



Sygn. akt I PK 99/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 sierpnia 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Maciej Pacuda (przewodniczący)
SSN Jolanta Frańczak (sprawozdawca)
SSN Halina Kiriło

w sprawie z powództwa D. M.
przeciwko L. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w W.
o ryczałt za noclegi,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 8 sierpnia 2018 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy
i Ubezpieczeń Społecznych w G.
z dnia 29 grudnia 2016 r., sygn. akt VIII Pa [...],

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

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy w G. wyrokiem z dnia 10 maja 2016 r. zasądził od pozwanej
L. Spółki z o.o. w W. na rzecz powoda D. M. kwotę 4.555 euro oraz kwotę 4.550

funtów szterlingów wraz z odsetkami tytułem ryczałtów za noclegi, a w pozostałym zakresie oddalił powództwo.

Z ustaleń Sądu Rejonowego wynika, że powód był zatrudniony w pozwanej Spółce od dnia 1 kwietnia 2011 r. do dnia 4 października 2014 r. jako kierowca w transporcie międzynarodowym. W tym okresie wszystkie 233 noclegi za granicą odbywał w kabinie samochodu i oprócz kosztów za wjazd na parking i korzystanie z toalet, nie poniósł innych kosztów związanych z noclegiem. W czasie zatrudnienia powód nie zgłaszał pracodawcy, że nie chce nocować w kabinie pojazdu ani nie upominał się o zapłatę ryczałtu za noclegi. Z materiału dowodowego nie wynika, jakie państwa stanowiły cel jego podróży służbowej. Obowiązujący w pozwanej Spółce regulamin wynagradzania stanowi, że pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy mają obowiązek parkować pojazdy na odpoczynki (noclegi) na strzeżonych lub monitorowanych parkingach, wyposażonych w zaplecze socjalne (natryski, toalety) i w związku z tym nie przysługuje im ryczałt za nocleg w podróży służbowej. Pozwana nie wypłacała kierowcom ryczałtu za noclegi. Nie kwestionowała liczby i miejsc odbywanych przez powoda noclegów.

Sąd Rejonowy uznał, że nocleg w kabinie samochodu nie pozbawiał powoda prawa do ryczałtu za nocleg, nawet przy uwzględnieniu postanowień obowiązującego regulaminu wynagradzania, zgodnie z którymi wyłączone zostało prawo do ryczałtu za nocleg kierowcom nocującym w kabinie samochodu. Postanowienia regulaminu wynagradzania nie mogą być mniej korzystne dla pracownika od norm powszechnie obowiązujących, a w przeciwnym wypadku są one z mocy prawa zastępowane normami powszechnie obowiązującymi (art. 9 ust. 2 k.p.). Zatem powodowi - kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym z tytułu odbytych podróży służbowych przysługują należności co najmniej takie, jak wynikają z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., co wprost wynika z uzasadnienia uchwały Sądu Najwyższego w składzie składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (LEX 1469181). W sprawie mają więc zastosowanie obowiązujące w spornym okresie przepisy 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 jako rozporządzenie z dnia 29 stycznia 2013 r.). Zgodnie z § 16 ust. 1 tego rozporządzenia, za nocleg podczas podróży zagranicznej pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, w granicach limitu określonego w poszczególnych państwach w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu (§ 16 ust. 2). W uzasadnionych przypadkach pracodawca może wyrazić zgodę na zwrot kosztów za nocleg, stwierdzonych rachunkiem, w wysokości przekraczającej limit, o którym mowa w ust. 1 (§ 16 ust. 3). Stosownie do treści § 16 ust. 4, przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewniają pracownikowi bezpłatny nocleg. Ostatecznie Sąd Rejonowy uznał, że nawet jeśli powód nie ponosił dodatkowych kosztów z tytułu samego noclegu za granicą, to i tak przysługuje mu ryczałt za noclegi przebyte w kabinie pojazdu. W oparciu o zestawienie tras i przebieg poszczególnych podróży służbowych dokonał wyliczenia należnych ryczałtów zgodnie ze stawkami przewidzianymi w załączniku do rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r., przyjmując stawki obowiązujące w kraju faktycznego noclegu powoda z uwagi na brak w niniejszej sprawie informacji o oznaczeniu państw docelowych i oddalił powództwo ponad zasądzone kwoty 4.555 euro i 4.550 funtów szterlingów.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego wniosła pozwana Spółka domagając się zmiany zaskarżonego wyroku i oddalenia powództwa w całości, względnie uchylenia zaskarżonego wyroku w całości i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji. Zaskarżonemu wyrokowi zarzuciła naruszenia prawa materialnego – art. 77⁵ § 2 3 i 5 k.p., art. 9 § 2 k.p., art. 77² i art. 104 k.p. w związku z art. 9 § 1 k.p., § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. oraz naruszenie prawa procesowego – art. 227 w związku z art. 217 § 3 k.p.c., art. 236 k.p.c., art. 233 § 1 k.p.c., art. 322 k.p.c.

Sąd Okręgowy - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w G. wyrokiem z dnia 29 grudnia 2016 r. zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że powództwo oddalił.

W pierwszej kolejności Sąd Okręgowy podniósł, że podstawą prawną roszczenia powoda był art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), do którego Sąd pierwszej instancji odniósł się pośrednio przez odwołanie się do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Tylko na podstawie tego przepisu można bowiem rozważać uprawnienia kierowcy do należności z tytułu podróży służbowej, w tym ryczałtu za nocleg odbyty w kabinie samochodu, jako że uprawnień tych nie daje kierowcom Kodeks pracy ani tym bardziej przepisy rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. Stosownie do art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p. Sąd Okręgowy uwypuklił, że po dacie wydania zaskarżonego wyroku doszło do zmiany stanu prawnego na skutek wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206). W wyroku tym Trybunał orzekł, że: 1) art. 21a ustawy 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 z dnia 29 stycznia 2013 r., a także 2) 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 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. z 2002 r. Nr 236, poz. 1991 ze zm., dalej jako rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r.) są niezgodne z art. 2 Konstytucji RP w zakresie, w jakim przepisy te znajdują zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym. Sąd Okręgowy wskazał, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego stwierdzający niezgodność z Konstytucją określonego przepisu uchyla domniemanie jego zgodności z Konstytucją. Stosownie do art. 190 ust. 1 Konstytucji, orzeczenia Trybunału są ostateczne i mają moc powszechnie obowiązującą. Przepisy, wobec których zostało obalone domniemanie konstytucyjności, nie mogą być dalej stosowane. Skoro zatem art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców, będący podstawą roszczenia powoda, został wyłączony z

obrotu prawnego i nie obowiązuje, to należało zmienić zaskarżony wyrok i powództwo oddalić. Z tych też przyczyn, zdaniem Sądu Okręgowego, dalsza ocena zarzutów apelacyjnych stała się bezprzedmiotowa, jako że rozstrzygnięcie jest zgodne z żądaniem apelacji.

Skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego wniósł powód. Zaskarżając wyrok w całości, domagał się uchylenia zaskarżonego wyroku i jego zmiany przez oddalenie apelacji oraz zasądzenia od pozwanej na jego rzecz kosztów postępowania odwoławczego i postępowania kasacyjnego, ewentualnie uchylenia zaskarżonego wyroku w całości i pozostawienia Sądowi Okręgowemu rozstrzygnięcia o kosztach postępowania.

Skargę kasacyjną oparto na podstawie art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. zarzucając naruszenie prawa materialnego, a to:

1) art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1, 2, 3 i 5 k.p. przez błędną wykładnię, ponieważ mimo orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, Sąd Okręgowy powinien przyjąć, że skoro skarżący odbywał podróże służbowe, to dochodzone pozwem należności znajdują nadal podstawę prawną w stosunku do niego jako pracownika w przepisach ogólnych Kodeksu pracy, tj. w art. 77⁵ § 1 k.p. w związku z § 16 pkt 2 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r.;

2) art. 77⁵ § 1 k.p. w związku z § 16 pkt 2 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. przez błędną wykładnię, a przez to jego niezastosowanie.

Zdaniem skarżącego, Sąd Okręgowy błędnie przyjął, że utrata mocy obowiązującej art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców skutkuje bezwarunkowym brakiem możliwości stosowania do roszczeń kierowców przepisów Kodeksu pracy, w tym art. 77⁵ § 1 k.p., a w konsekwencji dalszych przepisów wykonawczych, określających zasady zwrotu kosztów związanych z podróżą służbową w zależności od zakresu wewnętrznych uregulowań obowiązujących u danego pracodawcy. Wprawdzie po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadku, gdy pracodawca nie uregulował prawidłowo zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w przepisach zakładowych, co miało miejsce w rozpoznawanej sprawie. Sąd

Najwyższy wielokrotnie potwierdzał prawo kierowcy do zrekompensowania kosztów podróży w stanie prawnym sprzed nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, nie opierając się przy tym na potrzebie analogicznego stosowania przepisów uznanych przez Trybunał za niekonstytucyjne, lecz na stosowaniu art. 77⁵ k.p., jak i art. 4 i art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, bez potrzeby odwoływania się do art. 21a tej ustawy.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwana wniosła o oddalenie skargi oraz o zasądzenie od skarżącego na jej rzecz zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna zasługiwała na uwzględnienie. Zaskarżony nią wyrok Sądu Okręgowego opiera się na założeniu, że zamiana stanu prawnego powstała po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, którym wyeliminowano z obrotu prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ma ten skutek, że kierowcom transportu międzynarodowego (mającym status pracownika) nie przysługują należności z tytułu podróży służbowej w oparciu o rozwiązania przewidziane w art. 77⁵ k.p., a tym samym w rozporządzeniu wykonawczym, którym w okresie objętym sporem jest rozporządzenie z dnia 29 grudnia 2013 r. Założenie to legło u podstaw wykluczenia przez Sąd Okręgowy zasadności roszczeń powoda z tytułu roszczeń związanych z podróżą służbową i w konsekwencji oddalenia powództwa. Podkreślając, że do wskazanej zmiany stanu prawnego doszło po wydaniu wyroku Sądu pierwszej instancji, Sąd Okręgowy odstąpił od merytorycznego rozpoznania zarzutów apelacji uznając, iż powództwo podlega oddaleniu. Zaprezentowane stanowisko Sądu Okręgowego co do skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie zasługuje na aprobatę.

Na wstępie należy przypomnieć treść i motywy wspomnianego wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Uznano w nim, 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 dnia 19 grudnia 2002 r. i w związku z § 16 ust. 1,

2, i 4 rozporządzenia wykonawczego z dnia 29 stycznia 2013 r., w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP. W motywach uzasadnienia tego wyroku Trybunał stwierdził, że konstrukcja zakwestionowanych przepisów jest wadliwa legislacyjnie, gdyż opiera się na odesłaniu kaskadowym, przez co spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych. Zanegowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców odsyłał bowiem w zakresie zasad wypłacania kierowcom należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową do art. 77⁵ § 3-5 k.p., a co za tym idzie, do rozporządzeń wykonawczych (z dnia 19 grudnia 2002 r. i z dnia 29 stycznia 2013 r.). Takie 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. Trybunał Konstytucyjny wyraził też 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, a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Trybunał Konstytucyjny zastrzegł też, 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. W ocenie Trybunału, 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 przez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej.

Z przedstawionych wyżej motywów uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego wyraźnie wynika, że przyczyną zakwestionowania przepisu art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie była niezgodność z Konstytucją zawartego w nim rozwiązania, ale użyta w tym przepisie wadliwa metoda legislacyjna. Zatem Trybunał nie zanegował samego prawa do rekompensaty, lecz tylko mechanizm jej ustalenia. Jednocześnie 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. W myśl art. 190 ust. 1 i 2 Konstytucji RP orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego mają moc powszechnie obowiązującą i są ostateczne, a ponadto w sprawach wymienionych w art. 189 Konstytucji RP podlegają niezwłocznemu ogłoszeniu we właściwym organie urzędowym. Według art. 190 ust. 3 Konstytucji RP, orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, lecz Trybunał może określić także inny termin utraty mocy wiążącej obowiązującego dotąd aktu normatywnego bądź jego przepisu. W razie stwierdzenia niekonstytucyjności aktu normatywnego moc wiążąca orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego oznacza, że od chwili ogłoszenia orzeczenia w sposób wymagany w art. 190 ust. 2 Konstytucji RP, akt ten nie może być już stosowany, gdyż został usunięty z porządku prawnego i stracił zdolność do wymuszenia określonego zachowania, czyli moc obowiązującą (szerzej zob. E. Łętowska, K. Gonera: Wieloaspektowość następstw stwierdzania niekonstytucyjności,

Państwo i Prawo 2008 nr 5, s. 20 - 37; M. Safjan: Skutki prawne orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego, Państwo i Prawo 2003 nr 3, s. 3 - 18). Omawiany wyrok Trybunału Konstytucyjnego został opublikowany w dniu 29 grudnia 2016 r. (data ogłoszenia w Dz. U. z 2016 r., poz. 2206) zatem od tej daty 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 wykonawczego z dnia 19 grudnia 2002 r. i § 16 ust. 1, 2, i 4 rozporządzenia wykonawczego z dnia 29 stycznia 2013 r. Oznacza to, że od tego dnia przepis ten nie może już stanowić podstawy prawnej do przyznania pracownikowi - kierowcy należności przewidzianych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., a doprecyzowanych w rozporządzeniach wykonawczych. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego został ogłoszony w dniu 24 listopada 2016 r. i wówczas objęty nim przepis stracił domniemanie zgodności z Konstytucją RP.

Powszechnie obowiązująca moc wyroków Trybunału Konstytucyjnego oznacza, że wiążą one także Sąd Najwyższy, co wynika bezpośrednio z art. 190 ust. 1 Konstytucji RP, stąd również omawiany wyrok Trybunału Konstytucyjnego oraz wygenerowany na jego podstawie nowy stan prawny odnośnie do ryczałtów za nocleg kierowców w transporcie międzynarodowym został uwzględniony w orzecznictwie Sądu Najwyższego, co ukształtowało nową linię orzecznictwa (por. wyroki: z dnia 7 lutego 2017 r., II PK 359/15, LEX nr 2252203; z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16, LEX nr 2258054; z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, LEX nr 2242158; z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366; z dnia 8 marca 2017 r. II PK 410/15, LEX nr 2306367; z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875; z dnia 27 kwietnia 2017 r., I PK 90/16, LEX nr 2282387; 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; z dnia 30 maja 2017 r., I PK 148/16, LEX nr 2319690; z dnia 30 maja 2017 r., I PK 154/16, LEX nr 2353606; z dnia 30 maja 2017 r., II PK 122/16, LEX nr 2312474; z dnia 26 lipca 2017 r., I PK 251/16, LEX nr 2375937). W ramach nowej linii orzeczniczej Sąd Najwyższy dokonał oceny skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, w kontekście podstaw prawnych rozliczania świadczeń przysługujących kierowcom w transporcie międzynarodowym z tytułu podróży służbowych, jako że nie było to przedmiotem rozważań samego wyroku Trybunału. Kwestia ta ma kluczowe znaczenie dla

rozstrzygnięcia niniejszej sprawy, ponieważ sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego, 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 przez to do rozporządzenia wykonawczego i na podstawie tych przepisów rozstrzyganie o roszczeniach kierowców transportu międzynarodowego z tytułu wydatków związanych z podróżą służbową, dochodzonych przez powoda w niniejszym procesie.

Odpowiedzi na postawione wyżej pytanie Sąd Najwyższy udzielił w wyroku z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (OSP 2017 nr 11, poz. 116), wskazując, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadku, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę. W obszernym uzasadnieniu tego wyroku Sąd Najwyższy wywiódł, że od dnia 24 listopada 2016 r. 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 2002 r. (należy tu zaznaczyć, że rozważania Sądu Najwyższego dotyczą także analogicznych w brzmieniu przepisów § 16 ust. 1, 2, i 4 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r., mających zastosowanie w stanie faktycznym niniejszej sprawy). Niemniej jednak obowiązująca ustawa o czasie pracy kierowców, mając charakter *lex specialis* względem przepisów Kodeksu pracy, zawiera definicję podróży służbowej. Naturalną formułą rekompensat takich podróży jest zwrot kosztów pracownikowi. W tym aspekcie normą szczegółową był art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który został wyeliminowany z porządku prawnego mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Jednak w ten sposób nie powstała luka w przepisach, gdyż podstawowe metody wykładni prawa pozwalają na rozstrzygnięcie spornego zagadnienia, choć jej wybór może być różny. Z jednej strony, przez art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców można, poszukiwać podstawy prawnej do ustanowienia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w związku z art. 77⁵ § 1 k.p., albo też przez odpowiednie stosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym w zakresie

nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Rozwiązanie, za którym trafnie opowiedział się Sąd Najwyższy w powołanym wyżej wyroku, opiera się na wykładni art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców. Przepis ten formułuje definicję podróży służbowej i nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej, a więc nadal obowiązuje w systemie prawa. Powszechnym przepisem prawa pracy jest art. 77⁵ § 1 k.p. Odwołanie do podstawowej regulacji prawa pracy jest naturalne, zwłaszcza że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie obejmował swym zakresem tej regulacji. Art. 77⁵ § 3 k.p. ustanawia normatywną podstawę do uregulowania danej kwestii w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest zobowiązany do ustalenia regulaminu pracy. Art. 77⁵ § 5 k.p. przewiduje, że gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Zwrot „nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3” wskazuje na sytuację, w której zakładowe źródła prawa pracy nie regulują należności z tytułu podróży służbowej. Brak regulacji należy dekodować rodzajowo, tzn. jeżeli pracodawca ureguje kwestię diet, a pomija inne koszty podróży, to oznacza, że u pracodawcy nie ma postanowień, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p. Występujący w tym przepisie zwrot „na pokrycie kosztów podróży” nie powinien być interpretowany tylko jako zwrot udokumentowanych kosztów podróży. Odnosząc się *stricte* do charakteru ryczału za nocleg Sąd Najwyższy w cytowanym wyroku podkreślił, że formuła § 9 ust. 1 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. opiera się na zasadzie zwrotu kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem w wysokości limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. Zaniechanie przedłożenia rachunku nie oznacza braku kosztów noclegu po stronie pracownika, a nocleg w kabinie pojazdu nie może być uznany za zapewnienie bezpłatnego noclegu. Brak rachunku za nocleg oznacza, że pracownikowi przysługuje ryczałt za nocleg w wysokości 25% limitu. Racjonalność tego rozwiązania oznacza, że faktycznie wybór należy do pracownika, który albo przedkłada rachunek, albo uzyskuje prawo do ryczału. Sąd Najwyższy podkreślił też, że w judykaturze wyrażono stanowisko, iż istota ryczału, jako świadczenia

kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia oderwane jest od rzeczywistego poniesienia kosztów (bo się ich nie dokumentuje) i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 i wskazane tam orzecznictwo). Literalnie rzecz ujmując, ryczałt przysługuje w razie nieprzedłożenia rachunku, czyli taka sytuacja jest kwalifikowana jako koszt nieudokumentowany, który nie znajduje pokrycia w fakturze VAT, czy też paragonie fiskalnym. Idąc dalej, taki nieudokumentowany koszt noclegu obejmuje nie tylko udostępnienie miejsca do spania, lecz także dostępu do pomieszczeń sanitarnych, zakupu i prania pościeli etc. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473).

Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy także w wyroku z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15 (LEX nr 2273875) oraz w wyroku z dnia 17 maja 2017 r., II PK 106/16 (LEX nr 2306361). W tym ostatnim judykacie powtórzył, 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 prawodawca nie uregulował w odmienny sposób kwestii zasad rozliczania kosztów podróży służbowych tej szczególnej grupy pracowników ani wysokości należnych im z tego tytułu świadczeń. Podobnie w wyroku z dnia 30 maja 2017 r., I PK 154/16 (LEX nr 2353606), Sąd Najwyższy stwierdził, że immanentną cechą podróży służbowych są po stronie pracownika wydatki, które ostatecznie powinien kompensować pracodawca. Idea stosunku pracy opiera się na ryzyku ekonomicznym podmiotu zatrudniającego. Oznacza to, że jeżeli decyzja pracodawcy powoduje powstanie dodatkowych kosztów po stronie pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest

ich zwrot. Wprowadzenie odrębnej definicji podróży służbowej kierowców (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) oznacza objęcie tym obowiązkiem w sposób szerszy - niż dotychczas - określonej grupy osób wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji brak odpowiedniej regulacji w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich kompensowania za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Powszechnym przepisem prawa pracy jest art. 77⁵ § 1 k.p. W tym samym wyroku stwierdzono też, 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 aktualnym stanie prawnym zakładowe unormowania dotyczące ryczałtu za noclegi w zagranicznej podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym miały zastosowanie z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 i 3 k.p. do podróży kierowców odbywanych po dniu 3 kwietnia 2010 r., nawet jeśli stawki ryczałtu za nocleg przewidziane w regulacjach zakładowych albo w umowie o pracę były niższe od ustalonych przepisami wydanyymi na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., a pojazd wyposażony był w kabinę z miejscami do spania. To samo dotyczy podróży odbywanych przed dniem 3 kwietnia 2010 r. - jeżeli wiązały się z dodatkowymi kosztami (wydatkami) po stronie pracownika-kierowcy, pracodawca miał obowiązek ich pokrycia.

W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 26 października 2017 r., III PZP 2/17 (OSNP 2018 nr 3, poz. 28), Sąd Najwyższy potwierdził, że pozbawienie mocy prawnej art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców spowodowało jedynie przewartościowanie sytuacji prawnej, nie jest jednak równoznaczne z pozbawieniem kierowców transportu międzynarodowego (mających status pracowników) należności z tytułu podróży służbowej. Przepisy art. 2 pkt 7 i art. 4 ustawy o czasie kierowców oraz art. 5 i art. 77⁵ k.p. nie zostały bowiem wyrugowane z porządku prawnego. Art. 2 ust. 7 zawiera definicję podróży służbowej kierowcy, modyfikując - na potrzeby wybranej grupy zawodowej - kształt

podróży służbowej zdefiniowanej w art. 77⁵ § 1 k.p. Z kolei w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców przewidziano, że w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Ten ostatni przepis stanowi odzwierciedlenie wyrażonej w art. 5 k.p. zasady, że przepisy szczególne dotyczące określonej kategorii pracowników mogą określać ich stosunek pracy odmiennie. W konsekwencji, po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p., a co za tym idzie, w rozporządzeniach wykonawczych z 2002 r. i z 2013 r. Zastosowanie tego przepisu wynika bowiem z art. 5 k.p. i jego odpowiednika - art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. W przedstawioną linią orzecniczą wpisuje się także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2018 r., III PK 158/16 (LEX nr 2450254), w którym stwierdzono, że zapewnienie kierowcy noclegu w dostosowanej do tego kabiny pojazdu nie jest zapewnieniem mu bezpłatnego noclegu, a w związku z tym na pracodawcy spoczywa obowiązek rozliczenia się z kierowcą z tytułu kosztów noclegu, w szczególności wypłaty ryczałtu za nocleg. Koszty podróży służbowej pracownika obciążają wyłącznie pracodawcę, ponieważ jest to koszt pracy, który w ramach ryzyka prowadzenia działalności spoczywa na pracodawcy prowadzącym tę działalność. Wszelkie regulacje zakładowych aktów prawa pracy albo postanowienia umów o pracę wykluczające obowiązek pracodawcy pokrywania kosztów noclegu kierowców w podróży służbowej w związku z zapewnieniem im noclegów w kabinie pojazdu są w związku z tym bezskuteczne i nie mają mocy prawnej.

Z przytoczonych wyżej judykatów wynika, co skład Sądu Najwyższego rozpoznający niniejszą sprawę podziela i aprobuje, że w obecnym stanie prawnym pozostały (istnieją) przepisy o podróży służbowej tj. 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. Do kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym mogą zatem mieć zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, regulujące należności pracowników z tytułu podróży służbowych (w tym rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r. i z dnia 29 stycznia 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.). Poza zakresem stosowania przepisów powszechnie obowiązujących (w tym rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. i z dnia 29 stycznia 2013 r.) pozostają natomiast kierowcy, których regulacje płacowe wynikają z postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę, ponieważ wówczas nie istnieje konieczność posilkowego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących.

Przenosząc przedstawione rozważania na grunt rozpoznawanej sprawy należy stwierdzić, że wbrew stanowisku Sądu Okręgowego, wydanie przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, a tym samym usunięcie z obrotu prawnego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie wywiera wpływu na ostateczne zakończenie sporu w niniejszej sprawie. Z poczynionych przez Sądy *meriti* ustaleń faktycznych, które wiążą Sąd Najwyższy z mocy art. 398¹³ § 2 k.p.c., wynika, że pozwany pracodawca nie zapewnił powodowi bezpłatnego noclegu w związku z wykonywaniem pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym oraz że obowiązujące u strony pozwanej przepisy wewnątrzzakładowe przewidywały, że pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy nie przysługuje ryczałt za noclegi w podróży służbowej. Z tych względów wiąże w procesie ustalenie, że w okresie objętym sporem (od dnia 1 kwietnia 2011 r. do dnia 4 października 2014 r.) u pozwanego pracodawcy nie było szczegółowej regulacji w zakresie dochodzonych w sprawie ryczałtów za noclegi. 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. 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.

W konsekwencji należy stwierdzić, że nowy stan prawny powstały po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15,

nie zwalniał Sądu Okręgowego z merytorycznego rozpoznania zarzutów apelacji pozwanego pracodawcy, zmierzających do zakwestionowania roszczeń powoda z tytułu roszczeń związanych z podróżą służbową. Nie ma bowiem podstaw do oddalenia powództwa o zwrot kosztów noclegu z tytułu podróży służbowej skoro również po wydaniu omawianego wyroku Trybunału Konstytucyjnego istnieją w systemie prawa regulacje przewidujące zarówno prawo kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym do zwrotu należności związanych z podróżą służbową (w szczególności diet, kosztów dojazdu, przejazdu i noclegów), jak i ustalające wysokość tych należności, a tym samym istnieją podstawy do zwrotu kosztów noclegów w razie ich niezapewnienia przez pracodawcę. Uchylenie zakresowe obowiązywania art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie wyklucza zatem zasadności roszczeń powoda z tytułu roszczeń związanych z podróżą służbową.

Mając powyższe okoliczności na względzie, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.