



Sygn. akt I PSKP 32/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 2 grudnia 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Staryk (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Leszek Bielecki

SSN Zbigniew Korzeniowski

w sprawie z powództwa P.K., D.E., R.P., M.M. i R.R.
przeciwko B. [...] Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w siedzibą w P.
o zapłatę ryczałtu za nocleg,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 2 grudnia 2021 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy
i Ubezpieczeń Społecznych w P.
z dnia 14 czerwca 2019 r., sygn. akt VI Pa [...],

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

UZASADNIENIE

W wyroku z dnia 14 czerwca 2019 r., sygn. akt VI Pa (...), Sąd Okręgowy –
Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w P. w sprawie z powództwa P.K., D.E.,
R.P., M.M. i R.R. przeciwko B. Spółce z o.o. w P. – zmienił zaskarżony apelacją

powodów wyrok Sądu Rejonowego – Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w P. z dnia 1 czerwca 2017 r., sygn. akt IV P (...), w ten sposób, że zasądził od pozwanej B. Spółki z o.o. w P. na rzecz powodów: a) P.K. kwotę 96.667,40 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 2 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtu za nocleg, b) D.E. kwotę 87.372,68 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 2 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtu za nocleg, c) R.P. kwotę 80.385,77 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 2 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtu za nocleg, d) M.M. kwotę 103.205,77 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 2 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtu za nocleg, e) R.R. kwotę 95.731,96 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 2 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty tytułem ryczałtu za nocleg (pkt 1); oddalił apelację w pozostałej części (pkt 2).

Sąd Okręgowy podzielił ustalenia faktyczne wyroku Sądu pierwszej instancji, zgodnie z którymi P.K. był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy zawartej na czas określony od 9 listopada 2013 r. do 8 listopada 2016 r. Zgodnie z umową na jego wynagrodzenie składało się wynagrodzenie miesięczne 2.000 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych 800 zł, ryczałt za pracę w godzinach nocnych 100 zł, ryczałt za dyżur 100 zł, ryczałt za używanie telefonów prywatnych do celów służbowych 450 zł i premia uznaniowa i diety dobowe maksymalnie 160 zł. Powód M.M. był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy zawartej na czas określony od 7 grudnia 2011 r. do 7 grudnia 2014 r. Zgodnie z umową na jego wynagrodzenie składało się wynagrodzenie miesięczne 1.500 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych 800 zł, ryczałt za pracę w godzinach nocnych 100 zł, ryczałt za dyżur 100 zł, ryczałt za używanie telefonów prywatnych do celów służbowych 450 zł i premia uznaniowa i diety dobowe maksymalnie 160 zł. Od 20 grudnia 2012 r. wynagrodzenie zasadnicze zostało podwyższone do 2.000 zł. Powód R.P. był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy zawartej na czas określony od 16 czerwca 2011 r. do 15 czerwca 2014 r. Zgodnie z umową na jego wynagrodzenie składało się wynagrodzenie miesięczne 1.500 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych 800 zł, ryczałt za pracę w godzinach nocnych 100 zł, ryczałt za dyżur 100 zł, ryczałt za używanie telefonów prywatnych do celów służbowych 450 zł i premia uznaniowa i diety dobowe maksymalnie 160 zł. Od 20

grudnia 2012 r. wynagrodzenie zasadnicze zostało podwyższone do 2.000 zł. Powód R.R. był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy zawartej na czas określony od 1 listopada 2013 r. do 31 października 2016 r. Zgodnie z umową na jego wynagrodzenie składało się wynagrodzenie miesięczne 2.000 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych 800 zł, ryczałt za pracę w godzinach nocnych 100 zł, ryczałt za dyżur 100 zł, ryczałt za używanie telefonów prywatnych do celów służbowych 450 zł i premia uznaniowa i diety dobowe maksymalnie 160 zł. Powód D.E. był zatrudniony u pozwanego na podstawie umowy zawartej na czas określony od 16 sierpnia 2010 r. do 15 sierpnia 2013 r. Zgodnie z umową na jego wynagrodzenie składało się wynagrodzenie miesięczne 1.500 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych 800 zł, ryczałt za pracę w godzinach nocnych 100 zł, ryczałt za dyżur 100 zł, ryczałt za używanie telefonów prywatnych do celów służbowych 450 zł i premia uznaniowa i diety dobowe maksymalnie 160 zł.

Z tytułu zatrudnienia wszyscy powodowie otrzymali należne im świadczenia wynikające z wyżej opisanych umów o pracę. U strony pozwanej obowiązywał regulamin wynagradzania, według którego pracownikom będącym w podróży służbowej poza granicami kraju przysługują diety w wysokości obowiązującej w danym kraju, jednak nie więcej niż 160 zł (§ 13). Kierowcom prowadzącym pojazdy wyposażone w odpowiednie zaplecze z miejscem do spania nie przysługuje ryczałt za nocleg (§ 14).

Pojazdy, którymi jeździli powodowie były wyposażone w miejsce do spania. Łóżko miało długość około 180 cm i szerokość około 75 cm. Lodówki nie było i powodowie kupili je z własnych środków (po ustaniu stosunku pracy zabrali je ze sobą). W kabinie trudno było się wyprostować, było mało miejsca na ubrania. Samochody nie posiadały klimatyzacji postojowej. Powodowie gotowali w kabinie na kuchence. Nie mogli się oddalać od pojazdów, dlatego poza bazami musieli spać w pojazdach. Powodowie, aby rozpocząć pracę musieli dojechać do Rotterdamu. Powodowie byli informowani o warunkach pracy przed podjęciem zatrudnienia.

Sąd drugiej instancji wskazał, że powodowie na rozprawie apelacyjnej w dniu 14 września 2018 r. zmodyfikowali oznaczenie wartości przedmiotu zaskarżenia tj.

P.K. domagał się kwoty 135.043 zł, M.M. - 137.845 zł, R.P. - 64.929 zł, R.R. - 55.724,94 zł i D.E. - 87.792 zł.

Sąd Okręgowy podzielił stanowisko uchwały Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.; dalej również jako: „rozporządzenie z 2002 r.”). Sąd uwzględnił, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, stwierdził niezgodność z ustawą zasadniczą przepisów związanych ze świadczeniami dla kierowców odbywających podróże służbowe. Według Sądu, skoro kierowca odbywa podróże służbowe w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, to jak każdy pracownik na mocy art. 77⁵ § 1 - § 5 k.p. i stosownego rozporządzenia wykonawczego nabywa prawo do wszystkich świadczeń z tym związanych. Pozbawienie mocy obowiązującej art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców nie pozbawia kierowcy tych świadczeń na zasadach ogólnych dotyczących podróży służbowej każdego pracownika. Ryczałty noclegowe mogą być obniżone przez pracodawcę w aktach prawa wewnętrznego, czy też umowie o pracę poniżej kwot określonych w załącznikach do stosownych rozporządzeń (tak w szczególności w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r., III PZP 2/17). Pracodawca nie może jednak pozbawić pracownika - kierowcy w całości prawa do tego rodzaju świadczeń z podróży służbowej. Tak uczyniła pozwana Spółka w § 14 regulaminu wynagradzania. Według Sądu drugiej instancji taka regulacja jest nieważna z mocy art. 9 § 2 k.p. jako mniej korzystna dla pracownika niż wynikająca z przepisów prawa powszechnie obowiązującego. Zdaniem Sądu drugiej instancji spanie przez powodów w kabinie powierzonego im zestawu ciężarowego nie stanowiło zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w podróży służbowej i w

konsekwencji nabywali oni prawo do świadczenia w postaci ryczałtu noclegowego na podstawie art. 77⁵ § 1 i 5 § k.p. w związku z § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. Pozwana Spółka nie uregulowała prawa powodów do tego świadczenia odmiennie w regulaminie wynagradzania, czy też ich umowach o pracę - art. 77⁵ § 3 i 5 k.p., skoro przepis § 14 regulaminu wynagradzania był nieważny *ex lege*. Należy więc stosować stawki ryczałtów noclegowych wynikające z przepisów powołanego rozporządzenia.

Sąd drugiej instancji przypomniał, że kwestia wyliczenia należnych powodom od pozwanej Spółki ryczałtów noclegowych została zlecona biegłemu z zakresu księgowości i rachunkowości już na etapie postępowania przed Sądem Rejonowym. W uzupełniającej opinii dopuszczonej w postępowaniu apelacyjnym biegły wyliczył te należności za nieprzedawniony okres z wszystkich pozwów na kwoty: 96.667,40 zł dla powoda P.K., 87.372,68 zł dla powoda D.E., 80.385,77 zł dla powoda R.P., 103.205,77 zł dla powoda M.M. i 95.731,96 zł dla powoda R.R.. Wysokość tych ryczałtów noclegowych w tym wariantcie została ustalona na podstawie przepisów rozporządzenia z 2002 r. Wyliczenie to nie było kwestionowane przez strony pod względem rachunkowym i zdaniem Sądu Okręgowego jest prawidłowe. Nie ma żadnych podstaw prawnych ku temu, aby na poczet tych ryczałtów noclegowych zaliczać inne świadczenia wypłacane powodom z innych tytułów prawnych np. diet, dodatku weekendowego, czy też dodatku za dojazdy do bazy. Świadczenia te nie są powiązane z kwestią odbywania przez powodów noclegów w trakcie podróży służbowych. Pozwany nie połączył diet oraz ryczałtów noclegowych w jedno świadczenie, co wynika z treści regulaminu wynagradzania. Pozwany co do zasady przyznawał prawo do ryczałtów noclegowych, a jedynie bezprawnie chciał pozbawić ich powodów jako kierowców w sytuacji, gdyby pojazdy były wyposażone w odpowiednie miejsce do spania w kabinie.

Zdaniem Sądu nie było podstaw do miarkowania ryczałtów wyliczonych przez biegłego sądowego w oparciu o przepis art. 322 k.p.c. W świetle ustaleń faktycznych warunki życia i nocowania w kabinie pojazdów powierzonych powodom były złe. Były one ciasne, łóżka były małych rozmiarów. Pojazdy nie posiadały klimatyzacji postojowej – w upały powodowie musieli spać przy włączonym silniku.

Na wyposażeniu kabin nie było lodówek. Powodowie nie mogli oddalać się od pojazdów, a więc poza bazami tak naprawdę musieli w nich spać. W tej sytuacji nie było żadnych argumentów za tym, aby obniżyć kwoty ryczałtów noclegowych ze stawek wyliczonych na podstawie rozporządzenia z 2002 r.

Powyższy wyrok Sądu Okręgowego strona pozwana zaskarżyła skargą kasacyjną opartą na obydwu podstawach kasacyjnych określonych w art. 398³ § 1 pkt 1 i 2 k.p.c. Strona skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd drugiej instancji oraz zasądzenie od powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania kasacyjnego wraz z kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna jest częściowo uzasadniona.

Słuszne są zarzuty naruszenia art. 321 § 1 k.p.c. oraz art. 378 § 1 k.p.c. w wyniku wydania wyroku zasądającego na rzecz dwóch powodów kwot przewyższających zgłoszone przez ich pełnomocnika żądanie, a w konsekwencji przez orzeczenie ponad żądanie i zakres apelacji, co dotyczy: - rozstrzygnięcia zawartego w pkt 1c wyroku powództwa wytoczonego przez R.P., w którym zasądzono na rzecz powoda kwotę 80.385,77 zł wraz z ustawowymi odsetkami, pomimo tego, iż powód domagał się łącznie zasądzenia na swoją rzecz jedynie kwoty 64.919,63 zł, - rozstrzygnięcia zawartego w pkt 1e wyroku powództwa wytoczonego przez R.R., w którym zasądzono na rzecz powoda kwotę 95.731,96 zł wraz z ustawowymi odsetkami, pomimo tego, iż powód domagał się łącznie zasądzenia na swoją rzecz jedynie kwoty 55.724,94 zł. Częściowo uzasadniony jest zarzut naruszenia art. 322 k.p.c. przez jego niezastosowanie w sprawie i nieuwzględnienie przy określaniu wysokości ryczałtów za nocleg ponoszonych przez powodów kosztów noclegu, sprawowania pieczy nad samochodem i ładunkiem także podczas nocnego wypoczynku, o czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia.

Co do naruszenia prawa materialnego niesłuszny był zarzut czwarty skargi kasacyjnej naruszenia między innymi § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i

Polityki Społecznej z dnia 8 maja 2001 r. w sprawie szczególnych zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, gdyż przepis ten nie obowiązywał od 1 stycznia 2003 r.

Roszczenia powodów obejmowały okres od 2010 do 2016 r. – w różnych konfiguracjach czasowych. Implikowało to konieczność stosowania, co do zasady, obowiązujących wówczas przepisów dotyczących czasu pracy kierowców międzynarodowych oraz przysługujących im świadczeń pieniężnych.

Zarzut „błędnej wykładni art. 77⁵ § 3 i § 4 k.p. w zw. z § 9 ust. 1 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 oraz § 8 ust. 1 i 3 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługującej pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zw. z art. 77⁵ § 2 k.p. przez przyjęcie, że zgodnie z powołanymi przepisami prywatny przedsiębiorca musi ustalić wysokość świadczeń z tytułu podróży służbowej na poziomie nie niższym niż wynikające 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.”, wymagał osadzenia tych przepisów w europejskich unormowaniach, nie wymienionych w skardze kasacyjnej.

Przepisów intertemporalnych nie zawiera relewantne w tych kwestiach rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.Urz.UE.L 2020 Nr 249), które w myśl art. 3 weszło w życie 20 sierpnia 2020 r. (z wyjątkiem art. 1

pkt 15 i art. 2 pkt 12 tego rozporządzenia, które stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r.). Rozporządzenie to, podobnie jak nowelizowane rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (...), nazywane dalej rozporządzeniem nr 561/2006, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.

Przed dniem 20 sierpnia 2020 r. (od 2007 r.) art. 8 ust. 8 cytowanego rozporządzenia stanowił, że 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. Poprzednio obowiązujący art. 8 ust. 8 rozporządzenia nie regulował więc kwestii ustalenia rekompensaty za nocleg, pozostawiając ją do unormowania ustawodawcy krajowemu lub postanowieniom umów o pracę. Z przepisów rozporządzenia nr 561/2006 wynikało, że w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu dopuszczalny był tylko dzienny okres odpoczynku i skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Art. 8 ust. 8 rozporządzenia wskazywał więc, że regularny tygodniowy okres odpoczynku powinien być wykorzystany w hotelu, motelu, na terenie bazy transportowej, w porównywalnym miejscu lub w domu. Nie ulega więc wątpliwości, że pracodawca miał obowiązek pokrycia kosztów noclegu poza kabiną w przypadku wykorzystywania przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (35 godzin wypoczynku) w postaci ryczałtu za nocleg, jeśli kierowca nie przedstawił rachunku za nocleg.

Jedynym przepisem regulującym w sposób bezpośredni kwestie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem takiego zadania służbowego był art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (aktualnie jednolity

tekst: Dz.U. z 2019 r., poz. 1412), który stanowił, że kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Przepisy te nie sprzeciwiały się uregulowaniu przez polskich pracodawców w regulaminach wynagradzania - ryczałtu za nocleg, nawet w przypadku zapewnienia pojazdu z miejscami noclegowymi. Jeśli kierowcy pracowali w systemie: trzy tygodnie pracy za granicą i tydzień wypoczynku w Polsce, musieli korzystać za granicą z regularnego tygodniowego wypoczynku, który nie mógł odbywać się w kabinie pojazdu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15).

Podobnie kwestie te regulował art. 8 ust. 8 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR). Celem tych unormowań było dążenie do poprawy warunków socjalnych kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów drogowych, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania, a w konsekwencji liczbę wypadków, które w transporcie drogowym są często tragiczne w skutkach. W branży transportowej kierowca, z racji obowiązku pieczy nad ładunkiem przez cały czas przewozu, wymogów ubezpieczenia dotyczącego miejsc parkowania pojazdu czy rozkładu czasu pracy, w większości wypadków nie jest w stanie spać w innym miejscu niż w dostosowanej do tego kabinie.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego w okresie, którego dotyczy skarga kasacyjna, ukształtował się z pogląd, zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi będącemu kierowcą samochodu ciężarowego odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowiło zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. (por. uchwałę Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14, OSNP 2015 nr 4, poz. 47). Nawet w wypadku zakupu pojazdów wyposażonych w kabiny umożliwiające nocleg na zainstalowanej w nich leżance, pracodawca – w okresie od 3 kwietnia 2010 r. – nie mógł uchylić się od zapłaty odpowiedniej kwoty tytułem zwrotu kosztów noclegu.

Biorąc pod uwagę cele rozporządzenia nr 561/2006, a także z uwagi na fakt, iż w akcie tym przewidziana była wprost możliwość odbioru dziennych okresów

odpoczynku i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe (o ile posiadał on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy, pojazd znajdował się na postoju, a kierowca godził się na to), Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 (OTK-A 2016/93, Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) uznał, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Zdaniem Trybunału oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu były usprawiedliwione. Dodatkowo utwierdzał ich w tej interpretacji art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców. Przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77⁵ § 3-5 k.p. i wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z *ratio legis* tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny. Ustawodawca, odsyłając w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do zasad ogólnych przewidzianych w Kodeksie pracy - tj. art. 77⁵ § 3-5 k.p., a następnie do zakwestionowanych przepisów rozporządzeń - nie uwzględnił specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym. Brak regulacji adekwatnych do wykonywanej przez kierowców pracy i odesłanie w zakresie ustalania warunków i wysokości należności przysługujących z tytułu podróży służbowej kierowców do przepisów dotyczących pracowników sfery budżetowej ujawnił się szczególnie przy wykładni pojęcia "bezpłatny nocleg" zawartego w kwestionowanych rozporządzeniach. Pojęcie to, choć nieostre, jest wystarczająco czytelne w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w jednostkach sfery budżetowej przebywających w podróży służbowej, a jego wykładnia w stosunku do tego kręgu adresatów jest jednolita. W odniesieniu jednak

do kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym, wywołało radykalne rozbieżności i niepewność co do sposobu jego stosowania. Mając na uwadze wskazane wyżej regulacje w ocenie Trybunału, wadliwa legislacyjnie konstrukcja zakwestionowanych przepisów, opierająca się na odesłaniu kaskadowym, spowodowała niejasność i nieprecyzyjność wywodzonych z nich treści normatywnych. Ponadto doprowadziła do nieadekwatności norm uregulowanych w tych przepisach do materii, w jakiej znajdują zastosowanie oraz nadmiernej swobody organów stosujących prawo przy ustalaniu ich zakresu normowania. Zdaniem Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Potraktowanie w sposób identyczny pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców – Trybunał uznał za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet. Cytowany wyrok Trybunału został ogłoszony w Dzienniku Ustaw z dnia 29 grudnia 2016 r., poz. 2206, wobec tego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców utracił moc obowiązującą z tym dniem (art. 190 ust. 2 i 3 Konstytucji RP). Z dniem ogłoszenia wyroku art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców stracił domniemanie zgodności z Konstytucją również odnośnie do stanów faktycznych sprzed tej daty.

Biorąc pod uwagę utratę domniemanie zgodności z Konstytucją, po wyroku Trybunału Sąd Najwyższy dokonał ponownej oceny wykładni przepisów o czasie pracy kierowców od 3 kwietnia 2010 r. Zwrócić należy uwagę, że judykatura ta nie uzyskała aprobaty Trybunału Konstytucyjnego, który w postanowieniu z dnia 11 grudnia 2019 r., SK 11/19, odniósł się między innymi do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r. (III PZP 2/17, OSNP 2018 nr 3, poz. 28), w której stwierdzono, 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 Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia

29 stycznia 2013 r. (...), jednocześnie jednak w tym samym orzeczeniu Sąd Najwyższy stwierdził, że w przypadku braku regulacji w przepisach zakładowego prawa pracy zastosowanie znajdują unormowania zawarte w rozporządzeniu z 2002 r. W ocenie Trybunału, skoro norma prawna po jej rekonstrukcji posiada tożsame brzmienie i prowadzi do osiągnięcia identycznego rezultatu, nie ma znaczenia, na podstawie jakiego przepisu zostanie wyinterpretowana. Trybunał przesądził bowiem jednoznacznie o nieadekwatności unormowań zawartych we wskazanych przepisach k.p. na gruncie stosunku pracy, którego stroną jest kierowca wykonujący przewóz w transporcie międzynarodowym. Trybunał Konstytucyjny wskazał, że stosowanie prawa w zgodzie z Konstytucją polega między innymi na tym, aby władze publiczne korzystały ze swoich uprawnień w sposób zapewniający zgodność norm stanowionych przez te organy z normami Konstytucji – i to zarówno na poziomie tworzenia, jak i stosowania prawa. Może się zdarzyć, że spełnienie takiego wymogu nastąpi jedynie po zastosowaniu określonej, prokonstytucyjnej wykładni prawa oraz będzie efektem uwzględnienia treści wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Taka właśnie sytuacja ma miejsce w przedmiotowej sprawie. Fakt stosowania przez Sąd Najwyższy wykładni zmierzającej do obejścia orzeczenia Trybunału, jakkolwiek niezrozumiały, pozostaje kwestią stosowania prawa, na co Trybunał Konstytucyjny nie ma wpływu. Przepisy odsyłające do stosowania w nieuregulowanym zakresie mają charakter ogólny, zaś zgodnie z wymogiem dokonywania prokonstytucyjnej wykładni prawa sądy powszechne powinny rozumieć art. 77⁵ k.p. (wraz z wydanym na podstawie 77⁵ § 2 k.p. rozporządzeniem) jako niemający zastosowania na gruncie ustawy o czasie pracy kierowców, z uwagi na ich nieadekwatność.

Ponadto w postanowieniu z dnia 28 października 2021 r. Trybunał Konstytucyjny nadał skardze konstytucyjnej Ts 93/18, dotyczącej analizowanych wyżej przepisów, dalszy bieg, co może sugerować, że konieczna jest interwencja konstytucyjna w kwestiach dotychczasowej jurysdykcji.

W ocenie Sądu Najwyższego, rozpoznającego obecną skargę kasacyjną, należy zaaprobować wyżej przedstawione konstatacje i uwzględnić je przy wykładni i stosowaniu przepisów wskazanych w zarzutach naruszenia prawa materialnego skargi kasacyjnej. Na marginesie można wskazać, że nadal obowiązujący art. 2 pkt

7 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (oraz będąca jego konsekwencją wykładnia przepisów o dietach i ryczałtach za nocleg), może wymagać ustawowej korekty, gdyż po zmianie unijnej dyrektywy delegacyjnej, od 2 lutego 2022 r., polscy przedsiębiorcy będą zobowiązani do wypłaty kierowcom tych należności – zwłaszcza związanych z przewozami kabotażowymi i przewozami *cross-trade*, których nie będą mogli jednak zaliczyć do zagranicznego wynagrodzenia z miejsca (kraju) wykonywania przewozów, co może wpłynąć na zachwianie konkurencyjności polskich przedsiębiorców.

Sąd Najwyższy, rozpoznający obecną skargę kasacyjną, uznał, że do stanów faktycznych poczynszy od 3 kwietnia 2010 r. do wejścia w życie unijnego „pakietu mobilności”, do kierowców w transporcie międzynarodowym, z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców należało stosować art. 77⁵ § 1 k.p. - pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. W przypadku firm transportowych, nienależących do sfery budżetowej, należności te i warunki ich wypłacania powinny zostać unormowane w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (w myśl art. 77⁵ § 3 k.p.). Zgodnie z art. 77⁵ § 4 k.p. postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2. Stosując przedstawioną wyżej wykładnię konstytucyjną, nie można uznać, że przepisy te implikują ustalanie ryczałtu za nocleg według zasad przysługujących pracownikom budżetowym lub samorządowym.

Nie było przy tym przeszkód, aby należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zostały określone w postaci jednego ryczałtu. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, przyjęto, że dopuszczalne było ustalenie przez strony stosunku pracy objęcie jednym ryczałtem (w adekwatnie wysokiej i stałej kwocie) diety oraz należnego kierowcy ryczałtu za

noclegi, nie mniej korzystnym niż przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia i ryczałtu za nocleg.

W ocenie Sądu Najwyższego nie naruszało prawa określenie w przepisach zakładowych lub w umowie o pracę tych należności w wysokości niższej od wysokości ryczałtów, przewidzianych w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych na podstawie art. 77⁵ § 5 k.p. Z cytowanych wyżej orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego wynika bowiem, iż należy uwzględnić przy wykładni przepisów również aspekt ekonomiczny; między innymi – uzasadnione oczekiwania właścicieli firm przewozowych, że zakup pojazdów wyposażonych w miejsca noclegowe i klimatyzację, wpłynie na obniżenie ich wydatków, związanych z ryczałtami za noclegi kierowców.

Przenosząc powyższe konstatacje na grunt rozpoznawanej skargi kasacyjnej, Sąd Najwyższy uznał, że częściowo są uzasadnione zarzuty skargi kasacyjnej: 2) „błędnej wykładni art. 77⁵ § 3, § 4 i § 5 k.p. w zw. z art. *(powinien być paragraf)* 9 ust. 1, 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 oraz § 8 ust. 1 i 3 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługującej pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej przez przyjęcie, że pracownikowi przysługuje wypłata ryczałtu za nocleg ustalona w wysokości wynikającej z przepisów ww. rozporządzeń, także w sytuacji, w której regulamin wynagradzania pracodawcy przewiduje zastrzeżone dla pracowników świadczenie nazwane „dieta”, które przy dokonaniu prawidłowej wykładni postanowień regulaminu, stanowi świadczenie obejmujące wszelkie należności przysługujące pracownikowi w związku z podróżą służbową”; 3) naruszenia „art. 65 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 9 k.p. w zw. z art. 300 k.p. oraz § 13 Regulaminu wynagradzania pozwanej Spółki przez ich niezastosowanie w sprawie i zaniechanie dokonania wykładni postanowień regulaminu wynagradzania pozwanej z uwzględnieniem okoliczności jego sporządzenia, zasad współżycia społecznego oraz celu wprowadzanej regulacji, w szczególności przez przyjęcie, iż świadczenie

przewidziane w § 13 regulaminu wynagradzania nie stanowiło świadczenia przysługującego kierowcom z tytułu podróży służbowej, które wyczerpywało w sposób całościowy roszczenia pracowników związane z podróżami służbowymi, w tym ryczałt za nocleg, a stanowiło jedynie zwiększenie ustawowej diety związanej z kosztami wyżywienia”.

Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 29 lipca 2020 r., I PK 48/19, Legalis nr 2471589, zajął stanowisko, że koszty noclegu kierowcy w transporcie międzynarodowym może kompensować kwota jednego świadczenia (nazywanego nawet „dieta”), umówiona przez pracownika i pracodawcę z uwzględnieniem postanowień regulaminu wynagradzania i zarządzenia w sprawie diet. Świadczenie to może być niższe niż kwota 25% ryczałtu za nocleg określona w rozporządzeniu wykonawczym do art. 77⁵ § 2 k.p. 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 KP.

Ad casum - zapisy regulaminu pozwanego o odmowie wypłaty ryczałtu za nocleg w przypadku przydzielenia kierowcy samochodu z miejscem sypialnianym w kabinie, w ocenie Sądu Najwyższego, pozostawały w sprzeczności z art. 77⁵ § 1 k.p. oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (w zakresie regularnego tygodniowego wypoczynku). Nie oznacza to jednak, że unormowania zakładowe były korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące w postaci rozporządzeń wykonawczych przewidzianych dla sfery budżetowej jako bardziej korzystne (art. 9 § 2 k.p.). 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, które zostało zastąpione rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, miałyby zastosowanie tylko wówczas, gdyby nie było żadnych zakładowych unormowań dotyczących należności z tytułu podróży służbowej (art. 77⁵ § 5 k.p.). *In casu* pracodawca wypłacał powodowi wysokie diety, które w jego ocenie pokrywały również koszty związane z noclegami. W sprawie nie

ustalono precyzyjnie, czy powodowie akceptowali to stanowisko, uznając, że stawki diety obejmowały też ryczałty za nocleg (pozw-y wnieśli dopiero po rozwiązaniu stosunków pracy). W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r., III PZP 2/17, zastrzeżono, że sąd powszechny ma prawo, a wręcz obowiązek, dokonywać sprawdzenia, czy ustanowiony ryczałt orientacyjnie spełnia pokładane w nim oczekiwania. Natomiast w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2018 r., I PK 75/17, Legalis nr 1828461 zajęto stanowisko, że przy osądzie sporów o ryczałty za noclegi odbywane w międzynarodowym transporcie dostrzega się potrzebę „moderowania” wysokości spornych ryczałtów przez ich miarkowanie w sytuacji braku regulacji dotyczącej ryczałtu za nocleg w prawie zakładowym albo w umowie o pracę. Ryczałt noclegowy może być niższy niż 25% ryczałtu „powszechnego”, ale nie może być dowolnie niski. Także w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2019 r., II PK 282/17, Legalis nr 1879476, wyrażono pogląd, 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. Ryczałtowy sposób rozliczania ma na celu uproszczenie wzajemnych rozliczeń. Z punktu widzenia sądu rozpoznającego sprawę o zwrot kosztów noclegu w podróży służbowej kierowców oznacza to, że u pracodawcy „prywatnego” ryczałt za nocleg może być w układzie zbiorowym pracy, regulaminie lub umowie o pracę ustalony na niższym poziomie niż w rozporządzeniu dotyczącym sfery budżetowej, po drugie, że sąd ma prawo (obowiązek) szacunkowo badać, czy przyjęty pułap ryczałtu daje kierowcy realną możliwość zaspokojenia potrzeb noclegowych w godnych i regenerujących warunkach. W razie stwierdzenia, że wyznacznik ten nie został zrealizowany, należy rozważyć, czy pracownik nabywa prawo do zapłaty. Przy ustalaniu należnej kwoty trzeba uwzględnić indywidualne okoliczności sprawy, a gdy ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd ma prawo skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

Rekapitulując, w polskim systemie prawnym pracownik nie partycypuje w ponoszeniu kosztów pracy. Skoro jest wysyłany w podróż służbową wiążącą się z

koniecznością nocowania, to jej koszty obciążają pracodawcę - gdy nie zapewni pracownikowi bezpłatnego noclegu; alternatywnie w postaci zwrotu kosztów noclegu według przedłożonego rachunku albo w postaci ryczału, jeśli dowodu fiskalnego nie przedstawi. Sytuacja kierowców w transporcie międzynarodowym w okresie od 3 kwietnia 2010 r. do czasu wprowadzania w życie unijnego „pakietu mobilności” od 20 sierpnia 2020 r. (oraz od 2 lutego 2022 r.) była odmienna od zwykłych pracowników w krótkich delegacjach, gdyż pozostawali oni w permanentnej podróży służbowej, przeważnie nocując na leżankach w kabinach pojazdów. Z uwagi na potrzebę znalezienia równowagi między interesami pracodawców i kierowców, konieczne były zakładowe unormowania lub zapisy umów o pracę, które ustalały wysokość diet i ryczałów za nocleg, przy czym mógł to być jeden ryczałt, przewyższający – w myśl art. 77⁵ § 3 i 4 k.p. wysokość diety za dobę podróży służbowej poza granicami kraju w wysokości nie niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika sfery budżetowej. W przypadku, gdy pracodawca nie określił wysokości ryczału za nocleg lub wykluczył jego wypłatę w sytuacji wyposażenia pojazdów w fabryczne miejsca do spania, stosownie do wykładni konstytucyjnej zawartej w przedstawionych wyżej orzeczeniach Trybunału Konstytucyjnego, za nieadekwatne (wygórowane) uznać należy zasądzenie przez Sąd pracy ryczałów za nocleg według limitów przewidzianych w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. (...). Przy ustalaniu należnej kwoty ryczałów za nocleg Sąd powinien wziąć pod uwagę indywidualne okoliczności sprawy, a zwłaszcza wysokość wypłaconych pracownikowi diet, standard miejsca noclegowego, zapewnienie (lub nie) bezpłatnego noclegu w tygodniowym terminie odpoczynku, długość czasu przebywania poza domem, a gdy ściśle ustalenie wysokości żądania nie jest możliwe lub nader utrudnione, sąd powinien skorzystać z rozwiązania przewidzianego w art. 322 k.p.c.

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.

