

## PRAWO KIEROWCÓW W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM DO ZWROTU KOSZTÓW NOCLEGU Z TYTUŁU PODRÓŻY SŁUŻBOWEJ W ŚWIELE WYROKU TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO Z DNIA 24 LISTOPADA 2016 ROKU

---

DATA PRZESŁANIA: 19.09.2017 | DATA AKCEPTACJI: 22.10.2017 | KODY JEL: K12, K22, K31

**Konrad Garnowski**

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński  
konrad.garnowski@wzieu.pl

### STRESZCZENIE

W artykule omówiono problematykę wpływu orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. na obecny stan prawny w zakresie prawa kierowców w transporcie międzynarodowym do zwrotu kosztów noclegu z tytułu podróży służbowej. W powyższym wyroku Trybunał Konstytucyjny uznał za niekonstytucyjny w odniesieniu do tej grupy pracowników przepis przyznający im należności z tytułu podróży służbowych na takich samych zasadach, jak pozostałym pracownikom, w związku z czym ponownie aktualne stało się pytanie o to, czy kierowcom przysługuje prawo do zwrotu kosztów noclegu na zasadach ogólnych. W przekonaniu autora obecnie brakuje podstawy prawnej, by w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym stosować ogólne zasady kodeksu pracy, nawet wzięwszy pod uwagę fakt, że w ustawie o czasie pracy kierowców w dalszym ciągu występuje samodzielna definicja podróży służbowej. Autor przedstawia również stanowisko dotyczące zasadności przyznania kierowcom prawa do zwrotu kosztów noclegu i stwierdza, że przy uwzględnieniu zasadniczego celu tej instytucji, tj. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, samo prawo powinno istnieć także w odniesieniu do tej kategorii pracowników, ale nie powinno prowadzić do powstania po ich stronie dodatkowego źródła dochodu, co jest widoczne szczególnie w sytuacji, gdy kierowca faktycznie nie ponosi jakichkolwiek kosztów noclegu.

### SŁOWA KLUCZOWE

prawo przewozowe, prawo pracy, przewóz międzynarodowy, kierowcy, zwrot kosztów noclegu

---

### WPROWADZENIE

Problematyka ryczałtów za nocleg z tytułu podróży służbowych, przysługujących pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy w transporcie międzynarodowym, od dłuższego czasu jest przedmiotem zainteresowania zarówno nauki prawa, jak i praktyki obrotu gospodarczego. Zagadnienie to wywołuje liczne kontrowersje nie tylko ze względu na jego złożoność z perspektywy

prawnej, ale także dlatego, że sposób jego rozstrzygnięcia ma duże znaczenie praktyczne dla przedsiębiorców świadczących usługi transportu międzynarodowego.

Przez pewien czas sytuacja była dość jednoznaczna, bowiem po okresie występujących rozbieżności w orzecznictwie ostatecznie doszło do ustawowego uregulowania rozpatrywanej kwestii w sposób niepozostawiający miejsca na poważniejsze wątpliwości interpretacyjne. Następnie na skutek zakwestionowania konstytucyjności przyjętej regulacji Trybunał Konstytucyjny (Wyrok, 2016) uznał unormowanie to za częściowo niekonstytucyjne, co doprowadziło do zaktualizowania się problemów będących wcześniej przedmiotem dyskusji, ale również do powstania nowych zagadnień interpretacyjnych. Celem artykułu jest dokonanie analizy obecnej sytuacji w odniesieniu do ryczałtów za nocleg, przysługujących kierowcom w transporcie międzynarodowym, a także udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego pozwala na zrealizowanie pierwotnych celów, którymi kierował się prawodawca, przyznając kierowcom dodatkowe należności związane ze świadczoną pracą.

## EWOLUCJA SPOSOBU UREGULOWANIA RYCZAŁTÓW ZA NOCLEG

Przed przystąpieniem do omówienia problemu konieczne jest syntetyczne przedstawienie rysu historycznego w odniesieniu do rozszczeń z tytułu podróży służbowej, przysługujących kierowcom wykonującym transport międzynarodowy. Problemy pojawiające się na tym tle koncentrowały się pierwotnie na interpretacji art. 77<sup>5</sup> § 1 kodeksu pracy (Ustawa, 1974, zwana dalej k.p.), zawierającego ogólną definicję podróży służbowej w odniesieniu do wszystkich pracowników. W przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym problem ten nabierał szczególnego znaczenia, ponieważ istotą wykonywanych przez nich czynności jest przemieszczanie się, które nie stanowi w tym przypadku środka do wykonania obowiązków pracowniczych, a samą istotą pracy (por. np. Sobczyk, 2004, s. 207). W związku z pojawiającymi się w tym zakresie wątpliwościami doszło do podjęcia przez Sąd Najwyższy uchwały z dnia 19 listopada 2008 r. (Uchwała, 2008, zwana dalej uchwałą SN 11/08.), w której przyjęto, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróż w ramach wykonywania umówionej pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. Punktem wyjścia dla wyprowadzenia takiego wniosku była akceptacja założenia, że przepis ten odnosi się do zadania rozumianego jako zdarzenie incydentalne w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy (zob. też Bury, 2006, s. 403; Ciborski, 2003, s. 21). Podkreślono także, iż pojęcie podróży służbowej odsyła do pojęcia stałego miejsca pracy, obejmującego obszar, na którym praca ta jest wykonywana. Tymczasem miejsce świadczenia pracy pracownika mobilnego, oznaczające pewien obszar jego aktywności zawodowej, musi odzwierciedlać rzeczywisty stan rzeczy. Pracownicy mobilni, w tym także kierowcy, świadczą pracę na całym obszarze, po którym poruszają się w ramach wykonywania obowiązków pracowniczych, przy czym nie wykonują incydentalnie zadania związanego z oddelegowaniem poza miejsce pracy, lecz ich charakter pracy wymusza nieustanne przebywanie w trasie. W związku z tym uznano, że do takich osób nie ma zastosowania ani hipoteza, ani dyspozycja normy prawnej zawartej w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. (por. także Prusinowski, 2011, s. 509).

W związku z podjęciem uchwały SN 11/08 przystąpiono do prac nad ustawą o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, która weszła w życie 3 kwiet-

nia 2010 r., wprowadzając nową definicję podróży kierowcy służbowej (Ustawa, 2010) w ramach Ustawy o czasie pracy kierowców (Ustawa, 2004, dalej u.c.p.k.). Zgodnie z treścią znowelizowanego art. 2 pkt 7 u.c.p.k. przyjęto, że podróżą służbową jest 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. Jednocześnie, kierując się potrzebą zagwarantowania rekompensaty zwiększonych kosztów wykonywania pracy i pobytu poza miejscem zamieszkania, wprowadzono przepis art. 21a, zgodnie z którym „kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p.”

Tym samym, pomimo istnienia przywołanej uchwały, na skutek ingerencji ustawodawcy w treść przepisów, w przypadku kierowców w przewozie międzynarodowym należało stosować regulacje zawarte w ówczesnym akcie wykonawczym, do którego odsyłał art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p. W tym kontekście istotne stało się udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy zapewnienie kierowcy możliwości noclegu w specjalnie do tego przystosowanej kabinie samochodu stanowi bezpłatny nocleg w rozumieniu tego aktu, a w konsekwencji – czy zwalnia pracodawcę z obowiązku zwrotu kosztów noclegu. Problem ten rozstrzygnięto w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego (Uchwała, 2014a, zwana dalej uchwałą SN 1/14.), w której stwierdzono, 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, co prowadzi do przyznania mu prawa do zwrotu kosztów noclegu na zasadach określonych w art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p. albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy. Taki kierunek wykładni został zaaprobowany i rozwinięty w późniejszej uchwale z dnia 7 października 2014 r. (Uchwała, 2014b; por. także Mędrała, 2015, s. 181).

## SKUTKI WYROKU TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO Z 2016 ROKU

Powyższy przebieg wydarzeń skutkowało ukształtowaniem się ustabilizowanej linii orzeczniczej w odniesieniu do należności kierowców z tytułu podróży służbowych, jednak sytuacja ta uległa zmianie wraz z wydaniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2016 r. W orzeczeniu tym Trybunał stwierdził m.in., że art. 21a u.c.p.k. w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 k.p. w zw. z § 16 ust. 1, 2 i 4 Rozporządzenia MPiPS (2015) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Główną przyczyną przesądzającą o uznaniu za wadliwą regulację z art. 21a u.c.p.k. był kaskadowy charakter odesłania zawartego w tym przepisie, powodujący konieczność odwoływania się kolejno do trzech różnych aktów prawnych, w tym jednego o charakterze wykonawczym. Jednocześnie jednak zwrócono uwagę na fakt uregulowania określonego rodzaju stosunków prawnych (tj. należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej) poprzez odesłanie do nieadekwatnej dla tych stosunków materii unormowanej w ogólnych zasadach wynikających z art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p. W konsekwencji przyjęto, iż przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p. i wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p. przepisy wykonawcze mają być stosowane do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzecz-

ne z *ratio legis* tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny, ponieważ nie uwzględnia on specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym.

Mając na uwadze powszechnie wiążący charakter orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego, wynikający z art. 190 ust. 1 i 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, nie ulega wątpliwości, że w zakwestionowanym zakresie przedmiotowy akt prawny nie może być już stosowany. Oznacza to, że w odniesieniu do kierowców wykonujących przewóz w transporcie międzynarodowym przepis art. 21a u.c.p.k. nie stanowi już podstawy do określenia ich sytuacji prawnej, choć w dalszym ciągu może znaleźć zastosowanie do innych kategorii kierowców. Taki stan rzeczy prowadzi do powstania wątpliwości co do tego, czy wydanie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2016 r. spowodowało konieczność uznania, że skoro art. 21a u.c.p.k. nie jest stosowany do kierowców w przewozie międzynarodowym, to w ogóle nie przysługują im należności wskazane w art. 77<sup>5</sup> § 3–5 k.p., do którego odsyłał niekonstytucyjny przepis. Trzeba bowiem pamiętać, że omawiany wyrok, w odniesieniu do tej kategorii kierowców, prowadzi niejako do przywrócenia stanu, który istniał przed wprowadzeniem nowelizacji ustawy z 2010 r., tj. do stanu po wydaniu uchwały Sądu Najwyższego 11/08. Na gruncie tego orzeczenia przyjmowano natomiast, że kierowca w transporcie międzynarodowym wykonujący obowiązki pracownicze nie jest w ogóle w podróży służbowej. W przekonaniu autora niniejszego artykułu wydanie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2016 r. skutkuje tym, że kierowcy wykonującemu transport międzynarodowy w ramach obowiązków służbowych nie przysługują należności wynikające z art. 77<sup>5</sup> k.p.c., ponieważ nie pozostaje on w podróży służbowej w rozumieniu tego przepisu. Odesłanie z art. 21a u.c.p.k. nie stanowi już podstawy do jego stosowania i brak jest innej podstawy ku temu, nawet pomimo faktu, że w u.c.p.k. w dalszym ciągu występuje samodzielna definicja podróży służbowej w odniesieniu do kierowców. Jest to stanowisko oparte na argumentach prezentowanych w uchwale Sądu Najwyższego 11/08, która wprawdzie przez pewien czas była pozbawiona znaczenia praktycznego ze względu na wprowadzenie art. 2 pkt 7 i art. 21a u.c.p.k., ale odzyskała aktualność właśnie na skutek wydania omawianego orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego.

Odnosząc się do powyższej kwestii, przede wszystkim należy przypomnieć, że w uchwale SN 11/08 wskazano m.in. na specyficzny charakter obowiązków pracowniczych, wykonywanych przez pracowników mobilnych, u których podróż nie stanowi zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych (Baran, 2016, s. 615; Gersdorf, Rączka, Raczkowski, 2014, s. 609; Muszalski, 2015, s. 188; Sobczyk, 2017, s. 417; Świątkowski, 2016, s. 426). Osoby takie pozostają w pewnym sensie w permanentnej podróży służbowej, a definicja podróży służbowej z art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. odnosi się do zdarzeń incydentalnych, w związku z czym nie znajduje zastosowania do kierowców. W uzasadnieniu projektu ustawy zmieniającej z 2010 r. zwrócono uwagę, że na skutek tej uchwały pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy zostali pozbawieni świadczeń z tytułu podróży w ramach umówionej pracy i zdaniem ustawodawcy skutkowało to koniecznością wprowadzenia do u.c.p.k. regulacji zawierającej odrębną definicję podróży służbowej dla kierowców (art. 2 pkt 7) oraz ustawowego uregulowania prawa do należności wynikających z art. 77<sup>5</sup> k.p. (art. 21a u.c.p.k.). W judykaturze i doktrynie tę zmianę uznano za prowadzącą w praktyce do likwidacji skutków uchwały SN 11/08 (zob. np. Góral, Mielczarek, 2015, teza 12).

Wprowadzenie nowelizacji z 2010 r. miało niewątpliwie na celu rekompensatę zwiększonych kosztów wykonywania pracy i pobytu poza miejscem zamieszkania przez kierowców, przy jedno-

czesnym uwzględnieniu specyfiki ich pracy (Prasołek, 2010b, s. 134). Z perspektywy analizowanego problemu najistotniejsze jest to, iż całością działań ustawodawcy w tym zakresie opierał się na wstępnym założeniu, że ogólne zasady prawa pracy nie mają tu zastosowania. Wynikało to z tego, że Rozporządzenie MPiPS, do którego odsyła art. 77<sup>5</sup> k.p., dotyczy ograniczonego kręgu podmiotów (pracowników zatrudnionych w sferze budżetowej), a ponadto odnosi się do incydentalnych podróży służbowych (tj. takich, które nie stanowią istoty wykonywanej pracy). Regulacje przyjęte w u.c.p.k. miały zatem charakter *lex specialis* wobec zasad ogólnych wynikających z k.p. (Prasołek, 2010a, s. 347). Skoro jednak w odniesieniu do kierowców w transporcie międzynarodowym obecnie nie są już stosowane, to przy uwzględnieniu akcentowanej powyżej specyficznej sytuacji tej kategorii podmiotów brak jest podstaw do odwoływania się do reguł ogólnych, wynikających z prawa pracy. Jediną podstawą normatywną zrównania sytuacji kierowców z sytuacją „zwykłych” pracowników był właśnie art. 21a u.c.p.k. Mając natomiast na uwadze, że przepis ten nie znajduje już do nich zastosowania, to ze względu na zasadniczą odmienność sytuacji takich pracowników akcentowaną w uchwale SN 11/08 posiłkowe stosowanie zasad ogólnych prawa pracy wydaje się wątpliwe.

W sprzeczności z zaprezentowaną powyżej tezą nie pozostaje okoliczność, że w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2016 r. przesądzono jedynie o niekonstytucyjności art. 21a u.c.p.k., a w dalszym ciągu obowiązuje definicja podróży służbowej z art. 2 pkt 7 u.c.p.k. Ten ostatni przepis nie był bowiem przedmiotem skargi, w związku z czym Trybunał Konstytucyjny nie posiadał kompetencji do badania jego zgodności z Konstytucją. W odniesieniu do kierowców w transporcie międzynarodowym definicja ta nie ma jednak obecnie znaczenia praktycznego, bowiem w obrębie przedmiotowej ustawy nie znajduje się żaden przepis (poza art. 21a), w którym ustawodawca posługiwałby się pojęciem podróży służbowej. W związku z tym definicja ta, choć w dalszym ciągu występuje w ustawie, nie jest stosowana w praktyce w odniesieniu do kierowców w transporcie międzynarodowym i w tym sensie stała się definicją pustą.

Wątpliwości budzi także koncepcja, według której przywołaną definicję mogłoby się stosować jako definicję podróży służbowej zamiast definicji zawartej w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., a w pozostałym zakresie do kierowców znajdują zastosowanie przepisy § 2–5 tego przepisu. Definicja z art. 2 pkt 7 u.c.p.k. została bowiem wprowadzona tylko na potrzeby tej konkretnej ustawy (a właściwie jednego przepisu, uznanego następnie za niekonstytucyjny w analizowanym zakresie), natomiast nie stanowi definicji ogólnej, odnoszącej się do całego systemu prawa pracy. Wskazuje na to treść art. 2 pkt 7 u.c.p.k. *ab initio* („użyte w ustawie określenia oznaczają: ...”), a ponadto przemawia za tym także dyspozycja § 148 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów (Rozporządzenie, 2002). Przepis ten przewiduje możliwość wyjątkowego odstąpienia w ustawie od znaczenia danego określenia, ustalonego w innej ustawie określanej jako „kodeks”, „prawo” lub innej ustawie podstawowej dla danej dziedziny prawa, przy czym jednocześnie nakłada obowiązek wyraźnego podania takiego innego znaczenia i określenia zakresu odniesienia. Pośrednio wynika z niego również, że o ile przy spełnieniu tych warunków możliwe jest stosowanie definicji zawartych w akcie o randze kodeksu na potrzeby aktów prawnych o charakterze szczegółowym, o tyle nie jest dopuszczalna zależność odwrotna.

Stosowanie definicji podróży służbowej z art. 2 pkt 7 u.c.p.k. zamiast definicji ogólnej zawartej w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. nie znajduje zatem uzasadnienia. Przemawiają za tym po pierwsze przedstawione powyżej argumenty wywodzone z zasad techniki prawodawczej, a po drugie okoliczność, że takie

działanie prowadziłoby do pozbawienia analizowanych regulacji spójności, zarówno w ramach każdego z omawianych aktów prawnych, jak i w kontekście systemowym. Po trzecie przyjęcie takiej interpretacji skutkowałoby pozbawieniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2016 r. jakiegokolwiek znaczenia praktycznego, bowiem pomimo jego wydania sytuacja kierowców w transporcie międzynarodowym nie uległaby jakiegokolwiek zmianie i w dalszym ciągu przysługiwałyby im takie same należności. Dodatkowo akceptacja krytykowanego poglądu kłóciłaby się z założeniem racjonalności ustawodawcy. Skoro bowiem należności, do których odsyła art. 77<sup>5</sup> k.p., zostały przyznane kierowcom w transporcie międzynarodowym dopiero w drodze nowelizacji u.c.p.k. z 2010 r., to tym samym ustawodawca musiał zakładać, że gdyby nie było tego przepisu, w ogóle by im nie przysługiwały. Gdyby było inaczej, tzn. gdyby należności te przysługiwałyby niezależnie od istnienia tego przepisu, to wówczas jego wprowadzenie i ewentualne wyeliminowanie z systemu prawa byłoby działaniem zbędnym i nieprowadzącym do jakichkolwiek skutków prawnych, a taką sytuację należy z góry wykluczyć.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że w uchwale SN 1/14 wyrażono pogląd odmienny i przyjęto, że nawet w braku art. 21a u.c.p.k. art. 77<sup>5</sup> k.p. i tak miałby zastosowanie ze względu na odesłanie do przepisów prawa pracy w uzupełniającym zakresie na mocy art. 4 u.c.p.k. (por. Wyrok, 2017). Niemniej jednak w tym wąskim zakresie stanowisko to pozostaje w sprzeczności z treścią uchwały 11/08, w której wyraźnie podkreślano odmienną sytuację kierowcy w transporcie międzynarodowym oraz innych pracowników i w związku z tym przyjęto, że przepisy k.p. dotyczące podróży służbowej nie mogą być odpowiednio stosowane. Przy akceptacji tego ostatecznego poglądu należałoby zatem uznać, że skoro przepis art. 21a u.c.p.k. został wprowadzony dopiero na skutek nowelizacji z 2010 r., to po pierwsze – do czasu jego wejścia w życie należności, do których się odnosi, nie przysługiwały kierowcom w transporcie międzynarodowym, a po drugie – nie przysługują one także obecnie, skoro został on uznany za niekonstytucyjny w odniesieniu do tej kategorii pracowników.

## PODSUMOWANIE

W przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym podstawę normatywną do przyznania im ryczałtów za nocleg stanowił dotychczas art. 21a u.c.p.k. Obecnie jednak podstawy takiej brak. Uwzględniając natomiast zaprezentowane powyżej argumenty, samodzielne stosowanie zasad ogólnych prawa pracy, wynikających z art. 77<sup>5</sup> k.p. należałoby uznać za niedopuszczalne, przede wszystkim ze względu na specyfikę pracy tej kategorii pracowników. To z kolei skutkowałoby całkowitym pozbawieniem kierowców w transporcie międzynarodowym prawa do jakichkolwiek należności związanych z podróżą służbową, a taki stan niewątpliwie nie jest prawidłowy.

Podczas formułowania nowej treści regulacji, odnoszących się do uprawnień kierowców w transporcie międzynarodowym z tytułu odbywania podróży służbowej, wskazane byłoby rozważenie problemów, które pojawiły się w czasie obowiązywania dotychczasowych przepisów. Chodzi w szczególności o to, że poprzednio obowiązujący stan prawny sprzyjał fikcji, w której pracownik otrzymywał dodatkowe wynagrodzenie, niebędące rzeczywistym ekwiwalentem za świadczoną pracę. Niejednokrotnie tworzyło ono przeważającą część przychodów pracownika, nieobjętą

zresztą podatkiem dochodowym<sup>1</sup>, pomimo tego, że należności te nie stanowiły w rzeczywistości zwrotu jakichkolwiek poniesionych przez pracownika kosztów.

Taka konstrukcja nie tylko nie przyczyniała się do realizacji celów prawodawcy (tj. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego), ale prowadziła także do innych niepożądanych skutków, związanych np. z nieuzasadnionym zaburzeniem zasad wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym w porównaniu z innymi pracownikami oraz nadmiernym obciążeniem przedsiębiorców zatrudniających takie osoby. Skutkowało to wreszcie negatywnymi konsekwencjami dla Skarbu Państwa, ponieważ znaczna część przychodów kierowców w transporcie międzynarodowym nie podlegała opodatkowaniu, a zasadnicza część wynagrodzenia, która powinna być objęta podatkiem dochodowym, była w związku z tym często zaniżana. Nie kwestionując zatem zasadności przyznania kierowcom w transporcie międzynarodowym prawa do zwrotu kosztów noclegu w uzasadnionych sytuacjach, zdaniem autora niniejszego artykułu konieczne jest jednak takie uregulowanie tytułowej kwestii, aby prawo to realizowało swoją zasadniczą funkcję, tj. aby umożliwiło pracownikowi uzyskanie zwrotu poniesionych przez niego wydatków związanych z pobytem poza miejscem zamieszkania, a nie prowadziło do zapewnienia mu dodatkowego źródła dochodu.

## LITERATURA

- Baran, K. (red.) (2016). *Kodeks pracy: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Bury, B. (2006). Czas podróży służbowej. *Monitor Prawa Pracy*, 8, 403–408.
- Ciborski, P. (2003). *Czas pracy w podróży służbowej*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Gersdorf, M., Rączka, K., Rączkowski, M. (2014). *Kodeks pracy: komentarz*. Warszawa: LexisNexis Polska.
- Góral, Z., Mielczarek, M.A. (red.) (2015). *40 lat kodeksu pracy*. Warszawa: Oficyna Wolters Kluwer Polska.
- Mędrala, M. (2015). Zapewnienie bezpłatnego noclegu dla kierowcy. *Monitor Prawa Pracy*, 4, 181–185.
- Muszalski, W. (red.) (2015). *Kodeks pracy: komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Prasolek, Ł. (2010a). Podróże służbowe pracowników mobilnych. *Monitor Prawa Pracy*, 7, 335–342.
- Prasolek, Ł. (2010b). *Ustawa o czasie pracy kierowców: komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Prusinowski, P. (2011). Dodatkowe aspekty związane z zatrudnianiem pracowników mobilnych. *Monitor Prawa Pracy*, 10, 509–513.
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29.01.2013 w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Dz.U. z 2013 r., poz. 167.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 20.06.2002 w sprawie Zasad Techniki Prawodawczej. Dz.U. z 2016 r., poz. 283.
- Sobczyk, A. (2004). Podróż służbowa. *Monitor Prawa Pracy*, 8, 207–211.
- Sobczyk, A. (red.) (2017). *Kodeks pracy: komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Świątkowski, A. (2016). *Kodeks pracy: komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Uchwała Sądu Najwyższego z 12.06.2014 (2014a). II PZP 1/14. Legalis.
- Uchwała Sądu Najwyższego z 19.11.2008. II PZP 11/08 (2008). Biuletyn Sądu Najwyższego, 11.
- Uchwała Sądu Najwyższego z 7.10.2014 (2014b). I PZP 3/14. Legalis.
- Ustawa z 12.02.2010 o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Dz.U. z 2010 r., poz. 246.
- Ustawa z 16.04.2004 o czasie pracy kierowców. Tekst jedn. Dz.U. z 2012 r., poz. 1155.

1 Wyrok Sądu Najwyższego z 24.11.2011 r., I UK 180/11, Legalis.

Ustawa z 26.06.1974 Kodeks pracy. Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 1666.

Wyrok Sądu Najwyższego z 21.02.2017. I PK 300/15. Legalis.

Wyrok Sądu Najwyższego z 24.11.2011. I UK 180/11. Legalis.

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 29.12.2016. K 11/15. Dz.U. z 2016 r., poz. 2206.

---

## ENTITLEMENT OF THE DRIVERS IN INTERNATIONAL TRANSPORT TO REIMBURSEMENT OF THE COSTS OF LODGING DURING THE BUSINESS TRIP IN THE LIGHT OF THE CONSTITUTIONAL TRIBUNAL'S JUDGEMENT OF 24<sup>TH</sup> NOVEMBER 2016

### ABSTRACT

The paper deals with the issue of influence of the Constitutional Tribunal's judgement of 24th November 2016 on the legal status regarding the entitlement of the drivers in international transport to reimbursement of the costs of lodging during the business trip. In this decision The Constitutional Tribunal declared unconstitutional the provision granting these employees dues for the purpose of covering expenses related to the business trip on the same terms as other employees. Therefore, it is necessary to determine whether the drivers are currently entitled to any dues regarding the lodging costs on the basis of the general rules. In the author's opinion there is no legal basis to apply the general rules of the Labour Code to drivers in international transport, even though the Polish act of the working time of the drivers contains independent definition of the business trip. The author also presents his own view on the grounds for granting the drivers with the right to reimburse the costs of lodging and states, that bearing in mind the main object of this institution, i.e. improvement of the traffic safety, the right should be granted to this group of employees, however it may not result in awarding them with additional source of income, which is particularly noticeable in the situation, when the driver actually bears no lodging costs.

### KEYWORDS

transport law, labour law, international transport, drivers, reimbursement of the costs of lodging

*Translated by Konrad Garnowski*