca obowiązującego u pracodawców „prywatnych”. Różnica polega na tym, że u kierowcy w transporcie międzynarodowym „każde zadanie służbowe” realizowane jest w podróży służbowej, a u pozostałych pracowników konstrukcja ta ma miejsce wyjątkowo.

Zbierając wskazane wątki w jedną całość, można dojść do wniosku, że wykorzystanie konstrukcji podróży służbowej względem kierowców jest problematyczne. Do tego samego zbioru zostają bowiem zaliczone osoby, które sporadycznie i permanentnie przebywają poza domem. Mimo występujących różnic mają być one rozliczane na tych samych zasadach. W tym kontekście trzeba wspomnieć o jeszcze jednym czynniku. Sytuacja kierowców w transporcie międzynarodowym nie przystaje do mechanizmu rozliczenia noclegu przewidzianego w § 9 rozporządzenia wykonawczego. Przepis ten zakłada, że pracownik skorzysta z noclegu w warunkach hotelowych, a pracodawca zwróci mu jego koszt (ust. 1). Na wypadek „nieprzedłożenia rachunku za nocleg” pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu (ust. 2). Pracodawca może uwolnić się od ponoszenia kosztów, jeśli zapewni pracownikowi bezpłatny nocleg (ust. 4). Standard ten prawidłowo funkcjonuje wobec pozostałych pracowników, nie sprawdza się jednak w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym. Za „życzeniowe” należy uznać przekonanie, że kierowca wykonujący przewóz ma możliwość swobodnego wyboru między rozwiązaniem przewidzianym w § 9 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia. Poza tym, trzeba pamiętać, że

„nieprzedłożenie rachunku za nocleg” w rozumieniu § 9 ust. 2 rozporządzenia obejmuje przypadki, w których pracownik zapłacił za nocleg, ale również sytuację, gdy nie poniósł żadnych kosztów. Prawo do ryczałtu nie jest bowiem uzależnione od wykazania faktycznie poniesionych kosztów. Kierowcy mają zresztą alternatywne rozwiązanie, jest nim kabina samochodu, z reguły wyposażona w miejsce do spania. W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), przesądzono, 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.

Sumą tego wyводу jest spostrzeżenie, że ustawodawca, unikając klarownej i racjonalnej regulacji prawnej, wyzwała wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne. Ze społecznego punktu widzenia zrozumiałe jest powszechnie wyrażane niezadowolenie przewoźników, którzy mają obowiązek wypłacania ryczałtów za noclegi, mimo że kierowcy spędzają je w kabinach samochodów, ponosząc znikome koszty. Z drugiej jednak strony, ci sami pracodawcy z reguły nie podejmują starań zmierzających do zapewnienia zatrudnionym bezpłatnego noclegu, a tym samym akceptują stan patologiczny, polegający na wielotygodniowym nocowaniu kierowców w warunkach uniemożliwiających rzeczywisty wypoczynek.

Rozważania te mają dwa cele, po pierwsze, chodzi o uświadomienie złożoności problemu i wykazanie nieadekwatności obowiązujących przepisów do przedmiotu regulacyjnego, po drugie, zmusza do stwierdzenia, że Sąd Najwyższy w ramach przyznanych mu kompetencji nie jest władny rozwiązać problemu w ujęciu legislacyjnym - w tym zakresie wyłącznie uprawnionym jest prawodawca. W rezultacie, rolą najwyższego organu sądowego jest wyłącznie dokonanie interpretacji obowiązujących przepisów, z uwzględnieniem racji językowych, systemowych i funkcjonalnych. Poza sferą zainteresowań Sądu Najwyższego musi jednak pozostać roztrząsanie interesów pracowników i pracodawców, jak również racjonalność przyjętych przez ustawodawcę rozwiązań. W tym obszarze wyłączną kompetencję posiada władza ustawodawcza i wykonawcza.

Sporna tematyka jeszcze bardziej się skomplikowała za przyczyną wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, (OTK-A 2016, poz. 93), w którym uznano, że 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 wykonawczego z 2002 r. i § 16 ust. 1, 2, i 4 rozporządzenia wykonawczego z 2013 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

W uzasadnieniu tego stanowiska Trybunał uznał, że konstrukcja normatywna przyjęta w zakwestionowanych przepisach doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na podstawie tych przepisów przez pracodawców branży transportowej. Ustawodawca pozostawił nadmierną swobodę organom stosującym prawo przy ustalaniu zakresu normowania uprawnień kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi obowiązków pracodawców. Przejawem realizacji zasady określoności przepisów prawa jest formułowanie przepisów w sposób logiczny i precyzyjny oraz poprawny pod względem językowym, tak aby intencja ustawodawcy co do kręgu podmiotów i okoliczności zastosowania danej normy prawnej nie budziła u jej adresatów wątpliwości. Wymogi te zostały naruszone przy ustanawianiu zakwestionowanych przepisów. Stały się one bowiem nie tylko niezrozumiałe dla ich adresatów, ale także wywoływały rażąco odmienne interpretacje najwyższych organów sądowych. Sam fakt stworzenia nazbyt szerokich ram dla organów stosujących prawo, które muszą zastępować ustawodawcę w zakresie dookreślania zagadnień uregulowanych w sposób nieprecyzyjny, świadczy o naruszeniu zasady określoności prawa.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, 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.

W związku z tym Trybunał Konstytucyjny wyraził kilka uwag pod adresem ustawodawcy. Zaznaczył, że prawodawca od dawna zdawał sobie sprawę z istniejących w praktyce kontrowersji dotyczących przyznawania kierowcom należności z tytułu przebywania w permanentnej podróży. W ocenie Trybunału, dopuszczenie do sytuacji, w której sposób sformułowania przepisów prawnych powoduje konieczność podjęcia niezwykle skomplikowanej i żmudnej analizy interpretacyjnej, jest przejawem lekceważenia przez władzę ustawodawczą demokratycznego państwa prawnego jej elementarnych powinności. Zdaniem Trybunału, ustawodawca, decydując się na odrębne od ogólnych zasad kodeksowych uregulowanie kwestii pokrycia kosztów, które kierowca wykonujący przewozy w transporcie ponosi z tytułu wykonywania swych obowiązków służbowych (noclegi, posiłki i inne niezbędne wydatki), powinien uwzględnić z jednej strony słusze potrzeby pracownika, ale także prawnie chronione interesy pracodawców branży transportowej. Powinien zatem mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju pracy oraz warunki, w jakich jest ona wykonywana, w szczególności pod kątem bezpieczeństwa pracy, ochrony zdrowia kierowców i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Trybunał Konstytucyjny w tym wyroku, zastrzegł, że nie przesądza (gdyż nie jest to w jego kompetencji), czy odpoczynek w kabinie samochodowej jest adekwatnym, czy też nieadekwatnym sposobem regenerowania sił przez kierowców. Ta kwestia wymaga odpowiednich analiz z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w zawodzie kierowcy i podjęcia opartej na nich interwencji ustawodawcy. Jeśli ustawodawca z uwagi na istotny cel (bezpieczeństwo ruchu drogowego), po rzetelnej ocenie potrzeby wprowadzenia nowych regulacji, uzna za konieczne wprowadzenie korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. U. UE.L.2006.102.1), powinien tego dokonać w sposób

jasny i precyzyjny. Odesłanie zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do ogólnych przepisów Kodeksu pracy, a przez nie do przepisów wykonawczych dotyczących pracowników administracji państwowej i samorządowej, nie spełnia tego wymogu. Nie wyraża w sposób jednoznaczny intencji ustawodawcy do korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż w rozporządzeniu nr 561/2006, to jest ustanowienia zakazu odbywania przez kierowcę noclegu w kabinie samochodowej wyposażonej w odpowiednie miejsce do spania. Tymczasem 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, to jest poprzez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej. Kontrowersje, jakie ujawniły się w ciągu ostatnich lat w orzecznictwie Sądu Najwyższego, 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.

Analiza wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. skłania do kilku konkluzji. Po pierwsze, wzorzec normatywny opierający się na art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców (wraz z przepisami, do których on odsyła) został uznany za niezgodny z Konstytucją. Oznacza to, że przepis ten nie może już stanowić podstawy prawnej do przyznania pracownikowi – kierowcy należności przewidzianych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., a doprecyzowanych w rozporządzeniu wykonawczym. Po drugie, powodem wyeliminowania normy prawnej była nieodpowiednia „kaskadowa” regulacja. Po trzecie, poza uzasadnieniem podjętej decyzji, Trybunał wyraził postulaty pod adresem ustawodawcy, ponaglając go do podjęcia działań legislacyjnych. Mają one jednak charakter „życzeniowy”. Po czwarte, wypowiedzi Trybunału co do „noclegu w kabinie” w kontekście „zapewnienia bezpłatnego noclegu” w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia

wykonawczego posiadają właściwości polemiczne, nie są jednak wiążące. Po piąte, Trybunał w żaden sposób nie odniósł się do kwestii podstawy prawnej, jaką należy stosować przy rozliczeniu kosztów podróży służbowej kierowców po stwierdzeniu niekonstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Stosownie do wymienionych konstatacji Sąd Najwyższy zobowiązany jest zrekonstruować sytuację prawną kierowców w transporcie międzynarodowym.

Wymieniony wyrok Trybunału Konstytucyjnego, a także jego motywy (mające różnicowany charakter) zweryfikowały podejście Sądu Najwyższego do tematyki ryczałtów za nocleg. Nie znaczy to bynajmniej, że wypracowano jednolity wzorzec postępowania. Zapatrywania Sądu Najwyższego można pogrupować. I tak w wyroku z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16 (LEX nr 2258054), Sąd Najwyższy orzekał w stanie faktycznym, w którym ani w umowie o pracę, ani w regulaminie wynagradzania pracodawca nie określił sposobu rozliczenia kosztów związanych z noclegami. Zatrudniony miał jednak zapewnione diety o wartości przekraczającej limit z art. 77⁵ § 4 k.p. Sporne było, czy zastosowanie znajduje mechanizm gwarancyjny z art. 77⁵ § 5 k.p. W odpowiedzi, Sąd Najwyższy przyjął, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. do kierowców w transporcie międzynarodowym nie stosuje się przepisów rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Stwierdził, że zastosowanie mają wyłącznie przepisy zakładowe, które nie są korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). W myśl tej reguły, prawidłowe jest ograniczenie w regulaminie wynagradzania świadczeń z tytułu podróży służbowej do wysokiej i stałej diety, pokrywającej wszystkie wydatki socjalne kierowcy, także z tytułu noclegów (tak samo: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2017 r., II PK 53/16, niepubl. oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 marca 2017 r., II PK 148/16, niepubl. i z dnia 10 maja 2017 r., I PK 245/16, niepubl.). W przedstawionych rozstrzygnięciach nie doszło do bliższego przedstawienia racji przemawiających za niemożliwością sięgania po rozwiązania przewidziane w Kodeksie pracy i rozporządzeniu wykonawczym. Konsekwencją przyjęcia tego zapatrywania jest uznanie, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego nie istnieją normy prawne ograniczające uregulowanie kosztów podróży służbowych kierowców, a w przypadku jego braku pracownik nie ma

żadnych roszczeń. Omawiana linia orzecznicza w istocie zakłada istnienie odrębnej i niezależnej podróży służbowej kierowców, tak w sferze definicyjnej jak i rozliczeniowej. Oznacza to, że „nocleg w kabinie” kierowcy nie wyzwała po stronie pracodawcy żadnych obowiązków, tym samym nieaktualne staje się stanowisko wyrażone w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14.

Przeciwnie stanowisko zajęto w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). Zapadł on w stanie faktycznym, w którym pracodawca nie wypłacał należności z tytułu noclegów (pracownik miał tylko prawo do diety, która była niższa od tej określonej w rozporządzeniu wykonawczym, jednak wyższa niż algorytm z art. 77⁵ § 4 k.p.). W ocenie Sądu Najwyższego, po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. przepisy ustawy o czasie pracy kierowców nie uniemożliwiają stosowania reguł rozliczenia kosztów podróży służbowej określonych w art. 77⁵ § 2-5 k.p. (pogląd ten został szczegółowo uzasadniony). W rezultacie, skoro regulamin wynagradzania ani umowa o pracę nie przewidywały ryczału za noclegi, to zastosowanie ma art. 77⁵ § 5 k.p., który daje pracownikowi prawo do otrzymania ryczału za noclegi według wzorca określonego w rozporządzeniu wykonawczym (identycznie w zbieżnym stanie faktycznym orzekł Sąd Najwyższy w wyrokach z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366; z dnia 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363).

Podobny stan faktyczny stał się kanwą wyroku Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 71/16 (LEX nr 2269111). W sprawie tej pracodawca nie wypłacał należności z tytułu noclegu (nie były one również przewidziane w umowie o pracę, czy regulaminie wynagradzania). Sąd Najwyższy zaakceptował rozliczenie ryczału noclegowego według reguł obowiązujących w rozporządzeniu wykonawczym (w sprawie tej jednak głównym zarzutem skargi kasacyjnej był art. 322 k.p.c.).

Sąd Najwyższy rozpoznawał również sprawy, w których pracodawca wypłacał pracownikom zarówno diety, jak i koszty noclegu. W stanie faktycznym będącym przedmiotem wyroku z dnia 8 marca 2017 r., II PK 410/15 (LEX nr 2306367), pracownikowi przysługiwała na podstawie regulaminu wynagradzania „dieta dzienna” (48 euro), na którą składała się dieta *sensu stricte* (nie niższa od

standardu z art. 77⁵ § 4 k.p.) i należność na pokrycie kosztów noclegu (15 euro na dobę). Zdaniem Sądu Najwyższego, wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. nie jest przeszkodą do stosowania względem kierowców reguł określonych w Kodeksie pracy. Upoważnieniem do tego rodzaju konstatacji jest art. 2 pkt 7 i art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Perspektywa ta nie oznacza jednak, że uregulowanie zwrotu kosztów noclegu nie może być niższe od pułapu określonego w rozporządzeniu wykonawczym do art. 77⁵ § 2 k.p. Judykat ten poruszył jeszcze inną istotną kwestię. Chodzi o relację zachodzącą między art. 77⁵ § 3 k.p. i art. 77⁵ § 5 k.p. Sąd Najwyższy wyszedł z założenia, że sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży”, którym posługuje się pierwszy z przywołanych przepisów, ma szeroki kontekst i obejmuje wszystkie koszty, między innymi dietę oraz koszty noclegu. Brak regulacji, o której mowa w art. 77⁵ § 5 k.p. należy natomiast dekodować rodzajowo, to znaczy, jeśli pracodawca uregułuje kwestię diet, a pomija inne koszty (noclegowe), to oznacza, że nie ma postanowień, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p. (rodzajowy sposób postrzegania „braku” z art. 77⁵ § 5 k.p. został zaakceptowany w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366). W kolejnych orzeczeniach podzielono powyższy tok myślenia (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363; z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361). Wychodząc z tego punktu widzenia, podkreślano jednak, że nie jest wykluczone objęcie wszystkich kosztów związanych z podróżą służbową jedną „zbiorczą” należnością. Interpretacja, czy spełnia ona tę funkcję należy do stron, a w ostateczności do sądu rozpoznającego sprawę (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2017 r., I PK 90/16, LEX nr 2282387 i z dnia 30 maja 2017 r., I PK 154/16, niepublikowany).

W podsumowaniu tych rozważań trzeba dojść do wniosku, że w orzecznictwie występuje dwugłos. Pierwsze stanowisko polega na zanegowaniu stosowania do kierowców rozwiązań normatywnych przewidzianych w przepisach dotyczących sfery budżetowej (bez względu na to, czy ryczałt za nocleg został przez pracodawcę uregulowany, czy też nie). Drugie głosi, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. nie wpłynął na dopuszczalność odwoływania się do przepisów Kodeksu pracy, a w konsekwencji rozporządzenia wykonawczego.

W judykaturze pojawił się również trzeci wątek. Sprowadza się on do pomijania przedstawionej powyżej kontrowersji, przy jednoczesnym skoncentrowaniu się na „odpowiednim” określeniu wysokości zwrotu kosztów za nocleg. Nurt ten został zaakcentowany w kilku orzeczeniach. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2017 r., II PK 28/16, (niepublikowany), został wydany w stanie faktycznym, w którym pracodawca wypłacał jedynie diety, nie rozliczał jednak zwrotu kosztów noclegu (dopiero na koniec okresu spornego dokonał zmiany i z części diety utworzył ryczałt za nocleg). W ocenie Sądu Najwyższego wypłacana przez pracodawcę dieta mogła kompensować również wydatki związane z noclegiem. Rozwiązanie to nie musi być korzystniejsze, niż to przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym wydanym na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. w związku z art. 77⁵ § 5 k.p. Przy ocenie roszczenia pracownika sąd ma obowiązek weryfikowania, czy postanowienie regulaminu lub umowy o pracę nie zmierza do przyznania świadczenia (świadczeń) rekompensujących podróże służbową w sposób pozorny lub symboliczny (marginalny). Ocenę tę należy odnosić do komfortu nocowania w kabinie samochodu oraz poniesionych przez pracownika wydatków postojowych (parkingowych). Weryfikacja roszczenia pracownika może odbywać się przy wykorzystaniu mechanizmu z art. 322 k.p.c. Zapatrywanie to wychodzi z założenia, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. dojdzie do uregulowania spornej kwestii przez ustawodawcę (co sugerował Trybunał), a do tego czasu pracodawcy mają określać świadczenia, a sąd ma prawo weryfikować, czy ich wysokość jest adekwatna do poniesionych kosztów. Analogiczne stanowisko przyjął Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2017 r., II PK 122/16 (LEX nr 2312474), w zbieżnym stanie faktycznym, eksponował, że zastosowanie art. 77⁵ k.p. powinno odbywać się „odpowiednio”, przy uwzględnieniu „autonomicznego” rozumienia podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców. W rezultacie, jeśli pracodawca w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania, czy umowie o pracę nie określił zasad rozliczania kosztów związanych z noclegiem, to zastosowanie ma nie art. 77⁵ § 5 k.p., ale sąd powinien tę kwestię przesądzić, zastępując uzgodnienia stron.

W judykatach uznających, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego nie stoi na przeszkodzie oparcia rozstrzygnięcia na art. 77⁵ § 3 k.p. albo art. 77⁵ § 5 w związku

z art. 77⁵ § 2 k.p. również pojawiła się myśl odwołująca się do moderowania ryczałtu za nocleg. Dotyczy ona jednak tylko przypadku, gdy został on określony w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę i jest mniej korzystny dla pracownika niż ryczałt przewidziany w rozporządzeniu wykonawczym (dotyczy zatem sytuacji z art. 77⁵ § 3 k.p.). Mechanizm weryfikujący, zwracający uwagę na standard kabiny samochodowej, czy poziom socjalnej infrastruktury parkingowej, służy w tym wypadku sprawdzeniu, czy obowiązująca pracownika reguła wypłaty kosztów noclegowych jest odpowiednia, mimo że prowadzi do wypłaty kwot mniej korzystnych od tych wynikających z rozporządzenia wykonawczego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361).

Wszystkie wypowiedzi Sądu Najwyższego po dacie ogłoszenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego mają wspólny mianownik. Bez względu na towarzyszącą argumentację, polega on na tym, że rozliczenie kosztów noclegu kierowcy, jeśli zostało usankcjonowane w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania bądź umowie o pracę, może być mniej korzystne od 25% ryczałtu za nocleg, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym. Nie ma jednak zgody, gdy postanowień tego rodzaju nie ma u pracodawcy, wówczas Sąd Najwyższy stosuje wzorzec z art. 77⁵ § 5 k.p. albo scedowuje na sądy rozpoznawcze ustalenie odpowiednich kosztów.

W ocenie składu powiększonego, po pierwsze, trzeba rozstrzygnąć, czy po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., czyli po wyeliminowaniu z obrotu prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, możliwe jest sięganie do rozwiązań przewidzianych w art. 77⁵ k.p., a tym samym do rozporządzenia wykonawczego. Po drugie, zakładając twierdzącą odpowiedź na pierwszy problem, należy zastanowić się, czy przepis art. 77⁵ § 3 k.p. daje możliwość określenia przez pracodawcę w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę należności z tytułu noclegów kierowcy na poziomie mniej korzystnym niż wynikający z rozporządzenia wykonawczego wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Po trzecie, przyjmując pozytywne przesądzenie drugiej kwestii, trzeba zastanowić się, według jakich kryteriów warunkować dopuszczalną swobodę regulacji wewnątrzzakładowej lub

stypulacyjnej. Mając na uwadze zasady opisane w art. 190 ust. 1, 2 i 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jest jasne, że unormowanie zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny nie może stanowić podstawy prawnej rozstrzygnięcia, orzeczeniem Trybunału związany jest również Sąd Najwyższy. Oznacza to, że od dnia 29 grudnia 2016 r. (data ogłoszenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego w 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 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. albo w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. Analizując treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego, z łatwością dochodzi się do wniosku, że ma on charakter zakresowy. Wyklucza z porządku prawnego opisany wzorzec normatywny. Sprawa zaczyna się komplikować, jeśli uwzględni się, że został on osadzony w szerszym kontekście normatywnym. Nie ma przecież wątpliwości, że rzeczony wyrok oddziałuje tylko „w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym”. Znaczy to tyle, że nie dotyczy zatrudnionych w transporcie krajowym. Z przedmiotowego punktu widzenia oczywiste jest, że przepisy zawarte w art. 77⁵ k.p. i rozporządzeniu wykonawczym, o ile nie wchodzą w relację z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, nadal obowiązują. Powstaje zatem pytanie, czy zakwestionowany przez Trybunał przepis stanowił wyłączny łącznik z powszechnie obowiązującą regulacją prawa pracy, czy też istnieje możliwość wyprowadzenia go z pozostałych przepisów, które nie zostały uznane za niezgodne z Konstytucją.

Kodeks pracy posiada szczególną pozycję w systemie prawa pracy. Z przepisu art. 5 k.p. można się dowiedzieć, że przepisy szczególne dotyczące określonej kategorii pracowników mogą określać ich stosunek pracy odmiennie. Prawodawca przewidział jednak regułę porządkującą. Zastrzegł, że w zakresie nieuregulowanym stosuje się przepisy Kodeksu. Oznacza to, że zasada subsydiarności Kodeksu pracy zostaje uchylona tylko wówczas, gdy prawodawca wyraźnie tak zastrzeże, nie można jednak skutku tego domniemywać, byłoby to sprzeczne z art. 5 k.p. Integracyjna rola tego przepisu oddziałuje wprost, bez konieczności stosowania Kodeksu „odpowiednio” (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 2009 r., II PZP 2/09, OSNP 2009 nr 19-20, poz. 249). W ten sposób

w prawie pracy dochodzi do zespolenia dwóch przeciwstawnych czynników – dążeń konsolidacyjnych i potrzeb dezintegracyjnych. Te ostatnie muszą wynikać ze specyfiki zatrudnienia danej grupy pracowników i zostać wyraźnie zaznaczone.

„Kategoria pracowników”, o której mowa w art. 5 k.p. sugeruje wyróżnienie o charakterze podmiotowym. Błędna jest jednak supozycja, zgodnie z którą odrębna od Kodeksu pracy regulacja powinna określać prawa i obowiązki wyróżnionej grupy w sposób kompleksowy. Możliwa jest bowiem konstrukcja, której sfera przedmiotowa została zawężona. Ustawa o czasie pracy kierowców jest tego rodzaju przypadkiem. Z jednej strony, dotyczy wybranego podmiotowo zespołu, z drugiej zaś, ogranicza się do wąskiej sfery przedmiotowej (czasu pracy).

Zastosowanie przepisów Kodeksu pracy „w zakresie nieuregulowanym” jest możliwe, gdy dziedzina tematyczna nie została w przepisach szczególnych przesądzona w sposób kompletny. Wówczas uregulowanie kodeksowe znajduje zastosowanie, jednak wyłącznie w tej części, w jakiej nie pozostaje w opozycji z autonomicznymi postanowieniami pragmatyki. Dodać do tego wypada, że przesłanką zastosowania przepisów Kodeksu pracy może być jedynie tak zwana luka konstrukcyjna, a nie luka aksjologiczna. Ocena czy istnieje owa rzeczywista luka w prawie powinna być dokonywana przy pomocy wykładni funkcjonalnej i historycznej. Nie jest natomiast problematyczna sytuacja, gdy przepisy szczególne nie odnoszą się do danej kwestii. Wówczas sięgnięcie po rozwiązania zawarte w Kodeksie pracy jest w pełni uprawnione.

W praktyce orzeczniczej największe wątpliwości występują w sytuacji, gdy ustawa szczególna częściowo reguluje określoną tematykę. Zasadnicze znaczenie ma wówczas to, czy przedmiotowa kwestia została uregulowana w sposób pełny (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 stycznia 2010 r., II PK 163/09, LEX nr 570331). Dopiero w przypadku odpowiedzi negatywnej, zachodzi możliwość rozważenia, czy regulację zawartą w Kodeksie pracy zastosować wprost (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 2011 r., II PK 197/10, LEX nr 811848). Na koniec tej części rozważań, trzeba zwrócić uwagę, że ustawy szczególne mogą samodzielnie określać relacje zachodzące z przepisami Kodeksu pracy. Niekiedy ustawodawca decyduje się na powielenie w nich konstrukcji zawartej w przepisie art. 5 k.p., w innych zaś zastrzega, że należy je stosować w sposób „odpowiedni”.

Znając powyższe dyrektywy postępowania, uprawnione staje się sięgnięcie do ustawy o czasie pracy kierowców. Znaczenie mają trzy przepisy. W art. 2 pkt 7 ustawy przewidziano definicję podróży służbowej kierowcy. Z jednej strony, w stosunku do art. 77⁵ § 1 k.p., rozszerza ona zakres desygnatów podróży służbowej, z drugiej, nie umniejsza dodatkowych kosztów po stronie pracownika (trafne jest wręcz spostrzeżenie, że koszty te są z reguły wyższe). W art. 4 ustawy przewidziano, że w zakresie nieuregulowanym stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Na uwagę zasługuje, że przepis ten stanowi odzwierciedlenie zasady wyrażonej w art. 5 k.p., nie nakazuje bynajmniej posilkowania się Kodeksem w sposób „odpowiedni”, czyli z uwzględnieniem specyfiki pracy kierowców. Nie ma też wątpliwości, że dotyczy wszystkich, a nie wybranych postanowień Kodeksu. Ostatnim z przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, na który trzeba zwrócić uwagę, jest art. 21a, którego zgodność z Konstytucją została zakwestionowana. Przewidywał on, że 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 k.p.

Zestawienie wymienionych przepisów pozwala na postawienie kilku tez.

Po pierwsze, nie się obronić wniosku, że ustawa o czasie pracy kierowców, definiując podróż służbową, uformowała całkowicie niezależną instytucję prawną. W polskim systemie prawnym istnieje jedna podróż służbowa. Przepis art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców jedynie modyfikuje jej kształt na potrzeby wybranej grupy zawodowej. W przeciwnym razie odesłanie zawarte w art. 21a i art. 4 ustawy nie miałyby sensu. Pierwszy przepis miał właściwości zakresowe. Zastrzegał, że do kierowców nie znajdują zastosowania rozwiązania przewidziane dla pracowników sfery budżetowej chyba, że rozwiązanie to wynikało z art. 77⁵ § 3-5 k.p. Jednocześnie, co zrozumiałe, dystansował się od transponowania na grunt ustawy rozumienia podróży służbowej z art. 77⁵ § 1 k.p. Cechy te nie są wystarczające do twierdzenia, że podróż służbowa kierowców nie ma nic wspólnego z modelem przewidzianym w Kodeksie pracy. Można zatem mówić o odmiennościach w ramach tej samej struktury, nie zaś o całkowicie autonomicznym bycie prawnym. Konstatacja ta jest zgodna z uznanymi regułami wykładni. Z pozycji językowej tym samym zwrotom nie należy nadawać różnych znaczeń, z wyjątkiem

modyfikacji wyraźnie zastrzeżonych (zakaz wykładni homonimicznej), zaś z perspektywy systemowej znaczenie ma argument *a rubrica*. Chodzi o to, że przepisy prawne należy interpretować biorąc pod uwagę ich miejsce w systematyce zewnętrznej i wewnętrznej aktu prawnego. Jeśli fundamentem prawa pracy jest reguła porządkująca z art. 5 k.p., to bez wyrazistego sygnału ze strony prawodawcy nie można jej pomijać i twierdzić, że tak samo nazywana w ustawie szczególnej instytucja prawna nie ma nic wspólnego z podstawowym wzorcem normatywnym.

Po drugie, z przywołanych przepisów ustawy o czasie pracy kierowców wynika jednoznacznie, że po stronie kierowców transportu międzynarodowego powstają dodatkowe koszty, które powinny zostać zrównoważone przez pracodawcę. W tym zakresie, niezaprzeczalną wolą ustawodawcy było ich rozliczenie według zasad ukształtowanych dla pozostałych pracowników. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego zakwestionował art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie z powodu niezgodności z Konstytucją tego rozwiązania, ale z uwagi na posłużenie się wadliwą metodą legislacyjną. Oznacza to tylko tyle, że przy ukształtowaniu sytuacji prawnej kierowców po wyroku Trybunału czynnik ten należy uwzględnić.

Po trzecie, przepis art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców korespondował z art. 4 tej ustawy. Z systemowego punktu widzenia jest jasne, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców należało postrzegać jako wyjątek od odesłania z art. 4 ustawy. W ten sposób zmanifestowano, że do kierowców nie stosuje się art. 77⁵ § 1 i 2 k.p. Znaczenie i zakres oddziaływania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. należy odczytywać z pozycji wskazanej relacji. Wyrugowanie z porządku prawnego rozwiązania wyjątkowego (art. 21a) nie jest równoznaczne z zakwestionowaniem zasady (wyrażonej w art. 4 ustawy). Aby twierdzić odmiennie, należałoby założyć, że również art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców jest niezgodny z Konstytucją, co wobec domniemania zgodności przepisów z Konstytucją nie jest możliwe. Rozważając ten wątek, należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Chodzi o zakres obu przepisów. Oczywiście jest, że art. 21a ustanawiał „pomost” między ustawą o czasie pracy kierowców a art. 77⁵ § 3-5 k.p. Ustawodawca, kształtując jego treść, posłużył się przekazem pozytywnym - 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 k.p. W ten sposób uzyskał też efekt wykluczający. Skoro do kierowców stosuje się art. 77⁵ § 3-5 k.p., to a *contrario* niedopuszczalne jest sięganie do art. 77⁵ § 1-2 k.p. Problem polega na tym, że ten sam afirmatywny łącznik wkomponowany został w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Oczywiście jest przecież, że uwzględnienie „zasad określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p.” można w równym stopniu wyprowadzić z art. 4 ustawy. Pozytywnie przesądzony w art. 21a ustawy sposób rozliczania kosztów podróży służbowej został wprowadzie uregulowany ustawą szczególną, jednak jest on zbieżny z rozwiązaniem przewidzianym w Kodeksie pracy, do którego odsyła również art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców.

Po czwarte, powstaje pytanie o celowość regulacji zawartej w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Z perspektywy art. 5 k.p. przepis ten okazuje się zbędny, nie niesie żadnych nowych treści. Znaczy to tyle, że ma wyłącznie właściwości sygnalizacyjne. Powieliła na gruncie ustawy o czasie pracy kierowców regułę, która została już przez ustawodawcę wyrażona. Można go zatem określić jako *superfluum*. Okazuje się zatem, że istnienie lub nieistnienie doniosłości normatywnej art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców nie ma wpływu na zasady rozliczenia należności powstałych z tytułu podróży służbowej. Skoro ustawa o czasie pracy kierowców nie reguluje tej kwestii, a problem dotyczy pracowników, to jasne staje się, że ich sytuacja prawna określana jest przepisami Kodeksu pracy.

Mając na uwadze powyższe tezy, zachodzi konieczność spojrzenia na omawianą tematykę z innej płaszczyzny. Zadaniem Trybunału Konstytucyjnego jest orzekanie o zgodności ustaw z Konstytucją. Akt tego rodzaju, jeśli niesie przekaz negatywny, to jednocześnie prowadzi do zdestabilizowania istniejącego porządku prawnego. Okazuje się bowiem, że przepis uznany za niezgodny z Konstytucją od chwili ogłoszenia wyroku przez Trybunał nie może usprawiedliwiać przyznania praw lub nałożenia obowiązków. Sądowi Najwyższemu przyznano odmienne zadania. W ramach nadzoru jurydycznego zmierza on do zapewnienia jednolitości orzecznictwa sądów powszechnych. Narzędziem do uzyskania tego celu są między innymi uchwały rozstrzygające zagadnienia prawne. W rezultacie, kompetencje Trybunału i Sądu Najwyższego nie krzyżują się ze sobą. Czym innym jest bowiem powszechna

i wiążąca kontrola zgodności z Konstytucją, a czym innym przesądzanie w granicach obowiązujących przepisów wątpliwości interpretacyjnych. Można wręcz twierdzić, że przyznane tym podmiotom funkcje uzupełniają się.

Znając powyższą zależność, zrozumiałe staje się, że podjęta w niniejszej sprawie uchwała nie pozostaje w opozycji względem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15. Trybunał miał rację uznając, że „kaskadowa” podstawa prawna nie konweniuje z regułami prawidłowej legislacji, a tym samym pozostaje w opozycji wobec zasad obowiązujących w demokratycznym państwie prawnym. Pozbawienie mocy prawnej art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców przewartościowało sytuację prawną, nie jest jednak równoznaczne ze stwierdzeniem, że kierowcom transportu międzynarodowego (mającym status pracownika) nie przysługują należności z tytułu podróży służbowej. Nie świadczą o tym bynajmniej argumenty i opinie wyrażone w uzasadnieniu wyroku trybunalskiego. Wynika z nich jednoznaczny postulat skierowany do ustawodawcy, aby uregulował zasady zwrotu kosztów podróży służbowej kierowców w sposób adekwatny do warunków ich pracy (przy uwzględnieniu interesów pracodawcy). Sąd Najwyższy w pełni zgadza się z postawioną przez Trybunał diagnozą, nie znaczy to jednak, że wobec braku działań legislatora, może poniechać rekonstrukcji stanu prawnego powstałego po usunięciu art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Nie jest przecież tak, że wyrok Trybunału z dnia 24 listopada 2016 r. spowodował „pustkę” regulacyjną. Zapatrywanie przeciwstawne obarczone jest zasadniczym błędem. Wychodząc z systematycznego punktu widzenia, oczywiste jest, że nie można przeprowadzać interpretacji prowadzącej do uznania, że niektóre z przepisów są zbędne. Do zastosowania tego rodzaju praktyki nie upoważnia bynajmniej rzeczony wyrok Trybunału Konstytucyjnego. Przepisy art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, art. 5 k.p. i art. 77⁵ k.p. nie zostały wyrugowane z porządku prawnego. O pierwszych dwóch wyrok Trybunału nie wspomina, a do trzeciego odniesiono się tylko w kontekście art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

Zbierając w całość przedstawione ujawnione argumenty, skład powiększony Sądu Najwyższego uznał, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie

reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p. Zastosowanie tego przepisu wynika z art. 5 k.p. i jego odpowiednika, czyli art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Nietrafny jest przy tym zarzut, niekiedy podnoszony w literaturze przedmiotu (zob. K. Stefański, *Rozliczanie kosztów podróży kierowców transportu międzynarodowego*. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, Przegląd Sądowy 2017 nr 9, s. 126 i n.), że rozwiązanie to jest tak samo „kaskadowe”, jak to zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny. Zapatrywanie to nie uwzględnia, że mechanizm wpisany w art. 5 k.p. (i powtórzony w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców) stanowi fundament i zwiernik heterotelicznej regulacji prawa pracy. Dyferencjacja sytuacji prawnej wpisana jest w więź pracowniczą, a jej odwzorowanie znajduje wyraz w przepisach szczególnych odnoszących się do wybranych kategorii pracowników. W tym miejscu, należy odnotować, że autonomiczność (odmienność) podróży służbowej kierowców była głoszona jeszcze przed wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. Wyprowadzano ją nie tylko z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale również z jej art. 2 pkt 7 (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2011 r., II UK 349/10, LEX nr 901607; z dnia 24 listopada 2011 r., I UK 167/11, LEX nr 1104750 i z dnia 24 listopada 2011 r., I UK 180/11, LEX nr 1109119). Oznacza to, że przepis art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w relacji z art. 4 tej ustawy i art. 5 k.p. wypiera stosowanie art. 77⁵ § 1 k.p. Trudno twierdzić, że to rozwiązanie jest wynikiem wadliwej i niezgodnej z Konstytucją legislacji. W przeciwnym razie należałoby dojść do wniosku, że kierowcy nie przebywają w podróży służbowej. Analogicznego zarzutu nie można postawić ciągowi normatywnemu zapisanemu w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców (art. 5 k.p.) i art. 77⁵ k.p. Głoszenie przeciwstawnej tezy wiązałoby się z koniecznością stwierdzenia, że do żadnej ustawy szczególnej rozwiązania przewidziane w Kodeksie pracy nie mają zastosowania. Z oczywistych względów zapatrywanie to jest fałszywe.

Przesądzenie, że do pracowników-kierowców w transporcie międzynarodowym zastosowanie nadal znajdują reguły rozliczania podróży służbowej określone w Kodeksie pracy i rozporządzeniu wykonawczym. Poruszając się jeszcze w sferze rozważań o ogólnym charakterze, nie można pominąć, że ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyka spornej kwestii. Oznacza to, że

zastosowanie znajduje wprost, a nie odpowiednio, art. 77⁵ k.p. W konsekwencji, korzystności albo niekorzystności postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie można wyprowadzać ze specyfiki pracy kierowców.

Struktura jednostek redakcyjnych art. 77⁵ k.p. zmusza do zaakceptowania dyferencjacji podmiotowej. Odmienne określono sytuację prawną przebywających w podróży służbowej „pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej”, a inaczej „pracowników zatrudnionych u innego pracodawcy”. W pierwszym przypadku „wysokość i warunki ustalenia” należności reguluje rozporządzenie wykonawcze (wydane na podstawie delegacji z art. 77² § 2 k.p.), w drugim, „warunki wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej określa się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77² § 3 k.p.).

W kwestii odmiennego nazwania przedmiotu regulacyjnego, skład powiększony uznał, że zwrot „wysokość i warunki ustalania” sugeruje, iż rozporządzenie wykonawcze zawiera rozwiązania o właściwościach gwarancyjnych. Inaczej jest w przypadku zakładowych aktów prawnych. Przepis art. 77² § 3 k.p. koncentruje uwagę jedynie na określeniu „warunków wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej, natomiast stroni od oddzielenia ich wysokości od mechanizmu ustalania. Różnica ta, po pierwsze, podkreśla autonomię pracodawców przy określaniu wysokości świadczeń (kształtowaniu przesłanek wypłaty), a po drugie, stanowi wskazówkę, zgodnie z którą nieodpowiednie jest sięganie po rozwiązania zastrzeżone dla pracowników sfery budżetowej. Przekonanie to znajduje odzwierciedlenie również w innym aspekcie. W obu przypadkach oznaczeniu podlegają „należności z tytułu podróży służbowej”, jednak świadczenia pracowników sfery budżetowej zostały w dwojaki sposób dookreślone. Zastrzeżono bowiem, że rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków. Z tej części art. 77⁵ § 2 k.p. wynika, że w skład należności z tytułu podróży służbowych wchodzi diety, limit na noclegi i inne wydatki. Podobnej

gwarancji nie da się wyinterpretować z art. 77⁵ § 3 k.p. Zakaz wykładni homonimicznej nie ma w tym wypadku zastosowania. Zastrzeżenie, że co do pewnej grupy pracowników „należności z tytułu podróży służbowej” mają obejmować wskazane składniki, nie oznacza, że bez wyraźnego normatywnego akcentu, te desygnaty wchodzi w skład tego samego pojęcia adresowanego do innej zbiorowości. Termin „należności z tytułu podróży służbowej” ma w tym wypadku charakter zbiorczy, a nie definicyjny. Składa się z niedookreślonej liczby świadczeń, przy czym każde z nich jest należnością związaną z podróżą służbową.

Przedstawione wnioski wynikające z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. znajdują potwierdzenie w dalszych paragrafach. Znamienne jest, że dotyczą one „innych pracodawców” i mają właściwości gwarancyjne. Po pierwsze, dieta (za podróż krajową i zagraniczną) nie może być niższa od diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określonej dla pracownika „budżetowego”, po drugie, nieuregulowanie lub niezgodnienie należności z tytułu podróży służbowej sprawia, że pracownikowi przysługują „odpowiednio” (a nie wprost) świadczenia z rozporządzenia wykonawczego. Systematyka regulacji zawartej w art. 77⁵ § 4 i § 5 k.p. w odniesieniu do art. 77⁵ § 3 k.p. nie pozostawia wątpliwości, że swoboda ukształtowania należności z tytułu podróży służbowych u pracodawców „prywatnych” jest większa. W przeciwnym wypadku zastrzeżenia co do wysokości diety z art. 77⁵ § 4 k.p., czy też konsekwencja braku uregulowania z art. 77⁵ § 5 k.p. nie byłyby potrzebne (zastosowanie w tym wypadku ma zakaz wykładni *per non est*). Spostrzeżenie to potwierdza tylko, że między zwrotami „warunki wypłacania” i „wysokość i warunki ustalania” nie można postawić znaku równości. O ile w sferze budżetowej należności przysługujące z tytułu podróży służbowej zostały ustabilizowane jednolitą reglamentacją, o tyle wobec pracodawców „prywatnych” posłużono się odmienną metodą. Dopuszcza ona zindywidualizowanie wysokości świadczeń i zróżnicowanie reguł kształtujących rozliczenie należności.

Odkodowanie przekazu normatywnego z art. 77⁵ § 3 k.p. nie jest możliwe bez konfrontacji z wyjątkami zawartymi w art. 77⁵ § 4 i § 5 k.p. Przedmiotem pierwszego z nich jest dieta. Przeciwwstawienie zatem art. 77⁵ § 3 i § 4 k.p. każe sądzić, że dieta jest obligatoryjnym elementem układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę. W przeciwnym razie pracownikowi

na podstawie art. 77⁵ § 5 k.p. będzie przysługiwać dieta przeznaczona dla pracownika „budżetowego”. Co do jej wysokości ustawodawca odstąpił od wzorca określonego w rozporządzeniu. Bez względu na to, czy podróż służbowa odbywa się na terenie kraju, czy też za granicą, jej wysokość nie może być niższa od diety „krajowej” przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym. Jasne jest zatem, że u „innych pracodawców” dieta za podróż poza granicami kraju nie musi pokrywać się ze stawkami przewidzianymi dla pracowników sfery budżetowej.

Wymaga przesądzenia kluczowe pytanie, czy wzorzec zawarty w art. 77⁵ § 4 k.p. wpływa na obowiązek kształtowania przez pracodawcę „prywatnego” wysokości ryczałtu za noclegi. Z pewnością mechanizm zawarty w przepisie nie może zostać odwzorowany. Zapatrywanie przeciwne byłoby sprzeczne z regułami wykładni językowej i systemowej. Oznacza to, że koszty noclegu mogą zostać w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę określone swobodnie (na podstawie art. 77⁵ § 3 k.p.), albo że mają odpowiadać przynajmniej wartości przewidzianej w rozporządzeniu wykonawczym (w sytuacji opisanej w art. 77⁵ § 5 k.p.).

Alternatywa powyższa doprowadza do istoty problemu. Relację zachodzącą między art. 77⁵ § 3 i § 4 k.p. można odczytywać w powiązaniu z art. 77⁵ § 2 k.p. albo w oderwaniu od niego. Czyli można uznać, że reguły obowiązujące u pracodawców „prywatnych” mają odpowiadać przynajmniej poziomowi określonemu dla pracowników „budżetowych”. Wówczas kwestia diety jest wyjątkiem na niekorzyść zatrudnionych. Przeciwstawne rozwiązanie sprowadza się do przyjęcia, że art. 77⁵ § 3 k.p. poza przypadkami wyraźnie wskazanymi nie wchodzi w relację z modelem rozliczania podróży służbowej z art. 77⁵ § 2 k.p. W tym przypadku przepis art. 77⁵ § 4 k.p. należy postrzegać jako wyjątek, który jednocześnie obrazuje ogólną regułę. Sprowadza się ona do stwierdzenia, że powinność określenia „warunków wypłacania” należności z tytułu podróży służbowej abstrahuje od „wysokości” przewidzianej dla pracowników sfery budżetowej.

Powyższego dylematu nie da się rozstrzygnąć bez interpretacji art. 77⁵ § 5 k.p. Zawiera on regułę porządkującą. Stosuje się ją w razie braku „postanowień, o których mowa w § 3”. Problem w tym, że art. 77⁵ § 3 k.p. nie precyzuje postanowień koniecznych. Stwierdza tylko, że należy określić warunki wypłacania należności z

tytułu podróży służbowej. Ze zwrotu tego nie da się wyinterpretować, czego powinny dotyczyć wymagane przez art. 77⁵ § 5 k.p. postanowienia. Okazuje się, że ich sprecyzowanie możliwe jest wyłącznie z perspektywy konsekwencji. Skoro autonomiczne źródła prawa pracy (lub umowa o pracę) mają zawierać postanowienia dotyczące przysługujących pracownikowi należności, bo w przeciwnym razie przysługiwać będą „należności na pokrycie kosztów podróży służbowej według przepisów, o których mowa w § 2”, to zrozumiałe staje się, że pracodawca „prywatny” ma obowiązek określić wszystkie składniki wymienione w rozporządzeniu wykonawczym (a właściwie w art. 77⁵ § 2 k.p.). Zwrot kosztów za nocleg powinien zatem znaleźć się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę. Na tym jednak nie koniec konkluzji. Jeśli ustawodawca zadekretował obowiązek, sposób rozliczenia i wysokość kosztów noclegu, gdy nie ma regulacji w prawie zakładowym (umowie o pracę), to pewne jest, że ich mniej korzystne względem rozporządzenia oszacowanie przez pracodawcę nie jest sprzeczne z art. 77⁵ § 3 k.p. Inaczej dyspozycja art. 77⁵ § 5 k.p. nie byłaby pełna. Powinna również przewidywać, że rozliczenie kosztów noclegu według rozporządzenia ma miejsce także w razie ich zaniżenia w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę. Koncept ten jest nie do przyjęcia z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze, nie można zakładać, że przepis zawiera niekompletny zakres zdarzeń, do których ma zastosowanie. Po drugie, okazałoby się, że wykładnia ta stoi w opozycji do art. 77⁵ § 4 k.p.

Sumą przeprowadzonych rozważań jest konstatacja, że w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę dopuszczalne jest ukształtowanie należności z tytułu noclegu (ryczałtu za nocleg) w sposób mniej korzystny niż to wynika z rozporządzenia wykonawczego wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

Swoboda kształtowania należności na pokrycie kosztów noclegu u pracodawców nienależących do sfery budżetowej, jest źródłem kolejnej kontrowersji. Skoro strony w umowie o pracę lub pracodawca w regulaminie i układzie zbiorowym pracy może ustanowić ryczałt za nocleg poniżej 25% limitu, to rodzi się pytanie, czy autonomia regulacyjna jest nieskrępowana, czy też podlega ograniczeniom, a jeśli tak to jakim. Pewne jest, że restrykcji nie można wywodzić z

mechanizmów opisanych w art. 18 § 2 k.p. i art. 9 § 2 k.p. Staje się to zrozumiałe, jeśli weźmie się pod uwagę, że do sytuacji prawnej opisanej w art. 77⁵ § 3 k.p. nie stosuje się gwarancji z art. 77⁵ § 2 k.p. uszczegółowionej w rozporządzeniu wykonawczym. W konsekwencji, postanowienie układu zbiorowego pracy i regulaminu wynagradzania nie może być przymierzane do korzystniejszych rozwiązań wynikających z aktów wykonawczych. Podobnie, nie jest możliwe stwierdzenie nieważności postanowienia umownego (odnoszącego się do rozliczania kosztów noclegu), przez odwołanie się do przepisów prawa pracy, które do pracownika nie znajdują zastosowania.

Reguły z art. 18 § 2 k.p. i art. 9 § 2 k.p. nie monopolizują rozwiązań ochronnych. Każde zatrudnienie wiąże się z kosztami dotyczącymi pracy. Obciążają one w całości pracodawcę. Oznacza to, że w modelu pracowniczym nie jest możliwe przerzucanie ich na pracownika. Kierując się tą myślą, należy zwrócić uwagę, że istota ryczałtu jako świadczenia kompensacyjnego polega na tym, iż świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia oderwane jest od rzeczywiście poniesionych kosztów. W zależności od konkretnego przypadku kwota ryczałtu pokrywa więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1998 r., I PKN 392/98, OSNAPiUS 1999 nr 23, poz. 745). Ryczałtowy sposób rozliczania ma na celu uproszczenie wzajemnych rozliczeń. W rezultacie, jeśli pracownik ich rzeczywiście nie poniesie, to i tak przysługuje mu ustalony ryczałt. Dopuszczalne jest jednak uzależnienie w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę wypłaty ryczałtu od faktycznego poniesienia kosztów noclegu (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2007 r., I PK 234/06, LEX nr 936832 i z dnia 19 lutego 2007 r., I PK 323/06, OSNP 2008 nr 7-8, poz. 95).

Reasumując, przy ocenie postanowienia umownego, regulaminowego lub układowego należy uwzględnić dwa czynniki, po pierwsze, zakaz przerzucania na pracownika kosztów noclegu w podróży służbowej, po drugie, właściwości ryczałtowego rozliczania tego rodzaju należności. Nie da się ukryć, że zmienne te nie zawsze będą ze sobą współgrać, można wręcz rzec, że w pewnym sensie konkurują ze sobą. Posłużenie się ryczałtem opiera się na ryzyku. Wypłacona

kwota w jednym przypadku pokryje koszty noclegu, a w innym okaże się niewystarczająca.

Mając na uwadze wskazane zależności, niezbędne jest ułożenie schematu weryfikującego. Pewne jest, że sąd powszechny ma prawo, a wręcz obowiązek, dokonywać sprawdzenia, czy ustanowiony ryczałt orientacyjnie spełnia pokładane w nim oczekiwania. Chodzi o to aby zachować adekwatny parytet między realnymi kosztami noclegu pracownika a swoistym uśrednieniem, jakie niesie ze sobą struktura ryczałtu. Celem tej weryfikacji jest zakwestionowanie sytuacji skrajnych, nielicujących z regułą ponoszenia kosztów noclegu w podróży służbowej przez zatrudniającego. Zastrzec przy tym należy, że oceny tej nie można odnosić do realnych kosztów ponoszonych przez danego pracownika. Punktem wyjścia jest bowiem wartość hipotetycznego noclegu w warunkach hotelowych. Nadal ma bowiem zastosowanie wskazanie zawarte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164). Kierowca w transporcie międzynarodowym ma prawo do noclegu umożliwiającego regenerację sił w godnych warunkach, zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu z reguły standardu tego nie zapewnia. Oznacza to, że ryczałt przewidziany w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy powinien zostać tak ukształtowany, aby dawał rzeczywistą, a nie iluzoryczną możliwość zrealizowania tej potrzeby. Okoliczność, czy pracownik faktycznie ze sposobności tej skorzysta, czy też wybierze rozwiązanie „ekonomiczne”, nie ma znaczenia. Rozumowanie to wynika z założenia, że to na pracodawcy spoczywa powinność zabezpieczenia odpowiednich warunków noclegowych w podróży służbowej. Obowiązek ten może zostać zrealizowany w dwojaki sposób. Po pierwsze, przez zorganizowanie warunków umożliwiających odpoczynek, po drugie, przez ustanowienie ryczałtu w wysokości dającej możliwość zrealizowania tej potrzeby we własnym zakresie.

Podstawę prawną przedstawionego schematu decyzyjnego można wyprowadzić z całokształtu regulacji prawnej. W polskim systemie prawnym pracownik nie partycypuje w ponoszeniu kosztów pracy. Skoro zatrudniony jest wysyłany w podróż służbową wiążącą się z koniecznością wielokrotnego nocowania, to pewne jest, że te koszty obciążają pracodawcę. Zależność ta została

uwzględniona w kolejnych rozporządzeniach wykonawczych. Nie bez przyczyny, zgodnie z § 16 rozporządzenia z 2013 r. i w § 9 rozporządzenia z 2002 r., to pracownik dokonuje wyboru. Należy mu się alternatywnie zwrot kosztów noclegu według przedłożonego rachunku, albo ryczałt, jeśli dowodu fiskalnego nie przedstawi. Pracodawca może przełamać to uprawnienie tylko w wypadku zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu. Nie ma aktualnie żadnych podstaw do twierdzenia, że korelacja ta nie została wpisana w art. 77⁵ § 3 k.p. Przepis ten upoważnia do indywidualnego uelastycznienia zasad redystrybucji należności z tytułu podróży służbowej względem schematycznego modelu przewidzianego w rozporządzeniu wykonawczym, nie stanowi bynajmniej oparcia do twierdzenia, że koszty te mają zostać przeniesione na pracownika. Znaczy to tyle, że określone warunki podróży służbowej u „innego pracodawcy” dają sposobność do zastosowania mniej korzystnych niż w rozporządzeniu wykonawczym rozwiązań, ale nie upoważniają do przenoszenia na pracownika kosztów generowanych przez proces pracy. Upewnia w tym przekonaniu art. 77⁵ § 5 k.p. Niepodjęcie działań regulacyjnych przez pracodawcę jest jednoznaczne z zastosowaniem wzorca uważanego przez prawodawcę za właściwy. W tym ujęciu art. 77⁵ § 3 k.p. może być postrzegany jako wyjątek. Pozwala na podjęcie działań dostosowawczych, uwzględniających jednostkową specyfikę, nie uprawnia jednak do podważania ogólnej reguły.

Aktualnie tak została ukształtowana swoboda wpisana w art. 77⁵ § 3 k.p. Standard ten jest korzystniejszy od rozwiązania przewidzianego w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. U. UE.L.2006.102.1). Znaczy to tyle, że ma pierwszeństwo przed prawem unijnym.

Sąd Najwyższy podzielił krytyczne uwagi Trybunału Konstytucyjnego na temat nieefektywności i nieadekwatności stosowania przepisów ogólnych do kierowców w transporcie międzynarodowym. Podobnie jednak jak Trybunał nie posiada instrumentów sprawczych aby przeforsować rozwiązania, które będą

korespondować z realnym stanem rzeczy. Inicjatywa w tym zakresie należy do ustawodawcy. Dopóki nie podejmie on stosownych kroków, sądy, w tym Sąd Najwyższy, mają obowiązek respektować obowiązujący przekaz normatywny (chyba że „negatywny ustawodawca”, czyli Trybunał Konstytucyjny, transmisję tę zakwestionuje).

Z punktu widzenia sądu rozpoznającego sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, po pierwsze, że u pracodawcy „prywatnego” ryczałt za nocleg może być w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę ustalony na niższym poziomie niż w rozporządzeniu dotyczącym sfery budżetowej, po drugie, że sąd ma prawo (obowiązek) szacunkowo badać, czy przyjęty pułap ryczałtu daje kierowcy realną możliwość zaspokojenia potrzeb noclegowych w godnych i regenerujących warunkach. W razie stwierdzenia, że wyznacznik ten nie został zrealizowany, należy rozważyć, czy pracownik nabywa prawo do zapłaty. Przy ustalaniu należnej kwoty trzeba uwzględnić indywidualne okoliczności sprawy, a gdy ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

Mając na względzie i posiłkując się wyżej ujawnioną wykładnią Sąd drugiej instancji powinien ponownie rozsądzić zasadność i wysokość spornych ryczałtów, z uwzględnieniem dyspozycji art. 322 k.p.c., równoważąc w ten sposób między innymi ustalone konkretne „kabinowe” i sanitarne uciążliwości nocowania pracownika z korzyściami pracodawcy, nad którego pojazdem i ładunkiem kierowca sprawuje bez wątplenia określony rodzaj „nocnej pieczy” także podczas nocowania, polegającej co najmniej na utrudnieniu zaboru (kradzieży) samochodu lub przewożonego towaru.

W tym celu Sąd Najwyższy wyrokował jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁵ k.p.c.

kc