

POSTANOWIENIE

Dnia 18 maja 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Maciej Pacuda

w sprawie z powództwa G. T.
przeciwko "T." Spółce Akcyjnej w K.
o świadczenia z tytułu podróży służbowych,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 18 maja 2017 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i
Ubezpieczeń Społecznych w K.
z dnia 17 marca 2016 r., sygn. akt IX Pa (...),

- 1) odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania,**
- 2) zasądza od pozwanej na rzecz powoda kwotę 900 (dziewięćset) złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy – Sąd Pracy w K. wyrokiem z dnia 17 marca 2016 r., wydanym w sprawie z powództwa G. T. przeciwko T. Spółce Akcyjnej w K., zmienił zaskarżony apelacją pozwanej wyrok Sądu Rejonowego w K. z dnia 23 listopada 2015 r. w punkcie 1 f) w ten sposób, że zasądzoną tam kwotę 3.208,49 zł obniżył do kwoty 3.150,88 zł, w punkcie 1 m) w ten sposób, że zasądzoną tam kwotę 3.514,36 zł obniżył do kwoty 3.472,46 zł, w punkcie 1 n) w ten sposób, że zasądzoną tam kwotę 3.301,72 zł obniżył do kwoty 3.072,39 zł, w punkcie 1 p) w ten sposób, że zasądzoną tam kwotę 2.048,91 zł obniżył do kwoty 1.975,51 zł, w

punkcie q) w ten sposób, że zasądzoną tam kwotę 2.802,06 zł obniżył do kwoty 2.784,26 zł, a nadto zmienił zaskarżony wyrok w punkcie 4 w ten sposób, że kwotę 2.348 zł obniżył do kwoty 2.331 zł, w pozostałej części oddalił zaś apelację.

Pozwana T. Spółka Akcyjna w K. wniosła do Sądu Najwyższego skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego z dnia 17 marca 2016 r., zaskarżając ten wyrok w zakresie punktu trzeciego i czwartego, to jest w części oddalającej apelację oraz zasądzającej od pozwanej na rzecz powoda koszty procesu i zarzucając mu naruszenie przepisów postępowania, to jest: art. 328 § 2 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., a także przepisów prawa materialnego, to jest art. 6 k.c., art. 358 § 2 k.c., art. 8 k.p., art. 291 § 1 k.p. w związku z art. 295 k.p., art. 77⁵ § 3 k.p. w związku z art. 77⁵ § 4 i 5 k.p. oraz art. 9 i 18 k.p., § 9 ust. 1-3 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 oraz § 16 ust. 1-3 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.

We wniosku o przyjęcie skargi do rozpoznania skarżąca powołała się na potrzebę wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości oraz na oczywistą zasadność tej skargi.

Zdaniem skarżącej, przepisem wymagającym szczegółowej wykładni są § 9 ust. 1-3 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 oraz wprowadzone w to miejsce analogiczne postanowienia § 16 ust. 1-3 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 (dalej jako rozporządzenia MPiPS).

Skarżąca przypomniała, że Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu

sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, dokonał wykładni § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z 2002 r. (rozciągając także dokonaną wykładnię na rozporządzenie MPiPS z 2013 r.), uznając, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego podczas wykonywania przewozów nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu i opierając ten pogląd na analizie pojęcia „noclegu” użytego przez „ustawodawcę” w treści rozporządzenia MPiPS z 2002 r. Sąd Najwyższy odesłał też do stosowania przepisów § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia jako właściwych do oceny zasad zwrotu kosztów noclegu pracownikom i właśnie to odesłanie w praktyce orzeczniczej wzbudza istotne wątpliwości interpretacyjne.

Skarżąca jest zdania, że nie wynikają one jednak z wykładni gramatycznej i systemowej przepisów § 9 ust. 1-3 rozporządzenia MPiPS z 2002 r., które - przytaczane we wszystkich orzeczeniach Sądu Najwyższego po dniu 12 czerwca 2014 r. - nie budzą wątpliwości i z których wprost wynika, że zwrot kosztu (tak w formie rachunku za hotel lub ryczałtu - w przypadku braku rachunku) następuje wówczas, gdy pracownik przy bierności pracodawcy zapewnił sobie nocleg (którym nie może być miejsce w kabinie pojazdu).

Jednocześnie jednak Sąd Najwyższy w części orzeczeń - powołując się na uchwałę - dokonuje odmiennej wykładni przywołanych na wstępie przepisów, co czyni uzasadnienia wewnątrznie sprzecznymi. Przykładowo, w wyroku z dnia 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14 Sąd Najwyższy uznał, że „byłoby to niezgodne z wykładnią prawa wyżej aprobowaną, gdyż ryczałt za nocleg przysługuje gdy kierowca spędza nocleg w kabinie”. Podobny pogląd prezentowany jest też w uchwale z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14, w której Sąd Najwyższy stwierdza: „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.”. Wielokrotnie w orzecznictwie podnoszony jest też argument, że tylko i wyłącznie zapewnienie bezpłatnego noclegu zwalnia pracodawcę z obowiązku zwrotu jego kosztów.

W opinii skarżącej, zestawiając powyższe wykładnie widoczna jest istotna różnica, sprowadzająca się do konieczności odpowiedzi na pytanie, czy obowiązek

zwrotu kosztów noclegu w formie ryczału jest prostą i bezpośrednią konsekwencją niezapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu, czy też pracownikowi - w sytuacji niezapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu - zwrot kosztu noclegu w formie ryczału przysługuje wyłącznie wówczas, gdy zapewni on sobie „nocleg” we własnym zakresie i nie przedstawi rachunku. Dla prawidłowego zrozumienia tej wątpliwości ważne jest, że nie dotyczy ona kwestii poniesienia faktycznego kosztu tego noclegu, co ma znaczenie drugorzędne. W pierwszej kolejności ważne jest bowiem ustalenie, czy kierowca spędzający odpoczynek w pojeździe zapewnił sobie „nocleg” w rozumieniu przepisów rozporządzenia MPiPS, skoro ten sam stan faktyczny w postaci pozostawania w kabinie za (bezpłatny) „nocleg” nie mógł zostać uznany, a następnie jak ilość tych noclegów prawidłowo ustalić.

Przedstawiając obszernie swój sposób rozumienia powołanych na wstępie przepisów, skarżąca podniosła, że wyłącznie właściwa powinna być wykładnia, zgodnie z którą do wypłaty ryczału (i innego świadczenia) niezbędne jest (przy braku bezpłatnego noclegu ze strony pracodawcy) zapewnienie sobie przez pracownika „noclegu” (tj. spędzenie go poza kabiną pojazdu) i nieprzedstawienie rachunku, gdyż tylko ten sposób postępowania wpisuje się w zasady logiki i ustalony przez pracodawcę system zwrotu kosztów.

Zdaniem skarżącej, jej skarga kasacyjna jest również oczywiście uzasadniona, gdyż Sąd Okręgowy pominął obowiązujące u skarżącej przepisy, to jest § 13 ust. 7 Regulaminu Wynagradzania, które - na mocy art. 77⁵ § 3 k.p. - zawsze powinny mieć pierwszeństwo w stosowaniu przed przepisami rozporządzeń MPiPS. Tymczasem Sąd Rejonowy, a za nim Sąd Okręgowy, uwzględniły wyłącznie zdanie mówiące o pozbawieniu prawa do ryczału w sytuacji zapewnienia miejsca do spania w pojeździe, pominęły jednak dalsze brzmienie tej regulacji, zgodnie z którą „ryczałt za nocleg przysługuje wówczas, gdy nocleg trwał co najmniej 6 godzin między godzinami 21:00 a 7:00”. Pominięcie to, w ocenie pozwanej stanowi naruszenie art. 378 § 1 k.p.c.

Niezależnie od tego Sądy obu instancji naruszyły także regułę wynikającą z art. 358 § 2 k.c., w myśl której wartość waluty obcej określa się według kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia wymagalności

roszczenia.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Stosownie do art. 398⁹ § 1 k.p.c. Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania, jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne (pkt 1), istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (pkt 2), zachodzi nieważność postępowania (pkt 3) lub skarga jest oczywiście uzasadniona (pkt 4). Wypada również dodać, iż zgodnie z art. 398⁴ § 2 k.p.c., określającym wymogi formalne skargi kasacyjnej, skarga kasacyjna powinna zawierać wniosek o przyjęcie do rozpoznania i jego uzasadnienie. Należy zatem stwierdzić, że wniosek o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania powinien wskazywać, że zachodzi przynajmniej jedna z okoliczności wymienionych w powołanym wcześniej art. 398⁹ § 1 k.p.c., a jego uzasadnienie winno zawierać argumenty świadczące o tym, że rzeczywiście, biorąc pod uwagę sformułowane w ustawie kryteria, istnieje potrzeba rozpoznania skargi przez Sąd Najwyższy. Skarga kasacyjna nie jest bowiem (kolejnym) środkiem zaskarżenia przysługującym od każdego rozstrzygnięcia sądu drugiej instancji kończącego postępowanie w sprawie, z uwagi na przeważający w jej charakterze element interesu publicznego. Służy ona kontroli prawidłowości stosowania prawa, nie będąc instrumentem weryfikacji trafności ustaleń faktycznych stanowiących podstawę zaskarżonego orzeczenia.

Wypada także przypomnieć, że przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania z uwagi na potrzebę wykładni przepisów prawa, zgodnie z ugruntowanym stanowiskiem judykatury, wymaga od skarżącego określenia, które przepisy wymagają wykładni Sądu Najwyższego, ze wskazaniem, na czym polegają związane z tym poważne wątpliwości, lub z przedstawieniem rozbieżności w orzecznictwie sądów (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2002 r., III CKN 570/01, Biuletyn SN 2002 nr 7, s. 10). Ponadto konieczne jest opisanie tych wątpliwości lub rozbieżności, wskazanie argumentów, które prowadzą do rozbieżnych ocen prawnych, a także przedstawienie własnej propozycji interpretacyjnej (por. m.in. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 listopada

2003 r., II UK 184/03, z dnia 22 czerwca 2004 r., III UK 103/04, czy też z dnia 17 grudnia 2007 r., I PK 233/07). W przypadku powoływania się na rozbieżności w orzecznictwie konieczne jest także, choćby przykładowe, wskazanie orzeczeń, w których ten sam przepis prawa byłby odmiennie wykładany. Należy również podkreślić, iż nie istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych (art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.) ani nie występuje w sprawie istotne zagadnienie prawne (art. 398⁹ § 1 pkt 1 k.p.c.), jeżeli Sąd Najwyższy zajął już stanowisko w kwestii tego zagadnienia prawnego lub wykładni przepisów i wyraził swój pogląd we wcześniejszych orzeczeniach, a nie zachodzą żadne okoliczności uzasadniające zmianę tego poglądu (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2003 r., I PK 230/02, OSNP – wkładka 2003 nr 13, poz. 5).

Zdaniem Sądu Najwyższego, kwestia charakteru ryczałtu za noclegi przysługującego kierowcom w transporcie międzynarodowym, wbrew odmiennemu stanowisku skarżącej, została jednak rozstrzygnięta w powołanej w ocenianym wniosku uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164), a dodatkowo także w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47). W pierwszej z wymienionych uchwał wyrażono przy tym pogląd, zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, co powoduje, że takiemu 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.

W uzasadnieniu tej uchwały uwzględniono także kontekst międzynarodowy i unijny problematyki kompensowania kosztów podróży służbowej kierowców pojazdów w transporcie międzynarodowym. Zauważono, że w dniu 15 maja 1992 r.

Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., dalej „umowa AETR”). Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczworgodzinny okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Umowa AETR nie reguluje zaś w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej. Z kolei w prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (WE) nr 561/06 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, s. 1). Rozporządzenie nr 561/06 - zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) - ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. W art. 4 rozporządzenia nr 561/06 przyjęto definicje podstawowych pojęć, między innymi dziennego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. g) oraz tygodniowego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. h). Według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne 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. Przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/06 w żadnym zakresie nie jest więc wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie

wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś - zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 dotyczą jedynie 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. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

Co do krajowych regulacji powyższej problematyki Sąd Najwyższy nawiązał w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 do przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. Motywując swoje stanowisko wyrażone w powołanej uchwale, Sąd Najwyższy uwzględnił fakt wprowadzenia ustawą nowelizującą nowej definicji podróży służbowej kierowcy, rozumianej 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). W wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała zatem sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie od dnia 3

kwietnia 2010 r. są podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego.

Analizując zaś przepisy 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.) oraz 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), Sąd Najwyższy sformułował następujące wnioski: 1) pojęcia „odpowiednie miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg” nie mogą być utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia; 2) zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie „noclegu” do usługi hotelarskiej (motelowej; pośrednio także do noclegu opłaconego w cenie karty okrętowej lub promowej), o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów; 3) usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie „miejsc do spania”, w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznic, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety; - brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu (względ na racjonalnego prawodawcę, który to przewidział); wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych; 4) istota „ryczałtu” jako świadczenia kompensacyjnego (w tym wypadku przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu) polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (bo nie są one udokumentowane); w zależności od okoliczności konkretnego przypadku kwota ryczałtu - która jako uśredniona i ujednolicona ustalona jest przez prawodawcę -

pokryje więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione. Prowadzi to do ogólnego wniosku, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. Taki stan rzeczy uprawnia pracownika do otrzymania od pracodawcy zwrotu kosztów noclegu co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

Należy podkreślić, że przedstawiony wyżej sposób wykładni pojęcia ryczałtu za noclegi Sąd Najwyższy w pełni zaaprobował również w swoim najnowszym orzecznictwie, którego przykładami mogą być wyroki: z dnia 18 listopada 2014 r., II PK 36/14 (LEX nr 1567473), czy też z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). W drugim z powołanych orzeczeń Sąd Najwyższy uwzględnił także skutki wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206), stwierdzając, że mocą tego wyroku został wyeliminowany z porządku prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i dodając równocześnie, że w ten sposób nie powstała jednak luka w przepisach, a także przyjmując, że obecnie podstawy prawnej do ustanowienia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej należy poszukiwać przy uwzględnieniu regulacji art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ k.p., który ma charakter powszechnie obowiązujący i dotyczy także kierowców w transporcie międzynarodowym jako pracowników.

Nie ma również racji skarżąca, podnosząc, że jej skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona. W zakresie naruszenia art. 378 § 1 k.p.c. nie polega bowiem na prawdzie sugestia skarżącej, jakoby Sąd drugiej instancji pominął część regulacji zawartej w § 13 ust. 7 obowiązującego u niej Regulaminu Wynagradzania. Przepis ten został bowiem w całości poddany analizie, która doprowadziła Sąd Okręgowy do trafnej konstatacji, że pozbawiał on pracowników (kierowców

mechaników) prawa do zwrotu kosztów noclegu, jeśli środek transportu był wyposażony w miejsce do spania, co oznaczało jego sprzeczność z art. 9 § 2 k.p. oraz art. 18 k.p., a przez to nieważność. Co do naruszenia art. 358 § 2 k.c. wypada natomiast zauważyć, że jak wynika z ustaleń faktycznych dokonanych przez Sąd pierwszej instancji, które Sąd Okręgowy przyjął za własne, skarżąca nie kwestionowała w toku procesu wartości roszczenia zgłoszonego przez powoda oraz terminów jego wymagalności za poszczególne miesiące, negując to roszczenie jedynie co do zasady. Także w swojej apelacji nie zgłaszała jakichkolwiek zastrzeżeń w tym zakresie. Z uzasadnienia wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania również nie wynika, na czym skarżąca opiera swoje twierdzenie co do przyjętego w zaskarżonym wyroku sposobu wyliczenia kwot stanowiących przedmiot sporu, a obecnie przedmiot zaskarżenia. Skarżąca, mimo takiej deklaracji, nie wykazuje więc kwalifikowanej postaci naruszenia art. 358 § 2 k.c., które aby potwierdzić oczywistą zasadność skargi kasacyjnej powinno być rozumiane jako widoczna, bez potrzeby dokonywania pogłębionej analizy jure, sprzeczność wykładni lub stosowania prawa z jego brzmieniem albo powszechnie przyjętymi regułami interpretacji (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2001 r., I PKN 15/01, OSNAPiUS 2002 nr 20, poz. 494 oraz z dnia 17 października 2001 r., I PKN 157/01, OSNP 2003 nr 18, poz. 437).

Podsumowując, Sąd Najwyższy uznał, że skarżąca nie zdołała wykazać, że zachodzi potrzeba poddania jej skargi kasacyjnej merytorycznemu rozpoznaniu. Dlatego też, na mocy art. 398⁹ § 2 k.p.c., a w odniesieniu do kosztów postępowania kasacyjnego na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. oraz § 9 pkt 2 w związku z § 10 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.