

Wyrok z dnia 8 kwietnia 1998 r.

I PKN 24/98

Pracodawca może - w granicach przepisów o czasie pracy - określać kierowcom zatrudnionym w międzynarodowym transporcie samochodowym czas niezbędny na wykonanie zadania przewozowego według najkrótszej trasy prowadzącej do celu podróży i z takim normatywnym czasem wiązać dietę podróżną w ten sposób, że pełna dieta przysługuje za ilość kilometrów, które kierowca powinien w ciągu doby przejechać w dopuszczalnym czasie pracy.

Przewodniczący SSN: Andrzej Kijowski (sprawozdawca), Sędziowie SN: Adam Józefowicz, Zbigniew Myszka.

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu w dniu 8 kwietnia 1998 r. sprawy z powództwa Mirosława K. przeciwko „I.” Centre - POLSKA Sp. z o.o. w P. o zapłatę, na skutek kasacji powoda od wyroku Sądu Apelacyjnego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Poznaniu z dnia 28 października 1997 r. [...]

- 1) o d d a l i ł kasację,
- 2) zasądził od powoda na rzecz pozwanej Spółki kwotę 800 zł (słownie: osiemset) tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

U z a s a d n i e n i e

Sąd Wojewódzki-Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Szczecinie wyrokiem z dnia 18 kwietnia 1997 r. [...], oddalił powództwo Mirosława K. przeciwko „I.” Centre - Polska, Spółka z o.o. w P. o zapłatę kwoty 17.135,73 zł tytułem wyrównania należności za podróże służbowe odbyte w okresie od maja 1994 r. do maja 1995 r., umarzając postępowanie w pozostałej części oraz zasądzając od powoda na rzecz pozwanej kwotę 1.000 zł tytułem zwrotu kosztów procesu. Rozstrzygnięcie to oparł Sąd Wojewódzki na następujących ustaleniach faktycznych.

Powód Mirosław K. był przez pozwaną zatrudniony od dnia 1 maja 1994 r. do dnia 23 maja 1995 r. jako kierowca wysokotonażowego samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym, początkowo na podstawie umowy o pracę na czas określony, a od dnia 1 grudnia 1994 r. w oparciu o umowę na czas nie określony, przy czym jego ryczałtowe wynagrodzenie za pracę kształtowało się na poziomie wynagrodzenia minimalnego, tj. najpierw 350 zł i później 400 zł miesięcznie. Było to zgodne z regulaminem wynagradzania pracowników pozwanej Spółki, obowiązującym od dnia 24 marca 1994 r. W pkt 4 rozdziału VIII („Postanowienia końcowe”) tego regulaminu postanowiono ponadto, że „zwrot kosztów podróży służbowych, w tym ryczałtowanie diet i kosztów noclegowych oraz innych kosztów odbywa się według odrębnych zasad określonych przez dyrektora generalnego”.

Należności za podróże służbowe były w pozwanej Spółce naliczane w formie ryczałtu za każdy przebyty kilometr taryfowy i wynosiły w okresie pracy powoda po 0,10 DM za 1 km przewozów na terytorium krajów b. ZSRR oraz po 0.08 DM w innych państwach. Ponadto kierowca otrzymywał za każdą dobę oczekiwania na ładunek lub za postój z innych i niezależnych od siebie przyczyn dodatek w wysokości po 30 DM w krajach b. ZSRR i po 20 DM w innych państwach. Za podstawę ustalenia ilości przejechanych kilometrów brano tzw. odległości marszrutowe, to znaczy odległości wyliczone według mapy, a nie odległości wynikające ze wskazań licznika samochodu, chociaż uwzględniano ewentualne objazdy, czy zmiany miejsca rozładunku towarów wynikające z tachografu i wpisów dokonanych przez kierowcę w karcie drogowej. Pozwana Spółka określiła też normatywny czas wykonywania poszczególnych zadań, czyli czas, który starannie pracujący kierowca potrzebuje na pokonanie danej trasy w jedną i drugą stronę, przy uwzględnieniu przerw na odpoczynek. Podstawowa stawka za każdy taryfowy kilometr była więc ostatecznie ilorzem sumy diet należnych kierowcy za normatywny czas na pokonanie danej trasy i jej marszrutowej długości.

Powód obsługiwał samochód ciężarowy marki „Mercedes” wyposażony w dwa łóżka z pościelą, lodówkę i kuchenkę gazową. Kabina kierowcy była ogrzewana i klimatyzowana. Powód mógł więc w samochodzie odpoczywać, a nawet spać, jeżeli nie było możliwości skorzystania z noclegu. W czasie wyjazdu do Rosji, a zwłaszcza do Moskwy, gdzie kierowcy spędzali soboty i niedziele, pozwana Spółka zapewniała noclegi w hotelu robotniczym.

Powód został przed podjęciem pracy poinformowany przez pracodawcę o zasadach naliczania oraz wypłaty świadczeń z tytułu podróży służbowych, podpisując w tej sprawie stosowne oświadczenie w dniu 1 maja 1994 r. Wspomnianych zasad nie kwestionował powód w okresie zatrudnienia w pozwanej Spółce. Natomiast po rozwiązaniu stosunku pracy za porozumieniem stron z dniem 23 maja 1995 r., powód wystąpił z powództwem o kwotę 25.000 zł, rozszerzając je następnie do kwoty 31.732,96 zł, po czym cofnął pozew odnośnie do wypłaconej mu przez pozwaną Spółkę kwoty 14.597,21 zł i ostatecznie domagał się kwoty 17.135,73 zł tytułem różnicy między świadczeniami otrzymanymi oraz należnymi na podstawie przepisów § 7 i § 20 uchwały nr 102 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 1985 r w sprawie pokrywania kosztów podróży służbowych poza granicami kraju (M.P. Nr 20, poz. 154) oraz § 3 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 grudnia 1994 r. w sprawie diet i innych należności z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju (M.P. Nr 1, poz. 20).

W świetle tych ustaleń faktycznych Sąd Wojewódzki stwierdził, że roszczenie powoda jest bezzasadne. Uchwała nr 102 Rady Ministrów, obowiązująca do dnia 31 stycznia 1995 r., miała bowiem zastosowanie jedynie wobec podróży służbowych pracowników jednostek gospodarki uspołecznionej oraz polskich jednostek mających siedzibę za granicą (polskie placówki za granicą, delegatury polskich przedsiębiorstw i instytucji). Tymczasem strona pozwana jest spółką prawa handlowego i do niej przepisy uchwały nr 102 Rady Ministrów nie mogły być stosowane w drodze wykładni rozszerzającej, czy też na zasadzie analogii. Gdyby ustawodawca widział konieczność rozciągnięcia przepisów tej uchwały na inne podmioty gospodarcze, to mógł - zwłaszcza po dokonanej w 1990 r. nowelizacji Kodeksu cywilnego, kiedy „zniknęło” pojęcie jednostka gospodarki uspołecznionej - uczynić w tym celu użytek z upoważnienia ustanowionego w art. 79 KP i skreślonego dopiero przez ustawę z dnia 2 lutego 1996 r. o zmianie ustawy - Kodeks pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 24, poz. 110). Prawidłowo postąpiła zatem pozwana Spółka, wprowadzając własny regulamin rozliczania kierowców z tytułu odbywania przez nich podróży służbowych poza granicami kraju.

Ten regulamin, jako wewnętrzzakładowe źródło prawa pracy, kształtował uprawnienia powoda również w okresie od dnia 1 lutego 1995 r, a więc w czasie obowiązywania zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 grudnia 1994 r. Wprawdzie przepisy tego zarządzenia mają zastosowanie do wszystkich

podmiotów prowadzących działalność związaną z odbywaniem przez pracowników podróży zagranicznych, lecz § 14 zarządzenia stanowi równocześnie, że pracownikom wchodzącym w skład polskich drużyn kolejowych, pocztowych, obsługi wagonów sypialnych i restauracyjnych, samolotów oraz pojazdów samochodowych, konwojentom pociągów i innym pracownikom „odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę” może być na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej przyznany ryczałt w walucie obcej w wysokości ustalonej przez kierownika zakładu pracy (ust. 1), przy czym ryczałt taki może obejmować każdy dzień (dobę) lub czas pobytu za granicą niezbędny do wykonywania określonego zadania (ust. 2). Nie znaczy to jednak, że nie mogą być stosowane również inne zasady ustalania wspomnianego ryczałtu, nie wyłączając zasad przyjętych w regulaminie pozwanej Spółki. Regulamin ten nie jest - zdaniem Sądu Wojewódzkiego - sprzeczny z przepisami zarządzenia z 29 grudnia 1994 r, lecz z nimi „koresponduje”, a gdy idzie o ryczałt z § 14, to wręcz wyprzedził zamierzenia ustawodawcy.

Odmienna wykładnia postanowień uchwały nr 102 Rady Ministrów, dokonana w 1994 r. przez Ministra Finansów na zapytanie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, nie może być dla przynależnej do niego pozwanej Spółki wiążąca, gdyż nie do tego organu należy interpretacja przepisów prawa pracy. Interpretacja ta dotyczyła więc jedynie „sfery finansowej” związanej z rozliczaniem należności za zagraniczne podróże służbowe.

Dla pozwanej Spółki nie były i nie są też - zdaniem Sądu Wojewódzkiego - wiążące postanowienia Europejskiej Umowy dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie w dniu 1 lipca 1970 r. Wprawdzie AETR została przez Polskę podpisana i ratyfikowana, lecz tekst jej nie został opublikowany w Dzienniku Ustaw. Umowa ta, określająca jedynie czas prowadzenia pojazdu oraz czas odpoczynku, powinna być zatem przez polskich przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe respektowana poza granicami kraju, jeśli nie chcą płacić kar przewidzianych przez państwo, w którym wykryto naruszenie.

Apelację wniesioną od tego orzeczenia przez powoda, oddalił Sąd Apelacyjny - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Poznaniu wyrokiem z dnia 28 października 1997 r. [...]. W motywach tego wyroku Sąd Apelacyjny podkreślił, że uchwała nr 102 Rady Ministrów i zarządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 29 grudnia

1994 r. przewidywały ryczałtowe określenie należności z tytułu zagranicznych podróży służbowych. Według § 22 ust. 2 uchwały ryczałt ustalał Minister Finansów na wniosek właściwego ministra. Kompetencja ta odnosiła się tylko do jednostek gospodarki uspołecznionej i była podyktowana koniecznością ograniczenia wysokości ryczałtów, jako świadczeń pozbawiających Skarb Państwa dochodów z tytułu podatku. Takie stanowisko zaprezentowało Ministerstwo Finansów (MF nr 001 - 9844 - 61/AW/94) w odpowiedzi na pytanie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. „Nie ma zatem przeszkód prawnych, by ryczałt taki ustanowiła pozwana Spółka z o.o.”.

Ryczałt z tytułu zagranicznych podróży służbowych na podstawie § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej ustalał natomiast kierownik zakładu pracy. Tak było też w przedmiotowej sprawie, gdyż ryczałt określił dyrektor pozwanej Spółki, a powód podejmując pracę zaakceptował proponowane mu warunki płacowe i zasady wypłacania należności za podróże służbowe.

Kasację od powyższego wyroku wniósł w imieniu powoda jego pełnomocnik - radca prawny, zarzucając naruszenie prawa materialnego „przez błędną wykładnię zasad naliczania diet i innych należności z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju i w rezultacie tego naruszenie podstawowych zasad prawa pracy, tj. art. 11² i art. 18 Kodeksu pracy” i domagając się na tej podstawie zmiany zaskarżonego wyroku oraz zasądzenia na rzecz powoda żądanej kwoty 17.135,73 zł z ustawowymi odsetkami - dla różnych części tej kwoty - od dnia 21 każdego miesiąca kalendarzowego, względnie uchylenia tegoż wyroku oraz poprzedzającego go wyroku Sądu Wojewódzkiego w Szczecinie i przekazania sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania. W uzasadnieniu skargi kasacyjnej podniesiono, że teza Sądów obu instancji o zastosowaniu uchwały nr 102 Rady Ministrów tylko wobec jednostek gospodarki uspołecznionej prowadzi do wniosku, iż w latach 1985 - 1990 nie było przepisu ogólnego, określającego należności z tytułu zagranicznych podróży służbowych pracowników pozostałych zakładów pracy. Natomiast w latach 1990-1994 sytuacja taka dotyczyła wszystkich pracowników, skoro w 1990 r. „zniesiono pojęcie j.g.u.”. Kwestię tę w odniesieniu do ogółu pracowników unormowało dopiero zarządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 29 grudnia 1994 r. W takim razie podstaw prawnych nie znajduje również ryczałtowa forma rozliczeń stosowana przez pozwaną Spółkę, a szerokie rozważania obu Sądów na ten temat i powoływanie się na wspomnianą uchwałę są sprzeczne z wyjściową tezą o jej stosowaniu tylko wobec j.g.u.

Tymczasem pozostawienie sprawy kosztów zagranicznych podróży służbowych „poza sferą normatywną byłoby krzywdzące dla pracowników (czego doznał powód) i groźne dla interesów Skarbu Państwa (diety są wolne od podatków i stanowią element kosztów uzyskania przychodów)”.

Osobnym zagadnieniem jest - zdaniem wnoszącego kasację - kontrola przez Sąd prawidłowości ustalenia ryczałtu „przy założeniu, że był on dopuszczalny”. Skarżący „sprzeciwia się” obliczaniu należności za zagraniczne podróże służbowe według kilometrów taryfowych, gdyż „ilość przejechanych kilometrów ma niewiele wspólnego z czasem rzeczywistym trwania podróży służbowej (oczekiwanie na granicy, postoje pod załadunek lub rozładunek, korki na drogach itp), prowadząc do rażącego zaniżenia należności”. Wnoszący kasację podaje w związku z tym przykład rozliczenia należności za podróż na trasie Szczecin - Hamburg - Szczecin w dniach 19 - 23 grudnia 1994 r. oraz podróż na trasie Szczecin - Moskwa - Szczecin w styczniu 1995 r. Według zasad przyjętych przez pozwaną Spółkę, należność obliczona na podstawie kilometrów taryfowych wyniosła przy pierwszej podróży 68 DM, a przy drugiej - 384 DM, podczas gdy zdaniem skarżącego powinna wynosić (przy uwzględnieniu diet i ryczałtów za noclegi w każdej dobie faktycznego czasu podróży) odpowiednio 343,5 DM oraz 599,5 USD, czyli 959 DM. Różnice na niekorzyść skarżącego wynoszą zatem 275,5 i 575 DM.

Treść uzasadnienia wyroków Sądów obu instancji zdaje się - według skarżącego - sugerować, że „miał on komfortowe warunki podróży służbowych i jeszcze nie opodatkowany wysoki dochód”. Tymczasem dochód ten „nie starczał na pokrycie normalnych ludzkich potrzeb w podróży”, a co do jej warunków, to: kabina samochodu nie była klimatyzowana, pościel i kuchenka gazowa były własnością zainteresowanego, a nie wyposażeniem samochodu, lodówka nie mogła być używana, gdyż rozładowywała akumulator, w czasie wyjazdów do Rosji nie było nigdy możliwości skorzystania z noclegu w hotelu, chociaż łóżko w kabinie służy do obowiązkowych odpoczynków podczas jazdy, a nie noclegów (“niehumanitarne byłoby przyjęcie za normalne, że człowiek spędza kilkanaście dób w kabinie samochodu jako miejscu pracy, snu, przygotowania i spożywania posiłków itd.”)

W odpowiedzi na kasację strona pozwana domagała się oddalenia i zasądzenia kosztów zastępstwa adwokackiego w określonej umową kwocie 10.000 zł. W uzasadnieniu odpowiedzi podniesiono między innymi, że skarżący akceptował zasady wynagradzania obowiązujące w pozwanej Spółce, więc zdziwienie budzi jego dzi-

siejsza teza, że były one krzywdzące i niesprawiedliwe. Poza tym pozwana twierdzi, że respektowała zasadę równości (art. 11² KP) oraz zasadę nieważności aktów mniej korzystnych niż przepisy prawa pracy (art. 18 KP), nie mówiąc już o tym, iż przepisy te w brzmieniu przytoczonym przez skarżącego nie obowiązywały w okresie jego zatrudnienia w Spółce.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja jest bezzasadna i podlega oddaleniu. Sąd Najwyższy rozpoznaje bowiem kasację w jej granicach, wyznaczonych w szczególności przez podstawy kasacyjne oraz ich uzasadnienie, zaś z urzędu bierze pod rozwagę jedynie nieważność postępowania (art. 393¹¹ KPC). Tymczasem przedmiotowa skarga ogranicza się właściwie do ogólnikowego zarzutu „błędnej wykładni” postanowień uchwały nr 102 Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 1985 r. w sprawie pokrywania kosztów podróży służbowych poza granicami kraju (M.P. Nr 20, poz. 154 ze zm.) oraz zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 grudnia 1994 r. w sprawie diet i innych należności z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju (M.P. z 1995 r. Nr 1, poz. 10 ze zm.). Skarżący nie wskazał więc w tych aktach konkretnych przepisów, które zostały rzekomo naruszone, ani też nie wyjaśnił, na czym polegała ich błędna wykładnia i jaka powinna być wykładnia prawidłowa.

Powyższej oceny nie zmienia fakt, że w uzasadnieniu skargi kwestionuje się *expressis verbis* pogląd Sądów obu instancji o zastosowaniu uchwały nr 102 jedynie wobec pracowników jednostek gospodarki uspołecznionej, z czego pośrednio wynika, iż przedmiotem zarzutu w odniesieniu do powołanej uchwały jest błędna wykładnia jej przepisu § 1. Skarżący był bowiem obowiązany skonkretyzować zarzut, a poza tym sam zarzut jest merytorycznie nietrafny. Zakres zastosowania postanowień uchwały nr 102 został bowiem określony jednoznacznie („jednostki gospodarki uspołecznionej i polskie jednostki mające siedzibę za granicą”) i nie można go korygować w drodze wykładni funkcjonalnej, opartej na argumentacji przedstawionej przez skarżącego. Usunięcie w 1990 r. z Kodeksu cywilnego pojęcia „jednostka gospodarki uspołecznionej” nie oznacza bowiem, że pojęcie to zniknęło automatycznie z całego systemu prawnego, czego najlepszym przykładem są przepisy prawa pracy i prawa ubezpieczeń społecznych. Uchwała nr 102 pozostawała więc do końca swego obowiązywania aktem o ograniczonym zasięgu podmiotowym, co miało na celu

ograniczenie dostępu do środków dewizowych i zapewnienie oszczędnego ich wydatkowania. Pierwszy z tych celów został jednak przez zmianę ustroju społeczno-politycznego zmodyfikowany w tym sensie, że również podmioty nie będące jednostkami gospodarki uspołecznionej mogły odtąd na cele i w wysokości określonej w uchwale nr 102 nabywać w bankach waluty wymienialne w ramach ogólnego zezwolenia dewizowego i wydatki z tego tytułu wliczać do kosztów uzyskania przychodu. Natomiast cel oszczędnego gospodarowania środkami dewizowymi na zagraniczne podróże służbowe, a więc wydatkowania tych środków z dokładnym rozliczeniem poszczególnych pozycji (czyli w „nie - zryczałtowanej” formie) był nadal realizowany tylko wobec podmiotów podlegających przepisom uchwały nr 102. Tylko te podmioty były zatem obowiązane wnioskować do Ministra Finansów o ustalenie ryczałtu na koszty zagranicznych podróży służbowych pracowników wymienionych w § 22 ust. 1 wspomnianej uchwały Rady Ministrów.

Wyraźnie inny charakter prawny ma z kolei ryczałt określony w § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 grudnia 1994 r. W tym wypadku nie chodzi już o samą dopuszczalność stosowania takiej formy wydatkowania środków dewizowych ani też o uproszczony sposób rozliczania przewidzianych w zarządzeniu świadczeń w tym sensie, że byłyby one wypłacone w kwocie odpowiadającej stałej, z góry określonej, jakiejś „uśrednionej” normie zagranicznych podróży służbowych w danym (np. miesięcznym) okresie i przy założeniu, iż ewentualnie mniejsza ilość podróży w jednym miesiącu zostaje zrównoważona ich większą ilością w innych miesiącach. Przepis § 14 ust. 1 zarządzenia stanowi bowiem, że pracownikom wchodzącym w skład polskich drużyn kolejowych, pocztowych, obsługi wagonów sypialnych i restauracyjnych, samolotów oraz pojazdów samochodowych, konwojentom pociągów i innym pracownikom odbywającym wielokrotne podróże służbowe za granicę przysługuje ryczałt w walucie obcej na pokrycie kosztów wyżywienia i innych drobnych wydatków, noclegów oraz dojazdów i przejazdów środkami komunikacji miejscowej „w wysokości ustalonej przez kierownika zakładu pracy”. Ryczałt taki może być ustalony za każdy dzień (dobę) lub za czas pobytu za granicą, niezbędny do wykonywania określonego zadania (§14 ust. 2), przy czym w kwocie ryczałtu nie uwzględnia się kosztów noclegu, jeżeli pracownik - z uwagi na charakter pracy - nie ma możliwości skorzystania z noclegu poza miejscem pracy (§ 14 ust. 3). Wysokość wspomnianego ryczałtu nie musi więc być zgodna z kwotami ustalonymi dla należności przewidzianych w zarządzeniu i może być od nich wyższa (różnica nie

podlegałyby jednak wliczeniu w koszty i byłyby pokrywane z dochodu pracodawcy), jak też niższa, byle ze względu na charakter i warunki pracy polegającej na „odbywaniu wielokrotnych podróży służbowych” spełniała szczególną funkcję ryczałtu.

W tym miejscu należy podkreślić, że wykonywana przez skarżącego praca kierowcy wysokotonażowego samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym nie może być identyfikowana z odbywaniem zagranicznych podróży służbowych, a więc z wykonywaniem zadania w terminie i państwie określonym przez zakład pracy (§ 1 ust. 2 zarządzenia). Podróż służbowa charakteryzuje się bowiem tym, że: a) stanowi wyjątkowe zjawisko w kompleksie pracowniczych obowiązków; b) jej czas nie może być z reguły racjonalnie wykorzystywany dla wykonywania pracy na rzecz pracodawcy, a w każdym razie pracownik nie jest na ogół - tzn. poza zakresem obowiązku dbałości o dobro pracodawcy (art. 100 § 2 pkt 4 KP) - obowiązany do wykonywania takiej pracy; c) pracownik ma pewną swobodę wyboru godziny wyjazdu (powrotu), środka lokomocji, a niekiedy trasy. W pojęciu „typowej” podróży służbowej nie mieści się zatem stałe pokonywanie przestrzeni w związku z wykonywaniem pracowniczych czynności prowadzenia (konwojowania) różnych środków komunikacji. W takim wypadku wyjazd środkiem lokomocji z miejsca jego stałego postoju nie oznacza rozpoczęcia przez pracownika podróży służbowej, a jedynie rozpoczęcie godzin normalnej pracy, chociaż zainteresowany może być równocześnie uprawniony do pobierania w całości bądź w części tzw. świadczeń wyrównawczych, przysługujących z tytułu odbywania typowej podróży służbowej. Wykonywanie w stałym oderwaniu od rodzinnego gospodarstwa domowego pracy w charakterze kierowcy międzynarodowego transportu samochodowego zwiększa bowiem „zwykłe” koszty utrzymania pracownika, które muszą też być pokrywane w zagranicznym pieniądzu lub przy użyciu odpowiedniej karty płatniczej.

Skala owego wzrostu jest jednak w tym wypadku nieporównanie mniejsza niż w typowej zagranicznej podróży służbowej. Odpadają przecież koszty szeroko rozumianego przejazdu, a w znacznej części także koszty hotelu, których nie uwzględnia się w kwocie ryczałtu, jeżeli pracownik nie ma możliwości skorzystania z noclegu poza miejscem pracy (§ 14 ust. 3 zarządzenia), o czym decyduje ostatecznie pracodawca, z uwzględnieniem swego obowiązku dbania o bezpieczne i higieniczne warunki pracy. Pozostaje zatem kwestia zwrotu zwiększonych kosztów bytowych, który to cel realizują tzw. diety. Ryczałt dietowy może być jednak ustalony zarówno za każdy dzień (dobę) lub za czas pobytu za granicą, „niezbędny do wykonywania

określonego zadania” (§ 14 ust. 2 zarządzenia). System ryczałtowania diet, który „nagradzałby” kierowców za możliwie najdłuższy pobyt w zagranicznej podróży, np. przez wybieranie różnego rodzaju objazdów, byłby nieracjonalny i dlatego jego stosowanie nie powinno być pod adresem pracodawcy przedmiotem jakichkolwiek zarzutów. Innymi słowy, pracodawca może - w granicach wynikających z przepisów o czasie pracy - określić kierowcom czas niezbędny do wykonywania danego zadania transportowego po najkrótszej trasie prowadzącej do celu podróży i z takim czasem wiązać dietę w ten sposób, że pełna dieta przysługuje za normę kilometrów, którą kierowca jest w stanie zrealizować w normalnym dobowym czasie pracy, a więc narastająco w relacji do ilości przebytych kilometrów marszrutowych.

Przyjęte przez pozwaną Spółkę reguły ryczałtowania diet z tytułu zagranicznych podróży służbowych nie wykraczają zatem poza ramy upoważnienia z §14 zarządzenia. Ustanowienie tych reguł w trybie zarządzeń Prezesa Zarządu - Dyrektora Generalnego, przewidzianych w zakładowych „zasadach” (regulaminie) wynagrodzenia pracowników, nie może być tym samym kwalifikowane jako naruszenie art. 18 KP. Wspomniane reguły nie kolidują tym bardziej z art. 11² KP, wprowadzonym do Kodeksu dopiero z dniem 2 czerwca 1996 r, a więc po okresie objętym sporem w przedmiotowej sprawie. Zarzutu naruszenia zasady równości nie można by zresztą formułować również po tej dacie. Pracownicy mają bowiem - zgodnie z art. 11² KP - równe prawa z tytułu jednakowego wykonywania takich samych obowiązków, gdy tymczasem sytuacja kierowców wykonujących pracę w międzynarodowym transporcie samochodowym różni się jakościowo od odbywania typowej zagranicznej podróży służbowej.

Nie znaczy to wprawdzie, że w międzynarodowym transporcie samochodowym panują komfortowe warunki pracy, lecz ich dokuczliwość są zainteresowanym rekompensowane odpowiednio wyższym wynagrodzeniem. Jeżeli więc wynagrodzenie skarżącego budzi jakieś zastrzeżenia, to nie dotyczą one wysokości, ale struktury zarobku, który składał się - formalnie rzecz biorąc - tylko z jednego składnika, tj. z wynagrodzenia zasadniczego ukształtowanego na poziomie minimalnej płacy. Podjęcie podobnie uciążliwej pracy za tak niskie wynagrodzenie byłoby oczywiście wykluczone, gdyby nie druga i wielokrotnie wyższa część tego zarobku, a właściwie przychodu z pracy, występująca pod postacią świadczeń z tytułu podróży służbowej, czyli wypłat wyrównawczych. Nie odwzajemniają one wykonanej pracy i jako świadczenia jedynie „związane z pracą” w rozumieniu rozdziału I oddziału III Kodeksu

pracy, korzystają z przedmiotowego zwolnienia od podatku dochodowego od osób fizycznych. Regulacja ta jest słuszna wobec wypłat będących rzeczywiście zwrotem poniesionych przez pracownika kosztów „typowej” podróży służbowej, ale wywołuje sprzeciw, gdy jest - jak w niniejszej sprawie - stosowana wobec wypłat pełniących w istocie funkcję składowego elementu wynagrodzenia za pracę, mającego stymulować ilość świadczonej pracy.

Przeciwdziałanie podobnym praktykom jest trudne, gdyż pozostają one w interesie obu stron stosunku pracy, więc potrzebna byłaby ingerencja prawodawcza zarówno w sferę prawa finansowego (podatkowego), jak też prawa pracy, zwłaszcza zmiana treści § 14 zarządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (M.P. Nr 34, poz. 346), stanowiącego aktualnie obowiązujący odpowiednik przepisu § 14 zarządzenia tego Ministra z dnia 29 grudnia 1994 r. We wspomnianej praktyce swego pracodawcy uczestniczył, a przynajmniej korzystał z niej również skarżący, więc teza kasacji o jego rażącym pokrzywdzeniu jest nie tylko bezzasadna jurydycznie, ale wyjątkowo nieprzekonująca pod względem społeczno-etycznym. Pomimo złożoności rozpatrywanej sprawy brakuje więc podstaw do całkowitego zwolnienia skarżącego od ponoszenia kosztów postępowania kasacyjnego.

Z wyżej wskazanych względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 393¹² KPC orzekł, jak w sentencji.

=====