



Sygn. akt I PK 300/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 lutego 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Józef Iwulski (przewodniczący)
SSN Bohdan Bieniek (sprawozdawca)
SSN Romualda Spyt

w sprawie z powództwa A. K.
przeciwko O. Spółce z o.o. w C.
o zwrot kosztów noclegu,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 21 lutego 2017 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i
Ubezpieczeń Społecznych w C.
z dnia 19 czerwca 2015 r., sygn. akt IV Pa (...),

oddala skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w C. wyrokiem z dnia 30 października 2014 r. zasądził od pozwanego O. Sp. z o.o. w C. na rzecz powoda A. K. kwotę 23.400 zł tytułem ryczałtów za noclegi wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 31 maja 2013 r., oddalił powództwo w pozostałym zakresie i zniósł koszty procesu między stronami.

Sąd Rejonowy ustalił, że A. K. zatrudniony był u strony pozwanej w okresie od dnia 19 czerwca 2010 r. do dnia 12 stycznia 2013 r. na stanowisku kierowcy w transporcie krajowym i zagranicznym. W umowie określono, że wynagrodzenie zasadnicze stanowi kwota 1.000 zł brutto oraz maksymalnie kwota 1.140 zł brutto za pracę w godzinach nadliczbowych, godzinach nocnych, dyżur oraz premia uznaniowa. Z kolei podróże służbowe podlegały rozliczeniu według następujących zasad, tj. dieta za dobę podróży na terenie kraju – według przepisów określonych przez właściwego ministra; diety za dobę podróży służbowej poza granicami kraju – 100 zł niezależnie od kraju. W umowie o pracę jako miejsce jej wykonywania wskazano C.

Sąd Rejonowy ustalił, że praca była zorganizowana w ten sposób, iż kierowcy byli przewożeni do bazy na terenie Niemiec, Belgii lub Francji. W bazie przydzielano im samochód, którym wykonywali przewóz przez 3 tygodnie. Powód wykonywał pracę na terenie Niemiec, Belgii, Francji, Włoch i Hiszpanii, a w czasie podróży był w stałym kontakcie z dyspozytorem. Wyjeżdżając w trasę kierowca znał tylko najbliższy adres, a o kolejnych punktach był informowany przez dyspozytora. Powód nocował w kabinie przydzielonego mu samochodu, który był wyposażony w dwa miejsca do leżenia, w przenośną lodówkę, firanki i ogrzewanie postojowe. Z tego tytułu powodowi przysługiwał ryczałt za noclegi w pojeździe w kwocie 23.400 zł.

W odniesieniu do powyższych ustaleń faktycznych Sąd Rejonowy uznał powództwo za zasadne. W pierwszej kolejności Sąd Rejonowy zwrócił uwagę na kwalifikację podróży służbowej kierowcy w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm., dalej jako ustawa o czasie pracy kierowców) oraz prawo do należności na pokrycie kosztów podróży służbowej na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3 - 5 k.p. w związku z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Wskazał, że celem rozróżnienia przez ustawodawcę pracodawców sfery budżetowej i innych, było umożliwienie pracodawcom spoza jednostek sfery budżetowej uregulowanie kwestii zwrotu kosztów podróży według innych zasad niż określone w rozporządzeniu. Oznacza to, że w przypadku pracodawców pozabudżetowych regulacje związane z należnościami wynikającymi z podróży służbowych mogą być co do zasady

korzystniejsze, jak i mniej korzystne dla pracowników od rozwiązań, które wynikają z odpowiedniego stosowania rozporządzenia. Z tego wynika mechanizm, że najpierw stosuje się regulacje wewnętrzne, a dopiero w przypadku ich braku należy sięgać do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej 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, dalej powoływane jako rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r.).

W ocenie Sądu I instancji w zakresie sformułowania „bezpłatny nocleg” należy posiłkować się uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, OSNP 2014 nr 12, poz. 164, zgodnie z którą 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 § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 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.

Mając na uwadze powołany judykat, Sąd Rejonowy uznał, że powodowi nie zapewniono bezpłatnego noclegu, gdyż pozwana Spółka nie wykazała, by kierowca korzystał z miejsc noclegowych znajdujących się w bazach pracodawcy.

Wyrok Sądu Rejonowego zaskarżył pozwany, zarzucając naruszenie: (-) § 9 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) w związku z art. 2 pkt 7 i art. 21a ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o czasie pracy kierowców przez jego błędną wykładnię i przyjęcie, że pracodawca nie zapewnił powodowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu, który był wyposażony w tzw. pakiet sypialny; (-) art. 481

k.c. w związku z art. 300 k.p. przez błędną wykładnię i wadliwe zasądzenie odsetek ustawowych od roszczenia głównego od dnia 31 maja 2013 r., podczas gdy do chwili wydania uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. pozwany nie pozostawał w jakimkolwiek opóźnieniu, albowiem działał w zaufaniu do poglądów judykatury, jak też organów władzy publicznej (Komisji Głównego Inspektoratu Pracy).

Sąd Okręgowy w C. wyrokiem z 19 czerwca 2015 r. oddalił apelację, zasądzając od pozwanego na rzecz powoda koszty zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.

Sąd drugiej instancji podzielił w całości ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji oraz wywiedzione z nich skutki prawne. Na wstępie Sąd Okręgowy podkreślił, że powód domagał się ostatecznie zasądzenia ryczałtów za noclegi za okres od 1 lipca 2010 r. do 31 stycznia 2012 r. W okresie objętym sporem obowiązywała już znowelizowana ustawa o czasie pracy kierowców ustawą z dnia z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 43, poz. 246), wprowadzając do systemu prawa definicję podróży służbowej. Sposób rozliczenia kosztów tej podróży regulował art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

W dalszej części rozważań Sąd Okręgowy stwierdził, że w sprawie zasadnie odwołano się do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. (II PZP 1/14). Zaprezentowane tam stanowisko znalazło zresztą odzwierciedlenie w kolejnej uchwale Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r. (I PZP 3/14, OSNP 2015 nr 4, poz. 47). Sąd drugiej instancji nie podzielił stanowiska pozwanego, że wadliwie została pominięta regulacja rozporządzenia (WE) nr 561/2006 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 uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. UE. L. 2006.102.1), gdyż pod tym kątem zasadność roszczeń oceniał Sąd Najwyższy w powołanych wyżej uchwałach.

W końcu Sąd Okręgowy stwierdził, że nocleg w kabinie samochodu nie wyklucza poniesienia przez pracownika kosztów z tym związanych. Samo

zapewnienie miejsca do spania w kabinie samochodu nie wyłącza konieczności poniesienia innych kosztów związanych z noclegiem, jak chociażby z zakupem pościeli, czy też kosztami jej prania. Stąd poniesienie przez pracownika kosztów noclegu uzasadnia żądanie ich zwrotu w wysokości co najmniej uregulowanej przepisami rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r.

Sąd Okręgowy nie podzielił stanowiska pozwanego w kwestii momentu ustalenia prawa do odsetek. W sprawie powód dochodził ich od dnia wytoczenia powództwa i tym samym jest to data późniejsza, niż data wymagalności świadczeń z tytułu podróży służbowych. Nie uznał też argumentów pracodawcy przemawiających za zawieszeniem postępowania do czasu rozstrzygnięcia przez Trybunał Konstytucyjny sprawy K 11/15.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy oddalił apelację pozwanej Spółki z mocy art. 385 k.p.c.

Powyższy wyrok zaskarżył skargą kasacyjną w całości pełnomocnik pozwanej, zarzucając naruszenie prawa materialnego:

- § 9 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 w związku z art. 2 pkt 7 i art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców przez jego błędną wykładnię, skutkującą nieprawidłowym przyjęciem, iż mimo zapewnienia pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania - w kabinie pojazdu, który był wyposażony w tzw. pakiet sypialny pracodawca jest zobowiązany do wypłaty ryczałtów za noclegi spędzane w kabinie samochodu, podczas gdy pracownik nie korzystał z innej formy noclegu i nie poniósł żadnych kosztów z tym związanych;

- art. 481 k.c. w związku z art. 300 k.p. przez błędną wykładnię i wadliwe zasądzenie odsetek ustawowych od roszczenia głównego od dnia 31 maja 2013 r., podczas gdy do chwili wydania uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. pozwany nie pozostawał w jakimkolwiek opóźnieniu, albowiem działał w zaufaniu do poglądów judykatury, jak też organów władzy publicznej (Komisji Głównego Inspektoratu Pracy).

Skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w C., pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rudymenarnego znaczenia w sprawie nabiera ocena skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206). W orzeczeniu tym stwierdzono: (pkt 1) art. 21a ustawy z 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 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej; (pkt 2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 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.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

W pisemnych motywach wyroku Trybunału Konstytucyjnego zwrócono uwagę, że kontrola nie sprowadza się do weryfikacji, który - z kilku uznanych przez sądy za dopuszczalne - rezultatów interpretacji określonego przepisu jest właściwy. Kontrola konstytucyjności ma bowiem na celu wyeliminowanie z porządku prawnego normy niezgodnej z Konstytucją, a nie przesądzenie, który z możliwych wariantów interpretacyjnych wyrażającego tę normę przepisu powinien być przyjęty przez sądy (zob. np. postanowienie TK z dnia 14 lipca 2015 r., P 47/13, wyrok TK z dnia 7 grudnia 2015 r., P 37/15). Trybunał zwrócił też uwagę, że przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do Kodeksu pracy, a

zatem zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali*, mają pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych. Kodeks pracy ma do nich zastosowanie posiłkowo w zakresie w nich nieuregulowanym. Doprowadziło to do sytuacji, że szersza definicja podróży służbowej w stosunku do kierowców, niż wynikająca z art. 77⁵ § 1 k.p., powoduje stosowanie do nich regulacji dotyczącej incydentalnych podróży służbowych pracowników sektora administracji. Stąd, w ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową wymaga stworzenia odrębnych przepisów, gdyż obecne kaskadowe odesłania nie utrzymują standardów konstytucyjnych.

Już na wstępie konieczny jest zabieg porządkujący, ujęty w syntetyczny rys historyczny, tak by dalsze rozważania koncentrowały się na aktualnie istotnych zagadnieniach prawnych. Przedmiot sporu wpisuje się w sekwencję roszczeń z tytułu zwrotu kosztów noclegu przysługujących kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym. Geneza rozbieżności w wykładni powszechnie obowiązujących przepisów prawa lokowała się we wzajemnej relacji art. 29 § 1 pkt 2 k.p. i art. 77⁵ § 1 k.p., zwłaszcza w sytuacji, gdy pracodawcy określali kierowcom miejsce wykonywania pracy przez wskazanie, iż są nim kraje UE. Próbę wyjaśnienia tego zagadnienia podjął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08 (OSNP 2009 nr 13 - 14, poz. 166 z glosą M. Rycak, Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa 2010 r. nr 1, poz. 15), zgodnie z którą 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. Po wydaniu przedmiotowej uchwały doszło jednak do nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), dokonanej ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały zlikwidowane skutki uchwały z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, gdyż wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, jako każdego zadania służbowego polegającego na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, w

celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). Jednocześnie do systemu prawa wprowadzono art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3 - 5 k.p.

W ten sposób otworzyły się nowe problemy prawne, zwłaszcza w płaszczyźnie interpretacyjnej terminu „bezpłatny nocleg”. Usunięciem tej wątpliwości zajął się Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164 z glosą M. Skąpskiego, OSP 2016 nr 5, poz. 49 oraz glosą M. Nabielec, Kwartalnik KSSiP 2015 nr 3, s. 125). Z jej treści wynika, że 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 § 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.), 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. Zaprezentowany kierunek wykładni prawa materialnego został powtórzony w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47).

Zawężając pole badawcze podkreślić należy, że powód dochodził zwrotu kosztów noclegu za okres od dnia 1 lipca 2010 r. do dnia 31 stycznia 2012 r. W ten sposób temporalny zakres powództwa wytycza ramy związane z analizą treści przepisów 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 (dalej rozporządzenie z

19 grudnia 2002 r.). Okoliczności faktyczne sprawy są klarowne i zamykają się stwierdzeniem, że pracodawca nie zapewnił powodowi bezpłatnego noclegu w związku z wykonywaniem pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym. Ustalone przez Sądy *a meriti* fakty wiążą Sąd Najwyższy z mocy art. 398¹³ § 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 takim układzie zależności rozstrzygnięcia wymaga, czy opisany wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15 wywiera wpływ na ostateczne zakończenie sporu. W myśl art. 190 ust. 1 i 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego mają moc powszechnie obowiązującą i są ostateczne, a ponadto w sprawach wymienionych w art. 189 Konstytucji RP podlegają niezwłocznemu ogłoszeniu we właściwym organie urzędowym. Według art. 190 ust. 3 Konstytucji RP, orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, lecz Trybunał może określić także inny termin utraty mocy wiążącej obowiązującego dotąd aktu normatywnego bądź jego przepisu. W świetle przytoczonego unormowania nie może być wątpliwości co do tego, że nadanie przez Konstytucję mocy powszechnie obowiązującej orzeczeniom Trybunału Konstytucyjnego oznacza, iż jest nimi związany także Sąd Najwyższy. Związanie to dotyczy zarówno orzeczeń stwierdzających niekonstytucyjność określonych aktów normatywnych (bądź poszczególnych ich przepisów) z Konstytucją RP, ratyfikowaną umową międzynarodową lub aktem normatywnym wyższego rzędu, czyli takich, które wprowadzają zmiany w obowiązującym dotąd stanie prawnym, jak i orzeczeń stwierdzających zgodność kwestionowanego aktu normatywnego z Konstytucją RP lub z innym aktem ustawodawczym. W razie stwierdzenia niekonstytucyjności aktu normatywnego moc wiążąca orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego oznacza, że od chwili ogłoszenia orzeczenia w sposób wymagany w art. 190 ust. 2 Konstytucji RP, akt ten nie może być już stosowany, gdyż został usunięty z porządku prawnego i stracił zdolność do wymuszenia określonego zachowania, czyli moc obowiązującą (szerzej zob. E. Łętowska, K. Gonera: Wieloaspektowość następstw stwierdzenia niekonstytucyjności, *Państwo i Prawo* 2008 nr 5, s. 20 - 37; M. Safjan: Skutki

prawne orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego, Państwo i Prawo 2003 nr 3, s. 3 - 18).

Z powyższego jasno wynika, że od dnia 29 grudnia 2016 r. (data ogłoszenia wyroku TK w Dz.U. z 2016 r., poz. 2206) nie może być stosowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego został ogłoszony w dniu 24 listopada 2016 r. i wówczas objęty nim przepis stracił domniemanie zgodności z Konstytucją RP.

Na gruncie przepisów prawa pracy nie jest to sytuacja nowa, gdyż podobna kwestia miała miejsce w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 17 maja 1999 r., P 6/98, (Dz.U. z 1999 r. Nr 45, poz. 458), na tle przepisów rozporządzenia z dnia 27 grudnia 1974 r. Rady Ministrów w sprawie niektórych obowiązków i uprawnień pracowników zatrudnionych w zakładach służby zdrowia (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2001 r., I PKN 730/00, OSNAPiUS 2002 nr 6, poz. 141 z glosą W. Piotrowskiego, OSP 2002 nr 7 - 8, poz. 96). Wyłoniło się wówczas zagadnienie mocy wstecznej wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Zostało ono wyjaśnione przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 23 stycznia 2001 r., III ZP 30/00, (OSNAPiUS 2001 nr 23, poz. 685), przyjmującej za regułę, że uchylone wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego przepisy nie mają zastosowania przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia za czas dyżuru przed dniem wejścia w życie tego wyroku. Pogląd ten wpisuje się w zasadę „przywileju indywidualnej korzyści”. Zresztą w judykaturze Sądu Najwyższego dominuje pogląd o skuteczności *ex tunc* wyroków Trybunału Konstytucyjnego (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2006 r., III CZP 99/06, OSNC 2007 nr 6, poz. 79; uchwała z dnia 3 lipca 2003 r., III CZP 45/03, OSNC 2004 nr 9, poz. 136).

W ten sposób rysuje się najistotniejsze zagadnienie prawne w analizowanym przypadku. Chodzi mianowicie, czy po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. brak jest regulacji ustalających prawo kierowcy w transporcie międzynarodowym w związku z podróżą służbową do wynagrodzenia, jak i jego wysokości, a tym samym nie istnieją podstawy do zwrotu kosztów noclegów w razie ich niezapewnienia, czy też waząc na pozostałe, a obowiązujące regulacje prawne,

istnieje ciąg podstaw prawnych uzasadniających *de facto* obowiązek rekompensowania pracownikowi (kierowcy) kosztów związanych z podróżą służbą.

Odpowiedź na tak wywołaną kwestię należy poprzedzić oceną rodzaju wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. W doktrynie wyróżnia się orzeczenia: (-) interpretacyjne, (-) zakresowe, (-) aplikacyjne (por. J. Dominowska, Klasyfikacja orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego, „Przegląd Sądowy” 2008 nr 5, s. 34 - 38). W sprawie, z racji redakcji sentencji rozstrzygnięcia „w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym”, mamy do czynienia z wyrokiem zakresowym. W danym wypadku jest to wyrok negatywny w tym znaczeniu, że przedmiot kontroli jest niezgodny z wzorem kontroli w określonej części (por. A. Kustra, Wyroki zakresowe Trybunału Konstytucyjnego, Przegląd Sejmowy 2011 nr 4, s. 49 - 74). Jego zakres podmiotowy dotyczy kierowców, wykonujących pracę w transporcie międzynarodowym (nie dotyczy więc kierowców w transporcie krajowym). Po wtóre, w obrocie prawnym pozostały przepisy o podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, jak też art. 77⁵ § 1 k.p., zgodnie z którym pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej). Poza zakresem zainteresowania pozostają kierowcy, których regulacje płacowe zostały oparte na postanowieniach układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę, bowiem wówczas nie istnieje konieczność posiłkowego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących.

Zaprezentowane spostrzeżenie komplikuje przebieg linii jurysdykcyjnej. Jednak sprawowanie funkcji związanej z wymiarem sprawiedliwości (art. 175 ust. 1 Konstytucji RP w związku z art. 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym Dz.U. z 2016 r., poz. 1254) obliguje do wyboru narzędzi, które zapobiegają rozgałęzianiu się sprzecznych koncepcji na rzecz spójnego i systemowego osądu sprawy. W tym wypadku nie może dojść do usztywnienia stosowania prawa, lecz do jego uelastycznienia. Pozytywna odpowiedź w tej mierze nie kończy zadania związanego ze sprawowaniem wymiaru sprawiedliwości (uchylony przepis oznacza brak podstaw do zasądzenia ryczałtu za nocleg). Dla sądu, który orzeka na podstawie przepisów, co do których wydany został wyrok TK o ich konstytucyjności (niekonstytucyjności), podstawowe znaczenie ma to, czy

ustalona w wyroku Trybunału interpretacja przepisów zawsze i w każdym wypadku eliminuje możliwość uwzględnienia powództwa pracownika (kierowcy).

W literaturze zwraca się uwagę, że związanie wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego jest oczywiste, jednakże pozwala na dostrzeganie różnic w stanie faktycznym i prawnym, które w zestawieniu z poglądem Trybunału aprobuja możliwość odstąpienia od trybunalskiego spojrzenia na zakresowe oddziaływanie orzeczenia w ramach koncepcji *distinguishing* (por. R. Rybski glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 lipca 2008 r., P 15/08; Przegląd Sejmowy 2012 nr 3 str. 227 - 232 i podana tam literatura). Wymaga to każdorazowo odrębnego uzasadnienia i istnienia porównywalnie silnych innych wartości konstytucyjnych, czy też poszukiwania czynników wynikających z prawa międzynarodowego (art. 9 Konstytucji RP), prawa UE. Wszak pominięcie innych źródeł prawa może prowadzić do zderzenia wartości gwarantowanych jednostce (pracownikowi) z gwarancjami pracodawców. W dziedzinie prawa pracy wyroki Trybunału Konstytucyjnego poszerzały zakres wolności pracowniczych. Tym razem zanegowano prawo jednej grupy do uzyskania świadczeń związanych z podróżą służbową, gdyż kaskadowa regulacja tych uprawnień pozostaje w kolizji z art. 2 Konstytucji RP. Trybunał nie neguje samego prawa do rekompensaty, lecz podważa mechanizm jej ustalenia, co wyraźnie wynika z treści uzasadnienia wyroku z dnia 24 listopada 2014 r., K 11/15.

Przywołana wyżej teoria w węższym ujęciu dotyczy sytuacji, w której orzeczono o zgodności przepisu (przepisów) z Konstytucją RP. Zatem w przedmiotowej sprawie wykorzystanie jej może nastąpić jedynie odpowiednio. Orzecznictwo konstytucyjne z założenia jest ukierunkowane na ochronę praw jednostki (słabszej strony stosunku pracy). Jeśli więc w wyniku wydania orzeczenia zakresowego doszło do ograniczenia uprawnień podmiotowych, koncepcja *distinguishing* wyraża się zapobieganiu zabronionej dyferencjacji praw w obrębie tej samej grupy podmiotów (pracowników-kierowców).

Zakresowy wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. obejmuje tylko kierowców w transporcie międzynarodowym. Nie dotyczy innych pracowników, którzy nadal mają podstawy prawne do żądania zapłaty za koszty poniesione w podróży służbowej. Stąd li tylko semantyczne spojrzenie na skutki

tego wyroku nie rozwiązuje problemu, a potęguje wątpliwości w płaszczyźnie jednakowego (porównywalnego) stosowania przepisów o równym traktowaniu w zatrudnieniu, tzn. kierowca w transporcie krajowym uzyska zwrot kosztów, a kierowca wyjeżdżający za granicę już nie. Takie spojrzenie na wynik postępowania pozostaje w opozycji z bezwzględnie chronionymi wartościami konstytucyjnymi (np. art. 24 Konstytucji RP dotyczący ochrony pracy), czy też podstawowymi zasadami prawa pracy, które stanowią rozwinięcie konstytucyjnej zasady wolności wyboru i wykonywania zawodu oraz miejsca pracy (art. 65 Konstytucji RP), prawa do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy (art. 66 Konstytucji RP). Oceny tej nie zmienia fakt, że kaskadowe ułożenie podstaw prawnych warunkujących prawo do zwrotu kosztów okazało się niekonstytucyjne. Faktycznie podróż służbowa kierowcy różni się znacznie od podróży służbowej innego pracownika. Ten ostatni z założenia rzadziej wykonuje zadania poza siedzibą pracodawcy. Natomiast kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym, tak jak powód, wykonywając podstawowe obowiązki pracownicze (przewóz drogowy, wyjazd poza siedzibę pracodawcy) większość czasu spędzają w podróży służbowej. Różnice i specyfika tych podróży uzasadnia – w kontekście wyroku Trybunału Konstytucyjnego – rozróżnienie sposobu i zasad rekompensowania kosztów z nimi związanych. Jest to jednak prerogatywa ustawodawcy, która została zresztą uruchomiona przed wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego. Na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji widnieje projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym (<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12278855/katalog/12322967>; nr z wykazu: UD225). W założeniu (art. 21a tego projektu) kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. Według projektu, zapewnienie kierowcy miejsca do spania w kabinie pojazdu spełniającego warunki, o których mowa w ust. 6 pkt 2 projektu nowelizowanej ustawy, podczas wykonywania przewozu drogowego, stanowi zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu. Zgodnie z art. 6 pkt 2 projektu nowelizowanej ustawy minimalne warunki, jakim powinna odpowiadać kabina pojazdu wyposażona w miejsce lub miejsca do spania, powinny uwzględniać w szczególności: wewnętrzne minimalne rozmiary przestrzeni do

spania, minimalne rozmiary leżanki i jej parametry techniczne, dostępność złączy elektrycznych 12 V oraz punktów oświetlenia, system wentylacji i ogrzewania, także podczas postoju z wyłączonym silnikiem. Uchwalenie nowego brzmienia ustawy o czasie kierowców doprowadziłoby w sposób normatywny do uchylecia skutków uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14. Tymczasem – co wyraźnie stwierdza sam Trybunał w pisemnych motywach omawianego wyroku – kontrola nie miała na celu weryfikacji poprawności (rezultatu interpretacji) określonego sposobu wykładni prawa. Sąd Najwyższy nie wprowadził takiego pojęcia (bezpłatny nocleg) do systemu prawa, lecz wyjaśnił, czy nocleg w kabinie pojazdu realizuje postulat zapewnienia bezpłatnego noclegu. Przeto do czasu wprowadzenia zmian legislacyjnych należy stosować obecnie obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa.

Przed wszystkim obowiązująca ustawa o czasie pracy kierowców mając charakter *lex specialis* względem przepisów Kodeksu pracy, zawiera definicję podróży służbowej. Naturalną formułą rekompensat takich podróży jest zwrot kosztów pracownikowi. W tym aspekcie normą szczegółową był art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który został wyeliminowany z porządku prawnego mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Jednak w ten sposób nie powstała luka w przepisach, gdyż podstawowe metody wykładni prawa pozwalają na rozstrzygnięcie spornego zagadnienia, choć jej wybór może być różny. Z jednej strony, poprzez art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców można, poszukiwać podstawy prawnej do ustanowienia zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w związku z art. 77⁵ § 1 k.p., albo też poprzez odpowiednie stosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Przepis art. 77⁵ § 1 k.p. ma charakter powszechnie obowiązujący i dotyczy także kierowców w transporcie międzynarodowym jako pracowników.

Rozwiązanie, za którym opowiada się Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym skargę, opiera się na wykładni art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców. Przywołany przepis formułuje definicję podróży służbowej i nie stanowił przedmiotu kontroli konstytucyjnej, a więc nadal obowiązuje w systemie prawa. Można oczywiście kontestować jego brzmienie, które modyfikuje powszechne

rozumienie podróży służbowej, jako incydentalnego zadania pracownika. Tymczasem w przypadku kierowcy niemal cały czas jego pracy składa się z podróży służbowej. Generalnie podróż służbowa nie jest tym samym co wykonywanie umówionej pracy, gdyż zlecając pracownikowi wykonanie takiego zadania, jego obowiązki różnią się od codziennego dnia pracy (zob. szerzej A. Sobczyk, Podróż służbowa, Monitor Prawa Pracy 2004 nr 8, s. 207). Obecnie nie ma wątpliwości, że podróż służbowa kierowcy oznacza wykonywanie każdego zadania polegającego na przewozie drogowym, na polecenie pracodawcy, w zakresie przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy. W okolicznościach faktycznych sprawy nie pozostaje sporne, że powód przebywał w podróżach służbowych, gdyż na polecenie pracodawcy wykonywał zadania związane z transportem, powodujące konieczność wyjazdu poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy lub poza stałe miejsce pracy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 2008 r., I PK 208/07, OSNP 2009 nr 11-12, poz. 134).

Immanentną cechą podróży służbowych są wydatki po stronie pracownika, które ostatecznie powinien zrekompensować pracodawca. Idea stosunku pracy opiera się na ryzyku ekonomicznym podmiotu zatrudniającego. Oznacza to, że jeśli decyzja pracodawcy (polecenie wyjazdu) powoduje powstanie dodatkowych kosztów po stronie pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia. W żaden sposób nie tworzy wyjątku od zasady, że koszty podróży służbowej kierowcy nie będą zwracane. Wręcz przeciwnie wprowadzenie odrębnej definicji oznacza objęcie nim w sposób szerszy – niż dotychczas – określonej grupy wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji brak regulacji (zasad zwrotu tych kosztów) w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Powszechnym przepisem prawa pracy jest art. 77⁵ § 1 k.p. Odwołanie do podstawowej regulacji prawa pracy jest naturalne, zwłaszcza że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie obejmował swym zakresem tej regulacji.

Powstaje jednak kolejne pytanie według jakich zasad ten zwrot wydatków powinien mieć miejsce. Powód w sprawie nie jest pracownikiem zatrudnionym w

państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, a przecież taki zakres podmiotowy – co do zasady – określa rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r.

Przy wykładni spornego zagadnienia nie można pominąć specyfiki źródeł prawa pracy, do których zalicza się układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania, czy też w końcu postanowienia umów o pracę (zob. szerzej: K. W. Baran, Porozumienia zawierane w sporach zbiorowych jako źródła prawa pracy, *Monitor Prawa Pracy* 2008 nr 9, s. 452; Ł. Pisarczyk, Podstawy normatywności i charakter prawny specyficznych źródeł prawa pracy, *Państwo i Prawo* 2012 nr 6, s. 3 - 17). Odzwierciedleniem tej reguły na gruncie przepisów o podróży służbowej jest art. 77⁵ § 3 k.p. Ustanawia on normatywną podstawę do uregulowania danej kwestii w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest zobowiązany do ustalenia regulaminu pracy. *Ad casum* pracodawca wprowadził stosowne regulacje Anekssem do regulaminu wynagradzania, ale dopiero od dnia 1 marca 2012 r., czyli po okresie objętym przedmiotem sporu. Z treści Aneksu nie wynika by miał on oddziaływać retrospektywnie. Jednocześnie strony, które chcą powołać się na akt wymieniony w art. 9 § 1 k.p., muszą poprzez czynności procesowe wprowadzić go do postępowania, gdyż organ rozpoznający sprawę nie jest obowiązany znać z urzędu tych aktów na równi z powszechnymi przepisami prawa (por. L. Florek, *Kodeks pracy z komentarzem*, LEX 2011). Z tych względów wiąże w procesie ustalenie, że w okresie objętym sporem (1 lipca 2010 r. do 31 stycznia 2012 r.) u pozwanego pracodawcy nie było szczegółowej regulacji w zakresie dochodzonych w sprawie ryczałtów za noclegi. W takim układzie art. 77⁵ § 5 k.p. przewiduje, że gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2. Dyspozycja tego przepisu jest w pełni adekwatna do rozpoznawanego sporu.

Po pierwsze, przepis posługuje się zwrotem „nie zawiera postanowień o których mowa w § 3”. Chodzi więc o sytuację, w której zakładowe źródła prawa pracy nie regulują należności z tytułu podróży służbowej. Brak regulacji należy dekodować rodzajowo, tzn. jeżeli pracodawca ureguje kwestię diet, a pomija inne

koszty podróży, to oznacza że u pracodawcy nie ma postanowień, o których mowa w art. 77⁵ § 3 k.p. Po wtóre, występujący w tym przepisie zwrot „na pokrycie kosztów podróży” nie powinien być interpretowany tylko jako zwrot udokumentowanych kosztów podróży. Przede wszystkim odesłanie do przepisów rozporządzenia pozwala dostrzec, że na zwrot kosztów podróży składają się: diety, zwrot kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów i innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb (§ 2 rozporządzenia). Stąd użyte przez ustawodawcę w art. 77⁵ § 3 k.p. sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży” ma szeroki kontekst i obejmuje wszelkie koszty (należności), jakich rekompensaty może oczekiwać pracownik. Podstawowym kosztem, związanym z podróżą służbową, jest koszt noclegu. Formuła § 9 ust. 1 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. opiera się na zasadzie zwrotu kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem w wysokości limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. Zaniechanie przedłożenia rachunku nie oznacza braku kosztów noclegu po stronie pracownika, a nocleg w kabinie pojazdu nie może być uznany za zapewnienie bezpłatnego noclegu. Brak rachunku za nocleg oznacza, że pracownikowi przysługuje ryczałt za nocleg w wysokości 25% limitu. Racjonalność tego rozwiązania oznacza, że faktycznie wybór należy do pracownika, który albo przedkłada rachunek albo uzyskuje prawo do ryczałtu.

Pojęcie ryczałtu nie jest terminem obcym na gruncie prawa pracy. Posługuje się nim art. 149 § 2 k.p. w kontekście wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, czy też art. 151⁸ § 2 k.p. w płaszczyźnie dodatku za pracę w porze nocnej. Jednak ryczałt za nocleg ma innych charakter. W literaturze wyraża się stanowisko, że statusu wynagrodzenia za pracę nie posiadają np. wypłaty kompensacyjne, stanowiące rekompensatę za używanie rzeczy należących do pracownika, w ramach realizacji zadań związanych z umową o pracę. W praktyce rzecz dotyczy ryczałtu za używanie własnego samochodu do celów służbowych, czy też ryczałtu za noclegi w związku z podróżą służbową. Służą one pokryciu zwiększonych kosztów utrzymania podczas wykonywania zadań służbowych poza stałym miejscem wykonywania pracy (por. P. Wąż, Świadczenia związane ze stosunkiem pracy podlegające ochronie z art. 87 - 91 k.p., Monitor Prawa Pracy 2008 nr 8, s. 408). Z kolei w judykaturze wyrażono stanowisko, że istota ryczałtu, jako

świadczenia kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, iż świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia oderwane jest od rzeczywistego poniesienia kosztów (bo się ich nie dokumentuje) i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, OSNP 2014 nr 12, poz. 164 i wskazane tam orzecznictwo). Literalnie rzecz ujmując ryczałt przysługuje w razie nieprzedłożenia rachunku, czyli taka sytuacja jest kwalifikowana jako koszt nieudokumentowany, który nie znajduje pokrycia w fakturze VAT, czy też paragonie fiskalnym. Idąc dalej taki nieudokumentowany koszt noclegu obejmuje nie tylko udostępnienie miejsca do spania, lecz także dostępu do pomieszczeń sanitarnych, zakupu i prania pościeli, etc. Szerzej ten problem rozwija Sąd Najwyższy z wyroku z dnia 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473, a przytoczone tam argumenty w pełni zasługują na aprobatę.

Qualitas tego rozumowania jest harmonia z przepisami prawa UE, tj. rozwiązaniami wynikającymi z rozporządzenia (WE) nr 561/2006 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 uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. UE. L. 2006.102.1). Zgodnie z motywem 17 rozporządzenia, mającym bezpośrednio zastosowanie w razie zagrożenia ryzyka kolizji z prawem krajowym, czy też sprzeczności z prawem UE, ma ono na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem. Niewątpliwie elementem poprawy warunków socjalnych jest zagwarantowanie pracownikowi prawa do rekompensaty kosztów związanych z podróżą służbową. Należy zatem w ramach prounijnej wykładni prawa dekodować art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców i zachować nadal prawo pracownika (kierowcy w transporcie międzynarodowym) do uzyskania zwrotu kosztów noclegu, jeżeli pracodawca nie zapewnił wykonującemu pracę możliwości bezpłatnego noclegu. W tej mierze optyki nie modyfikuje art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. (---). Powołany przepis dotyczy gwarantowanych okresów odpoczynku dobowego i tygodniowego i nie obejmuje kwestii kompensaty kosztów podróży służbowej, na co zwracał już uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14.

Aktualnie należy dodać, że Trybunał Sprawiedliwości UE postanowieniem z dnia 18 lutego 2016 r., C 325/15 stwierdził, że 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 oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, a w szczególności jego art. 8 ust. 8 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.

Warto także przypomnieć, jaka była sytuacja prawna kierowców przed nowelizacją ustawy o czasie pracy kierowców, tj. przed dniem 3 kwietnia 2010 r. (zob. ustawa z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2010 r. Nr 43, poz. 246)). Do czasu wejścia w życie tej noweli nie obowiązywał art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, a ich podróże nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Jednak uchwała z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 przesądziła, że zwrot kosztów noclegu kierowca powinien otrzymać według reguł takich jak w podróży służbowej, mimo iż ustawa dopiero od 3 kwietnia 2010 r. kwalifikuje pracę kierowców, jako podróż służbową. Za okres wcześniejszy prawnej przeszkody nie stanowiła uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, na co zwrócono uwagę w wyroku Sądu Najwyższego z 18 stycznia 2013 r., II PK 144/12, LEX nr 1375389). Ta temporalna kwestia jest aprobowana w judykaturze (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2016 r., II PK 111/15, LEX nr 2071207). Aktualnie mamy więc podobną sytuację, w której art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców nie obowiązuje zakresowo, co nie wyklucza zasadności roszczeń powoda z tytułu roszczeń związanych z podróżą służbową, przy pełnej aprobacie retrospektywnych skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r.

Agregacja powyższych argumentów prowadzi do wniosku, że po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, nie stosuje się art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), 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.

Z tego względu zarzuty prawa materialnego podniesione w skardze kasacyjnej okazały się chybione. Rzecz dotyczy także wadliwego – zdaniem skarżącego – ustalenia początkowego momentu biegu odsetek ustawowych (art. 481 k.c. w związku z art. 300 k.p.). Sądy zaakceptowały stanowisko powoda i przyznały to prawo od dnia wytoczenia powództwa. Argumentacja na poparcie tego stanowiska została szeroko przedstawiona przez Sąd Okręgowy, a skarga powieliła w tej części stanowisko strony prezentowane w toku postępowania apelacyjnego. Stąd nie pojawiają się nowe argumenty jurydyczne w tej mierze. Wbrew skardze kasacyjnej kwestia nie jest nowa i już wcześniej orzecznictwo w przeważającej mierze nie akceptowało noclegu w kabinie samochodu, jako bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów o podróżach służbowych. Odmienne stanowisko przyjęte w wyroku Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12 (LEX nr 1341269) wywołało potrzebę ujednoczenia wykładni. Skład obecny podzielił wykładnię wynikającą z uchwały Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, zwłaszcza, że znajduje ona utrwalenie w późniejszym orzecznictwie - uchwała Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14. Mając powyższe na uwadze nie można odczytywać, że obowiązek wypłaty odsetek powstał dopiero od dnia 12 czerwca 2014 r., tj. od dnia uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego. Z § 13 ust. 3 rozporządzenia wynika, że rozliczenie kosztów podróży jest dokonywane w terminie 14 dni od dnia zakończenia podróży. Traktowanie ryczałtu, jako wypłaty kompensacyjnej eliminuje możliwość uznania go za wynagrodzenie za pracę. Może to mieć znaczenie przy ocenie daty wymagalności świadczenia, gdyż art. 85 k.p. dotyczy ochrony wynagrodzenia za pracę. W każdym razie ten problem nie występuje na gruncie przedmiotowej sprawy z uwagi na konstrukcję powództwa i żądania odsetek od momentu jego wytoczenia.

Z tych względów Sąd Najwyższy orzekł z mocy art. 398¹⁴ k.p.c.

r.g.