



Sygn. akt II PK 173/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 października 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Frańczak (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Maciej Pacuda

SSN Krzysztof Staryk

w sprawie z powództwa R. D.
przeciwko H. spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w P.
o ryczałt za noclegi,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 13 października 2020 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego w W.
z dnia 11 stycznia 2018 r., sygn. akt XXI Pa (...),

- 1. oddala skargę kasacyjną,**
- 2. nie obciąża powoda kosztami zastępstwa procesowego
strony pozwanej w postępowaniu kasacyjnym.**

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy w W. wyrokiem z dnia 5 kwietnia 2017 r. oddalił powództwo R.D. o zapłatę od pozwanej H. z o.o. w W. kwoty 29.088 zł z odsetkami tytułem ryczałtów za noclegi w czasie podróży służbowych odbytych w okresie od dnia 1

lutego 2012 r. do dnia 23 lutego 2013 r. (pkt 1) oraz orzekł o kosztach postępowania (pkt 2 i 3).

Sąd Rejonowy ustalił, że powód był zatrudniony w pozwanej Spółce od dnia 17 lipca 2011 r. do dnia 23 lutego 2013 r. na stanowisku kierowcy międzynarodowego z wynagrodzeniem zasadniczym w kwocie 1.500 zł, a następnie w kwocie 1.650 zł z możliwością wypłaty „nagrody uznaniowej”. Szczegóły odbywanych przez powoda podróży służbowych odnotowywane były w tygodniowych kartach czasu pracy. Powód podczas podróży służbowych nocował w kabinie samochodu ciężarowego. Otrzymywał wynagrodzenie za pracę przelewem, a dokładne wyliczenia kwot netto i brutto zawierają listy płac. W okresie zatrudnienia powoda w pozwanej Spółce obowiązywał regulamin wynagradzania, zmieniony aneksem z dnia 2 stycznia 2008 r. Według § 8 ust. 3 tego regulaminu pracownikowi odbywającemu podróż służbową poza granicami Polski przysługuje dieta oraz ryczałt zgodnie z załącznikiem nr 4. Pracodawca określił wysokość diety w większości krajów Europy Zachodniej średnio na 45 euro, a w Wielkiej Brytanii na 32 funty. Za nocleg w tym ostatnim kraju przysługiwał także dodatkowo ryczałt w wysokości 8 funtów. Według opinii biegłego z zakresu rachunkowości powód w okresie zatrudnienia otrzymał kwoty należne według regulaminu obowiązującego u pracodawcy (tj. po 8 funtów za nocleg w Wielkiej Brytanii), ale nie wypłacono mu kwot, które hipotetycznie przysługiwałyby na mocy przepisów dotyczących ryczałtów za noclegi pracowników sfery budżetowej.

Przy takich ustaleniach faktycznych Sąd Rejonowy uznał powództwo za nieuzasadnione. Sąd Rejonowy odwołał się do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) orzekającego, że art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.) w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 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.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2

Konstytucji RP oraz uznający, że art. 21a tej ustawy 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.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP. W ocenie Sądu Rejonowego wydanie powołanego wyroku skutkuje tym, że obowiązujące w spornym okresie przepisy rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. nie mogą stanowić podstawy prawnej do zasądzenia na rzecz powoda dochodzonej przez niego kwoty tytułem ryczałtów za noclegi w czasie odbytych przez niego podróży służbowych.

Pełnomocnik powoda zaskarżył w całości wyrok Sądu Rejonowego apelacją, zarzucając naruszenie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców przez jego niezastosowanie.

Sąd Okręgowy w W. wyrokiem z dnia 11 listopada 2018 r. oddalił apelację i zasądził od powoda na rzecz pozwanej kwotę 1.350 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

Sąd Okręgowy podniósł, że Sąd pierwszej instancji w sposób wyczerpujący przeprowadził postępowanie dowodowe w sprawie, zaś dokonane na jego podstawie ustalenia faktyczne przyjmuje za własne. Ponadto powód ustaleń poczynionych przez Sąd pierwszej instancji nie zakwestionował w apelacji. Ustosunkowując się zatem do zarzutu naruszenia prawa materialnego, Sąd Okręgowy w pierwszej kolejności przypomniał, że wyrokiem z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, Trybunał Konstytucyjny stwierdził niekonstytucyjność art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, co oznacza trwałą jego eliminację z porządku prawnego i niemożność zastosowania tego przepisu przez sąd. Wobec tego apelacyjny zarzut naruszenia art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców przez jego niezastosowanie jest bezzasadny. Treść uzasadnienia powołanego wyroku w sposób jednoznaczny wskazuje, że niezgodność z Konstytucją RP art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w ujęciu zakresowym dotyczy nie tylko tego przepisu, ale

też normy prawnej w rozumieniu całej konstrukcji odniesienia art. 21a tej ustawy do art. 77⁵ § 3-5 k.p. oraz wydanych na podstawie tych przepisów aktów wykonawczych. Norma badana przez Trybunał Konstytucyjny dotyczy więc kilku przepisów prawa, a nie jedynie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i polega na zakwestionowaniu możliwości odesłania do rozliczania czasu pracy kierowców w kontekście podróży służbowej do pracowników administracji państwowej i samorządowej. Orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego stwierdzające niezgodność aktu normatywnego lub jego części z Konstytucją RP, wchodzące w życie z dniem ogłoszenia mają skutki retrospektywne, to jest działają wstecz. Od zasady skuteczności wyroku Trybunału Konstytucyjnego *ex tunc* istnieją co prawda wyjątki mające podstawę w przepisach Konstytucji RP, ale nie zachodzą one w okolicznościach rozpoznawanej sprawy. W orzecznictwie przyjęto, że dany akt normatywny (przepis prawny) uznany za niekonstytucyjny musi być kwalifikowany jako mający moc obowiązującą do ogłoszenia wyroku Trybunału, to jednak nie powinien być zastosowany przez sąd w konkretnej sprawie ze względu na fakt wiążącego wszystkich adresatów (art. 190 ust. 1 Konstytucji RP) uznania przez Trybunał Konstytucyjny, że pozostaje on w sprzeczności z Konstytucją RP, gdyż sprzeczność ta z reguły istnieje od samego początku, to jest od daty wydania danego aktu normatywnego, bądź wejścia w życie przepisu prawnego, których domniemanie konstytucyjności zostało przez Trybunał obalone. Wszystko to oznacza, że w aktualnym stanie prawnym ukształtowanym wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego, Sąd pierwszej instancji nie mógł zastosować art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, natomiast roszczenie powoda nie znajduje oparcia i nie przysługuje na podstawie przepisów rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. Sąd Okręgowy wskazał, że do rozliczania wydatków związanych z kosztami podróży służbowych powoda może mieć zastosowanie tylko art. 77⁵ § 1 k.p., który statuuje prawo pracownika do pokrycia należności związanych z podróżą służbową. O ile strony w umowie bądź innych aktach ich obowiązujących ustaliły zasady i sposób rozliczania należności za podróż w transporcie międzynarodowym, to regulacje te i określona w nich wysokość świadczeń wyczerpują ewentualną możliwość wywodzenia roszczeń przez pracowników w związku z podróżami służbowymi. Nie budzi natomiast wątpliwości, że pozwana dokonywała rozliczeń zgodnie z

zasadami określonymi w regulaminie wynagradzania i wypłacała powodowi świadczenia z tytułu podróży służbowej obliczone stosownie z postanowieniami tego zakładowego aktu prawnego. Okoliczności tej powód nie zaprzeczył co wynika z lakonicznej treści apelacji. W związku z powyższym nie istniała podstawa prawna do dochodzenia przez niego ryczałtu za noclegi. Taką podstawę prawną stanowiły przepisy wskazane w sentencji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., w szczególności powołany w apelacji art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, które z uwagi na omówione powyżej skutki orzeczenia Trybunału, nie mogą znaleźć zastosowania w tej sprawie.

W skardze kasacyjnej powód zaskarżył wyrok Sądu Okręgowego w całości, wnosząc o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi odwoławczemu, zarzucając naruszenie prawa materialnego - art. 77⁵ § 1 k.p., polegające na jego niezastosowaniu w miejsce nieobowiązującego już art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, jak i wydanych na jego podstawie aktów wykonawczych, gdy - wobec zakwestionowania przez Trybunał Konstytucyjny wyrokiem z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, konstytucyjności tego ostatniego przepisu - Sąd odwoławczy rozpoznając apelację, powinien był zastosować art. 77⁵ § 1 k.p.

We wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania wskazano na rozbieżności w orzecznictwie Sądu Najwyższego na tle wykładni i możliwości stosowania przepisów prawa pracy do kierowców w zakresie ryczałtu za nocleg. W tym kontekście istotne sprzeczności są widoczne w zestawieniu zasadniczych też uzasadnień wyroków z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16 (LEX nr 2258054) i z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). Z jednej strony, Sąd Najwyższy uznał bowiem za dopuszczalne i konieczne uregulowanie kwestii wypłaty należności z tytułu zwrotu kosztów noclegu, akcentując, że zapewnienie miejsca do spania w kabinie nie stanowi jeszcze zapewnienia bezpłatnego noclegu (I PK 300/15), by z drugiej - za zupełnie dopuszczalną uznać możliwość ograniczenia wypłaty świadczeń z tytułu zagranicznej podróży służbowej, a nawet braku wypłaty tych należności w wypadku, gdy kabina pojazdu posiada odpowiednie miejsce do spania (I PK 77/16). W zakresie powołanych orzeczeń

powstaje oczywista sprzeczność, która przesądza o występowaniu - na gruncie niniejszej sprawy - niewyjaśnionych okoliczności.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwana wniosła o oddalenie skargi i zasądzenie od powoda na jej rzecz kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych. Następnie pozwana wniosła o zawieszenie postępowania do czasu wydania rozstrzygnięcia przez Trybunał Konstytucyjny w sprawie SK 11/19, w której wniesiono o stwierdzenie niezgodności art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w zakresie, w jakim znajdują zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym w przypadku, gdy strony stosunku pracy nie określiły zasad zwrotu kosztów podróży służbowych zagranicznych, w tym ryczałtów za noclegi, w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę, z art. 2, art. 21, art. 32, art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1-3 Konstytucji RP. Postanowieniem z dnia 11 grudnia 2019 r. Trybunał Konstytucyjny na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz.U. poz. 2072 oraz z 2019 r. poz. 125) umorzył postępowanie w sprawie SK 11/19 (OTK-B 2019 nr 72).

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna nie zawiera argumentów, które pozwoliłyby na wzruszenie zaskarżonego wyroku. Zgodnie z art. 398¹³ § 1 k.p.c. Sąd Najwyższy rozpoznaje skargę kasacyjną w granicach zaskarżenia oraz w granicach podstaw kasacyjnych, a z urzędu bierze pod uwagę jedynie nieważność postępowania. Zakres dopuszczalnej kognicji wyznacza zatem strona skarżąca, która z mocy art. 398⁴ § 1 pkt 2 k.p.c. powinna przytoczyć podstawy kasacyjne, zaś granice tych podstaw wyznaczają zarzuty naruszenia wskazanych przepisów prawa. Sąd Najwyższy jest władny dokonywać oceny tylko tych zarzutów, które zostały sformułowane przez skarżącego i nie może uwzględniać naruszenia innych przepisów, a zwłaszcza nie może zastąpić skarżącego w wyborze przepisów, które mogły być naruszone przy wydawaniu zaskarżonego orzeczenia. Innymi słowy w razie braku powołania

naruszenia konkretnego przepisu prawa jako podstawy kasacyjnej Sąd Najwyższy - będąc związany podstawami kasacyjnymi powołanymi w skardze kasacyjnej - nie może wziąć go pod rozagę z urzędu, z wyjątkiem naruszenia, które skutkowało nieważnością postępowania (art. 398¹³ § 1 zdanie drugie k.p.c.). Dotyczy to także takiej sytuacji, w której w uzasadnieniu skargi kasacyjnej skarżący wskazywał na błędność oceny prawnej, ale nie powołał w ramach zarzutów danego konkretnego naruszonego przepisu prawa (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2019 r., IV CSK 539/17, LEX nr 2618484).

Zatem w niniejszym postępowaniu kasacyjnym Sąd Najwyższy mógł skargę kasacyjną rozpoznawać tylko w ramach tej podstawy, na której ją oparto, czyli odnosząc się do przepisu art. 77⁵ § 1 k.p., którego naruszenie zarzucono w skardze kasacyjnej, wskazując, że przepis ten powinien być stosowany w miejsce nieobowiązującego już - z uwagi na wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 - art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Ponadto oparcie skargi kasacyjnej wyłącznie na zarzutach sformułowanych w ramach pierwszej podstawy kasacyjnej (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.) w związku z regulacją art. 398¹³ § 2 k.p.c. powoduje, że przy ocenie zarzutu naruszenia prawa materialnego Sąd Najwyższy jest związany ustaleniami faktycznymi stanowiącymi podstawę zaskarżonego orzeczenia.

Przypomnieć zatem trzeba, że ocena 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 jest już utrwalona w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W tej materii Sąd Najwyższy wyraził pogląd, 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 (zob. wyroki: z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, OSP 2017 nr 11, poz. 116 z glosą krytyczną M. Skąpskiego oraz K. Stefańskiego, PS 2017 nr 9, s. 126 -133; z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875; z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366 i II PK 410/15, LEX nr 2306367; z dnia 17

maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361; z dnia 8 sierpnia 2018 r., I PK 99/17, LEX nr 2558530; z dnia 30 października 2018 r., I PK 143/17, LEX nr 2570512; z dnia 29 lipca 2020 r., I PK 48/19, LEX nr 3053509). Wyeliminowanie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców z porządku prawnego nie spowodowało zatem powstania luki w przepisach. Można bowiem 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), jeśli prawodawca nie uregulował w odmienny sposób kwestii zasad rozliczania kosztów podróży służbowych tej szczególnej grupy pracowników ani wysokości należnych im z tego tytułu świadczeń. 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 i nie jest 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 ustawy o czasie pracy kierowców 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 nadal zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p., a co za tym idzie, w rozporządzeniach wykonawczych z dnia 19 grudnia 2002 r. i z

dnia 29 stycznia 2013 r., jeżeli układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3 art. 77⁵ k.p.

Wobec powyższego, mimo iż Sąd Okręgowy, podobnie jak Sąd pierwszej instancji, błędnie ocenił skutki wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, to jednak kasacyjny zarzut niezastosowania art. 77⁵ § 1 k.p. jest nieuzasadniony. Powód pomija bowiem kluczowe dla rozstrzygnięcia o jego roszczeniach z tytułu kosztów związanych z podróżą służbową ustalenia faktyczne, którymi Sąd Najwyższy jest związany, ponieważ w skardze kasacyjnej brak jest podstawy z art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c. (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 7 marca 1997 r., II CKN 18/97, OSNC 1997 nr 8, poz. 112; z dnia 11 kwietnia 2006 r., I CSK 175/05, LEX nr 424367; z dnia 5 maja 2010 r., II PK 343/09, LEX nr 603420). W rozpoznawanej sprawie wiążą zatem na mocy art. 398¹³ § 2 k.p.c. ustalenia faktyczne, na których oparto zaskarżony wyrok, a z których wynika, że w spornym okresie w pozwanej Spółce obowiązywał regulamin wynagradzania, przyznający pracownikom odbywającym podróż służbową poza granicami kraju dietę i ryczałt za nocleg. Ponadto świadczenia wynikające z regulaminu wynagradzania w zakresie podróży służbowych w transporcie międzynarodowym powód otrzymał, czego jak zaznaczył Sąd drugiej instancji – między innymi „dowodzi lakoniczne uzasadnienie apelacji”, w której powód zarzucił Sądowi pierwszej instancji wyłącznie niezastosowanie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

Sąd Najwyższy jednolicie przyjmuje, że pracodawcy mogą w zakładowych unormowaniach przyznawać kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym stawki ryczałtu za nocleg w wysokości niższej od ustalonych przepisami wydanymi na mocy art. 77⁵ k.p., jeżeli pojazd jest wyposażony w kabinę do spania. W powołanym przez powoda wyroku z dnia 14 lutego 2017 r., I PK 77/16 (LEX nr 22548054), przyjęto, że dysponowanie przez kierowcę pojazdem z miejscem do noclegu, który uznał za wystarczający do odpoczynku i regeneracji sił, umożliwiało ograniczenie w zakładowym regulaminie wynagradzania świadczeń z tytułu zagranicznej podróży służbowej do wysokiej i stałej diety, pokrywającej wszystkie niezbędne wydatki socjalne kierowcy także z tytułu noclegów. W innych judykatach przyjęto, że w razie zapewnienia noclegu w kabinie pojazdu

pracownikowi przysługuje ryczałt układowy, regulaminowy, umowny, a przy jego ustalaniu nie można pomijać jego innowacyjnego standardu w specjalnie do tego przystosowanych kabinach (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 19 grudnia 2018 r., I PK 198/17, LEX nr 2594063; z dnia 5 września 2018 r., I PK 109/17, LEX nr 2540135; z dnia 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875). Ponadto przyjmuje się, że ustalona zakładowych aktach normatywnych „ryczałtowana dieta na pokrycie kosztów podróży” może pokrywać wysokość roszczeń z tytułu diet, jak i należności za noclegi (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 r., II PK 248/14, LEX nr 1816556).

Wszystkie wypowiedzi Sądu Najwyższego po dacie ogłoszenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego mają zatem wspólny mianownik. Bez względu na towarzyszącą argumentację polega on na tym, że rozliczenie kosztów noclegu kierowcy, jeśli zostało usankcjonowane w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania bądź umowie o pracę może być mniej korzystne od 25% ryczałtu za nocleg, o którym mowa w rozporządzeniu o zagranicznych podróżach służbowych. W powołanej wyżej uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 26 października 2017 r., III PZP 2/17, przyjęto, że ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. bowiem po wyroku Trybunału Konstytucyjnego do pracowników - kierowców w transporcie międzynarodowym znajdują zastosowanie reguły rozliczenia podróży służbowej przewidziane w art. 77⁵ k.p. Ponieważ obecnie ustawa o czasie pracy kierowców nie dotyczy spornej kwestii, oznacza to, że zastosowanie znajduje wprost, a nie odpowiednio art. 77⁵ k.p. Z zestawienia art. 77⁵ § 2 i § 3 k.p. wynika natomiast, że dieta (za podróż krajową i zagraniczną) nie może być niższa od diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określonej dla pracownika „budżetowego”, po drugie, nieuregulowanie lub niezgodnienie należności z tytułu podróży służbowej sprawia, że pracownikowi przysługują „odpowiednio” (a nie wprost) świadczenia z rozporządzenia wykonawczego. Takie też należności z tytułu podróży służbowych w transporcie międzynarodowym, określone w regulaminie wynagradzania

pozwanej - jak wynika z niezakwestionowania w skardze kasacyjnej ustaleń faktycznych - w całości zostały powodowi wypłacone, a jako podstawę prawną tych należności Sąd Okręgowy przyjął regulację zawartą w art. 77⁵ § 1 k.p.

Wbrew twierdzeniom powoda w orzecznictwie Sądu Najwyższego nie występuje też rozbieżność co do zależności między zapewnieniem kierowcy w transporcie międzynarodowym noclegu w kabinie samochodu a obowiązkiem pokrycia kosztów takiego noclegu. Po wyroku Trybunału Konstytucyjnego nadal aktualny i przyjmowany również w najnowszych orzeczeniach pozostał pogląd Sądu Najwyższego, wyrażony w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164) oraz uchwale z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47), zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie pozbawia go roszczenia o zwrot kosztów noclegu. Przykładowo w wyroku z dnia 6 lutego 2018 r., III PK 158/16 (LEX nr 2450254), Sąd Najwyższy potwierdził, że zapewnienie kierowcy noclegu w dostosowanej do tego kabinie 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. Oznacza to, że kierowcy, który nocuje w kabinie samochodu ciężarowego, przysługuje co do zasady zwrot kosztów noclegu, na ogół w postaci ryczałtu w odpowiedniej wysokości, dostosowanej do niedogodności związanych z nocowaniem w warunkach odbiegających od warunków hotelowych (zob. także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2018 r., III PK 53/17, LEX nr 2550123 czy z dnia 19 kwietnia 2018 r., I PK 35/17, LEX nr 2549212). Natomiast przepisy rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. czy z dnia

29 stycznia 2013 r. mają zastosowanie, jeżeli w wewnętrznych aktach prawnych obowiązujących u pracodawcy (np. układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania) albo bezpośrednio w umowie o pracę zawartej z pracownikiem zatrudnionym na stanowisku kierowcy w międzynarodowym transporcie drogowym nie została uregulowana kwestia należności w podróży służbowej, czego nie zarzuca powód w podstawach skargi.

Z powyższych przyczyn nie można uznać kasacyjnego zarzutu niezastosowania art. 77⁵ § 1 k.p. za skuteczny i Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oraz art. 102 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.