



Sygn. akt II PK 149/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 czerwca 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Romualda Spyt (przewodniczący)

SSN Beata Gudowska

SSN Małgorzata Wrębiakowska-Marzec (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa Stowarzyszenia "L." w P. działającego na rzecz A. L.
przeciwko B. sp. z o.o. w P.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 23 czerwca 2016 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i
Ubezpieczeń Społecznych w P.

z dnia 24 października 2014 r., sygn. akt VI Pa (...),

I. oddala skargę kasacyjną,

**II. zasądza od B. Spółki z o.o. w P. na rzecz Stowarzyszenia
"L. " w P. kwotę 900 (dziewięćset) zł tytułem zwrotu kosztów
postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 24 października 2014 r. Sąd Okręgowy w P. oddalił apelację B. Spółki z o.o. w P. od wyroku Sądu Rejonowego w P. z dnia 12 maja 2014 r., którym zasądzono od pozwanej Spółki na rzecz A. L. tytułem ryczałtów za noclegi kwotę 47.559,43 zł, w tym wyszczególnione kwoty wraz z ustawowymi odsetkami od poszczególnych dat wymagalności.

W sprawie ustalono, że w okresie od 1 czerwca 2010 r. do 29 listopada 2011 r. powód zatrudniony był w pozwanej Spółce na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego, wykonując przewozy na trasach międzynarodowych. W przerwach na noclegi powód sypiał na leżance zamontowanej w kabinie pojazdu, parkując uprzednio albo na parkingach położonych w pobliżu stacji paliw albo w innych miejscach, nierzadko pozbawionych węzła sanitarnego. Nie otrzymywał od pracodawcy środków pieniężnych na noclegi w hotelach czy motelach, nie miał możliwości wyboru postoju, a tym samym miejsca noclegu. Pracodawca nie zagwarantował powodowi bezpłatnego noclegu (poza kabiną samochodu).

Przy takich ustaleniach Sąd odwoławczy zaaprobował ocenę Sądu pierwszej instancji, że roszczenie powoda znajduje podstawę w art. 77⁵ k.p. oraz § 9 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm., dalej jako rozporządzenie z 2002 r.) w związku z art. 2 pkt 7 oraz art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), powołując się w tym zakresie na uchwałę składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164). Sąd drugiej instancji stwierdził, że wobec ustalenia, iż powód odbywał nocleg w kabinie pojazdu konieczne okazało się „zrekompensowanie mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. i zwrot kosztów noclegu, co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia”.

W skardze kasacyjnej strona pozwana zarzuciła: I. naruszenie przepisów postępowania w sposób mający wpływ na wynik sprawy, tj. art. 378 § 1 w związku z

art. 321 § 1 k.p.c., przez zaniechanie dokładnego rozpoznania sprawy w granicach apelacji oraz w ramach systemu pełnej apelacji, z tym skutkiem, iż utrzymano w mocy rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego orzekające ponad żądanie pozwu, a przede wszystkim wewnętrznie sprzeczne - w szczególności z tym skutkiem, że w kontekście brzmienia punktu I. poddawanego kontroli instancyjnej wyroku Sądu Rejonowego nie sposób jednoznacznie ustalić, czy zasądzono na rzecz beneficjenta powództwa kwotę należności głównej wynoszącą 47.559,43 zł (zgodną z żądaniem pozwu) czy też kwotę należności głównej wynoszącą 51.549,65 zł (tj. kwotę o 3.990,22 zł większą niż żądanie pozwu); II. naruszenie prawa materialnego przez błędną jego wykładnię, a to § 9 ust. 1-4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 3 pkt 8 w związku z art. 35 ust. 1 i 3 w związku z art. 36 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2014 r., poz. 196) oraz w związku z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2004 r. w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie (jednolity tekst: Dz.U. z 2006 r. Nr 22, poz. 169 ze zm.) oraz załączników nr 1-8 do tego rozporządzenia oraz w związku z art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 1 w związku z art. 4 lit. g) i h) oraz w związku z art. 8 ust. 1, 2, 6 i 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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 uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006.102.1) (dalej jako rozporządzenie nr 561/2006) w związku z art. 8 umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską - oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. Nr 94, poz.1087; dalej jako umowa AETR), a polegającą na błędnej wykładni pojęcia „bezpłatnego noclegu”, w szczególności zaś na błędnym ograniczeniu miejsca jego realizacji do hotelu (stanowiącego wyłącznie jeden z ośmiu rodzajów obiektów hotelarskich), gdy tymczasem w zgodzie z przytoczonymi powyżej przepisami „bezpłatny nocleg”, odbywany przez pracownika - kierowcę w ramach odpoczynku

dziennego oraz skróconego odpoczynku tygodniowego, może w odpowiedni (wystarczający dla należytej regeneracji sił fizycznych i psychicznych kierowcy w stopniu umożliwiającym bezpieczną jazdę) [sposób] zostać zrealizowany w kabinie pojazdu wyposażonej w miejsce do spania znajdującego się na odpowiednio wyposażonym w bazę sanitarno-gastronomiczną parkingu, a to tym bardziej, że standard tak odbieranego przez pracownika - kierowcę w kabinie pojazdu noclegu pozostaje wielokrotnie na znacznie wyższym poziomie niż standard noclegu realizowanego w obiekcie hotelowym w ramach świadczonej usługi hotelarskiej.

Wskazując na powyższe zarzuty skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w części oddalającej apelację i przekazanie w tym zakresie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji, ewentualnie o uchylenie wyroku w zaskarżonej części oraz zmianę wyroku Sądu pierwszej instancji poprzez oddalenie powództwa w całości.

Skarżący wniósł nadto o: 1) rozpoznanie wydanego na rozprawie apelacyjnej postanowienia Sądu Okręgowego w P. z dnia 24 października 2014 r. w przedmiocie oddalenia wniosków pozwanej o zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego oraz Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej - jako sprzecznego z art. 3 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym oraz art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej jako TFUE); 2) zawieszenie na zgodny wniosek stron postępowania wywołanego wniesieniem niniejszej skargi - do czasu rozpoznania przez Trybunał Konstytucyjny wniosku o kontrolę konstytucyjności prawa złożonego przez Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” w dniu 10 lutego 2015 r., a na wypadek jego nieuwzględnienia - 3) zwrócenie się do Trybunału Konstytucyjnego z zapytaniem: a) czy § 2 pkt 2 lit. b) w związku z § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz w związku z art. 77⁵ § 1-5 k.p. - w zakresie, w jakim przyznają kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym prawo do świadczeń w postaci ryczałtu za nocleg spędzony w kabinie pojazdu (jako świadczenia mającego rekompensować koszty podróży służbowej, których to kosztów pracownicy w istocie nie ponoszą), a jaką to formę noclegu ustawodawca europejski uznaje za zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi „odpowiedniego miejsca do spania” i to w ramach „odpoczynku

dziennego” oraz „odpoczynku tygodniowego”, tj. w zakresie wskazanym uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 - a to w związku z art. 20 ust. 1 w związku z art. 18 ust. 1 w związku z art. 6 ust. 1 w związku z art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2013 r., poz.1442) oraz w związku z art. 3 ust. 1 w związku z art. 21 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 361), które to przepisy zwalniają świadczenia w postaci ryczałtu za nocleg z podatku dochodowego od osób fizycznych oraz z obowiązku wliczania ich do podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne (a w konsekwencji również z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia chorobowe) - pozostają w zgodzie z art. 2, art. 32 ust. 1, art. 67 ust. 1 zdanie 1, art. 84 i art. 217 Konstytucji;

b) czy art. 77⁵ § 2 k.p. - w zakresie, w jakim nie zawiera wytycznych dotyczących treści aktu wykonawczego, a w związku z art. 77⁵ § 1 k.p. - w zakresie, w jakim akt wykonawczy nie jest wydawany w celu „wykonania ustawy”, a to z uwagi na brak pozytywnej regulacji ustawowej - pozostają w zgodzie z art. 92 ust. 1 Konstytucji;

c) czy § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, w zakresie, w jakim przyznaje pracownikowi - kierowcy regularne prawo do świadczeń w postaci ryczałtu za nocleg w sytuacji, gdy pewnym jest, że pracownik żadnych kosztów z tytułu noclegu nie poniósł (nocleg realizowany był w kabinie pojazdu) - jako wydany z przekroczeniem delegacji pomieszczonej w art. 77⁵ § 2 k.p. - pozostaje w zgodzie z art. 92 ust 1 Konstytucji;

4) zwrócenie się do TSEU z zapytaniem: a) czy art. 90, 91 i 96 TFUE oraz art. 101 i 102 TFUE należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które zwalniają z powszechnego obowiązku podatkowego (w zakresie podatku od wynagrodzeń) oraz powszechnego obowiązku uiszczania składek na zabezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe i chorobowe) przeszło 80% faktycznego wynagrodzenia wypłacanego przez przewoźników krajowych na rzecz ich pracowników (kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym), a które to faktyczne wynagrodzenie wypłacane jest w części z tytułu zwrotu zryczałtowanych kosztów noclegu w podróży służbowej (noclegu spędzonego w

kabinie pojazdu, z którego to tytułu pracownik nie ponosi żadnych kosztów, i które to miejsce ustawodawca europejski uznaje za odpowiednie miejsce do spania w ramach realizacji odpoczynku dziennego i tygodniowego) oraz w części tytułem diet (z których znaczna część nie zostaje wykorzystana zgodnie z ich celem, tj. na pokrycie zwiększonych kosztów utrzymania w podróży służbowej) i czy takie zwolnienia przedmiotowe dla przewoźników krajowych nie stanowią niedozwolonej pomocy państwa (pozwalają zaoszczędzić przedsiębiorcom około 50% świadczeń odprowadzanych powszechnie od wynagrodzeń, stanowiąc *de facto* zwolnienie podatkowe oraz zwolnienie w zakresie obowiązku uiszczania składek na zabezpieczenie społeczne); b) czy art. 8 ust. 1 i 8 rozporządzenia nr 561/2006 - w związku z art. 90, 91 i 94 TFUE - należy interpretować w ten sposób, że wyposażenie pojazdu w „odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy” w warunkach określonych tym przepisem, pozostaje równoznaczne z zapewnieniem pracownikowi odpowiedniego „bezpłatnego noclegu” w ramach odpoczynku dziennego oraz skróconego tygodniowego - a to z tym skutkiem, że pracodawca zwolniony zostaje z obowiązku zwrotu pracownikowi kosztów innego noclegu (poza kabiną pojazdu, np. w hotelu), a w szczególności - czy w zakresie znaczeniowym pojęć „dziennego i tygodniowego odpoczynku” mieści się pojęcie „noclegu”; c) czy art. 151 TFUE w związku z postanowieniami części I pkt 4 i 12 Europejskiej Karty Społecznej sporządzonej w Turynie dnia 18 października 1961 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 8, poz. 67) a nade wszystko w związku z art. 12 ust. 2 i 3 tej Karty w związku z art. 31 w związku z art. 65 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 102 dotyczącej minimalnych norm zabezpieczenia społecznego należy interpretować tak, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które zezwalają, aby przeszło 80% faktycznego wynagrodzenia wypłacanego przez przewoźników na rzecz ich pracowników tytułem w istocie ekwiwalentu za pracę (kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym), a które to świadczenia wypłacane jest formalnie tytułem ryczałtu za nocleg spędzony w kabinie pojazdu (z którego to tytułu pracownik nie ponosi żadnych kosztów i którą to kabinę ustawodawca europejski uznaje za odpowiednie miejsce do spania) oraz tytułem diet (z których przeważająca część nie zostaje wykorzystana zgodnie z ich celem, tj. na pokrycie zwiększonych kosztów

utrzymania w podróży służbowej) - nie było objęte obowiązkiem uiszczania odeń składek „na ubezpieczenia społeczne oraz chorobowe”, a w konsekwencji, nie stanowiło podstawy wymiaru świadczeń emerytalno-rentowych oraz chorobowych i nie było uwzględniane w ustaleniu ich wysokości.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o nieuwzględnienie zgłoszonych przez skarżącego wniosków i oddalenie skargi.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Skarga kasacyjna nie zawiera usprawiedliwionych zarzutów.

W pierwszej kolejności niezasadny jest zarzut naruszenia przepisów postępowania. W myśl art. 378 § 1 k.p.c. sąd rozpoznaje sprawę w granicach apelacji, w granicach zaskarżenia bierze jednak z urzędu pod uwagę nieważność postępowania. Przez granice apelacji należy rozumieć granice, w których sąd drugiej instancji może i powinien rozpoznać sprawę na skutek jej wniesienia. Określają je sformułowane w apelacji zarzuty i wnioski, granice zaskarżenia, a także granice kognicji sądu apelacyjnego. W tak zakreślonych granicach apelacji mieści się rozpoznanie wszystkich prawnomaterialnych aspektów sprawy niezależnie od postawionych zarzutów. Natomiast w odniesieniu do kwestii procesowych w postępowaniu apelacyjnym znaczenie mają tylko takie uchybienia prawu procesowemu, które zostały podniesione w apelacji i nie są wyłączone spod kontroli na podstawie przepisu szczególnego. Sąd apelacyjny może wziąć pod uwagę uchybienia procesowe popełnione przez sąd pierwszej instancji jedynie na zarzut podniesionym w apelacji. Bez ich podniesienia zarzutów tych nie może rozważać, chociażby w jego ocenie miały one wpływ na wynik sprawy (por. uchwałę składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 31 stycznia 2008 r., zasadę prawną, III CZP 49/07, OSNC 2008 nr 6, poz. 55). Inaczej rzecz ujmując, bez podniesienia w apelacji odpowiedniego zarzutu, sąd drugiej instancji nie może wziąć pod uwagę z urzędu uchybienia prawu procesowemu przez sąd pierwszej instancji, choćby miały one wpływ na wynik sprawy (por. wyrok z dnia 3 czerwca 2015 r., V CSK 550/14, LEX nr 1771404). Uchybienia procesowe sądu pierwszej instancji tylko wtedy stają się uchybieniami sądu drugiej instancji, gdy mimo ich

wyraźnego wytknięcia w apelacji nie zostały przez sąd drugiej instancji uwzględnione (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2014 r., II CSK 646/13, LEX nr 1540130).

Zgodnie z art. 321 § 1 k.p.c. sąd nie może wyrokować co do przedmiotu, który nie był objęty żądaniem, ani zasądzać ponad żądanie. Przepis ten wyraża kardynalną zasadę wyrokowania dotyczącą przedmiotu orzekania, według której sąd związany jest żądaniem zgłoszonym przez powoda w powództwie (*ne eat iudex ultra petita partium*), a więc nie może zasądzić czegoś jakościowo innego albo w większym rozmiarze lub uwzględnić powództwo na innej podstawie faktycznej niż wskazana przez powoda. Skarżący nie twierdzi jednak, aby w postępowaniu apelacyjnym podniósł zarzut wyjścia przez Sąd pierwszej instancji - przy określaniu kwot częściowych składających się na zasądzoną zgodnie z żądaniem powoda należność główną - ponad zgłoszone żądanie. Już tylko z tego względu nie mogło dojść do naruszenia przez Sąd odwoławczy art. 378 § 1 w związku z art. 321 § 1 k.p.c. w sposób wskazany przez skarżącego.

Bezzasadne są również zarzuty obrazy prawa materialnego, sprowadzające się w istocie do kontestowania poglądu wyrażonego przez Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, 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 art. 9 § 4 rozporządzenia z 2002 r., co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

W uchwale tej Sąd Najwyższy wyjaśnił wszystkie podnoszone przez skarżącego kwestie, stwierdzając, że zarówno art. 8 umowy AETR, jak i art. 8 rozporządzenia nr 561/2006 oraz art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców odnoszą się do możliwości wykorzystania okresów odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu) pod warunkiem, że pojazd posiada „odpowiednie miejsce do spania” i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast w żadnym

zakresie świadczeń przysługujących kierowcom - pracownikom z tytułu podróży służbowych i nie mogą służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przysługiwania ryczałtów za noclegi. W ustawie o czasie pracy kierowców nie uregulowano zasad przysługiwania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, odsyłając wyraźnie i wprost (art. 21a) w tym zakresie do art. 77⁵ § 3-5 k.p. i to bez żadnych ograniczeń i modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę. Zgodnie z art. 77⁵ § 5 k.p. w przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3 (czyli nie zawiera uregulowań dotyczących warunków wypłacania wszystkich należności z tytułu podróży służbowej) pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2, a więc na zasadach i w wysokości przewidzianej przepisami rozporządzenia z 2002 r. Rozporządzenie to w § 9 ust. 4 stanowi, że zwrot kosztów noclegu - zarówno w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu (ust. 1), jak i w kwocie ryczałtu w wysokości 25% limitu przy braku rachunku (ust. 2) - nie przysługuje pracownikowi, gdy pracodawca (lub strona zagraniczna) zapewnia pracownikowi „bezpłatny nocleg”. Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że łączna analiza przedstawionych przepisów pozwala na sformułowanie wniosku, że po pierwsze - 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 oraz po drugie - brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza ograniczenie zwrotu kosztów noclegu do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych. Doprowadziło to Sąd Najwyższy do ogólnego wniosku, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w tym pojeździe dobowego odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006, nie oznacza natomiast 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.

Aktualne orzecznictwo Sądu Najwyższego zgodnie potwierdza, że art. 8 rozporządzenia nr 561/2006 oraz art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców dotyczą gwarantowanych okresów odpoczynku i nie obejmują kwestii kompensaty kosztów podróży służbowej oraz że wymagany standard noclegu dla kierowcy międzynarodowego jest czymś innym niż nocleg w kabinie samochodu (por. np. uchwałę z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14, OSNP 2015 nr 4, poz. 47 oraz wyroki z dnia 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473; z dnia 7 października 2015 r., II PK 252/14, LEX nr 1925801; z dnia 3 marca 2016 r., II PK 3/15, niepublikowany). W tej sytuacji nie może być uznane za argumentację uzasadniającą odstępianie od tej wykładni odwoływanie się przez skarżącego do orzecznictwa sprzed podjęcia przez Sąd Najwyższy w składzie powiększonym uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 oraz do przepisów ustawy o usługach turystycznych oraz ustawy w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie.

Sąd Najwyższy nie widzi również potrzeby zwracania się do Trybunału Konstytucyjnego oraz TSUE ze formułowanymi przez skarżącego pytaniami.

Po pierwsze, wątpliwość co do konstytucyjności § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz w związku z art. 77⁵ § 1-5 k.p. skarżący uzasadnia tożsamością noclegu w kabinie pojazdu z zapewnieniem pracownikowi odpowiedniego miejsca do spania w ramach odpoczynku dziennego oraz odpoczynku tygodniowego, co pozostaje w oczywistej sprzeczności z wykładnią dokonaną w tym zakresie przez Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Uchodzi przy tym uwadze skarżącego, że w podstawie kasacyjnej nie łączy zarzutu obrazy prawa materialnego z art. 77⁵ k.p.

Po drugie, wbrew twierdzeniom skarżącego, art. 77⁵ § 2 k.p. określa przedmiot regulacji przepisów wykonawczych, a więc - zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - zakres spraw przekazanych do uregulowania oraz wytyczne dotyczące treści aktu, na co zwracał już uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu

uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Żadne wątpliwości w tym zakresie nie wynikają również z uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 października 2005 r., K 36/03 (OTK-A 2005 nr 9, poz. 98), w którym rozstrzygane było zagadnienie konstytucyjności art. 77⁵ § 2, 3 i 4 k.p. Nadto skarżący pomija, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie odsyła do art. 77⁵ § 1 k.p., gdyż ta pierwsza zawiera własną definicję podróży służbowej.

Po trzecie, powyższe świadczy o braku podstaw do kwestionowania zgodności z art. 92 ust. 1 ustawy zasadniczej przepisu § 9 ust. 1 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w związku z art. 21a w związku z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców - jako wydanego z przekroczeniem delegacji z art. 77⁵ § 2 k.p.

Po czwarte, co do kwestii objętych wnioskiem skarżącego o zwrócenie się z pytaniami wstępnymi do TSUE należy zwrócić uwagę na postanowienie Trybunału z dnia 18 lutego 2016 r., C-325/15, w którym stwierdzono, że rozporządzenie nr 561/2006, które harmonizuje w szczególności przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób, pozostawiając jednak ustawodawcy krajowemu możliwość ustanowienia przepisów bardziej korzystnych dla rzeczonych kierowców, nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego dodatków, które mogłyby przysługiwać takim kierowcom w okresie wykonywania działalności zawodowej (pkt 20). Rozporządzenie nr 561/2006, a w szczególności jego art. 8 ust. 8, nie stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa, w jakich warunkach kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej (pkt 21). To samo należy odnieść do konsekwentnie przyjmowanego przez prawodawcę krajowego rozwiązania, w którym - ze względu na konieczność pogodzenia różnych celów i interesów - rzeczywisty ekwiwalent pracy świadczonej przez pracownika zostaje przeniesiony na niepodlegające oskładkowaniu i opodatkowaniu składniki rekompensujące koszty podróży służbowej. W wyniku dokonanej z dniem 3 kwietnia 2010 r. nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców ustawodawca zlikwidował bowiem skutki uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13-14, poz. 166), w której stwierdzono, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy

i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p., a w rezultacie nie mają do niego zastosowania ani art. 77⁵ § 5 k.p., ani przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

Z powyższych względów orzeczono jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁴ oraz odpowiednio stosowanego art. 108 § 1 k.p.c.