



Sygn. akt II PSKP 6/22

## **WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 10 stycznia 2023 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Robert Stefanicki (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Romuald Dalewski

SSN Jarosław Sobutka

w sprawie z powództwa B. P.

przeciwko T. K. oraz D. Sp. z o.o. obecnie D. Sp. z o.o. w likwidacji

o wynagrodzenie i inne,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń  
Społecznych w dniu 10 stycznia 2022 r.,

skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego w Zielonej Górze  
z dnia 14 września 2020 r., sygn. akt IV Pa 54/20,

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

### **UZASADNIENIE**

Sąd Rejonowy w Nowej Soli wyrokiem z dnia 26 czerwca 2020 r. (IV P 64/18) oddalił powództwa B. P. przeciwko T. K. i D. Sp. z o.o. i zasądził od powoda na rzecz pozwanego D. Sp. z o.o. tytułem częściowego zwrotu kosztów procesu na

kwotę 3375 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty.

Sąd ten ustalił, że B. P. w dniu 14 listopada 2017 r. zawarł z pozwanym T. K. prowadzącym wówczas indywidualną działalność gospodarczą pod firmą D., umowę o pracę na czas określony od dnia 14 listopada 2017 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. Zgodnie z jej ustaleniami powód miał świadczyć pracę na stanowisku mechanika samochodowego – kierowcy samochodu ciężarowego w pełnym wymiarze zatrudnienia za wynagrodzeniem wynoszącym 2800 zł miesięcznie. Sumą tą obejmowano wynagrodzenie podstawowe w kwocie 2000 zł, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych w kwocie 650 zł oraz ryczałt za dyżur 150 zł. Umowa stanowiła, że w wynagrodzeniu podstawowym zawarta jest kwota 150 zł ryczałtu za pracę w godzinach nocnych. Dodatkowo tytułem diety zagranicznej powód miał otrzymywać 57 EUR za dzień, a dieta krajowa wynosiła 30 zł dziennie. Godziny nadliczbowe oraz diety miały być rozliczane w trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym. Nocleg przy wyjazdach służbowych miał zapewnić pracodawca. Umowa o pracę stanowiła, że pracodawca wyłącza ryczałty za noclegi.

Zważywszy na fakt, że kodeks pracy nie definiuje pojęcia „normalne wynagrodzenie”, zostało ono dookreślone w orzecznictwie sądowym jako wynagrodzenie, które pracownik otrzymuje stale i systematycznie i wynika ono ze stawki osobistego zaszeregowania zatrudnionego i innych składników wynagrodzenia, posiadających stały charakter. Jeżeli natomiast chodzi o dodatek za nadgodziny, to aby go obliczyć, należy ustalić jego podstawę, którą stanowi wynagrodzenie pracownika wynikające z jego osobistego zaszeregowania określonego stawką godzinową lub miesięczną, a gdy nie zostało ono wyodrębnione, zastosowanie ma przelicznik 60% wynagrodzenia. W związku z faktem, że dokonano stosownych wyliczeń na podstawie opinii biegłego z uwzględnieniem powyższych zasad, Sąd zarzuty powoda dotyczące tej materii ocenił jako bezzasadne.

Przez cały okres zatrudnienia powód świadczył pracę na rzecz pozwanego jako kierowca w transporcie międzynarodowym, początkowo w obsadzie jednoosobowej, później w dwuosobowej. Przedmiotem sporu między stronami umowy były kwestie związane z noclegami. Powód wniósł powództwo o ryczałt za

noclegi, mimo że umową zostały one wyłączone. Użytkowany przez powoda pojazd był fabrycznie wyposażony w dwa miejsca do spania.

Punktem wyjścia dla Sądu było rozważenie kwestii związanej z definiowaniem pojęcia „nocleg”, zważywszy, że przepisy prawa pracy nie zawierają legalnej definicji. W powszechnie przyjmowanym ujęciu za zapewnienie przez pracodawcę noclegu należy stworzenie pracownikowi możliwości wypoczynku nocnego i regeneracji sił, z czym łączone są cisza, powietrze do oddychania i odpowiednie warunki, co do ciepła. Zdaniem Sądu, nie można wyłączyć co do zasady możliwości stworzenia kierowcy odpowiednich warunków do snu w kabinie pojazdu, w szczególności, gdy był on wyposażony w infrastrukturę ułatwiającą sen np. system webasto. Nie jest zatem istotne, czy kierowca śpi w kabinie pojazdu, czy też w hotelu, lecz to, czy ma zapewnione realne warunki do nocnego wypoczynku i snu. Jeżeli takie stworzył pracownikowi pracodawca, wyposażając pojazd w specjalną kabinę i infrastrukturę, to zapewnił mu bezpłatny nocleg w rozumieniu przepisów o podróżach służbowych. Sąd ten ustalił, że pozwany zagwarantował powodowi możliwość noclegu w kabinie pojazdu fabrycznie wyposażonego w miejsce do spania i infrastrukturę wspomagającą wypoczynek nocny, a więc zapewnił możliwość noclegu, która czyni bezpodstawnym domaganie się przez powoda ryczałtu za noclegi. Również uznał, że bez znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy była okoliczność realizowania części trasy w obsadzie dwuosobowej. W tej sytuacji powództwo o noclegi należy oddalić.

Sąd I instancji w merytorycznych rozważaniach podjął problem odróżnienia pojęcia podróży służbowej od pracy kierowcy polegającej na stałym się jego przemieszczaniu. W tym zakresie powołany został wyrok z 24 listopada 2016 r. (K 11/15), w którym Trybunał Konstytucyjny *expressis verbis* stwierdził, że „należy zgodzić się z argumentami przedstawionymi w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że podróż służbowa nie może polegać na wykonywaniu uzgodnionej przez strony pracy, która ze swej istoty polega na stałym przemieszczaniu się po określonym obszarze. Pracownik wykonuje wówczas zobowiązanie niewykraczające poza umowne warunki, jakie przyjął na siebie, nawiązując stosunek pracy. Odmienne należy postrzegać podróż służbową, która stanowi środek do wykonania określonego zadania służbowego poza siedzibą pracodawcy, i sama w sobie nie

jest jeszcze istotą tego zadania (o takiej podróży mowa w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.), a inaczej sytuację, w której istota wykonywanej pracy jest stałe przebywanie w podróży. W odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym należy stwierdzić, że ich zadaniem służbowym jest wykonywanie przewozu osób lub rzeczy, przebywanie w podróży jest zatem treścią obowiązku służbowego, a nie środkiem do jego wykonania”. Z tym zróżnicowaniem łączą się określone skutki. 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. W uzasadnieniu powołanego już wyroku Trybunał Konstytucyjny podniósł, że ustawodawca, decydując się na odrębne od ogólnych zasad kodeksu pracy uregulowanie sposobu pokrycia kosztów pracy kierowcy wykonującego przewozy w transporcie, który ponosi z tytułu wykonywania swych obowiązków służbowych niezbędne wydatki, powinien uwzględnić nie tylko słuszne potrzeby pracownika, ale także prawnie chronione interesy pracodawców branży transportowej. Pracodawca powinien mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju pracy oraz warunki, w jakich jest ona realizowana, w szczególności pod kątem bezpieczeństwa pracy, ochrony zdrowia kierowców, bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Odpowiednie gwarancje związane z zapewnieniem noclegu czy ryczałtu za nocleg wpisują się w ten kontekst. Brak aksjologicznego uzasadnienia dla identycznego potraktowania pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie międzynarodowym, a także ich pracodawców. Takie rozwiązanie należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości określonej art. 32 ustawy zasadniczej.

Sąd I instancji stwierdził, że domaganie się przez powoda ryczałtu na noclegi nie znajdowało podstawy w treści zawartej umowy o pracę. Natomiast powództwo w zakresie roszczenia o wynagrodzenie i diety zasługiwało na oddalenie wobec ustalenia na podstawie opinii biegłego, że pozwany wypłacił już powodowi należności z tych tytułów w pełnej wysokości zgodnie z treścią zawartej umowy o pracę. Zdaniem Sądu wyliczenia dokonano w oparciu o prawidłowo ustalone składniki wynagrodzenia przez biegłego. Zastosowanie mają tutaj przepisy kodeksu pracy, w tym jego art. 151<sup>1</sup> § 1, który stanowi, że za pracę w godzinach

nadliczbowych, oprócz normalnego wynagrodzenia, przysługuje dodatek w wysokości 100 lub 50% w zależności od tego, w których z wymienionych w przepisie sytuacjach praca w nadgodzinach była świadczona. Zważywszy na fakt braku legalnej definicji pojęcia „normalne wynagrodzenie” w praktyce, bierze się pod uwagę interpretację dokonywaną w orzecznictwie sądowym, w tym powołany w niniejszej sprawie wyrok z dnia 15 lutego 2012 r. (I PK 156/11) w świetle, którego normalne wynagrodzenie to takie, które pracownik otrzymuje stale i systematycznie. W przypadku godzin nadliczbowych oblicza się je z uwzględnieniem m.in. takich składników jak wynagrodzenie zasadnicze wynikające ze stawki osobistego zaszeregowania zatrudnionego i innych mających stały charakter składników wynagrodzenia, a w braku takiego wyodrębnienia 60% wynagrodzenia. Zważywszy, że biegły dokonał wyliczeń z uwzględnieniem powyższych zasad, Sąd ocenił zarzut powoda jako bezzasadny.

Niniejszy wyrok powód zaskarżył apelacją w całości, wnosząc o jego zmianę poprzez zasądzenie od strony pozwanej na jego rzecz szczegółowo określonych kwot, w tym ryczałtów noclegowych oraz wyrównania do wynagrodzenia minimalnego. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. poprzez oddalenie roszczeń powoda wykonującego na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedzibą pracodawcy, dotyczące należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową; naruszenie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. (K 11/15) poprzez odmowę zastosowania art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie utrzymanym w mocy orzeczeniem TK oraz poprzez odmowę zastosowania art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.; naruszenie art. 18 § 1 k.p. poprzez zastosowanie umowy łączącej strony umowy o pracę mniej korzystnych dla powoda niż wynikałyby z przepisów prawa pracy w zakresie, w jakim umowa wyklucza zwrot kosztów noclegu; naruszenie art. 7 ust. 1. ustawy o wynagrodzeniu minimalnym poprzez niezasądzenie na rzecz powoda wyrównania do wynagrodzenia minimalnego; naruszenie art. 25 ust. 1 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców poprzez nakazanie biegłemu wydania opinii w oparciu o wybiórcze materiały dostarczone przez pozwanego, zamiast autentycznej ewidencji czasu pracy w formie przewidzianej przepisami wskazanej ustawy o czasie pracy kierowców i żądanej przez biegłego.

W uzasadnieniu wniesionej apelacji powód podniósł, że dochodzi należności z tytułu podróży służbowych, w tym zwrotu kosztów noclegu od pracodawcy. W świetle przedstawionego przez powoda stanowiska zgodnego – jego zdaniem – z orzecznictwem Sądu Najwyższego, pracodawca nie miał prawa całkowitego wykluczenia wypłaty pracownikowi zwrotu kosztów noclegu. Sąd ten uznał, że gwarancje noclegu w dostosowanej do tego kabinie samochodu nie stanowią standardu, jaki powinien być zapewniony pracownikowi będącego w permanentnej podróży. Powód zarzucił ponadto niezastosowanie wobec niego wymogu minimalnego wynagrodzenia oraz niezabezpieczenie przejrzystych zasad przy jego obliczaniu. Podniósł, że w sprawie brak było oryginalnych plików źródłowych z tachografu oraz że przedstawione dokumenty nie dawały możliwości ustalenia faktycznie zrealizowanych godzin pracy. Z powyższego wynikać ma, że Sąd I instancji nie dokonał istotnych ustaleń dowodowych niezbędnych do prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy.

Pozwany w odpowiedzi na apelację wniósł o jej oddalenie i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Uznał bowiem, że zarzuty apelacji są bezzasadne, a z argumentacją Sądu I instancji należy się zgodzić. Sąd Okręgowy uznał, że apelacja powoda jest niezasadna, tym samym zgłoszone zarzuty nie zasługiwały na uwzględnienie. Sąd Rejonowy dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych oraz poprawnie ocenił materiał dowodowy. Zdaniem tego Sądu, w postępowaniu pierwszoinstancyjnym nie dokonano błędnych ustaleń dowodowych w przedmiocie przystosowania samochodu użytkowanego przez powoda do wypoczynku nocnego, gdyż pojazd był fabrycznie wyposażony w dwa miejsca do spania. Sąd Okręgowy podzielił pogląd wyrażony przez Sąd I instancji, że pracodawca zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg, gdy w kabinie pojazdu istnieją warunki do nocnego wypoczynku. Za niezasadne uznał także zarzuty apelacji dotyczące naruszenia przez Sąd I instancji przepisów art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., art. 18 § 2 k.p., art. 21a i 25 ust. 1 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców i art. 7 ust. 1 ustawy o wynagrodzeniu minimalnym.

Sąd II instancji podzielił stanowisko Sądu Rejonowego w przedmiocie braku podstawy do żądania przez powoda ryczałtu za noclegi, zważywszy, że zawarta

przez strony umowa o pracę wykluczała prawo pracownika do jego dochodzenia. Z przedstawionych przez biegłego ustaleń, którym Sąd nie odmówił wiarygodności, wynika, że pozwany wypłacił powodowi w całości należności z tytułu wynagrodzenia za pracę i diet ustalonych umową. W tych okolicznościach Sąd II instancji uznał, że na podstawie art. 385 k.p.c. apelację należy uznać za bezzasadną.

Sąd Okręgowy w Zielonej Górze IV Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych po rozpoznaniu w dniu 14 września 2020 r. na posiedzeniu niejawnym sprawy z powództwa B. P. przeciwko T. K. i D. Sp. z o.o. o wynagrodzenie i inne na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Rejonowego w Nowej Soli IV Wydział Pracy dnia 26 czerwca 2020 r. oddalił apelację i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1350 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.

Skargę kasacyjną od niniejszego wyroku złożył powód pismem z dnia 19 grudnia 2020 r. Wniósł o uchylenie wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania sądowi, który wydał orzeczenie lub innemu sądowi równorzędnemu, a z ostrożności procesowej wniósł o uchylenie również w całości orzeczenia Sądu I instancji i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwany, działając przez swojego pełnomocnika, wniósł o jej oddalenie w całości jako bezzasadnej, zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna jest częściowo uzasadniona.

Spory sądowe w przedmiocie zwrotu kosztów podróży kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym toczą się od kilkunastu lat i ich przyczynę upatruje się w braku jednoznacznej i odpowiedniej regulacji prawa. Pracodawcy kwestionowali – co znalazło także odbicie w omawianym wyroku – roszczenia kierowców o zwrot kosztów noclegu także w postaci ryczałtu, jeżeli dysponowali odpowiednio wyposażoną kabiną w samochodzie.

Zaskarżonemu wyrokowi skarżący kasacyjnie zarzucił naruszenie prawa materialnego w zakresie błędnej wykładni i niewłaściwego zastosowania art. 77 § 1 k.p. poprzez oddalenie roszczeń powoda działającego na polecenie pracodawcy, wykonującego zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba przedsiębiorstwa, dotyczące należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową; naruszenie prawa materialnego w zakresie błędnej wykładni i niewłaściwego zastosowania art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie, jaki został utrzymany mocą orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. poprzez oddalenie roszczenia powoda, będącego kierowcą w podróży służbowej w rozumieniu tej ustawy w przedmiocie regulacji należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego; błędnej wykładni i niewłaściwego zastosowania art. 18 § 1 i 2 k.p. w związku z wykonywaniem umowy o pracę na zasadach mniej korzystnych dla pracownika w związku z wykluczeniem nią zwrotu kosztów noclegów.

Zarzuty dotyczyły także niezastosowania tezy uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/14) stanowiącej, że zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę noclegu, czego konsekwencją jest przysługiwanie pracownikowi zwrotu kosztów noclegu; niezastosowania art. 7 ust. 1 ustawy o wynagrodzeniu minimalnym, wyrażającym się niezasądzaniem na rzecz powoda wyrównania do wysokości wynagrodzenia minimalnego; błędnej wykładni i niewłaściwego zastosowania art. 25 ust. 1 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z oparciem opinii biegłego o wybiórcze dane dostarczone przez pozwanego w miejsce autentycznej ewidencji czasu pracy w formie przewidzianej przepisami niniejszej ustawy; błędnej wykładni i zastosowania art. 2 pkt 7 tejże ustawy zawierającego definicję legalną podróży służbowej kierowców poprzez uznanie, że kierowcy w transporcie drogowym nie odbywają podróży służbowych i nie należą się im świadczenia związane z podróżami służbowymi; błędnej wykładni i niewłaściwego zastosowania art. 4 tej ustawy poprzez odmowę zastosowania przepisów kodeksu pracy w zakresie uregulowania podstawy i zasad wypłaty kierowcom należności z tytułu podróży

służbowych; błędnej wykładni art. 77<sup>5</sup> k.p. i przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie poprzez wydanie zaskarżonego wyroku z pominięciem wykładni odnoszącej się do „zapewnienia noclegu” określonej powołaną już uchwałą w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/14), mianowicie poprzez nieprawidłowe przyjęcie przez sądy obydwu instancji, że nocleg w kabinie pojazdu stanowił zapewnienie noclegu w rozumieniu umowy łączącej strony i nie pozostaje w sprzeczności z przepisami prawa pracy; niewłaściwego zastosowania zasady równego traktowania pracowników określonej w art. 18<sup>3a i d</sup> k.p. poprzez przyjęcie, iż ryczałty noclegowe przysługują tylko jednej kategorii pracowników tj. nie-kierowcom, a kierowcom one nie przysługują, co ma istotne znaczenie w okolicznościach niniejszej sprawy, w których powód był zatrudniony jednocześnie na stanowisku kierowcy i mechanika; niewłaściwe zastosowanie art. 151<sup>1</sup> § 1 k.p. poprzez oddalenie roszczenia o wypłatę wynagrodzenia i dodatku za nadgodziny, w sytuacji, gdy takie roszczenie powodowi przysługiwało.

W skardze powołano też naruszenie przepisów postępowania w zakresie, w jakim miały one wpływ na wynik sprawy poprzez zastosowanie art. 227 k.p.c. w drodze pominięcia dowodów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Zarzut dotyczył oddalenia wniosku powoda o dowód z opinii biegłego sądowego w przedmiocie przysługujących mu ryczałtów noclegowych oraz dokonywania błędnych ustaleń dowodowych poprzez niezgodne z rzeczywistym stanem faktycznym i nieoparte o materiał dowodowy przyjęcie, że użytkowany przez powoda pojazd był wyposażony w dwa miejsca do spania i infrastrukturę wspomagającą wypoczynek nocny.

Sąd Najwyższy rozstrzygający w niniejszym składzie zwraca uwagę na to, że podstawą skargi kasacyjnej nie mogą być zarzuty odnoszące się do faktów i dowodów, na co zresztą wskazuje art. 398<sup>3</sup> § 3 k.p.c., gdyż te ustalane są w postępowaniu instancyjnym, a Sąd Najwyższy ocenia co do prawa. W odpowiedzi na skargę pozwany podniósł, że niezrozumiały jest – jego zdaniem – zarzut naruszenia art. 227 k.p.c., zgodnie z którym przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Poprzez oddalenie wniosku o dowód z opinii biegłego sądowego w zakresie przysługujących powodowi ryczałtów

noclegowych nie doszło do naruszenia wyżej wymienionego przepisu. Przedmiotem przeprowadzonych w sprawie dowodów były fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie.

Podkreślenia wymaga, iż bezzasadne byłoby przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego, zgodnie z wnioskiem powoda, albowiem Sąd na podstawie wiążącej strony umowy uznał, że ryczały za noclegi powodowi się nie należą. Dochodzenie dodatkowej opinii w tym zakresie miałoby niepotrzebnie wydłużyć postępowanie. Zdaniem Sądu Najwyższego rozstrzygającego w niniejszej sprawie żądanie powoda dotyczące przedstawienia dodatkowej opinii przez biegłego nie było pozbawione racji, zważywszy na rozsiew opinii w kwestii dokonywanych ustaleń dowodowych mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia. Sędzia nie może zastępować eksperta, jeżeli pozbawiałoby to strony możliwości stawiania pytań i krytyki określonego poglądu, ale jego własne wiadomości specjalne mogą ułatwić sądowi poznanie i zrozumienie dziedziny objętej oceną biegłego. Nawet zastrzeżenie umowne zagwarantowania przez pracodawcę noclegu w kabinie pojazdu nie powinno wykluczać uzupełniającego ryczału. Ekspertyzy biegłego dotyczyć miały oparcia oceny niezastosowania wobec powoda wymogu minimalnego wynagrodzenia oraz niezastosowania przejrzystych zasad przy jego obliczaniu. Powód podniósł, że w sprawie brak było oryginalnych plików źródłowych z tachografu oraz że przedstawione dokumenty nie dawały możliwości ustalenia faktycznie zrealizowanych godzin pracy.

Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania – zgodnie z art. 398<sup>9</sup> § 1 k.p.c. – jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne; istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów; zachodzi nieważność postępowania lub skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona. Powód wniosek o przyjęcie skargi do rozpoznania uzasadnił spełnieniem dwóch pierwszych z wymienionych przesłanek tj., że w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne (pkt 1) oraz istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości i wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (pkt 2). Sąd orzekający w niniejszym składzie uznaje, że żadna z powołanych przez powoda przesłanek w skardze nie została spełniona. Jest bogate orzecznictwo sądowe,

które definiuje pojęcie istotnego zagadnienia prawnego. Mamy z nim do czynienia w okolicznościach, gdy Sąd Najwyższy ze zgłoszonym w skardze problemem nie miał dotąd do czynienia albo pojawiła się sytuacja uzasadniająca zajęcie odmiennego niż dotychczas prezentowane przez judykaturę lub doktrynę poglądu. Dla przyjęcia skargi wystarczy spełnienie jednej ze wskazanych tutaj przesłanek.

Istotne zagadnienie prawne w rozumieniu art. 398<sup>9</sup> § 1 k.p.c. nie może ograniczać się do zwykłej wykładni i stosowania prawa (postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2017 r., I PK 242/16). Takie podejście prowadziłoby do rozumienia funkcji skargi kierowanej do Sądu Najwyższego w kategorii trzeciej instancji rozstrzygającej indywidualną sprawę. Zarzuty skargi wyrażające się polemiką z ustaleniami faktycznymi Sądu II instancji pozostają w kolizji z art. 398<sup>3</sup> § 3 k.p.c. Fundamentem skargi kasacyjnej jest funkcja kontrolna skupiająca uwagę Sądu Najwyższego na legalności orzeczenia sądu II instancji. Sąd Najwyższy nie kwalifikuje samodzielnie przesłanek uzasadniających zastosowanie konkretnych przepisów, ale weryfikuje, czy stanowisko zajęte przez sąd odwoławczy mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 września 2021 r., I USKP 44/21).

Skarga kasacyjna jako szczególny środek zaskarżenia służy realizacji interesu publicznego w sprawowaniu wymiaru sprawiedliwości. Stąd wniosek o przyjęcie skargi do rozpoznania oraz jego rzeczowe uzasadnienie powinny koncentrować się na wykazaniu, że w konkretnej sprawie zachodzą okoliczności przemawiające za interwencją Sądu Najwyższego. W odpowiedzi na skargę pozwany podniósł, że nie jest wystarczające – jak to ma miejsce w niniejszej sprawie – postawienie samych pytań do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu. Odrębną kwestią pozostaje merytoryczna zawartość stawianych pytań w ramach formułowania istotnego zagadnienia prawnego. Nie można wyłączyć stawiania problemowych pytań w skardze i kwalifikowania ich w kategorii zagadnień prawnych uznawanych przez jej autora za istotne. Temu jednak towarzyszyć powinna stosowna argumentacja skarżącego kasacyjnie, co do rozwiązania postawionego problemu. Niektóre pytania postawione przez powoda w skardze stwarzają wrażenie swoistego oczekiwania od Sądu Najwyższego zwykłej wykładni, co oczywiście jest sprzeczne z funkcją środka, jaki stanowi skarga kasacyjna.

Powód nie udokumentował argumentacją, która powinna być staranna i spójna merytorycznie, przekonująca, że zagadnienia prawne, które przedłożył w skardze, mają istotny charakter i ich wyjaśnienie może mieć znaczenie dla rozwoju prawa i rozstrzygnięcia konkretnych sporów, a także leżeć w interesie publicznym.

Dla spełnienia przesłanki występowania w sprawie istotnego zagadnienia prawnego konieczne byłoby sformułowanie problemu o charakterze abstrakcyjnym – ale nie stricte teoretycznym, oderwanym od treści skargi. Chodzi o kwestie nierozstrzygnięte w dotychczasowym orzecznictwie bądź sporne, wymagające pogłębionej analizy (postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 24 września 2015 r., I PK 42/15). Stawiając pytania utożsamiane z wystąpieniem zagadnienia prawnego skarżący, kasacyjnie z reguły dokonuje odpowiedzi, w której trudno byłoby się doszukiwać argumentów je uzasadniających. Niektóre pytania odnoszą się do kwestii już rozstrzygniętych prawnie bądź jednolicie interpretowanych w orzecznictwie. To ostatnie zastrzeżenie dotyczy kwalifikacji przez skarżącego jako zagadnienia prawnego pytania, „czy dopuszczalne jest nierówne traktowanie pracowników kierowców oraz pracowników nie-kierowców, poprzez pozbawienie pracowników kierowców prawa do ryczałtu noclegowego przysługującego wszelkim innym rodzajom pracowników. W opinii powoda, takie nierówne traktowanie narusza przepisy art. 18<sup>3a</sup> do 18<sup>3e</sup> k.p. i jest niedopuszczalne, ponieważ sprowadza się w konsekwencji do założenia, iż różni pracownicy w tym samym przedsiębiorstwie, wykonujący podróże służbowe będą otrzymywali różne świadczenia za czas realizacji podróży”.

Autor skargi pominął tutaj kwestię zasadniczą dotyczącą kwalifikacji równościowego podejścia. Z istoty konstytucyjnej zasady równości wynika, że wszystkie podmioty prawa charakteryzujące się cechą relewantną w równym stopniu mają być traktowane tak samo, a więc według jednej miary (B. Banaszak, Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz, Warszawa 2009, s. 183 i n.; W. Borysiak, L. Bosek (w:) M. Safjan, L. Bosek (red.), Konstytucja RP. Tom I. Komentarz do art. 1–86, Warszawa 2016, pkt 4.A.2 z powołanymi orzeczeniami TK, m.in. o sygn.: U 7/87, K 8/94, K 37/97, K 6 i 7/98, K 18 i 23/99, K 10/00, K 30/01, K 10/04, K 19/07, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 października 2021 r., I PSKP 21/21). W odpowiedzi na skargę pozwany stwierdził, że „uznanie, iż ryczałty

noclegowe przysługują tylko jednej kategorii pracowników – tym, którzy nie są kierowcami, natomiast kierowcom nie przysługują, wynika ze szczególnej specyfiki pracy kierowcy, którego zawód opiera się na tym, iż cały czas wykonując swoje podstawowe obowiązki, jest w podróży i otrzymuje za to wynagrodzenie zasadnicze.

W przypadku kierowców podróż służbowa nie jest czymś incydentalnym, za co przysługiwać by miało dodatkowe świadczenie (na temat definicji P. Prusinowski (w:) Kodeks pracy. Komentarz, tom I, art. 1-113, red. nauk. K.W. Baran, Warszawa 2022, s. 693 oraz powołana uchwała s. 696). Uznanie, iż kierowca również powinien otrzymywać ryczałty noclegowe, spowodowałoby sytuację, w której kierowcy przysługiwałoby podwójne wynagrodzenie z tytułu tej samej podstawy (...). Wobec powyższego – zdaniem pozwanego – nie doszło do niewłaściwego zastosowania zasady równego traktowania. Stąd nie można traktować jako złamanie tej zasady wprowadzanie odmiennych rozwiązań prawnych odnoszących się do kierowców i nie-kierowców. Należy tu nadmienić, że art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. ma zastosowanie do podróży służbowej, a nie do pracy kierowcy będącego w permanentnej podróży dokonującego przewozu osób lub rzeczy będącego treścią obowiązku służbowego.

Na zauważenie zasługuje to, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. (K 11/15), któremu przypisuje się kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia wątpliwości w przedmiotowej sprawie – niezbędne stało się respektowanie nowego podejścia do treści normatywnej art. 77<sup>5</sup> k.p. w kontekście świadczeń należnych kierowcom z tytułu podróży służbowych w transporcie międzynarodowym. Do tej dyferencjacji podmiotów różnych odnosi się szereg wyroków Sądu Najwyższego. M.in. w wyroku z dnia 22 lutego 2008 r. (I PK 208/17) Sąd Najwyższy wskazał, że podróżą służbową jest wykonywanie zadania poza miejscowością stanowiącą siedzibę pracodawcy lub poza stałym miejscem pracy na polecenie pracodawcy w celu wykonania określonego zadania. W wyroku z dnia 21 lutego 2017 r. (I PK 300/15, także z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409 i 410/15) Sąd Najwyższy podniósł, że w związku z orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p., gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o

pracę. Zatem brak regulacji (zasad zwrotu tych kosztów) w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy, czyli z art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.

W niniejszej sprawie wprowadzono szerokie rozumienie noclegu jako stworzenie pracownikowi możliwości wypoczynku nocnego i regeneracji sił, z czym łączone są cisza, powietrze do oddychania i odpowiednie warunki, co do ciepła. Nie wykluczono, że warunki te spełnić może także nocleg w kabinie samochodu. Gwarancje przedsiębiorcy takiego noclegu nie powinny pomijać możliwości żądania przez kierowcę uzupełniającego ryczałtu. Nie można pominąć faktu, że na gwarancje nocnego wypoczynku kierowcy należy patrzeć w kontekście zabezpieczenia ochrony przewożonych osób i rzeczy. Jednocześnie z jednej perspektywy nie należy za pomocą uregulowań prawnych tworzyć rzeczywistości na papierze tylko, wirtualnej, ale z drugiej pomijać rozwiązań prawnych wielopłaszczyznowych stosunków społecznych, które przynajmniej oznaczają prawo jednostki do ochrony w formie przepisu ustawowego, czyli poszukiwania, niejednokrotnie skutecznego dla ochrony zagrożonego dobra. Problem nadmiaru lub niedostatku prawa może być barometrem kultury prawnej oraz działań na rzecz praktyki gospodarczej.

Swoboda prowadzenia usług transportu drogowego, w zakresie, w jakim ma wymiar transgraniczny, podlega zasadom określonym w Traktatach i nieuchybiamącemu im ustawodawstwu prawa wtórnego Unii Europejskiej. Jak każda inna wolność gospodarcza, swoboda świadczenia usług transportowych, nie ma charakteru absolutnego i ograniczenia mające ustawowe umocowanie, z zastrzeżeniem proporcjonalności są dopuszczalne. Wyjątkiem od zasady mogą być względy interesu ogólnego ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania rynku w przedmiotowym zakresie. Dokonujący się proces wypracowywania wspólnych zasad ma prowadzić do zniesienia ograniczeń w dostępie do rynków wewnętrznych państw członkowskich. Poza ramami wyznaczonymi tym systemem wykonywanie przewozów podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego. Reguły określone prawem krajowym nie mogą uchybiać wymogom traktatowym odnoszącym się do ochrony mechanizmów skutecznej konkurencji.

Problem zgodności z nimi wewnętrznych regulacji i praktyki ich wdrażania jest stale obecny w orzecznictwie interpretacyjnym Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Na uwagę zasługuje wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 września 2014 r. (w sprawach połączonych C-184/13 i n., EU:C:2014:2147, tak i szerzej na ten temat Radca Prawny: zeszyty naukowe 2015, nr 3, s. 113 i n.).

Problem gwarancji w zakresie pokrywania kosztów noclegów kierowcom samochodów ciężarowych także nie ma jedynie wymiaru krajowego. Przypomniał o tym Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 kwietnia 2017 r. (I PK 90/16) stwierdzając m.in., że art. 8 ust. 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 (obecnie m.in. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054, 1055, 1056 z dnia 15 lipca 2020 r. oraz Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r.) stanowi, że regularny okres odpoczynku powinien być wykorzystany w hotelu (motelu) na terenie stałej bazy lub w porównywalnym miejscu albo w budynku mieszkalnym. Nie ulega też wątpliwości, że na pracodawcy ciąży obowiązek pokrycia kosztów noclegu poza kabiną samochodu. Tutaj wprowadzie rozwiązanie dotyczyło tygodniowego okresu odpoczynku, ale wykładnia poszła w kierunku szerszego zastosowania.

Zgodnie z obecną tendencją, potwierdzoną uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r. (I PZP 3/14), zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia mu „bezpłatnego noclegu” przez pracodawcę i tym samym nie pozbawia kierowcy roszczenia o zwrot kosztów noclegu. Wysokość tego ryczałtu ma pozostawać w odpowiedniej relacji do niedogodności związanych z noclegiem w kabinie. Trzeba mieć też na względzie fakt, że koszty podróży służbowej pracownika obciążają wyłącznie jego pracodawcę, ponieważ jest to koszt pracy, który w ramach ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej spoczywa na pracodawcy. W świetle orzecznictwa sądowego i wiążących przepisów prawa postanowienia umowy, o której w omawianym wyroku mowa wyłączaające ryczałt za noclegi są niezgodne z prawem. Wszelkie regulacje zakładowych aktów prawa

pracy, a także postanowienia umów o pracę wykluczające obowiązek pracodawcy pokrywania kosztów noclegów kierowców w podróży służbowej w związku z zapewnieniem im noclegów w kabinie pojazdów są bezskuteczne.

Zgodnie z przewodnim orzecnictwem Sądu Najwyższego postanowienia umowy wykluczające ryczałt za noclegi kwalifikuje się jako niezgodne z podstawowymi gwarancjami zapewnienia odpoczynku kierowcom w transporcie międzynarodowym będących w ciągłej podróży. W tym duchu utrzymana została uchwała siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r. (III PZP 2/17), która stanowi, że „ryczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagrodzenia albo w umowie o pracę (art. 77 § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 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”. Kierowca może nocować w kabinie pojazdu, jednak niedogodności z tym związane powinny być rekompensowane przez pracodawcę na przykład przez wypłatę ryczałtu, który może być niższy od przewidzianego w przepisach rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lipca 2019 r., I PK 162/18, 18 stycznia 2022 r., III PSKP 51/21).

Na uwagę zasługuje też orzecznictwo torujące drogę do bardziej elastycznego podejścia w omawianej kwestii. W przypadku, gdy brak jest wewnątrzzakładowej regulacji dotyczącej zwrotu kosztów za noclegi czy też umowa stron stanowi inaczej Sąd powinien o tym problemie przesądzić, zastępując uzgodnienia stron zasądzeniem odpowiedniej rekompensaty zgodnie z dyspozycją art. 322 k.p.c. Spojrzenie na całość systemu prawnego w pewien sposób z zewnątrz, z koniecznego dystansu, na podstawach filozoficznych i aksjologicznych, umożliwia balansowanie pozostających w konflikcie interesów, niezależnie od doraźnych celów. W centrum tej perspektywy metodologicznej pozostają podstawowe prawa jednostki.

Mając powyższe okoliczności na względzie Sąd Najwyższy na podstawie art. 98<sup>15</sup> § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. orzekł jak w sentencji wyroku.