



Sygn. akt III PK 158/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 lutego 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący,
sprawozdawca)

SSN Dawid Miąsik

SSN Andrzej Wróbel

w sprawie z powództwa W.K.

przeciwko Przedsiębiorstwu Transportowo-Handlowemu T. Sp. z o.o. w S.

o odszkodowanie i inne,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń

Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 6 lutego 2018 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i

Ubezpieczeń Społecznych w S.

z dnia 15 października 2015 r.

uchyła zaskarżony wyrok w pkt I, II, III w części odnoszącej się do oddalenia apelacji strony pozwanej dotyczącej zasądzenia na rzecz powoda ryczałtów za noclegi i w tym zakresie sprawę przekazuje Sądowi Okręgowemu w S. do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w S. wyrokiem z dnia 15 października 2015 r. oddalił apelację strony pozwanej od wyroku Sądu Rejonowego w S. z dnia 6 marca 2015 r., którym zasądzone od Przedsiębiorstwa Transportowo – Handlowego „T.” Spółki z o.o. w S. na rzecz powoda W.K. kwoty: 486,93 zł z ustawowymi odsetkami tytułem odszkodowania za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia, 3.157,05 zł z ustawowymi odsetkami tytułem ekwiwalentu pieniężnego za niewykorzystany urlop wypoczynkowy i 27.888,08 zł tytułem ryczałtów za noclegi oraz oddalono powództwo w pozostałym zakresie.

Sąd odwoławczy zaakceptował poczynione w sprawie ustalenia faktyczne, zgodnie z którymi powód od 18 stycznia 2011 r. był pracownikiem pozwanej spółki, zatrudnionym od 1 kwietnia 2011 r. na czas nieokreślony na stanowisku kierowcy w pełnym wymiarze czasu pracy. Na wynagrodzenie powoda składało się minimalne wynagrodzenie za pracę, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych w kwocie 100 zł brutto oraz ryczałt za pracę w porze nocnej w kwocie 100 zł brutto. Nadto zgodnie z regulaminem wynagradzania otrzymywał on diety za podróże służbowe, których wysokość określał iloczyn przejechanych kilometrów i stawki 35 groszy za kilometr. Podczas podróży służbowych powód noclegi spędzał w kabinie samochodu, nie otrzymując ryczałtów za noclegi. W okresie zatrudnienia powód wykorzystał trzy dni urlopu wypoczynkowego. W dniu 26 września 2012 r. zwrócił się do pracodawcy z wnioskiem o rozwiązanie umowy o pracę za porozumieniem stron z zachowaniem 30 – dniowego okresu wypowiedzenia. Natomiast w dniu 15 października 2012 r. wniósł o skrócenie tego okresu i rozwiązanie umowy o pracę z dniem 15 października 2012 r. Strona pozwana rozwiązała z powodem umowę o pracę bez wypowiedzenia na podstawie art. 52 § 1 pkt 1 k.p., jako przyczynę wskazując nagminną kradzież paliwa i pieniędzy z zaliczek powierzonych na wyjazdy zagraniczne.

Sąd drugiej instancji uznał za trafną także ocenę prawną tego stanu faktycznego, prowadzącą do uznania rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia za niezgodne z prawem, co uprawniało powoda do odszkodowania

na podstawie art. 60 k.p., przysługiwania powodowi ekwiwalentu pieniężnego za niewykorzystany urlop wypoczynkowy na podstawie art. 171 § 1 k.p., a także należności z tytułu ryczałtów za noclegi w kwocie zasądzonej wyrokiem Sądu pierwszej instancji oraz niezasadności roszczenia o zasądzenie diet z tytułu podróży służbowej.

Zdaniem Sądu Okręgowego, Sąd Rejonowy prawidłowo przyjął, że podstawę prawną roszczeń powoda o diety i ryczały za noclegi, które obejmowały okres po dniu 3 kwietnia 2010 r., stanowił art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), 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., a co za tym idzie, również w obowiązującym w czasie zatrudnienia powoda rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.; dalej jako „rozporządzenie z 2002 r.”). Należności z tytułu diet winny być wypłacone na podstawie rozporządzenia z 2002 r. w powiązaniu z art. 77⁵ § 4 k.p., według którego postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę w podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza jego granicami w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju. W tym kontekście roszczenie powoda o zasądzenie diet okazało się niezasadne, albowiem diety naliczone powodowi przez pracodawcę za cały okres zatrudnienia (77.664,50 zł) są wyższe od wartości diet należnych powodowi zgodnie z Kodeksem pracy i są wyższe od wartości diet naliczonych zgodnie z obowiązującym u pozwanego regulaminem wynagradzania, który w części odnoszącej się do obliczania diet w zależności od liczby przejechanych kilometrów jest bezwzględnie nieważny. Z art. 26 ustawy o czasie pracy kierowców wynika bowiem, że warunki płacy kierowców nie mogą przewidywać składników, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewożonego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do

naruszania rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Zgodnie zaś z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L.2006.102.1 ze zm.), przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia. Progresywne, wynikowe ustalanie stawki diety w zależności od liczby przejechanych kilometrów, a w konsekwencji od liczby wykonanych kursów, może sprawić, że bezpieczeństwo jazdy uległoby znacznemu obniżeniu ze względu na chęć uzyskania przez pracownika wyższych należności. Z tego powodu taki system wynagradzania obowiązujący u strony pozwanej nie może być zaaprobowany i należy uznać go za bezwzględnie nieważny jako sprzeczny z obowiązującymi przepisami, a więc niekorzystny dla pracownika (art. 18 § 1 i 2 k.p.).

Z § 9 rozporządzenia z 2002 r. wynika, że za nocleg przysługuje pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia (ust. 1). W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1 (ust. 2). Przepisów tych nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewnia pracownikowi bezpłatny nocleg (ust. 4). Umożliwienie przez pracodawcę kierowcy w transporcie międzynarodowym spania w kabinie samochodu ciężarowego, nawet przystosowanej do tych celów, nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia (uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14), wobec czego nie zwalnia pracodawcy z obowiązku zapłaty ryczałtów za spędzone w ten sposób noclegi i nie ma na to żadnego wpływu kwestia, czy kierowca poniósł w związku z tym jakieś koszty. Powodowi należą się zatem ryczałty za noclegi w wysokości

ustalonej na podstawie zgromadzonych w sprawie dowodów, zwłaszcza opinii biegłej do spraw księgowości. Zdaniem Sądu drugiej instancji, „dowodem na wypłacenie należności z tytułu ryczałtów za noclegi w obliczu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego przez Sąd pierwszej instancji nie jest zestawienie wypłaconych należności na rzecz powoda sporządzone przez pozwanego i załączone do apelacji”.

Strona pozwana wywiodła skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego w części oddalającej jej apelację od wyroku Sądu Rejonowego w części zasądzającej na rzecz powoda kwotę 27.888,08 zł tytułem ryczałtów za noclegi oraz związanego z tym rozstrzygnięcia o kosztach procesu za pierwszą instancję oraz oddalającej wniosek pozwanego o zasądzenie kosztów procesu za drugą instancję.

Skarżący zarzucił naruszenie:

1. art. 328 § 2 w związku z art. 391 § 1 k.p.c., art. 382 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., przez brak rozpoznania apelacji pozwanego w jej granicach, polegający na nierozpoznaniu wszystkich zarzutów apelacyjnych, w tym w szczególności zarzutu naruszenia przez Sąd Rejonowy:

a) art. 233 § 1 w związku z art. 328 § 2 k.p.c., art. 227 k.p.c. i art. 278 k.p.c. oraz brak wnikliwej oceny przez Sąd pierwszej instancji zebranego materiału dowodowego, w tym w szczególności dowodu z opinii biegłej sądowej z zakresu księgowości (głównej oraz uzupełniających),

b) art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, przez ich błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie,

c) art. 8 k.p., przez jego niezastosowanie,

d) art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców, przez jego błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie;

2. art. 227 k.p.c. oraz art. 278 w związku z art. 391 § 1 k.p.c., art. 382 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., przez pominięcie przez Sąd Okręgowy:

- wniosków płynących z przeprowadzonych dowodów z opinii biegłej, z których wynikało, że powód otrzymał od pozwanego za okres jego zatrudnienia tytułem należności za podróże służbowe kwotę przekraczającą ponad półtorakrotnie wysokość należnych mu według minimalnych standardów należności z tytułu podróży służbowych (diety i ryczałty za noclegi), co powoduje, że

dochodzone przez powoda roszczenie o zapłatę ryczałtów za noclegi – przy dodatkowym uwzględnieniu, że powód nie poniósł żadnych kosztów tych noclegów, gdyż z nich nie korzystał – nie powinno korzystać z ochrony prawnej (art. 8 k.p.),

- faktu, że powód nigdy nie ponosił żadnych kosztów związanych z noclegami w trakcie odbywanych przez niego podróży, a wręcz przeciwnie, korzystał przy ich odbywaniu ze środków pozwanego, tj. pojazdu, zapewnionego w nim ogrzewania oraz miejsca do spania, jak również parkingów opłacanych przez pozwanego, w związku z czym zasądzenie na rzecz powoda przedmiotowych ryczałtów prowadzi do jego bezpodstawnego wzbogacenia kosztem pozwanego;

3. art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.;

4. art. 4, 5 i 6 regulaminu wynagradzania obowiązującego u pozwanego wraz załącznikiem do tego regulaminu w związku z art. 65 § 1 i 2 k.c. w związku z art. 300 k.p.;

5. art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) Nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.;

6. art. 405 i nast. k.c. w związku z art. 300 k.p.;

7. art. 8 k.p.

Opierając skargę na takich podstawach, skarżący wniósł o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego w zaskarżonej części i przekazanie sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego, ewentualnie o zmianę tego wyroku w zaskarżonej części i oddalenie powództwa odnośnie do dochodzonej przez powoda kwoty 27.888,08 zł tytułem ryczałtów za noclegi, a także o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania za wszystkie instancje.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna okazała się ostatecznie uzasadniona, chociaż nie wszystkie podniesione w niej zarzuty można podzielić.

I. Rozważania należy rozpocząć od przypomnienia najważniejszych punktów zwrotnych w długiej historii rozpoznawania przez Sąd Najwyższy roszczeń pracowników-kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym i odbywających stale podróże służbowe poza granice Polski o zwrot kosztów tych podróży, w szczególności kosztów noclegu (w postaci ryczałtu za nocleg).

Spory sądowe dotyczące zwrotu kosztów podróży kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym toczą się od kilkunastu lat. Podstawową przyczyną tych sporów jest brak jednoznacznego i odpowiedniego uregulowania w prawie powszechnym (na poziomie ustawy lub rozporządzenia wykonawczego do ustawy) zasad rozliczania kosztów ponoszonych przez kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym znajdujących się w ciągłej podróży, których zasadnicze zadanie pracownicze polega na tym, że przemieszczają się na długich dystansach i spędzają niekiedy kilka tygodni poza domem i siedzibą pracodawcy. Proste zastosowanie do ich sytuacji pracowniczej przepisów o podróżach służbowych (art. 77⁵ k.p.) zwykle zawodzi, co rodzi spory między tą grupą zawodową a pracodawcami prowadzącymi przedsiębiorstwa transportowe.

Próbie wyjaśnienia licznych wątpliwości podjął Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 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 nr 1, poz. 15), przyjmując że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na obszarze określonym w umowie jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Po wydaniu tej 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 3 kwietnia 2010 r. W nowelizacji tej *de facto* zostały zlikwidowane skutki uchwały Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, gdyż wprowadzono nową definicję podróży służbowej kierowcy, traktowanej jako każde zadanie służbowe polegające 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 ustawodawca nie uregulował – odpowiednio do rodzaju pracy wykonywanej przez kierowców – zasad rozliczania kosztów ponoszonych przez nich w czasie długotrwałych podróży, lecz wprowadził do systemu prawa art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej miały przysługiwać należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., czyli zasadach dotyczących pracowników odbywających incydentalne podróże służbowe, a nie znajdujących się w permanentnej podróży służbowej.

W ten sposób powstały nowe problemy prawne, zwłaszcza dotyczące interpretacji pojęcia „bezpłatny nocleg” (§ 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.).

Pracodawcy kwestionowali roszczenia kierowców o zwrot kosztów noclegu (także w postaci ryczałtu za nocleg), jeżeli kierowcy mieli do dyspozycji odpowiednio wyposażoną kabinę samochodu ciężarowego, twierdząc, że w ten sposób zapewniają im „bezpłatny nocleg”. Usunięciem tej wątpliwości zajął się Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 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 uchwały tej 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 z 2002 r., co sprawia, 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. Wyrażono w niej też pogląd, że art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 dotyczy możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania

dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepis ten nie dotyczy natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie może więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

Zaprezentowany kierunek wykładni prawa materialnego został powtórzony w uchwale Sądu Najwyższego z 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47). Pogląd Sądu Najwyższego, że zapewnienie pracownikowi-kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie pozbawia kierowcy roszczenia o zwrot kosztów noclegu, jest poglądem nadal aktualnym i przyjmowanym również w najnowszych orzeczeniach wydanych już po ogłoszeniu i opublikowaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 (OTK-A 2016, poz. 93), co oznacza, 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. Pogląd ten aprobuje również Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym obecną skargę kasacyjną, uznając, że powodowi przysługuje – co do zasady – zwrot kosztów noclegu, choćby w postaci ryczałtu za nocleg, niezależnie od tego, czy poniósł z tego tytułu jakiegokolwiek koszty (wydatki). Zapewnienie kierowcy noclegu w dostosowanej do tego kabinie pojazdu nie jest bowiem 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. Już w tym momencie należy wyraźnie podkreślić, że koszty podróży służbowej pracownika obciążają wyłącznie pracodawcę, ponieważ jest to koszt pracy, który w ramach ryzyka prowadzenia działalności (w rozpoznawanej sprawie – działalności gospodarczej, skoro strona pozwana jest przedsiębiorcą działającym w branży transportowej) spoczywa na pracodawcy prowadzącym tę działalność. Wszelkie regulacje zakładowych aktów prawa pracy (w tym regulaminu wynagradzania) 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.

Kierowcom zawsze – co do zasady – przysługuje ryczałt za nocleg, jeżeli nie nocują w warunkach odpowiadających warunkom zapewnianym w hotelu (motelu), np. w bazie z pokojami hotelowymi.

Inną sprawą jest natomiast sposób ustalenia wysokości ryczałtu za nocleg.

Już po wydaniu zaskarżonego wyroku i jego zaskarżeniu skargą kasacyjną doszło do zmiany stanu prawnego, wynikającej z wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15 (Dz.U. z 2016 r., poz. 2206). W wyroku tym przyjęto, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. – w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym – jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Wyroki Trybunału Konstytucyjnego mają moc powszechnie obowiązującą – wiążą także sądy powszechne oraz Sąd Najwyższy, co wynika bezpośrednio z art. 190 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z tym Sąd Najwyższy nie mógł zignorować ani zlekceważyć przy dokonywaniu oceny prawnej zasadności skargi kasacyjnej skutku prawnego powołanego wyroku Trybunału Konstytucyjnego, przede wszystkim uchylenia z mocą *ex tunc* domniemania zgodności z Konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., które stanowiły podstawę prawną zaskarżonego orzeczenia. Również w postępowaniu kasacyjnym ma zastosowanie art. 316 § 1 k.p.c., zgodnie z którym sąd wydaje wyrok, biorąc za podstawę stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy. Stan rzeczy w rozumieniu art. 316 § 1 k.p.c. to także stan prawny, a zatem obowiązujące przepisy prawa, zwłaszcza materialnego, które mogą stanowić podstawę prawną rozstrzygnięcia (por. np. wyroki Sądu Najwyższego z: 25 czerwca 2015 r., V CSK 535/14, LEX nr 1771085; z 20 kwietnia 2006 r., IV CSK 38/06, LEX nr 398455; z 17 września 2004 r., V CK 58/04, LEX nr 194081; z 22 czerwca 2004 r., IV CK 453/03, LEX nr 585866). W rozpoznawanej sprawie podstawy tej nie może obecnie stanowić art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w zakresie, w jakim został uznany za niezgodny z Konstytucją. Ocena zasadności skargi kasacyjnej musi zatem

uwzględnić nie tylko to, co stanowiło podstawę (faktyczną i prawną) rozstrzygnięcia sprawy przez Sąd drugiej instancji, lecz także nową rzeczywistość normatywną.

Już po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, zapadły w Sądzie Najwyższym orzeczenia, które uwzględniają nowy stan prawny (należy przywołać w tym miejscu przede wszystkim wyroki: z 7 lutego 2017 r., II PK 359/15, LEX nr 2252203; z 14 lutego 2017 r., I PK 77/16, LEX nr 2258054; z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15, LEX nr 2242158; w dwóch sprawach z 8 marca 2017 r., II PK 409/15, LEX nr 2306366 i II PK 410/15, LEX nr 2306367; z 9 marca 2017 r., I PK 309/15, LEX nr 2273875; z 27 kwietnia 2017 r., I PK 90/16, LEX nr 2282387; a także z 30 marca 2017 r., II PK 16/16, LEX nr 2306363; z 17 maja 2017 r., II PK 106/16, LEX nr 2306361; z 30 maja 2017 r., I PK 148/16, LEX nr 2319690; z 30 maja 2017 r., I PK 154/16, LEX nr 2353606; z 30 maja 2017 r., II PK 122/16, LEX nr 2312474; z 26 lipca 2017 r., I PK 251/16, LEX nr 2375937). Orzeczenia te kształtują nową linię orzecznictwa Sądu Najwyższego po wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

W szczególności w wyroku z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158, OSP 2017 nr 11, poz. 116), Sąd Najwyższy przyjął, że chociaż po orzeczeniu Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, do kierowców w transporcie międzynarodowym nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, to jednak stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p., gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo umowie o pracę. Powyższa teza została powtórzona m.in. w wyroku z 17 maja 2017 r., II PK 106/16 (LEX nr 2306361), w którym Sąd Najwyższy zauważył, że wyeliminowanie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców z porządku prawnego nie spowodowało powstania luki w przepisach. Można 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), skoro 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 związku z nową sytuacją normatywną powstałą po wyroku Trybunału Konstytucyjnego szczególnej wagi nabrały przyjęte przez pracodawców regulacje zakładowe (zwłaszcza regulaminy wynagradzania, ponieważ w przedsiębiorstwach transportowych na ogół nie funkcjonują zakładowe układy zbiorowe pracy). Sąd Najwyższy przyjmuje, że regulacja wewnątrzzakładowa nie powinna pomijać zasad kompensaty kosztów noclegu w podróży służbowej, jednocześnie nie może z niej wynikać, że kierowcy nie przysługują zwrot jakichkolwiek kosztów (w każdym przypadku), tylko dlatego, że ma zapewniony nocleg w kabinie samochodu. To samo dotyczy umowy o pracę. Innymi słowy, art. 77⁵ k.p. nadal stanowi podstawę dla regulacji zakładowej lub umownej. Jeżeli nie ma jej w prawie zakładowym bądź nie wprowadza jej pracodawca w inny sposób albo nie uzgadnia z pracownikiem w umowie o pracę, to sporną kwestię może rozstrzygnąć sąd. Tam, gdzie nie ma regulacji przewidzianej przez ustawę (art. 77⁵ k.p.), orzeczenie sądu wypełnia to, czego strony nie uzgodniły. Orzeczenie może zastąpić więc umowę stron w tym zakresie (por. wyrok z 30 maja 2017 r., II PK 122/16, LEX nr 2312474). Jeżeli w regulaminie wynagradzania (albo w umowie o pracę) wyraźnie stwierdzono, że pracownikowi (kierowcy) nie przysługuje ryczałt za nocleg, gdy miał możliwość odbycia go w przystosowanej do tego kabinie pojazdu, to należy to traktować jako brak uregulowania kwestii rozliczania kosztów noclegu, a to prowadzi wprost do stosowania przepisów powszechnie obowiązujących, w tym przypadku rozporządzeń wykonawczych do art. 77⁵ k.p. Stwierdzenie, że pracownikowi nie przysługuje ryczałt za nocleg, oznacza bowiem negatywną regulację kwestii kosztów noclegu pracownika w podróży służbowej, czyli brak koniecznej regulacji pozytywnej, a to prowadzi pośrednio do zasad wynikających z prawa powszechnie obowiązującego.

W wyroku z 30 maja 2017 r., I PK 154/16 (LEX nr 2353606), Sąd Najwyższy stwierdził, że immanentną cechą podróży służbowych są po stronie pracownika wydatki, które ostatecznie powinien kompensować pracodawca. Idea stosunku pracy opiera się na ryzyku ekonomicznym podmiotu zatrudniającego. Oznacza to,

że jeżeli decyzja pracodawcy powoduje powstanie dodatkowych kosztów po stronie pracownika, to obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Wprowadzenie odrębnej definicji podróży służbowej kierowców (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) oznacza objęcie tym obowiązkiem w sposób szerszy – niż dotychczas – określonej grupy osób wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji brak odpowiedniej regulacji w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich kompensowania za pomocą powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy. Powszechnym przepisem prawa pracy jest art. 77⁵ § 1 k.p. W tym samym wyroku stwierdzono też, że ryczałt za nocleg określony w aktach wewnętrznych obowiązujących u pracodawcy albo w umowie o pracę nie musi odpowiadać wysokością ryczałtom uregulowanym w rozporządzeniu z 2002 r., przysługującym pracownikom sfery budżetowej (rządowej i samorządowej), odbywającym incydentalne podróże służbowe; należy się jednak pracownikowi nawet wtedy, gdy pracodawca zapewnił mu miejsce do spania w odpowiednio przystosowanej kabinie pojazdu.

W aktualnym stanie prawnym zakładowe unormowania dotyczące ryczałtu za noclegi w zagranicznej podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym miały zastosowanie z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 1 i 3 k.p. do podróży kierowców odbywanych po 3 kwietnia 2010 r., nawet jeśli stawki ryczałtu za nocleg przewidziane w regulacjach zakładowych albo w umowie o pracę były niższe od ustalonych przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., a pojazd wyposażony był w kabinę z miejscami do spania. To samo dotyczy podróży odbywanych przed 3 kwietnia 2010 r. – jeżeli wiązały się z dodatkowymi kosztami (wydatkami) po stronie pracownika-kierowcy, pracodawca miał obowiązek ich pokrycia.

W wyrokach z 7 lutego 2017 r., II PK 359/15 (LEX nr 2252203) oraz z 30 maja 2017 r., I PK 148/16 (LEX nr 2319690) Sąd Najwyższy podzielił pogląd przedstawiony wcześniej w wyroku z 17 listopada 2016 r., II PK 227/15 (LEX nr 2180093), zgodnie z którym do czasu wyraźnego uregulowania (w prawie powszechnie obowiązującym – ustawie lub rozporządzeniu) wpływu zależności innowacji techniczno-socjalnych na wysokość ryczałtów za noclegi w kabinie

samochodu ciężarowego przystosowanej do noclegu, dopuszczalne jest uzależnienie wysokości ryczałtów od rodzaju wyposażenia kabiny samochodu ciężarowego według zasady: im wyższy standard zapewnianego nocnego odpoczynku, tym niższy ryczałt za nocleg. Ryczałt za nocleg przewidziany w regulacjach zakładowych może być zatem niższy od limitu określonego w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.

Po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., K 11/15, konieczne stało się nowe podejście do treści normatywnej art. 77⁵ k.p. w kontekście świadczeń przysługujących kierowcom z tytułu podróży służbowych w transporcie międzynarodowym. Przepis ten ma nadal odpowiednie zastosowanie do kierowców, do czasu odmiennego uregulowania kwestii przez ustawodawcę (por. wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 2017 r., II PK 122/16). Również po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, istnieją w systemie prawa regulacje przewidujące zarówno prawo kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym do zwrotu należności związanych z podróżą służbową (w szczególności diet, kosztów dojazdu, przejazdu i noclegów), jak i ustalające wysokość tych należności, a tym samym istnieją podstawy do zwrotu kosztów noclegów w razie ich niezapewnienia przez pracodawcę. Zagadnienie to rozważał i rozstrzygnął Sąd Najwyższy w wyroku z 21 lutego 2017 r., I PK 300/15 (LEX nr 2242158). Rozstrzygnięcie to skład Sądu Najwyższego rozpoznający obecną sprawę podziela i aprobuje. Z rozważań tych wynika, że w obecnym stanie prawnym kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym odbywają podróże służbowe. W systemie prawnym pozostały przepisy o podróży służbowej (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77⁵ § 1 k.p., zgodnie z którym pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej). Do kierowców tych mogą zatem mieć zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, regulujące należności pracowników z tytułu podróży służbowych (w tym rozporządzenie z 2002 r.), jeżeli należności te nie zostały uregulowane w aktach prawa wewnętrznego (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 5 k.p. w związku z art. 77⁵ § 2 k.p.). Poza zakresem stosowania przepisów powszechnie obowiązujących (w tym rozporządzenia z 2002 r.) pozostają natomiast kierowcy, których regulacje płacowe

wynikają z postanowień układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę, ponieważ wówczas nie istnieje konieczność posiłkowego stosowania przepisów powszechnie obowiązujących. Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 9 marca 2017 r., I PK 309/15 (LEX nr 2273875). Należy przyjąć, że układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania albo umowa o pracę mogą w sposób dowolny regulować warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż państwowa lub samorządowa jednostka sfery budżetowej. Jedynym ograniczeniem dowolności jest w tym przypadku wysokość diety. Zgodnie z art. 77⁵ § 4 k.p. postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika zatrudnionego w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej.

Już po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., K 11/15, doszło do podjęcia przez Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów kolejnej istotnej uchwały z 26 października 2017 r., III PZP 2/17 (Biuletyn SN 2017 nr 10, s. 19-20), w której 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 2002 r. oraz w § 16 ust. 2 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). Pracodawca może w aktach prawa zakładowego albo w umowie o pracę ustalić niższy ryczałt za nocleg niż wynikający z przepisów powszechnie obowiązujących. Jeżeli jednak nie ustali wysokości ryczałtu, albo wyraźnie i jednoznacznie wykluczy jego wypłatę, wówczas przed pracownikiem otwiera się droga dochodzenia ryczałtu za nocleg w wysokości wynikającej z rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ k.p.

II. Przedstawione ogólne rozważania dotyczące aktualnego stanu prawa i orzecznictwa w kwestii rozliczania ryczałtów za noclegi kierowców zatrudnionych w

transporcie międzynarodowym pozwalają przejść do oceny konkretnych zarzutów skargi kasacyjnej.

Za nietrafny uznać należy zarzut naruszenia art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 6 k.c. i w związku z art. 300 k.p. (również odnośnie co nierozpoznania apelacyjnego zarzutu w tym przedmiocie), co miało, według twierdzeń strony skarżącej, polegać na niewłaściwym rozkładzie ciężaru dowodu w związku z tym, że na podstawie art. 25 ust. 1a ustawy o czasie pracy kierowców strona pozwana nie miała obowiązku ewidencjonowania godzin pracy powoda, a tym samym to na powodzie spoczywał ciężar dowodu dochodzonego przez niego roszczenia. W judykaturze Sądu Najwyższego przyjmuje się bowiem zgodnie, że art. 6 k.c. jako stwierdzający, iż ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne, ma w procesie istotne znaczenie dopiero wówczas, gdy sąd z braku odpowiednich dowodów albo wskutek odmowy wiary lub mocy przeprowadzonym dowodom, nie poczynił określonych ustaleń faktycznych. Wówczas konsekwencje procesowe tego ponosi strona, na której dowód spoczywał. Jeżeli natomiast istotne fakty zostaną ustalone, to podlegają one ocenie z punktu widzenia przepisów prawa materialnego, niezależnie od tego, która ze stron podjęła w tym zakresie inicjatywę dowodową (powód, pozwany, czy nawet dowód został przeprowadzony z urzędu, por. np. wyroki z dnia 4 stycznia 2008 r., I UK 223/07, LEX nr 442836, LexPolonica nr 2096627 i z dnia 12 stycznia 2011 r., II PK 129/10, LEX nr 737385, LexPolonica nr 2538072).

Brak jest również podstaw do uwzględnienia zarzutu naruszenia art. 328 § 2 w związku z art. 391 § 1 k.p.c., art. 382 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., przez brak rozpoznania apelacji pozwanego w jej granicach, polegający na nierozpoznaniu wszystkich zarzutów apelacyjnych, w tym w szczególności zarzutu naruszenia przez Sąd Rejonowy art. 233 § 1 w związku z art. 328 § 2 k.p.c., art. 227 k.p.c. i art. 278 k.p.c. oraz brak wnikliwej oceny przez Sąd pierwszej instancji zebranego materiału dowodowego, w tym w szczególności dowodu z opinii biegłej sądowej z zakresu księgowości (głównej oraz uzupełniających), albowiem uzasadnienie zaskarżonego wyroku zawiera szczegółowe odniesienie się do tych zarzutów.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prawny oraz orzeczenia Sądu Najwyższego zapadłe po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku w sprawie K 11/15, należy stwierdzić, że nieuzasadnione są także kasacyjne zarzuty naruszenia:

(-) art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ponieważ ostatecznie należało ocenić zasadność roszczenia powoda bezpośrednio na podstawie art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 1-4 rozporządzenia z 2002 r., a nie według art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3-5 k.p., skoro przepisy te zostały uznane (zakresowo) za niezgodne z Konstytucją RP, co wyeliminowało je z porządku prawnego z mocą *ex tunc* (od chwili ich uchwalenia);

(-) art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) Nr 561/2006, ponieważ przepis ten nie dotyczy uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie może więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg;

(-) art. 77⁵ § 3-5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., art. 405 i nast. k.c. w związku z art. 300 k.p., a także związanych z tym zarzutów naruszenia art. 227 k.p.c. oraz art. 278 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. oraz art. 382 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., przez pominięcie „faktu, że powód nigdy nie ponosił żadnych kosztów związanych z noclegami w trakcie odbywanych przez niego podróży, a wręcz przeciwnie, korzystał przy ich odbywaniu ze środków pozwanego, tj. pojazdu, zapewnionego w nim ogrzewania oraz miejsca do spania, jak również parkingów opłacanych przez pozwanego, w związku z czym zasądzenie na rzecz powoda przedmiotowych ryczałtów prowadzi do jego bezpodstawnego wzbogacenia kosztem pozwanego”. Występujący w art. 77⁵ § 1 i 5 k.p. zwrot „na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową” nie powinien być interpretowany jako zwrot tylko udokumentowanych kosztów podróży. Na zwrot kosztów podróży składają się: diety, zwrot kosztów przejazdów i dojazdów, zwrot kosztów noclegów i innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb (§ 2 rozporządzenia z 2002 r.). Stąd użyte przez ustawodawcę w art. 77⁵ § 1 i 5 k.p. sformułowanie „na pokrycie kosztów podróży służbowej” 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 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 (nadal aktualna uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14). Brak rachunku za nocleg oznacza, że pracownikowi przysługuje ryczałt za nocleg. 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 (wynagrodzenia) za pracę w porze nocnej. Jednak ryczałt za nocleg w związku z podróżą służbową ma innych charakter – nie wynagrodzeniowy, lecz kompensacyjny. Służy on pokryciu zwiększonych kosztów utrzymania podczas wykonywania zadań służbowych poza stałym miejscem wykonywania pracy. W judykaturze wyrażono stanowisko, że istota ryczałtu, jako świadczenia kompensacyjnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu, polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane 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 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, i powołane tam orzecznictwo). Ryczałt przysługuje w razie nieprzedłożenia rachunku; taka sytuacja jest kwalifikowana jako koszt nieudokumentowany, który nie znajduje pokrycia w fakturze VAT czy też paragonie fiskalnym. Taki nieudokumentowany koszt noclegu obejmuje nie tylko udostępnienie miejsca do spania, lecz także dostępu do pomieszczeń sanitarnych, zakupu i prania pościeli, odpowiedniego wyposażenia i zachowania czystości (sprzątania) miejsca noclegu itp. (szerzej ten problem rozwija Sąd Najwyższy z wyroku z 18 listopada 2014 r., II PK 36/14, LEX nr 1567473). Dlatego zapewnienie kierowcy noclegu w przystosowanej do tego kabinie samochodu nie eliminuje obowiązku pracodawcy wypłacania ryczałtu za nocleg. Wysokość tego ryczałtu nie

musi odpowiadać 25% limitu określonego w załączniku do rozporządzenia z 2002 r., lecz może być niższa, jeżeli strony tak się umówiły.

Ryczałt w wysokości 25% limitu ma jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy pracodawca w aktach wewnętrznych (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo strony (w umowie o pracę) nie ustaliły w odmienny sposób rekompensaty kosztów noclegu. Nie ma przy tym przeszkód, aby należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zostały określone w postaci jednego zryczałtowanej kwoty, która może być różnie nazwana (dieta, ryczałtem, należnością na pokrycie kosztów podróży itp.). Sąd Najwyższy wielokrotnie przyjmował w swoim orzecznictwie, że jeżeli kierowcy zatrudnieni w transporcie międzynarodowym otrzymywali świadczenia nie mniej korzystne niż wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących, to świadczenie nazwane „dieta” mogło pokrywać wszystkie koszty socjalne, w tym także obejmować ryczałt za noclegi (por. np. wyroki: z 13 sierpnia 2015 r., II PK 241/14, z 15 września 2015 r., II PK 248/14, z 17 listopada 2016 r., II PK 227/15). W związku z tym, jeżeli przyznane w regulacjach wewnętrznych pracodawcy albo w umowie o pracę świadczenie nazwane „dieta” przekraczało wielokrotnie wysokość diety wynikającej z powszechnie obowiązujących przepisów (według art. 77⁵ § 4 k.p. postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2), to część tego świadczenia mogła być potraktowana jako dieta przeznaczona na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, a inna część stanowić pokrycie innych wydatków, w tym kosztów noclegu (choćby w postaci ryczałtu za nocleg, nawet niższego od wynikającego z § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.).

Odnosząc się w tym kontekście do zarzutu naruszenia art. 4, 5 i 6 regulaminu wynagradzania w związku z art. 65 § 1 i 2 k.c. w związku z art. 300 k.p. i wiążących się z tym zarzutów naruszenia art. 328 § 2 w związku z art. 391 § 1 k.p.c. i art. 378 § 1 k.p.c., podnieść należy, że pracodawca w regulaminie wynagradzania wyłączył wypłatę ryczałtów za nocleg kierowcom nocującym w kabinach pojazdów, uznając że w ten sposób mają zapewniony bezpłatny nocleg.

Wyłączenie wypłaty ryczałtu za nocleg („okolicznością wyłączającą wypłatę pracownikowi ryczałtu z tytułu noclegu jest zapewnienie mu przez pracodawcę lub stronę zagraniczną bezpłatnego noclegu. Kabina pojazdu przystosowana (dwie leżanki ogrzewanie niezależne od pracy silnika) do spania dwóch osób, spełnia wymóg zapewnienia nieodpłatnego odpoczynku dwóm kierowcom bez konieczności korzystania z hotelu. Zapewnienie przez pracodawcę noclegu w pojeździe wyposażonym w kabinę sypialną skutkuje prawem do niewypłacenia ryczałtu z tytułu noclegu” – art. 6 regulaminu wynagradzania) oznaczać mogło brak regulacji odnoszącej się pozytywnie do tego elementu należności z tytułu podróży służbowych, jakim jest zwrot kosztów noclegu, ze skutkiem bezpośredniego zastosowania do roszczenia powoda obowiązującego w czasie jego zatrudnienia rozporządzenia z 2002 r., na które powołał się Sąd Okręgowy, chyba żeby strony ustaliły między sobą, że zwiększona dieta pokrywa wszystkie należności związane z podróżą służbową. Jak już bowiem powiedziano, w pojęciu „diety” albo „ryczałtu” mogą się mieścić różne należności z tytułu podróży służbowych, a ustalenie, co się konkretnie mieści pod pojęciem użytym w regulacjach wewnętrznych (które nie musi odpowiadać semantycznie pojęciu zastosowanemu w powszechnie obowiązujących aktach prawnych), wymaga sądowej wykładni odpowiednich postanowień aktów wewnętrznych oraz umowy o pracę, uwzględniającej wszystkie istotne okoliczności sprawy, a na Sąd drugiej instancji nakłada dodatkowo obowiązek ustosunkowania się do apelacyjnych zarzutów w tym zakresie. Tej powinności nie sprostął Sąd Okręgowy, albowiem twierdzenia pozwanego o objęciu pojęciem diety wszystkich należności z tytułu podróży służbowej skwitował jedynie zdaniem, że „dowodem na wypłacenie należności z tytułu ryczałtów za noclegi w obliczu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego przez Sąd pierwszej instancji nie jest zestawienie wypłaconych należności na rzecz powoda sporządzone przez pozwanego i załączone do apelacji”, co nie może być uznane ani za dokonanie prawidłowej wykładni regulaminu wynagradzania, czy też ewentualnej umowy między stronami, ani też za rozpoznanie apelacyjnego zarzutu w tym przedmiocie w rozumieniu art. 378 § 1 k.p.c.

Trafnie skarżący podniósł również, że Sąd odwoławczy naruszył art. 378 § 1 k.p.c. przez nierozpoznanie apelacyjnego zarzutu naruszenia art. 8 k.p. Sąd drugiej

instancji zaakceptował ocenę prawną stanu faktycznego dokonaną przez Sąd Rejonowy, co oznacza aprobatę dla stanowiska tego Sądu w zakresie bezwzględnej nieważności tych postanowień regulaminu wynagradzania, które przewidywały zwiększoną dietę dla kierowców w podróży służbowej, zależną od liczby przejechanych kilometrów. Nie jest sporne, że tytułem tych diet pracodawca wypłacił powodowi łącznie kwotę 77.664,50 zł, podczas gdy diety i ryczałty w wysokości przewidzianej dla pracowników „budżetowych” za ten sam okres kształtowały się na dużo niższą kwotę (12.006 zł – diety, 36.110,75 zł – ryczałty za nocleg). Uznanie odnośnych postanowień regulaminu wynagradzania za bezwzględnie nieważne wymagało dokonania oceny w przedmiocie istnienia podstawy prawnej do uzyskanych przez powoda należności z tytułu diet w kwocie znacznie przewyższającej świadczenia przewidziane przepisami Kodeksu pracy, przy uwzględnieniu, że należności z tytułu podróży służbowych nie są elementem wynagrodzenia pracowników (choć w praktyce tak są przez nich traktowane). Nie odzwierciedlają rodzaju wykonywanej pracy ani kwalifikacji wymaganych przy jej wykonywaniu, nie uwzględniają także ilości i jakości świadczonej pracy (por. art. 78 k.p.). Są częścią kosztów pracy obciążających pracodawcę, które pracodawca powinien zwrócić pracownikowi – rozliczyć się z nim z tego tytułu. Do wydatków ponoszonych z tytułu podróży służbowych należy odnieść się raczej tak jak do zaliczek pieniężnych udzielonych pracownikowi niż jak do wynagrodzenia za pracę. Dlatego należności przekazane pracownikom z tego tytułu mogą być rozliczane, zaliczane czy też „potrącane” z kwot nienależnie im wypłaconych („nadpłaconych”). Nawet przy braku podstaw do takiego potrącenia, znaczna nadpłata należności z tytułu podróży służbowych winna być oceniona w kontekście nadużycia prawa podmiotowego do żądania kolejnych należności na pokrycie wydatków w trakcie odbywanych przez pracownika podróży służbowych, zwłaszcza gdy pracodawca zgłasza zarzuty w tym zakresie. Sąd odwoławczy nie odniósł się tymczasem do apelacyjnego zarzutu naruszenia art. 8 k.p., uniemożliwiając kasacyjną kontrolę prawidłowości zaskarżonego wyroku w tym zakresie.

Mając powyższe okoliczności na względzie, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.

kc