



Sygn. akt I PK 145/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 1 października 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Romualda Spyt (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Dawid Miąsik

SSN Zbigniew Myszka

w sprawie z powództwa P.B.
przeciwko C. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł.
o ryczałty za noclegi,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 1 października 2019 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 31 stycznia 2018 r., sygn. akt III APa (...),

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

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 30 maja 2017 r. Sąd Okręgowy w Ł. zasądził od C. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ł. na rzecz P.B., reprezentowanego przez Stowarzyszenie T. z siedzibą w P., kwotę 104.332,79 zł tytułem ryczałtów za noclegi za okres od 1 września 2011 r. do 6 maja 2014 r. wraz z ustawowymi

odsetkami. Powyższe rozstrzygnięcie Sąd Okręgowy oparł na następujących ustaleniach faktycznych:

P.B. był pracownikiem C. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł., zatrudnionym na podstawie umowy o pracę od 20 maja 2009 r. do 6 maja 2014 r. w pełnym wymiarze czasu pracy, na stanowisku kierowcy ciągnika siodłowego. W okresie zatrudnienia, podczas podróży służbowych, P.B. nocował w kabinie samochodu, którym jeździł. Nigdy nie zwracał się do pracodawcy z żądaniem pokrycia kosztów noclegów. Zgodnie z postanowieniami regulaminu wynagradzania obowiązującego w Spółce od 21 marca 2008 r., w rozdziale IV - „Wypłacanie innych świadczeń”, w § 7 pkt. 1 wskazano, że pracownikom z tytułu podróży służbowej przysługują diety w wysokości i na zasadach określonych w przepisach ogólnie obowiązujących z wyjątkiem kierowców. Kierowcom przysługują diety w zryczałtowanej wysokości (pkt 2). Wysokość oraz zasady naliczania ryczałtu określonego w pkt. 2 dla kierowców każdorazowo określał prezes lub osoba upoważniona w formie zarządzenia. Ryczałt za dobę podróży na obszarze kraju oraz poza granicami nie mógł być niższy niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika zatrudnionego w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej (pkt 3). Kierowcy przed wyjazdem w trasę przysługiwała zaliczka na poczet diety w zryczałtowanej wysokości na pokrycie niezbędnych kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków (pkt 4). W § 10 regulaminu wskazano, że w sprawach nieuregulowanych mają zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące. Od 21 marca 2008 r. ryczałt za dobę podróży na obszarze kraju oraz poza granicami nie mógł być niższy niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju, określona dla pracownika zatrudnionego w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej. Zryczałtowana dieta wynosiła 40 euro za każdy dzień pobytu w podróży służbowej poza granicami kraju oraz 25 euro w podróży służbowej na terenie kraju. Regulamin wynagradzania obowiązujący od 21 marca 2008 r. nie przewidywał ryczałtów za noclegi. Od 8 listopada 2012 r. w powyższym regulaminie wprowadzono § 7 pkt 4, zgodnie z którym kierowcom przysługiwać miał zwrot kosztów noclegów w zryczałtowanej wysokości. Wysokość oraz zasady naliczania ryczałtu określonego w pkt. 4 dla kierowców każdorazowo określać miał prezes lub osoba upoważniona w formie

zarządzenia. Ryczałt za nocleg w podróży na obszarze kraju oraz poza granicami nie mógł być niższy niż ryczałt za nocleg na podstawie przepisów o kosztach podróży służbowej pracownika na obszarze kraju, zatrudnionego w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej (pkt 3). W związku ze zmianą regulaminu od 8 listopada 2012 r. zryczałtowana dieta miała wynosić 30 euro za każdy dzień pobytu w podróży służbowej poza granicami kraju oraz 15 euro w podróży służbowej na terenie kraju. Natomiast zryczałtowany koszt noclegu za każdy nocleg zarówno poza granicami kraju, jak i na terenie kraju wynosić miał po 10 euro. P.B. nie wyrażał zgody na zmianę warunków płacy w zakresie wysokości diet i ryczałtów za noclegi. Nie została też mu wypowiedziana w tym zakresie umowa o pracę. W spornym okresie – od 1 września 2011 r. do 6 maja 2014 r. - powód odbywał liczne podróże zagraniczne, za które otrzymywał jedynie dietę w ujednoliconej wysokości: w okresie do marca 2012 r. - 40 euro za każdy dzień delegacji, w okresie od marca 2012 r. w wysokości - 45 euro za każdy dzień delegacji.

W ocenie Sądu Okręgowego, kierowcy - pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu według zasad ustalonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., chyba że korzystniejsze dla niego zasady zostały ustalone w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę. Umowa o pracę zawarta pomiędzy P.B. a stroną pozwaną nie przewidywała - jako składnika wynagrodzenia - ryczałtu za noclegi. Regulamin wynagradzania z 21 marca 2008 r. również nie zawierał uregulowań dotyczących ryczałtów za noclegi. Sąd Okręgowy przyjął, że twierdzenie strony pozwanej, że pod pozycją „diety” zostały rozliczone ryczałty za noclegi jest nieprzekonujące i niekonsekwentne, bowiem początkowo podnosiła ona, że ryczałt za nocleg się nie należy z uwagi na zapewnienie bezpłatnego noclegu w przystosowanej kabinie, a później, że wypłata ryczałtu za noclegi następowała w ramach korzystnie określonej diety. Ponadto Sąd Okręgowy podkreślił, że ani w umowie o pracę, ani w innym dokumencie nie jest wskazane, iż diety stanowią również ekwiwalent wydatków na noclegi. Z kolei podpisywanie przez powoda od września 2013 r. rozliczenia kosztów zagranicznej podróży służbowej, w których wskazano na podział dotychczas wypłacanej diety i określenie ryczałtu za nocleg w kwocie 10 euro, nie

oznaczało uzyskania przez stronę pozwaną zgody na obniżenie wysokości diety przez zaliczenie na jej poczet kwoty ryczałtu za noclegi i to przez fakty dokonane, polegające na akceptacji przez pracownika nowych zasad wypłaty świadczeń. Z tego względu, w ocenie Sądu Okręgowego, powód nie otrzymywał ryczałtu za noclegi należnego mu w stawce wynikającej z powszechnie obowiązujących przepisów, podkreślając, że według aktualnego orzecznictwa Sądu Najwyższego zapewnienie powodowi noclegu w kabinie samochodu ciężarowego nie oznacza zapewnienia bezpłatnego noclegu.

Sąd Apelacyjny w (...) wyrokiem z dnia 31 stycznia 2018 r. oddalił apelację strony pozwanej od powyższego wyroku, rozstrzygając także o kosztach procesu. W motywach rozstrzygnięcia Sąd Apelacyjny podzielił ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji. Odnośnie do oceny prawnej, nie zgodził się ze stanowiskiem Sądu pierwszej instancji, że ustalony w regulaminie wynagradzania ryczałt za noclegi kierowców nie może być niższy niż 25% ryczałtu wynikającego z przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, jak i późniejszego rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Poza tym podzielił stanowisko Sądu pierwszej instancji, że przepisy wewnętrzne obowiązujące w okresie spornym do 8 listopada 2012 r. w ogóle nie przewidywały ryczałtów za noclegi; strona pozwana dopiero od 8 listopada 2012 r. wprowadziła tego rodzaju ryczałty, lecz nie ma to znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, gdyż po pierwsze - w sprawie brak jest dowodu zapoznania powoda z tym regulaminem, po wtóre - zmiana ta, przewidująca dla powoda mniej korzystne warunki płacy (obniżenie diety o 10 euro) powinna być dla swej skuteczności dokonana w drodze porozumienia zmieniającego te warunki bądź w drodze wypowiedzenia zmieniającego. Sąd Apelacyjny podkreślił, że materialnoprawną podstawę rozstrzygnięcia nie stanowi art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców,

zakwestionowany przez Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, lecz art. 77⁵ § 5 k.p.

Strona pozwana wniosła skargę kasacyjną od powyższego wyroku, zarzucając naruszenie prawa materialnego: art. 190 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przez wydanie rozstrzygnięcia w sprawie na podstawie przepisów, które mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, zostały usunięte z systemu prawa i nie mogą stanowić podstawy roszczeń powoda; art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2019 r., poz. 1412) w związku z art. 77⁵ § 2, § 3, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.; dalej jako „rozporządzenie z 2002 r.”) oraz § 8 ust. 1 i ust. 3 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; dalej „rozporządzenie z 2013 r.”) - przez ich zastosowanie w sytuacji, gdy przepis art. 2 pkt 7 ustawy o czasie kierowców zawiera jedynie ustawową definicję podróży służbowej i nie stanowi podstawy do zasądzenia na rzecz pracownika zwrotu kosztów podróży służbowej zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi oraz w sytuacji, gdy powyższym wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego przepisy art. 77⁵ § 2, § 3, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia z 2013 r. zostały uznane za niezgodne z Konstytucją i nie mogą stanowić podstawy roszczeń pracowników - kierowców w zakresie zwrotu kosztów podróży służbowej; art. 77⁵ § 3, § 4 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia z 2013 r. w związku z art. 77⁵ § 2 k.p. - przez ich błędną wykładnię i uznanie, że zgodnie z powołanymi przepisami prywatny przedsiębiorca musi ustalić wysokość świadczeń z tytułu podróży służbowej na poziomie nie niższym niż wynikający z powołanych wyżej aktów wykonawczych, podczas gdy minimalnym standardem, poniżej którego pracodawca nie może ustalić wysokości

tych świadczeń, jest wysokość diety, która nie może być niższa niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w art. 77⁵ § 2 k.p.; art. 77⁵ § 3, § 4, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1, ust. 3 rozporządzenia z 2013 r. - przez ich błędną wykładnię, która doprowadziła Sąd do uznania, że pracownikowi przysługuje wypłata ryczałtu za nocleg bez względu na fakt poniesienia realnych kosztów, pomimo użycia przez ustawodawcę określenia „zwrot kosztów noclegu”; art. 8 ust. 2 i ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. 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.2006.102.1; dalej powoływanego jako „rozporządzenie Rady (WE) nr 561/2006”) - przez ich błędną wykładnię, polegającą na uznaniu, że przepis zobowiązuje pracodawcę do zapewnienia pracownikowi - kierowcy noclegu poza kabiną pojazdu, podczas gdy wykładnia językowa i systemowa prowadzi do wniosku, że kierowca dobowy odpoczynek może wykorzystywać w pojeździe, o ile pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania i pojazd znajduje się na postoju; art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców przez jego błędną wykładnię, skutkiem której było przyjęcie, iż zapewnienie pracownikowi - kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu, nie jest zapewnieniem bezpłatnego noclegu; art. 8 k.p. - przez jego niezastosowanie, podczas gdy roszczenie powoda o wypłatę ryczałtów za nocleg stanowi nadużycie prawa i sprzeczne jest ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa, gdyż powód w podróży służbowej nocował w przystosowanej do tego kabinie, nie ponosił żadnych kosztów z tego tytułu oraz godził się na taką formę odbywania noclegu.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Na wstępie przypomnieć należy, że spory sądowe dotyczące zwrotu kosztów podróży kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym toczą się od wielu lat. Podstawową przyczyną tych sporów jest brak jednoznacznego i

odpowiedniego uregulowania w prawie powszechnym (na poziomie ustawy lub rozporządzenia wykonawczego do ustawy) zasad rozliczania kosztów ponoszonych przez kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym znajdujących się w ciągłej podróży, których zasadnicze zadanie pracownicze polega na tym, że przemieszczają się na długich dystansach i spędzają niekiedy kilka tygodni poza domem i siedzibą pracodawcy. Proste zastosowanie do ich sytuacji pracowniczej przepisów o podróżach służbowych (art. 77⁵ k.p.) zwykle zawodzi, co rodzi spory między tą grupą zawodową a pracodawcami prowadzącymi przedsiębiorstwa transportowe. Próbę wyjaśnienia licznych wątpliwości podjął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166, z glosą M. Rycak, Gdańskie Studia Prawnicze - Przegląd Orzecznictwa 2010 nr 1, poz. 15), przyjmując, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na obszarze określonym w umowie jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Po wydaniu tej uchwały doszło jednak do nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, dokonanej ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały zlikwidowane skutki uchwały Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, gdyż wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, traktowanej jako każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). Jednocześnie ustawodawca nie uregulował - odpowiednio do rodzaju pracy wykonywanej przez kierowców - zasad rozliczania kosztów ponoszonych przez nich w czasie długotrwałych podróży, lecz wprowadził do systemu prawa art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej miały przysługiwać należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego ustalone na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., czyli zasadach dotyczących pracowników odbywających incydentalne podróże służbowe, a nie znajdujących się w

permanentnej podróży służbowej. W ten sposób powstały nowe problemy prawne, zwłaszcza dotyczące interpretacji pojęcia „bezpłatny nocleg” (§ 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.). Pracodawcy kwestionowali roszczenia kierowców o zwrot kosztów noclegu (także w postaci ryczału za nocleg), jeżeli kierowcy mieli do dyspozycji odpowiednio wyposażoną kabinę samochodu ciężarowego, twierdząc, że w ten sposób zapewniają im „bezpłatny nocleg”. Usunięciem tej wątpliwości zajął się Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164, z glosą M. Skąpskiego, OSP 2016 nr 5, poz. 49 oraz glosą M. Nabielec, Kwartalnik KSSiP 2015 nr 3, s. 125). Z uchwały tej wynika, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r., co sprawia, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy. Wyrażono w niej też pogląd, że art. 8 ust. 8 rozporządzenia Rady (WE) nr 561/2006 dotyczy możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepis ten nie dotyczy natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie może więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczału za nocleg.

Zaprezentowany kierunek wykładni prawa materialnego został powtórzony w uchwale Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47). W konsekwencji pogląd Sądu Najwyższego, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie pozbawia kierowcy roszczenia o zwrot kosztów noclegu, jest

poglądem nadal aktualnym i przyjmowanym również w najnowszych orzeczeniach wydanych już po ogłoszeniu i opublikowaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 (OTK-A 2016, poz. 93), co oznacza, że kierowcy, który nocuje w kabinie samochodu ciężarowego, przysługuje co do zasady zwrot kosztów noclegu, na ogół w postaci ryczałtu w odpowiedniej wysokości, dostosowanej do niedogodności związanych z nocowaniem w warunkach odbiegających od warunków hotelowych.

Sąd Najwyższy rozpoznający niniejszą skargę w pełni podziela przytoczoną wyżej argumentację prowadzącą do uznania, że obowiązkiem pracodawców zatrudniających kierowców w transporcie międzynarodowym jest zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu umożliwiającego odpowiednią regenerację sił, przy czym warunku tego nie spełnia miejsce do spania w kabinie pojazdu (nawet, gdy ma ono wysoki, „godziwy” standard). Przeciwnie zapatrywanie nie znajduje uzasadnienia w przepisach (różnej rangi - zawartych w prawie krajowym, prawie europejskim i prawie międzynarodowym) dotyczących czasu pracy kierowców. Na przykład, art. 8 ust. 7 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm.) przewiduje, że dzienny okres odpoczynku kierowcy może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju. Podobna regulacja została zawarta w prawie unijnym - według art. 8 ust. 8 rozporządzenia Rady (WE) nr 561/2006, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Podobnie reguluje omawianą kwestię art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Z kolei w kontekście § 9 ust. 4 w związku z ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. regułą jest rozliczanie kosztów noclegu rachunkiem hotelowym (§ 9 ust. 1 rozporządzenia z 2002 r.). Wyjątkiem, a zarazem alternatywą, jest wypłata przez pracodawcę ryczałtu w wysokości 25% limitu (§ 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.). Sprowadzając powołane przepisy do wspólnego mianownika należy zauważyć, że pracodawca ma obowiązek ponieść koszty związane z noclegiem pracownika-kierowcy (w ściśle określonej lub ryczałtowej

kwocie). Założenie to wyznacza interpretację § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2012 r. Stanowi on, że przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg. Wyłączenie to nie może być oderwane od ogólnej reguły, a tą jest pokrycie kosztów noclegu w warunkach hotelowych (obliczanych niekiedy ryczałtowo w sytuacji, gdy pracownik nie przedłoży rachunku za nocleg). Oznacza to, że uchylenie obowiązku pracodawcy następuje jedynie wówczas, gdy zapewnia on bezpłatny nocleg w warunkach hotelowych. Nie koreluje z nimi zapewnienie noclegu w kabinie samochodowej (nawet wyposażonej w liczne udogodnienia, zapewniającej „godziwe” warunki). Wnioskowanie to jest usprawiedliwione również wykładnią pojęcia „nocleg”. Zważywszy, że dotyczy on kierowcy znajdującego się w permanentnej podróży, zrozumiałe staje się, że pojęcia tego nie wypełnia tylko aspekt związany z zapewnieniem miejsca do spania. Nocleg w tym wypadku nawiązuje do warunków zapewniających normalne funkcjonowanie organizmu ludzkiego. Nie chodzi zatem tylko o spanie, ale o takie warunki adaptacyjne, które zbliżone są do domowych, tak aby choć w części doszło do oddzielenia sfery zawodowej i prywatnej. Funkcji tej nie spełnia nocowanie w kabinie samochodu (por. wyrok Sądu Najwyższego z 4 września 2014 r., I PK 7/14, LEX nr 1515145). Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 10 września 2013 r., I PK 71/13 (LEX nr 1427710), przyjmując, że nie ma podstaw do utożsamiania pojęć „miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg”. Nie chodzi przy tym tylko o wygodę pracownika, ale także (a może nawet przede wszystkim) o zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Tylko kierowca, który po odpoczynku nocnym odpowiednio zregenerował siły fizyczne i psychiczne, może w sposób bezpieczny dla innych użytkowników dróg prowadzić samochód ciężarowy. Uwzględnić przy tym należy, że praca takiego kierowcy (prowadzenie pojazdu) ma charakter stały (permanentny) przez długi (wieloletni) okres. Udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może więc służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej. Zapewnienie przez pracodawcę kierowcy transportu międzynarodowego, odbywającego stale (przez wiele lat) długotrwałe przejazdy (podróże) zagraniczne, miejsca do spania w kabinie samochodu (niezależnie od warunków uznania tego

miejsca za „odpowiednie”), nie może być uznane za „zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu” w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowych. W razie nieprzedstawienia rachunku za hotel (motel) kierowcy przysługuje więc co najmniej (art. 77⁵ § 5 k.p.) ryczałt w wysokości 25% limitu ustalonego w przepisach wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., z czym w sprzeczności nie pozostaje możliwość „zaoszczędzenia” przez niego wydatków i zwiększenia w ten sposób dochodu uzyskiwanego z tytułu zatrudnienia. Można w związku z tym przyjąć, że nawet gdy kierowca nie pokrywa faktycznie kosztów noclegu (ponieważ korzysta w tym celu z kabiny pojazdu), i w związku z tym nie przedstawia rachunku za hotel (motel), należy mu się ryczałt w wysokości określonej w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.

W wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 przyjęto, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Już po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny powyższego wyroku, zapadły w Sądzie Najwyższym orzeczenia, które uwzględniają nowy stan prawny (należy przywołać w tym miejscu przede wszystkim wyroki: z 7 lutego 2017 r., II PK 359/15, LEX nr 2252203; z 14 lutego 2017 r., I PK 77/16, LEX nr 2258054; z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, LEX nr 2242158; w dwóch sprawach z 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366 i II PK 410/15, LEX nr 2306367; z 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875; z 27 kwietnia 2017 r., I PK 90/16, LEX nr 2282387; a także z 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363; z 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361; z 30 maja 2017 r., I PK 148/16, LEX nr 2319690; z 30 maja 2017 r., I PK 154/16, LEX nr 2353606; z 30 maja 2017 r., II PK 122/16, LEX nr 2312474; z 26 lipca 2017 r., I PK 251/16, LEX nr 2375937). Orzeczenia te kształtują nową linię orzecznictwa Sądu Najwyższego po wyroku Trybunału Konstytucyjnego. W szczególności w wyroku z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (OSP

2017 nr 11, poz. 116), Sąd Najwyższy przyjął, że chociaż po orzeczeniu Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, do kierowców w transporcie międzynarodowym nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, to jednak stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p., gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo umowie o pracę. Powyższa teza została powtórzona między innymi w wyroku z 17 maja 2017 r., II PK 106/16 (LEX nr 2306361), w którym Sąd Najwyższy zauważył, że wyeliminowanie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców z porządku prawnego nie spowodowało powstania luki w przepisach. Można poszukiwać podstawy prawnej do ustalenia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej z jednej strony przez art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 k.p., z drugiej strony przez odpowiednie stosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Do kierowców w transporcie międzynarodowym mają zastosowanie ogólne przepisy o podróżach służbowych (art. 77⁵ k.p. oraz wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. przepisy wykonawcze), skoro pracodawca nie uregulował w odmienny sposób kwestii zasad rozliczania kosztów podróży służbowych tej szczególnej grupy pracowników ani wysokości należnych im z tego tytułu świadczeń.

W związku z nową sytuacją normatywną powstałą po wyroku Trybunału Konstytucyjnego szczególnej wagi nabrały przyjęte przez pracodawców regulacje zakładowe (zwłaszcza regulaminy wynagradzania, ponieważ w przedsiębiorstwach transportowych na ogół nie funkcjonują zakładowe układy zbiorowe pracy). Sąd Najwyższy przyjmuje, że regulacja wewnątrzzakładowa nie powinna pomijać zasad kompensaty kosztów noclegu w podróży służbowej, jednocześnie nie może z niej wynikać, że kierowcy nie przysługuje zwrot jakichkolwiek kosztów (w każdym przypadku) tylko dlatego, że ma zapewniony nocleg w kabinie samochodu. To samo dotyczy umowy o pracę. Innymi słowy, art. 77⁵ k.p. nadal stanowi podstawę dla regulacji zakładowej lub umownej. Jeżeli nie ma jej w prawie zakładowym bądź nie wprowadza jej pracodawca w inny sposób albo nie uzgadnia z pracownikiem w umowie o pracę, to sporną kwestię może rozstrzygnąć sąd. Tam, gdzie nie ma regulacji przewidzianej przez ustawę (art. 77⁵ k.p.), orzeczenie sądu wypełnia to,

czego strony nie uzgodniły. Orzeczenie może zastąpić więc umowę stron w tym zakresie (por. wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 2017 r., II PK 122/16, LEX nr 2312474). Jeżeli w regulaminie wynagradzania (albo w umowie o pracę) wyraźnie stwierdzono, że pracownikowi (kierowcy) nie przysługuje ryczałt za nocleg, gdy miał możliwość odbycia go w przystosowanej do tego kabinie pojazdu, to należy to traktować jako brak uregulowania kwestii rozliczania kosztów noclegu, a to prowadzi wprost do stosowania przepisów powszechnie obowiązujących, w tym przypadku rozporządzeń wykonawczych do art. 77⁵ k.p. Stwierdzenie, że pracownikowi nie przysługuje ryczałt za nocleg, oznacza bowiem negatywną regulację kwestii kosztów noclegu pracownika w podróży służbowej, czyli brak koniecznej regulacji pozytywnej, a to prowadzi pośrednio do zasad wynikających z prawa powszechnie obowiązującego.

W wyroku z 30 maja 2017 r., I PK 154/16 (LEX nr 2353606), Sąd Najwyższy stwierdził, że ryczałt za nocleg określony w aktach wewnętrznych obowiązujących u pracodawcy albo w umowie o pracę nie musi odpowiadać wysokością ryczałtom uregulowanym w rozporządzeniu z 2002 r., przysługującym pracownikom sfery budżetowej (rządowej i samorządowej), odbywającym incydentalne podróże służbowe; należy się jednak pracownikowi nawet wtedy, gdy pracodawca zapewnił mu miejsce do spania w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu. W wyrokach z 7 lutego 2017 r., II PK 359/15 (LEX nr 2252203) oraz z 30 maja 2017 r., I PK 148/16 (LEX nr 2319690) Sąd Najwyższy podzielił pogląd przedstawiony wcześniej w wyroku z 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (LEX nr 2180093), zgodnie z którym do czasu wyraźnego uregulowania (w prawie powszechnie obowiązującym - ustawie lub rozporządzeniu) wpływu zależności innowacji techniczno-socjalnych na wysokość ryczałtów za noclegi w kabinie samochodu ciężarowego przystosowanej do noclegu, dopuszczalne jest uzależnienie wysokości ryczałtów od rodzaju wyposażenia kabiny samochodu ciężarowego według zasady: im wyższy standard zapewnianego nocnego odpoczynku, tym niższy ryczałt za nocleg. Ryczałt za nocleg przewidziany w regulacjach zakładowych może być zatem niższy od limitu określonego w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.

Już po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, doszło do podjęcia przez Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów

kolejnej istotnej uchwały z 26 października 2017 r., III PZP 2/17 (OSNP 2018 nr 3, poz. 28), w której przyjęto, że ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia z 2013 r. Pracodawca może w aktach prawa zakładowego albo w umowie o pracę ustalić niższy ryczałt za nocleg niż wynikający z przepisów powszechnie obowiązujących. Jeżeli jednak nie ustali wysokości ryczałtu, albo wyraźnie i jednoznacznie wykluczy jego wypłatę, wówczas przed pracownikiem otwiera się droga dochodzenia ryczałtu za nocleg w wysokości wynikającej z rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ k.p.

Z przedstawionych poglądów wynika, że w obecnym stanie prawnym (po wyroku Trybunału Konstytucyjnego) kierowcy, który nocuje w kabinie samochodu ciężarowego, przysługuje co do zasady zwrot kosztów noclegu, na ogół w postaci ryczałtu w odpowiedniej wysokości, dostosowanej do niedogodności związanych z nocowaniem w warunkach odbiegających od warunków hotelowych, ponieważ: 1) kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym odbywają podróże służbowe; 2) w systemie prawnym pozostały przepisy o podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77⁵ § 1 k.p., zgodnie z którym pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej); 3) do kierowców tych mogą zatem mieć zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, regulujące należności pracowników z tytułu podróży służbowych (rozporządzenie z 2002 r. oraz rozporządzenie z 2013 r.), jeżeli należności te nie zostały uregulowane w aktach prawa wewnętrznego (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 5 k.p. w związku z art. 77⁵ § 2 k.p.); 4) wysokość ryczałtu za noclegi w aktach prawa wewnętrznego ma umożliwiać zrealizowanie tej potrzeby (noclegu) we własnym zakresie.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prawny oraz orzeczenia Sądu Najwyższego zapadłe po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku w sprawie K 11/15, należy stwierdzić, że nieuzasadnione są kasacyjne zarzuty naruszenia: art. 190 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przez wydanie rozstrzygnięcia w sprawie na podstawie przepisów, które mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24

listopada 2016 r., K 11/15, zostały usunięte z systemu prawa, gdyż Sąd drugiej instancji ocenił zasadność roszczenia powoda bezpośrednio na podstawie art. 77⁵ § 1-5 k.p., a nie według art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p. Tylko zaś w takiej konfiguracji (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p.) przepisy te zostały uznane (zakresowo) za niezgodne z Konstytucją RP, co wyeliminowało je z porządku prawnego z mocą *ex tunc* (od chwili ich uchwalenia) z uwagi na to, że wadliwa legislacyjnie konstrukcja tych przepisów, opierająca się na odesłaniu kaskadowym, spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych, co narusza zasadę poprawnej legislacji, będącą komponentem zasady zaufania jednostki do państwa i stanowionego przezeń prawa, wywiedzionej z art. 2 Konstytucji.

Sąd drugiej instancji nie naruszył także art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, § 3, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia z 2013 r., gdyż, po pierwsze, art. 2 pkt 7 ustawy o czasie kierowców (zawierający ustawową definicję podróży służbowej) nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej, a więc nadal obowiązuje w systemie prawa, po drugie, brak w aktualnym stanie prawnym regulacji zasad zwrotu kosztów podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Immanentną bowiem cechą podróży służbowych są wydatki po stronie pracownika, które ostatecznie powinien zrekompensować pracodawca. Idea stosunku pracy opiera się na ryzyku ekonomicznym podmiotu zatrudniającego. Oznacza to, że jeśli decyzja pracodawcy (polecenie wyjazdu) powoduje powstanie dodatkowych kosztów po stronie pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej (w ustawie o czasie pracy kierowców) modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia. W żaden sposób nie tworzy wyjątku od zasady, że koszty podróży służbowej kierowcy nie będą zwracane. Wręcz przeciwnie wprowadzenie odrębnej definicji oznacza objęcie nim w sposób szerszy - niż dotychczas - określonej grupy wykonujących pracę podporządkowaną. Jak wskazano wyżej, wyeliminowanie z porządku prawnego dotyczy wyłącznie

odesłania z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do wymienionych w nim przepisów Kodeksu pracy i rozporządzeń wykonawczych określających zasady zwrotu kosztów noclegu, co nie oznacza derogowania z porządku prawnego tych powszechnie obowiązujących przepisów. Innymi słowy, to nie art. 77⁵ § 2, § 3, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia z 2013 r. zostały uznane za niezgodne z Konstytucją, ale wadliwe odesłanie do nich zawarte w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. W związku z tym nie ma uzasadnienia zarzut naruszenia przywołanych przepisów z powołaniem się na argument, że zostały uznane za niezgodne z Konstytucją i nie mogą stanowić podstawy roszczeń pracowników - kierowców w zakresie zwrotu kosztów podróży służbowej.

Również wbrew pogładowi skarżącej, Sąd drugiej instancji dokonał prawidłowej wykładni art. 77⁵ § 3, § 4, § 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1, ust. 3 rozporządzenia z 2013 r., uznając, że pracownikowi przysługuje wypłata ryczałtu za nocleg bez względu na fakt poniesienia realnych kosztów. Jak wskazano wyżej, każde zatrudnienie wiąże się z kosztami dotyczącymi pracy, które obciążają w całości pracodawcę. Oznacza to, że w modelu pracowniczym nie jest możliwe przerzucanie ich na pracownika. Tym się kierując, 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 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. Pojęcie ryczałtu nie jest terminem obcym na gruncie prawa pracy. Posługuje się nim art. 149 § 2 k.p. w kontekście wynagrodzenia za godziny nadliczbowe czy też art. 151⁸ § 2 k.p. w płaszczyźnie dodatku (wynagrodzenia) za pracę w porze nocnej. Jednak ryczałt za nocleg w związku z podróżą służbową ma inny charakter - nie wynagrodzeniowy, lecz kompensacyjny. Służy on pokryciu zwiększonych kosztów utrzymania podczas

wykonywania zadań służbowych poza stałym miejscem wykonywania pracy. W judykaturze wyrażono stanowisko, że istota ryczału, jako świadczenia kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów (bo się ich nie dokumentuje) i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 i powołane tam orzecznictwo). Ryczałt przysługuje w razie nieprzedłożenia rachunku; taka sytuacja jest kwalifikowana jako koszt nieudokumentowany, który nie znajduje pokrycia w fakturze VAT czy też paragonie fiskalnym. Taki nieudokumentowany koszt noclegu obejmuje nie tylko udostępnienie miejsca do spania, lecz także dostępu do pomieszczeń sanitarnych, zakupu i prania pościeli, odpowiedniego wyposażenia i zachowania czystości (sprzątania) miejsca noclegu itp. (szerzej ten problem rozwija Sąd Najwyższy z wyroku z 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473). Dlatego zapewnienie kierowcy noclegu w przystosowanej do tego kabinie samochodu nie eliminuje obowiązku pracodawcy wypłacania ryczału za nocleg.

Jeśli zaś chodzi o art. 8 ust. 2 i ust. 8 rozporządzenie Rady (WE) nr 561/2006, to przepis ten dotyczy gwarantowanych okresów odpoczynku dobowego i tygodniowego i nie obejmuje kwestii kompensaty kosztów podróży służbowej, na co zwracał już uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14.

W związku z przedstawionym wyżej stanowiskiem, że udostępnienie miejsca do spania w kabinie samochodu może służyć zapewnieniu odpoczynku, ale nie powinno być traktowane jako zapewnienie bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o zwrocie kosztów podróży służbowej, nie zasługuje na uwzględnienie zarzut naruszenia art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

Przechodząc do zarzutu naruszenia art. 8 k.p., Sąd Najwyższy nie podziela poglądu skarżącej, że roszczenie powoda o wypłatę ryczałów za nocleg stanowi nadużycie prawa i sprzeczne jest ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa z tego względu, że powód w podróży służbowej nocował w przystosowanej do tego kabinie, nie ponosił żadnych kosztów z tego tytułu oraz

godził się na taką formę odbywania noclegu. Nie jest bowiem sprzeczne z zasadami współżycia społecznego lub społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa dochodzenie roszczeń wynikających z obowiązujących przepisów. Zaprezentowane przez skarżącego argumenty, że powód nocował w przystosowanej do tego kabinie, godził się na taką formę odbywania noclegu i nie ponosił żadnych kosztów z tego tytułu, nie mogą przeciwdziałać jego roszczeniom. Po pierwsze, ryczałt za nocleg nie jest uzależniony od faktycznie poniesionych kosztów, a jego wypłata przysługuje również wówczas, gdy pracownik nie poniósł żadnych kosztów z tytułu noclegów. Po drugie, powód faktycznie nocował poza domem i musiał odczuwać niedogodności, jakie wiążą się z nocowaniem w warunkach odbiegających od noclegu w domu lub w warunkach hotelu (motelu). Klauzule generalne z art. 8 k.p. zasadniczo nie powinny być stosowane, gdy chodzi o koszty pracodawcy i świadczenia należne pracownikowi w związku z rozliczeniem kosztów obciążających pracodawcę (por. wyroki Sądu Najwyższego z 19 grudnia 2017 r., I PK 246/16, LEX nr 2438316; z 19 grudnia 2017 r., I PK 249/16, LEX nr 2440465; z 1 marca 2018 r., I PK 331/16, LEX nr 2486197).

Wbrew zarzutom skarżącej, Sąd drugiej instancji nie wyraził poglądu, że prywatny przedsiębiorca musi ustalić wysokość świadczeń z tytułu podróży służbowej (jak należy rozumieć także wysokość ryczałtu za noclegi) na poziomie nie niższym niż wynikający z rozporządzenia z 2002 r. oraz rozporządzenia z 2013 r. Sąd wyraźnie stwierdził, że tylko dieta należna pracownikowi z tytułu kosztów podróży nie może być niższa niż określona w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., natomiast „określony w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie obowiązującym u danego pracodawcy, niebędącym przedsiębiorstwem państwowym lub samorządową jednostką sfery budżetowej, ryczałt za nocleg może być niższy”. Niemniej jednak Sąd Apelacyjny zaakceptował zasądzenie ryczałtów za cały sporny okres (25% ryczałtu noclegowego określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej) mimo zmian regulaminu wynagradzania w tej kwestii od 8 listopada 2012 r., kiedy to wprowadzono ryczałt za noclegi, wyjaśniając swoje stanowisko tym, że taka zmiana wymagała wypowiedzenia zmieniającego, a skoro go nie zastosowano, to wobec powoda obowiązywały

dotychczasowe regulacje (nieprzewidujące ryczału za nocleg). Należy jednak zauważyć, że powód dochodzi wypłaty ryczału z tytułu noclegów, a nie wyrównania ryczału z tytułu diet. Z tej perspektywy postanowienie regulaminu wynagradzania wprowadzające z dniem 8 listopada 2012 r. ryczałt za nocleg w określonej wysokości, wcześniej nieustalony w regulaminie i nieumówiony przez strony, nie było dla powoda niekorzystne w rozumieniu art. 241¹³ w związku z art. 77² § 5 k.p., a tym samym nie wymagało dokonania wypowiedzenia ani zawarcia porozumienia zmieniającego (por. także wyrok Sądu Najwyższego z 19 grudnia 2017 r., I PK 317/16, LEX nr 2473798, przywołany wyżej wyrok Sądu Najwyższego z 1 marca 2018 r., I PK 331/16 oraz wyrok Sądu Najwyższego z 19 kwietnia 2018 r., I PK 35/17, LEX nr 2549212). Niekorzystne natomiast w rozumieniu przywołanych przepisów było obniżenie wysokości diety.

Tylko zatem w opisanym wyżej zakresie potwierdził się zarzut naruszenia art. 77⁵ § 3 i 4 k.p.c. w związku z § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. oraz § 8 ust. 1 i 3 rozporządzenia z 2013 r. w związku z art. 77⁵ § 2 k.p.c. Należy bowiem zauważyć, że pod tym zarzutem skarżąca formułuje także argumenty nieprzystające do niego, wywodząc, że sąd drugiej instancji błędnie przyjął, że pozwana nie uregulowała w regulaminie wynagradzania (zapewne chodzi o wersję obowiązującą do 8 listopada 2012 r.) kwestii związanej z należnościami na pokrycie kosztów noclegu, skoro wyraźnie wskazała, że kierowcom przysługuje zryczałtowana dieta z tytułu odbywania podróży służbowych, która zawiera w sobie wszelkie należności związane z podróżą służbową oraz że świadczenie przyznane w regulaminie wynagradzania za dobę w podróży służbowej w wysokości 40 euro, a później 45 euro zawierało w sobie minimalną dietę w wysokości 23 zł/30 zł a nadto pokrywało inne koszty związane z podróżą służbową, w tym zwłaszcza koszty noclegu. Tego rodzaju twierdzenia mogłyby ewentualnie podważyć skutecznie rozstrzygnięcie Sądu drugiej instancji, gdyby w podstawach kasacyjnych zawarto zarzut błędnej interpretacji odpowiednich postanowień regulaminu wynagradzania, czego skarżąca nie uczyniła, bowiem nie zarzuciła błędnej sądowej wykładni odpowiednich postanowień aktów wewnętrznych. W tym miejscu przypomnieć należy, że stosownie do treści art. 398¹³ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy rozpatruje skargę kasacyjną wyłącznie w ramach podstaw sformułowanych przez

skarżącego i nie może wyjść w swoich rozważaniach poza te podstawy. Nie może więc uwzględniać naruszenia żadnych innych przepisów niż wskazane przez skarżącego. Sąd Najwyższy nie jest bowiem uprawniony do samodzielnego dokonywania konkretyzacji zarzutów lub też stawiania hipotez co do tego, jakiego aktu prawnego dotyczy podstawa skargi. Nie może także zastąpić skarżącego w wyborze podstawy kasacyjnej, jak również w przytoczeniu przepisów, które mogłyby być naruszone przy wydawaniu zaskarżonego orzeczenia.

Z tych względów orzeczono jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁵ § 1 oraz odpowiednio stosowanego art. 108 § 2 k.p.c.

as