

# LEX Kancelaria Prawna

## Radca Prawny Klaudia Kwinta-Boguszewicz

Adres siedziby Kancelarii : ul. Tatarska 6 lok. 2, 59-220 Legnica

Tel.: 76 819 90 95 tel. kom.+48 512 219 524

NIP: 6911592913 , REGON: 021985933 Nr rach. PLN 50 1020 3017 0000 2102  
0160 6821

EURO 38 1020 3017 0000 2002 0415 4597

[radca.prawny@boguszewicz.eu](mailto:radca.prawny@boguszewicz.eu)

Legnica, dnia 25 sierpnia 2017 roku

## TRYBUNAŁ KONSTYTUCYJNY

Al. Jana Christiana Szucha 12A

00-918 Warszawa

**Skarżąca:** A K , zamieszkała

reprezentowany przez:

Radcę prawnego Klaudię Kwinta-Boguszewicz z LEX Kancelarii Prawnej Radca Prawny  
Klaudia Kwinta-Boguszewicz, ul. Tatarska 6 lok. 2, 59-220 Legnica, numer wpisu na liście  
radców prawnych L-340 OIRP Wałbrzych.

## SKARGA KONSTYTUCYJNA

W imieniu mojej mocodawczyni A K , której pełnomocnictwo załączam, na  
podstawie art. 79 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej wnoszę :

o stwierdzenie niezgodności z Konstytucją:

1. art. 2 punkt 7 litery a i b ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.) w związku z art. 775 § 2 , 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (j.t. Dz.U.1998.21.94, ze zm.) w związku z § 16 ust. 1 , 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U.167) w zakresie, w jakim przyznaje kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg podczas zagranicznej podróży służbowej w wysokości stwierdzonej rachunkiem w granicach limitu określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej w załączniku do tego rozporządzenia lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu, z art. 2 , art. 20 , art. 22 , art. 32 oraz art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,

2. 2. art. 2 punkt 7 litery a i b ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U.236.1991, ze zm.) w zakresie, w jakim pomimo utraty mocy obowiązującej tego rozporządzenia stanowi w sprawach zawisłych przed sądami powszechnymi i Sądem Najwyższym podstawę przyznania kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym zwrotu kosztów za nocleg podczas zagranicznej podróży służbowej w wysokości stwierdzonej rachunkiem w granicach limitu określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej w załączniku do tego rozporządzenia lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu, z art. 2, art. 20, art. 22, art. 32 oraz art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji,

## UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Okręgowego w L                      wydanym w sprawie                      z dnia .04.2017r. apelacja skarżącej, jako strony pozwanej, wniesiona od wyroku Sądu Rejonowego w G                      z dnia                      grudnia 2016r. w sprawie                      , została w całości oddalona.

Powództwo w/w sprawie wniósł kierowca byłej pracownicy skarżącej, domagał się w nim zasądzenia ryczałtów za noclegi z tytułu zagranicznych podróży służbowych odbywanych przez niego w charakterze kierowcy pojazdu ciężarowego, należącego do pozwanej jako pracodawczyni. Sądy obu instancji uznały roszczenie powoda za zasługujące na uwzględnienie i zasądziły je w całości.

**Oba wyroki zapadły już po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24.11.2016r. w sprawie K 11/15, w którym Trybunał przesądził o niezgodności z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przepisów:**

1)art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.) (dalej uocpk)w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (j.t. Dz.U.2016.1666, ze zm.) w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U.167) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym,

2. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U.236.1991, ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym.

Sądy obu instancji **oparły się w swoich wyrokach o w/w niekonstytucyjne przepisy**, przy czym Sąd Rejonowy w G                      w ogóle nie odniósł się do treści wyroku Trybunału Konstytucyjnego wydanego w sprawie K 11/15, natomiast sąd Okręgowy w L                      stwierdził, że ów wyrok Trybunału nie wiąże go bowiem treść tego wyroku dotyczy

tylko stanów faktycznych przyszłych, powstałych po dniu ogłoszenia tegoż wyroku Trybunału. Przy czym Sąd Okręgowy uznał, że podstawą zasądzenia dochodzonych ryczałtów za noclegi są nie tylko w/w niezgodne z ustawą zasadniczą przepisy prawa, ale i art. 2 pkt 7 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.), który co Sąd zauważył nie został zaskarżony i tym samym nie został uznany za niezgodny z Konstytucją.

Wyrok wraz z uzasadnieniem w sprawie \_\_\_\_\_ został doręczony skarżącej w dniu 25 maja 2017r. w dniu 25 lipca 2017r. wniesiono od niego skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego.

Zarówno Sąd Okręgowy w L \_\_\_\_\_ w sprawie \_\_\_\_\_ jak i Sąd Najwyższy w wyroku sprawie \_\_\_\_\_ w dalszym ciągu stosują w/w niezgodne z Konstytucją przepisy prawa i w dalszym ciągu odwołują się do uchwały siedmiu sędziów SN z 12 czerwca 2014 r. w sprawie II PZP 1/14 (dalej: uchwała SN z 12 czerwca 2014 r.). Natomiast sądy powszechne innych okręgów stosują wprost wyrok Trybunału w sprawie K 11/15 i wznawiają postępowania w sprawach opartych o omawiane niekonstytucyjne przepisy, zmieniając prawomocne wyroki poprzez oddalanie roszczeń kierowców o ryczałty za noclegi, odbywane przez kierowców w kabinach pojazdów ciężarowych, w czasie podróży zagranicznych związanych z pracą w przewozie międzynarodowym, np. Sąd Okręgowy w Jeleniej Górze w sprawie VII Pa 15/17, natomiast Sąd Okręgowy w L \_\_\_\_\_ nie uznaje wyroku Trybunału w sprawie K 11/15 jako podstawy wznowienia postępowania i oddalił wniesioną skargę opartą o omawiany wyrok Trybunału, w spr. \_\_\_\_\_, uznając iż go ów wyrok w tej sprawie nie obowiązuje, bowiem jest to wyrok zakresowy i obowiązuje do stanów faktycznych powstałych po jego wydaniu.

Zatem po wydaniu wyroku K 11/15 powstał bałagan prawny, w zależności od regionu kraju albo wyrok Trybunału jest stosowany wprost, albo sądy go nie stosują do takich samych stanów faktycznych. Narusza to zasadę zaufania obywatela do Państwa, zasadę demokratycznego państwa prawa. Sytuuje sądy na równi z organami prawodawczymi i Trybunałem Konstytucyjnym, rujnując zasadę trójpodziału władz charakterystyczną dla państw demokratycznych, do których Polska zalicza się.

W tej sytuacji faktycznej i prawnej, wszystkie zarzuty i argumenty jakie podniesiono i zawarto we wniosku Związku Pracodawców "Transport i Logistyka Polska" z dnia 10.02.2015r., o zbadanie zgodności z Konstytucją m.in. wyżej podanych przepisów prawa (poza art. 2 punkt 7 lit. a i b ucpk) są nadal aktualne, stąd skarżąca przytoczy je. Przy czym argumenty te mają także zastosowanie art. 2 punkt 7 lit. a i b ucpk.

Zarzuty skarżącej wskazane w pkt 1 i 2 petitum odnoszą się do norm prawnych zrekonstruowanych na podstawie kilku pozostających w związku przepisów, tj. art. 2 punkt 7 litery a i b ucpk, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp oraz § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2013 r., i odpowiednio - art. 2 punkt 7 litery a i b ucpk, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp oraz § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.

Jako że interpretacja wskazanych przepisów stwarzała istotne problemy w praktyce orzeczniczej sądów powszechnych, a także Sądu Najwyższego (problemy dotyczyły w szczególności znaczenia terminu "bezpłatny nocleg" oraz pytania, czy w świetle tych przepisów pracodawca może zapewnić bezpłatny nocleg kierowcy w kabinie pojazdu), doszło do wydania uchwały siedmiu sędziów SN z 12 czerwca 2014 r. w sprawie II PZP 1/14 (dalej: uchwała SN z 12 czerwca 2014 r.).

W uchwale tej przyjęto, że "[z]apewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia (...) z 2002 r. (...), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy".

Przyjęta w uchwale SN z 12 czerwca 2014 r. treść normy prawnej wynikającej z art. 2 punkt 7 lit. a i b ucpk, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp oraz § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2013 r. (i odpowiednio normy wynikającej z art. 2 punkt 7 lit. a i b, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp oraz § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.), została przyjęta w obecnym orzecznictwie SN i sądów powszechnych, **pomimo wydania wyroku w sprawie K 11/15, rodzi istotne wątpliwości konstytucyjne.** W pkt 1 i 2 petitum wniosku określono zatem przedmiot kontroli konstytucyjności w oparciu o treść wskazanych tam przepisów w rozumieniu nadanym im uchwałą SN.

W stanie faktycznym i prawnym, będącym przedmiotem wniosku, mamy do czynienia z wyjątkową sytuacją uzasadniającą ocenę zgodności z Konstytucją nieobowiązujących przepisów, z uwagi na konieczność ochrony konstytucyjnych wolności i praw jednostki (art. 39 ust. 3 uTK z 1997 r.). Uchwała SN z 12 czerwca 2014 r., przesądzając o określonym sposobie interpretacji kwestionowanych przepisów, który w ocenie wnioskodawcy, jest wątpliwy konstytucyjnie, **nadal jest stosowana w dosłownym brzmieniu przez Sąd Najwyższy i sądy powszechne.**

W związku z tym, że przedmiotowa sprawa obejmuje ryczałty za okres, w którym obowiązywało rozporządzenie z 2002 r. i jest rozpatrywanych na podstawie jego przepisów, zasadne jest objęcie zakresem wniosku przepisów rozporządzenia z 2002 r., a także ujęcie zarzutów dotyczących obowiązujących i nieobowiązujących rozporządzeń w osobnych punktach petitum.

3. Wnioskodawczyni, zarzucając niekonstytucyjność pozostającym w związku art. 2 punkt 7 lit. a i b ucpk ucpk, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp oraz § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2013 r. (i odpowiednio art. 21a ucpk, art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 kp i § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.) - w rozumieniu nadanym im w uchwale SN z 12 czerwca 2014 r. – opiera się na następującej argumentacji:

3.1. Naruszenie wynikających z art. 2 Konstytucji zasad zaufania jednostki do państwa i stanowionego przez nie prawa oraz określoności przepisów prawa.

Zakwestionowane przepisy są wadliwie skonstruowane pod względem legislacyjnym, bo zawierają czterostopniowe odesłanie kaskadowe. Stosowanie podobnych odesłań jest niedopuszczalne w świetle obowiązujących zasad techniki prawodawczej (§ 156 ust. 1, § 157 i § 4 ust. 3 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej", Dz.U.100.908, ze zm.; dalej: ZTP). To wielostopniowe odesłanie wypaczyło racjonalność treści normatywnych wywodzonych z zakwestionowanych przepisów, doprowadziło do braku komunikatywności tekstu prawnego, jego niejasności i braku precyzji. Nieprawidłowa konstrukcja tych przepisów spowodowała także, że treść wywiedzionej z nich - w procesie wykładni sądowej - normy prawnej jest

całkowicie nieadekwatna do materii, do której została zastosowana oraz przeczy domniemaniu racjonalności prawodawcy.

Stosowanie tak wadliwie skonstruowanej normy doprowadziło do braku jednolitej wykładni - co spowodowało z kolei naruszenie zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa. Żadna ze stron stosunku pracy nie jest w stanie, w dalszym ciągu pomimo wyroku K 11/15 przewidzieć skutków swoich działań. "Pracodawca wyposażający posiadane pojazdy w miejsce do spania o wysokim standardzie nie ma pewności - wobec niejasności przepisów i rozbieżności w praktyce ich stosowania - czy dzięki temu zwalnia się z obowiązku przewidzianego w § 16 ust. 1-2 Rozporządzenia MPIPS z 2013 r. (§ 9 ust. 1-2 rozporządzenia MPIPS z 2002 r.), zapewniając pracownikowi bezpłatny nocleg. Z kolei pracownik odbywający zagraniczną podróż służbową, który rezygnuje z noclegu hotelowego i decyduje się na nocny odpoczynek w kabinie samochodu, nie jest w stanie ocenić czy obowiązujące przepisy uprawniają go do wypłaty ryczałtu przewidzianego w § 16 ust. 2, czy też odbył właśnie «bezpłatny nocleg» w rozumieniu § 16 ust. 4 Rozporządzenia. Z tych samych względów utrudnione jest odpowiednie ukształtowanie treści umów o pracę, układów zbiorowych pracy i regulaminów wynagradzania, a także należyte reprezentowanie interesów pracowniczych przez związki zawodowe.

Po wydaniu uchwały SN z 12 czerwca 2014 r. zasada zaufania obywateli do państwa została naruszona w jeszcze większym stopniu. Do czasu jej podjęcia sądy stosujące prawo oceniały bowiem indywidualnie - w drodze wykładni przepisów rozporządzeń z 2013 r. i 2002 r. - czy pracodawca zapewnił bezpłatny nocleg, czy też nie. Wykładnia tych przepisów była rozbieżna, ale mogło to wynikać z różnych stanów faktycznych spraw zawisłych przed sądem, a także z oceny warunków zapewnionych w kabinie kierowcy. W podjętej uchwale SN z 12 czerwca 2014 r. stwierdził, że noclegu w kabinie kierowcy - **niezależnie od jego warunków** - nie można uznać za "bezpłatny nocleg" w rozumieniu rozporządzenia z 2013 r. **i ta definicja nadal obowiązuje** (vide wyrok SN

Sądu Okręgowego w L ). Ponadto SN stanął na stanowisku, że uregulowanie kwestii świadczeń kierowców z tytułu noclegu w podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowach o pracę **nie oznacza**, że rozporządzenia z 2013 r. lub 2002 r. nie znajdują zastosowania. Wręcz przeciwnie - znajdują zastosowanie, gdy będą dla kierowców bardziej korzystne. Układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania i umowy o pracę nie przewidują bowiem świadczeń w wysokości porównywalnej z gwarantowanymi w rozporządzeniach z 2013 r. i 2002 r.

Zatem, podstawą prawną obu wyroków zasądzających były przepisy już uznane za niezgodne z konstytucją (opisane w pkt. 1 i 2 petitum) oraz przepis art. 2 pkt 7 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz.U.2012.1155, ze zm.).

Analizowana sytuacja wskazuje, że doszło do **zmiany normy prawnej**, pomimo braku formalnej zmiany treści przepisów, co ma istotne znaczenie dla oceny sytuacji skarżącej z punktu widzenia zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, a także pewności prawa i bezpieczeństwa prawnego jednostki.

### 3.2. Naruszenie art. 20 i art. 22 Konstytucji.

Norma rekonstruowana na podstawie kwestionowanych przepisów narusza konstytucyjną zasadę społecznej gospodarki rynkowej oraz zasadę swobody działalności gospodarczej. W procesie interpretacji przepisów, zakwestionowanych w pkt 1 i 2 petitum, nie wzięto w ogóle pod uwagę specyfiki działalności gospodarczej i branży, do której musiały zostać one - w

związku z wadliwymi przepisami odsyłającymi - zastosowane. Skutkiem tego jest istotne ograniczenie swobody prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwa transportowe oraz funkcjonowania gospodarki rynkowej w tym sektorze, z uwagi na:

- objęcie branży transportowej nieadekwatnymi i nieproporcjonalnie wygórowanymi kosztami pracy związanymi z obowiązkiem wypłaty ryczałtów wszystkim kierowcom (roczne koszty pracy, wedle obliczeń wnioskodawcy, mogą wzrosnąć o ok. 2 tys. złotych miesięcznie na jednego pracownika);

- znaczne pogorszenie warunków konkurencyjności polskich przedsiębiorstw transportowych na rynku europejskim i światowym, z uwagi na dodatkowy, nieprzewidziany, znaczny koszt związany z zapewnieniem kierowcy noclegu w pojeździe w postaci ryczałtu (w większości krajów europejskich przyjmuje się, że nocleg kierowcy w pojeździe przy spełnieniu określonych wymagań technicznych kabiny pojazdu, określonych w akcie wykonawczym, oznacza zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu kierowcy i nie pociąga za sobą dodatkowych kosztów).

### 3.3. Naruszenie art. 32 Konstytucji.

Na zasadę równości wobec prawa, zgodnie z orzecznictwem TK, składają się dwa elementy: równość wobec prawa, jako nakaz równego traktowania przez władze publiczne w procesie stosowania prawa, oraz równość w prawie, jako nakaz kształtowania treści prawa z uwzględnieniem zasady równości. Jego zdaniem, kwestionowana w pkt 1 i 2 petitum wniosku regulacja jest niezgodna zarówno z jednym jak i z drugim składnikiem norm wynikających z art. 32 Konstytucji.

Różne traktowanie podmiotów o tej samej cesze relewantnej, należy zauważyć, że tylko praca kierowców samochodów ciężarowych jest uważana przez ustawodawcę za pracę w podróży służbowej, żadna inna kategoria pracowników mobilnych nie ma takich rozwiązań ustawowych, tj. ich praca choć mobilna i często odbywana przez wiele tygodni za granicą (np. pracownicy barek, statków) nie jest uznawana za pracę w podróży służbowej, a uznawana za taki sposób (mobilny) świadczenia pracy; oznacza to, że kierowcy w transporcie ciężarowym są uprzywilejowaną przez ustawodawcę grupą pracowniczą i uprzywilejowanie to opisano w art. 2 punkt 7 litery a i b ucpk, jak w dalszym ciągu bez podstawy pranej jest ono stosowane w sądownictwie powszechnych i przez Sąd Najwyższy do tej kategorii pracowników, poprzez przyznawanie im prawa do ryczałtów na podstawie art. 2 pkt. 7 ucpk i wyżej powołanych uznanych za niezgodne z Konstytucją przepisy prawa;

Nadto, kwestionowane przepisy dały podstawę do różnego traktowania w istocie tożsamyh stanów faktycznych. Sądy, dokonując wykładni pojęcia "bezpłatnego noclegu" w procesie stosowania § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r. (§ 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.), dochodziły do przeciwstawnych rozstrzygnięć. Stwierdzano np., że: "[u]możliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu" (wyrok SN z 19 marca 2008 r. w sprawie I PK 230/07, OSNP 2009.13-14.176); "zapewnienie łóżka do spania w kabinie kierowcy nie jest zapewnieniem przez pracodawcę bezpłatnego noclegu" (wyrok SN z 23 czerwca 2010 r. w sprawie II PK 372/09); "umożliwienie kierowcy w transporcie międzynarodowym możliwości spania w kabinie samochodu ciężarowego (nawet przystosowanej do takich celów) nie stanowi zapewnienia (...) bezpłatnego noclegu" (wyrok SN z 10 września 2013 r. w sprawie I PK 71/13) i że "nie można (...) uznać, że nocowanie w kabinie samochodu jest zapewnieniem pracownikowi bezpłatnego noclegu" (wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu z 17 września 2013 r. w sprawie X P

420/11). Identycznie uznał Sąd Okręgowy w L w sprawie skarżącej (sygn. akt ).

Z drugiej strony, na podstawie tego samego przepisu i w istotnie zbliżonych okolicznościach faktycznych, sądy wskazywały, że: "[j]edyny warunek, jaki musi spełniać pojazd to wyposażenie w miejsce do spania. Ustawodawca nie stawia żadnych dodatkowych wymagań w tym zakresie" (wyrok SN z 4 czerwca 2013 r. w sprawie II PK 296/12); nie jest wykluczone uznanie noclegu w kabinie samochodu za spełniający warunki należytego (przyzwoitego) noclegu skoro przepisy prawa nie ustanawiają wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu; nie jest wykluczone uznanie, że warunki odpowiedniego miejsca do spania mogą być zapewnione także w samochodzie (jeśli zapewnia ono regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do wykonywania zawodu kierowcy) (wyrok SN z 12 września 2012 r. w sprawie II PK 44/12). Tak, Sąd Rejonowy w Płocku w sprawie IVP 1/15.

Po uchwale SN z 12 czerwca 2014 r., nadal obowiązującej, gdy dominujący stał się pogląd, że zapewnienie miejsca do spania w kabinie pojazdu, niezależnie od jego warunków, nie stanowi bezpłatnego noclegu, naruszenia zasady równości należy dopatrywać się w tym, iż nie różnicuje się sytuacji prawnej pracodawców (a w konsekwencji zatrudnionych u nich kierowców), którzy działając w dobrej wierze, w interesie pracownika i celem zorganizowania cywilizowanych warunków odbywania nocnego wypoczynku wewnątrz pojazdu, zapewnili wysoki standard wyposażenia kabin użytkowanych samochodów (wydzielona homologowana kabina, odpowiednie wymiary łóżka, klimatyzacja, dodatkowe ogrzewanie postojowe, przestrzeń umożliwiająca swobodne poruszanie się), oraz tych, których flota w zakresie miejsca do spania istotnie odbiega od obowiązujących standardów cywilizacyjnych.

#### 3.4. Naruszenie art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Można mieć wątpliwości, czy wskutek legislacyjnej wadliwości kwestionowanych przepisów nie doszło do nieproporcjonalnego ograniczenia praw majątkowych skarżącej, która działała na rynku transportu drogowego. Ustawodawca i sądy nałożyły bowiem na skarżącą obowiązek wypłaty pracownikowi świadczenia kompensacyjnego w wymiarze całkowicie nieadekwatnym do kosztów poniesionych przez pracownika oraz warunków funkcjonowania branży.

Określenie warunków uznania danego wypoczynku za "bezpłatny nocleg" stanowi integralny, konieczny składnik mechanizmu regulowania należności z tytułu noclegów kierowców odbywanych podczas zagranicznych podróży służbowych. Wynika to z zakresu normowania i zastosowania normy zrekonstruowanej na podstawie § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r., art. 2 pkt. 7, art. 21a ucpk i art. 77<sup>5</sup>kp.

Istotą kwestionowanej regulacji jest bowiem stworzenie pracodawcy możliwości zwolnienia się z obowiązku zwrotu kosztów noclegu w wysokości stwierdzonej rachunkiem (§ 16 ust. 1) albo w formie ryczałtu (§ 16 ust. 2) przez zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu. Jak dowodzi analiza praktyki stosowania kwestionowanego przepisu przez sądy powszechne (także Sąd Najwyższy), zwolnienie to aktualizuje się w oparciu o analizę warunków odbytego przez pracownika noclegu w danych okolicznościach faktycznych. W przedmiotowej sprawie żaden z sądów nie analizował tych warunków, tylko a priori uznał, że ryczałt się należy bowiem żaden pojazd ciężarowy nie zapewni kierowcy noclegu w rozumieniu „odpowiedniego”-zatem zdaniem sądów w sprawie skarżącej każdy nocleg w kabinie jest nieodpowiedni, choć kierowca spędzał w nim setki nocy i nigdy nie miał wypadku, co zda się wskazywać na prawidłową regenerację sił w tej kabinie i na tym miejscu noclegowym. Istotne

rozbieżności interpretacyjne, pozostające bezpośrednią konsekwencją braku należytej określoności § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r., skutkują dotkliwymi dla adresatów normy konsekwencjami prawnymi, godząc w ich konstytucyjnie gwarantowane prawa, w szczególności zaś prawo do równego traktowania - tak w prawie, jak i w procesie jego stosowania (art. 32 Konstytucji). W zależności od przyjętej przez sąd wykładni dochodzi bowiem do dyskryminacji albo pracodawców, którzy - w przekonaniu, że zapewniają bezpłatny nocleg w rozumieniu § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r. - dostosowali kabiny posiadanych pojazdów do warunków noclegowych jak skarżąca, w stosunku do pracodawców, którzy podobnej inwestycji nie poczynili; albo pracowników odbywających nocleg w kabinie, którym ryczałt przyznano, w stosunku do tych, w przypadku których sąd uznał nocleg spędzony w kabinie pojazdu za spełniający warunki "bezpłatnego noclegu" w rozumieniu § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r.

Zarzuty powyższe pozostają aktualne bowiem treść kwestionowanej normy została zmodyfikowana w drodze uchwały SN, a przyjęte w niej rozstrzygnięcie wskazanych wyżej rozbieżności skutkuje **wyłączeniem z zakresu pojęcia "bezpłatny nocleg"** zapewnienia kierowcy wykonującemu przewozy w transporcie międzynarodowym odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu, co miało miejsce w sprawie skarżącej.

Brak należytej określoności obejmuje przesłanki, których spełnienie warunkuje uznanie okoliczności nocnego wypoczynku kierowcy za "zapewnienie bezpłatnego noclegu". Uchwała SN z 12 czerwca 2014 r. stanowi doprecyzowanie zakresu pojęcia "zapewnienie bezpłatnego noclegu" od strony negatywnej, tj. przez wskazanie, jakich w szczególności stanów rzeczy nie można kwalifikować jako "bezpłatnego noclegu". Tak dokonane zawężenie, pomijając jego arbitralność (wynikającą z niedostatecznego uzasadnienia tego wyłączenia w uchwale SN), nie eliminuje problemu niedostatecznej określoności kwestionowanego przepisu.

Jest on nieprecyzyjny i jako taki, poprzez wielokrotne, kaskadowe odesłanie nie stwarza możliwości dekodowania jednoznacznych norm prawnych i ich konsekwencji w zakresie pojęcia "bezpłatny nocleg". Ogólnie przyjęte reguły interpretacji okazują się niewystarczające dla zapewnienia jednolitej wykładni tego terminu, co potwierdzają istniejące w orzecznictwie rozbieżności przywołane w niniejszej sprawie, już po wydaniu wyroku w sprawie K 11/15.

Na nieprecyzyjność kwestionowanego przepisu pośrednio wskazuje konieczność podjęcia przez SN uchwały wyjaśniającej powstałe na tym gruncie zagadnienie prawne, skoro zgodnie z art. 61 ustawy z 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (j.t. Dz.U.2013.499, ze zm.) dla jej podjęcia konieczne jest uznanie przez SN, że przedstawione zagadnienie wymaga wyjaśnienia, a powstałe rozbieżności - rozstrzygnięcia. Niejednolitość wykładni dokonywanej przez sądy w procesie stosowania analizowanego przepisu była więc na tyle poważna, że konieczne stało się jej wyeliminowanie w drodze uchwały SN. Podjęto zatem próbę skorygowania niedostatku kwestionowanej regulacji poprzez działania powołanych do tego organów sądowych, była to jednak interwencja nieskuteczna z punktu widzenia wymogu dostatecznej określoności. Mamy więc do czynienia z sytuacją, gdy środki wyjaśniania wątpliwości prawnych nie przyniosły właściwego rezultatu, a treść przepisu jest w takim stopniu niejasna, nieokreślona i niezrozumiała, iż uzasadnia to stwierdzenie jego niekonstytucyjności (por. wyrok TK z 3 grudnia 2002 r. w sprawie P 13/021).

Spełnienie konstytucyjnego wymogu dostatecznej określoności w tym wypadku wymagałoby doprecyzowania omawianego przepisu przez wskazanie takich cech nocnego wypoczynku kierowców, które pozwalają kwalifikować warunki zapewnione przez pracodawcę lub stronę zagraniczną jako "bezpłatny nocleg" w rozumieniu § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2013 r. (§ 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.).



Skarżąca jako adresat normy prawnej musi wiedzieć, jakie jej zachowanie i z jakich przyczyn ma znaczenie prawne. Co więcej, w omawianej sytuacji pomimo braku formalnej zmiany treści przepisów, przez przyjęcie uchwały SN z 12 czerwca 2014 r. o wskazanej treści, doszło do swoistej zmiany treści normy. Zasada ochrony zaufania do państwa i prawa określana jest w orzecznictwie Trybunału także jako zasada **lojalności państwa wobec adresata norm prawnych**. Wyraża się ona w stanowieniu i stosowaniu prawa w taki sposób, by nie stawało się ono swoistą pułapką na obywatela, który powinien móc układać swoje sprawy w zaufaniu, **że nie naraża się na prawne skutki niedające się przewidzieć w momencie podejmowania decyzji** i że jego działania są zgodne z obowiązującym prawem oraz także w przyszłości będą uznawane przez porządek prawny (zob. wyrok TK z 15 lutego 2005 r. w sprawie K 48/04). Tymczasem, w przedmiotowej sprawie skarżąca pomimo, iż wypłacała kierowcy świadczenie nazwane dietą sensu largo w kwocie 40Euro (jak i więcej) za dzień podróży zagranicznej, pomimo zakupu dla kierowcy drogiej, dobrze wyposażonej kabiny z dużym łóżkiem klimatyzacją postojową, webasto, itp. musi zapłacić ponad zł, na podstawie oczywiście niekonstytucyjnych przepisów bowiem sądy powszechne nie uznały się za związane wyrokiem K 11/15, a uznały za związane omawiana uchwała SN, a ponadto sądy „znalazły” furtkę do zasądzenia tego świadczenia na podstawie art. 2 pkt. 7 ucpk, choć przepis ten bez art. 21a nie jest już podstawą do jakichkolwiek świadczeń przewidzianych w w/w rozporządzeniach opisanych w pkt. 1 i 2 petitum skargi. Nadto, przepis ten jako rażąco naruszający zasadę równego traktowania podmiotów w tej samej sytuacji prawnej - nierówne traktowanie przedsiębiorstw zajmujących się transportem drogowym i transportem rzeczonym, morskim – te ostatnie przedsiębiorstwa nie mają odrębnej definicji podróży służbowej swoich pracowników mobilnych tak jak przedsiębiorstwa samochodowe, co znacząco wpływa na koszty pracy w tych podmiotach, z uprzywilejowaniem przedsiębiorstw wodnych. To już nie jest sprawiedliwe, narusza zasadę równego traktowania, zasadę zaufania obywatela do Państwa. Zatem kwestionowany przepis art. 2 pkt. 7 u.c.p.k rażąco narusza art. 2 , art. 20 , art. 22 , art. 32 oraz art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

W tym stanie rzeczy skarga pomimo wydania wyroku w sprawie K 11/15 jest konieczna i uzasadniona.

Marginalne znaczenie ma fakt, że skarżąca , kierowca którego zatrudniała i który ja pozwał o „ryczałty” otrzymywał złotych miesięcznie (co przyznał), skarżąca wypłacała mu świadczenie nazywane dietą, w poleceniach wyjazdu kwota ta była rozliczana na rzeczywiste diety i ryczałty za nocleg, a mimo to sądy obu instancji uznały, że należy skarżącą obciążyć dodatkową kwotą za ryczałty za noclegi, pomimo, iż nie ma legalnej definicji „bezpłatnego noclegu”, pomimo, iż w/w rozporządzenia dotyczą tylko pracodawców państwowych i samorządowych, a nie prywatnych. I pomimo, iż kierowca nigdy nie skarżył się na złe warunki w kabinie, która jeździł Ta sytuacja, wyrok wydany w sprzeczności z wyrokiem K 11/15 zmusił pozwaną do , tylko dlatego, że niezgodnie z Konstytucją, m.in. na podstawie art. 2 pkt 7 ucpk obciążono skarżącą jako przedsiębiorcę obowiązkiem zapłaty ryczałtów, w sytuacji gdy inni pracodawcy pracowników mobilnych nie mają takich obowiązków. Zatem rozstrzygnięcie przedmiotowej skargi ma wymiar społeczny i socjalny, wielu drobnych przedsiębiorców, takich jak skarżąca, wskutek dalszego trwania sądów w błędzie ponosi tego tragiczne konsekwencje.

RADCA PRAWNY

Załączniki do skargi wymagane przez prawo doślę w odrębnej przesyłce.

Klaudia Kwinta-Boguszewi

