

**DZIAŁYŃSKI & JUDEK**

*Spółka Partnerska Radców Prawnych*

Poznań, dnia 20 października 2017 r.

**Trybunał Konstytucyjny**  
Al. J. Ch. Szucha 12a  
00-918 Warszawa

**Skarżący: P Spółka z ograniczoną  
odpowiedzialnością spółka  
komandytowa**

*reprezentowane przez*  
r.pr. Pawła Judka  
zastępowanego przez  
r.pr. Izabelę Górską – Machyńską

### **SKARGA KONSTYTUCYJNA**

Działając w imieniu skarżącego, z powołaniem na załączone pełnomocnictwo oraz pełnomocnictwo substytucyjne, na podstawie art. 79 ust. 1 Konstytucji RP oraz art. 33 ust. 2, art. 53 ust. 1 i art. 77 ust.1 ustawy z 19 grudnia 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym wnoszę o:

1. stwierdzenie niezgodności normy wynikającej z art. 4 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U.2012.1155 t.j.) w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974. – Kodeks pracy (Dz.U.2016.1666 t.j.) w zw. z § 9 ust. 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

ul. Czartoria 1/16  
8518533

tel./fax 61 8552279, 61

61-102 Poznań  
NIP 7781451390  
BRE Bank S.A. nr 58114020170000420207637095

[www.dzialynski.pl](http://www.dzialynski.pl)  
[kancelaria@dzialynski.pl](mailto:kancelaria@dzialynski.pl)

Sąd Rejonowy Poznań - Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu, VIII Wydział KRS, nr KRS 295736

podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U.236.1991, ze zm., zwanym dalej rozporządzeniem 2002) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym w przypadku, gdy strony stosunku pracy nie określiły zasad zwrotu kosztów podróży służbowych zagranicznych, w tym ryczałtów za noclegi, w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę, z art. 2, art. 21, art. 32, art. 64 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1- 3 Konstytucji RP;

2. stwierdzenie niezgodności normy wynikającej z art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974. – Kodeks pracy (Dz.U.2016.1666 t.j.) w zw. z § 9 ust. 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., zwanym dalej rozporządzeniem 2002) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym w przypadku, gdy strony stosunku pracy nie określiły zasad zwrotu kosztów podróży służbowych zagranicznych, w tym ryczałtów za noclegi, w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę, z art. 2, art. 21, art. 32, art. 64 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1- 3 Konstytucji RP;
3. zasądzenie od Skarbu Państwa na rzecz skarżącego zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W celu dopełnienia wymogów określonych w art. 53 ust. 1 ustawy z 19 grudnia 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym wskazuję, że:

a) przedmiotem skargi są następujące przepisy:

- art. 4 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U.2012.1155 t.j.) w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974. – Kodeks pracy (Dz.U.2016.1666 t.j.) w zw. z § 9 ust. 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.);

- art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974. – Kodeks pracy (Dz.U.2016.1666 t.j.) w zw. z § 9 ust. 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.);
- b) zaskarżone przepisy naruszają konstytucyjne prawo własności skarżącego określone w art. 64 ust. 1 i 2 Konstytucji RP, które na mocy art. 21 ust. 1 podlega ochronie Rzeczypospolitej Polskiej, a także zasadę równości, wyrażoną w art. 32 Konstytucji, oraz zasadę zaufania obywatela do państw, wyrażoną w klauzuli państwa prawnego wynikającej z art. 2 Konstytucji RP;
- c) orzeczeniem, o jakim mowa w art. 77 ust. 1 przywołanej ustawy z 19 grudnia 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym, jest wyrok Sądu Okręgowego w S                      Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z                      czerwca 2017 r., sygn. akt                      , który został pełnomocnikowi skarżącego doręczony 20 lipca 2017 r. – w załączeniu przedkładam odpis wyroku z adnotacją o dniu wpływu, kserokopię książki korespondencji oraz wydruk ze strony operatora pocztowego; uznać wobec tego należy, że trzymiesięczny termin do wniesienia skargi konstytucyjnej został zachowany.
- d) od przedmiotowego wyroku nie został wywiedziony żaden nadzwyczajny środek zaskarżenia, albowiem w przypadku, gdy skargę o wznowienie postępowania rozstrzyga sąd II instancji, zaś sprawa ze względu na jej przedmiot, w szczególności wartość przedmiotu zaskarżenia, nie jest sprawą, w której dopuszczalne jest złożenie skargi kasacyjnej (vide post. Sądu Najwyższego z 26 stycznia 2000 r., III CZ 173/99, OSNC 2000, nr 7-8 poz. 144). W przedmiotowej sprawie został wyczerpany tok instancji i brak innej możliwości do wzruszenia zapadłego orzeczenia.

Skarżący podnosi, że niniejsza skarga została złożona w sześciu egzemplarzach: dwa do akt sprawy oraz po jednym dla uczestników postępowania (Ministra Pracy i Polityki Społecznej, Prokuratora Generalnego, Rady Ministrów i Sejmu).

Skarżący zarazem wyjaśnia, że jest następcą prawnym P                      spółka jawna, która na podstawie uchwały                      wspólników z                      września 2017 r. została przekształcona w P                      Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa. Na potwierdzenie tej okoliczności strona skarżąca załącza wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, odpowiadający odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców.

## UZASADNIENIE

W skardze z            stycznia 2017 r. skarżący wniósł do Sądu Okręgowego skargę o wznowienie postępowania zakończonego prawomocnym wyrokiem Sądu Okręgowego w S            Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia            października 2016 r., sygn. akt            . Sprawa, której wznowienia domagał się skarżący, dotyczyła zwrot kosztów podróży służbowej zagranicznej, tzn. ryczałtów za nocleg, za okres od sierpnia 2011 r. do grudnia 2011 r. Sąd Okręgowy w wyroku z dnia            października 2016 r. oddalił apelację skarżącego od wyroku Sądu Rejonowego w W            z dnia            czerwca 2016 r., który uwzględnił pozew pracownika skarżącego, zasądzając na jego rzecz od skarżącego kwotę            zł wraz z odsetkami ustawowymi od poszczególnych kwot wskazanych w treści wyroku. W wyroku oddalającym apelację Sąd Okręgowy w S            zaznaczył, że skoro w regulaminie wynagradzania skarżącego brak było postanowień dotyczących zwrotu kosztów noclegu (uregulowana była jedynie kwestia diet, obejmując według skarżącego całościowy zwrot kosztów ponoszonych przez pracownika – kierowcy w transporcie międzynarodowym związanych z podróżą służbową), to należne są pracownikowi ryczałty określone w rozporządzeniu 2002 r, a zatem te przysługujące pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej. Sąd Okręgowy przy tym nie uwzględnił argumentu skarżącego, iż jako pracodawca zapewnił skarżącemu możliwość bezpłatnego noclegu w kabinie samochodu, odpowiednio do tego dostosowanej. Swoje rozstrzygnięcie Sąd Okręgowy w S            oparł o art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 1 – 5 kodeksu pracy w zw. z § 9 rozporządzenia z 2002 r. Zaznaczyć należy, że w toku wyżej określonego postępowania skarżący składał wnioski o zawieszenie postępowania do czasu rozstrzygnięcia przez Trybunał Konstytucyjny wniosku o kontrolę konstytucyjności przepisów stanowiących podstawę prawną wypłaty kierowcom w międzynarodowym transporcie zwrotu kosztów noclegu, toczącej się przed sygn. akt K 11/15.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r., sygn. akt K 11/15, opublikowanym w Dzienniku Ustaw 29 grudnia 2016 r. stwierdził, że:

1. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (j.t. Dz. U. 2012.1155, z późn. zm.) 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, z późn. 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, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej;

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, z późn. zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu wyroku wskazał, że 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 mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, w szczególności w transporcie międzynarodowym, jest sprzeczne z ratio legis tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny. **Ustawodawca bowiem przy normowaniu tej kwestii nie uwzględnił specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym.** Trybunał uznał także, że oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwalnia ich z obowiązku ponoszenia kosztów noclegu były usprawiedliwione. Dodatkowo utwierdzał ich w tej interpretacji art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, dopuszczający wykorzystanie dobowego odpoczynku w pojeździe, jeśli znajduje się on na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania. Trybunał Konstytucyjny wskazał, że skoro ustawodawca uchwalił autonomiczną definicję podróży służbowej w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, to niewątpliwie doszło do rozróżnienia sytuacji prawnej kierowców będących w podróży służbowej od innych pracowników, będących w podróży służbowej w rozumieniu kodeksu pracy. Rozróżnienie jest to o tyle znaczące, że ze względu specyfikę zawodu podróże służbowe kierowcy w transporcie międzynarodowym są elementem jego obowiązków pracowniczych, w przeciwieństwie do innych pracowników, w stosunku do których podróże służbowe mają, jak wskazał Trybunał, charakter doraźny. Trybunał jednakże podniósł, że wraz z ukształtowaniem autonomicznej definicji służbowej ustawodawca nie stworzył adekwatnego do tej wyodrębnionej instytucji systemu rozliczania kosztów podróży służbowych kierowców w transporcie, w tym w przewozach międzynarodowych, lecz odwołał

się do przepisów kodeksu pracy oraz rozporządzeń wykonawczych wydanych podstawie przedmiotowych przepisów. Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego odwołanie się do tych przepisów jest nieadekwatne, gdyż jak sam stwierdził: „**w ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ucpk z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych - tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców - należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet. W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77<sup>5</sup> § 3-5 kp i wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 kp przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z ratio legis tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny**”. Trybunał Konstytucyjny w swoim orzeczeniu zatem wskazał, że przepisy k.p. nie mogą być wykorzystywane jako podstawa prawna do regulowania sytuacji prawnej podróży służbowej kierowców nie tylko ze względu na wadliwą technikę legislacyjną, naruszającą zasady techniki prawodawczej oraz zasadę zaufania obywateli do prawa, lecz także ze względu ich nieadekwatność, a zatem funkcjonalną niezgodność pomiędzy rezultatami wykładni językowej wynikającymi z treści przepisów a zamierzonym celem ustawodawcy, wynikającym z tego, iż wprowadził autonomiczną definicję podróży służbowej dla kierowców w transporcie międzynarodowym.

Wskazać zarazem należy, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego ma charakter zakresowy, a zatem taki, w którym wskazuje, iż badany zakres normy prawnej jest sprzeczny z Konstytucją (za K. Osajda, *Koncepcja orzeczenia zakresowego a wątpliwości na tle skutków orzeczeń TK*, w: M. Bernat, J. Królikowski, M. Ziółkowi (red.), *Skutki wyroków Trybunału Konstytucyjnego w sferze stosowania prawa, Studia i Materiały Trybunału Konstytucyjnego Tom XLVIII*, Warszawa 2013, s. 293). Dekodując bowiem z przepisów normy prawne, Trybunał Konstytucyjny w przypadku wyroków zakresowych eliminuje pewien określony

zakres zastosowania normy prawnej – a zatem usuwa możliwe rezultaty interpretacyjne<sup>1</sup>. W niniejszym przypadku Trybunał Konstytucyjny, orzekając co do art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77<sup>5</sup> § 2, 3 i 5 k.p. i przepisów rozporządzeń wykonawczych, wyeliminował ze systemu prawnego normę prawną nakazującą wypłatę ryczałtów za noclegi pracownikom – kierowcom w transporcie międzynarodowym, nie derogując wszakże całości normy wysłowionej w art. 77<sup>5</sup> § 1 i n. k.p., odnoszącej się do pracowników sfery budżetowej i samorządowej, a także innych pracowników, niebędących kierowcami w transporcie międzynarodowym.

W związku zatem z wydaniem przez Trybunał Konstytucyjny przedmiotowego wyroku skarżący wniósł do Sądu Okręgowego w S skargę o wznowienie postępowania. W skardze skarżący powołał się na przedmiotowy wyrok Trybunału, wskazując, że wobec stwierdzenia niekonstytucyjności przepisów, na podstawie których Sąd Okręgowy w S oddalił apelację skarżącego, sąd winien wznowić postępowanie, a następnie zmienić wyrok Sądu Rejonowego w W i oddalić powództwo pracownika. Powództwo pracownika pozbawione było podstaw prawnych, skoro Trybunał Konstytucyjny orzeczeniem swoim wyeliminował określone normy ze systemu prawnego. Ponadto skarżący w toku postępowania wniósł o zwrot wyegzekwowanego roszczenia w kwocie zł oraz kosztów postępowania egzekucyjnego.

W wyroku z czerwca 2017 r. Sąd Okręgowy w S oddalił skargę skarżącego o wznowienie postępowania. **W uzasadnieniu rozstrzygnięcia przedmiotowy sąd wskazał, że wprawdzie Trybunał Konstytucyjny wyeliminował wskazane w sentencji wyroku przepisy, lecz w przypadku, gdy brak jest unormowań umownych dotyczących zwrotu kosztów noclegu, to zastosowanie ma art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. i wydane na ich podstawie rozporządzenia wykonawcze. Sąd Okręgowy w przedmiotowym wyroku powołał się na wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 r. I PK 300/15, i 9 marca 2017 r., I PK 309/15, akceptujące przedmiotowy pogląd. Sad uznał zatem, że przypadku braku umowy pomiędzy stronami możliwe jest stosowanie przedmiotowych przepisów, jak konstytuujących „ pewne minimum ”.**

Przedmiotowy wyrok został doręczony pełnomocnikowi skarżącego wraz z uzasadnieniem 20 lipca 2017 r.

---

<sup>1</sup> Tamże str. 297. Skarżący zarazem stoi na stanowisku, że błędne jest stanowisko Sądu Najwyższego, wyrażone np. w postanowieniu z 6 maja 2003 r., I CO 7/03, wyrażające się w tym, iż wyroki zakresowe stanowią jedynie swoisty rodzaj wykładni niewiążącej.

## 2. Przepisy będące przedmiotem postępowania

Art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców stanowi, że w zakresie nieuregulowanym ustawą (tzn. ustawą o czasie pracy kierowców) stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. Art. 77<sup>5</sup> § 3-5 k.p. przewidują, że pracownikom zatrudnionym w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej przysługują należności z tytułu zwrotu kosztów podróży służbowych na zasadach określonych w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw pracy, na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p.. W odniesieniu do okresu, który obejmuje sprawa i w stosunku do której została złożona skarga o wznowienie postępowania, było to rozporządzenia 2002. Zaznaczyć należy, że w odniesieniu do pozostałych pracowników przepis art. 77<sup>5</sup> § 3 k.p. przewiduje, iż wysokość przysługujących pracownikom należności określona jest w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę, jeśli dany pracodawca nie ma obowiązku wprowadzenia regulaminu wynagradzania. Art. 77<sup>5</sup> § 4 k.p. zastrzega zarazem, że wysokość przyznanej pracownikowi diety nie może być niższa niż dieta z tytułu podróży krajowej określona w stosownych przepisach rozporządzenia. Zgodnie z kolei z art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p., jeśli kwestia należności z tytułu podróży służbowych nie została uregulowana w odpowiednich aktach wewnątrzzakładowych lub umowie o pracę, zastosowanie znajdują stosowne przepisy rozporządzenia. Sam art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. stanowi, że pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. Skarżący zwraca uwagę na to, że właśnie ten przepis, wobec treści wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., zaczął być brany pod uwagę jako potencjalna podstawa roszczeń kierowców wobec pracodawców z tytułu zwrot kosztów noclegów, o czym mowa będzie dalej.

Z kolei § 9 ust. 2 rozporządzenia 2002 przewiduje, że pracownikowi, który nie przedłożył rachunku za nocleg, przysługuje ryczałt w wysokości 25 % limitu określonego w załączniku do rozporządzenia, zaś zgodnie z § 9 ust. 4 rozporządzenia pracownik nie jest uprawniony do otrzymania ryczałtu, jeśli pracodawca zapewnia pracownikowi **bezpłatny nocleg**.

Przepisy, będące przedmiotem skargi, należy analizować, mając na uwadze dwa okresy: przed wydaniem przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r. oraz po wydaniu tego wyroku i jego ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Przed wydaniem wyroku, począwszy od



uchwały 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12.06.2014 r. sygn. II PZP 1/14, ukształtowało się w sądownictwie powszechnym oraz Sądzie Najwyższym jednolite orzecznictwo zarówno w zakresie interpretacji tego, czy kierowca, któremu zapewniono nocleg w kabinie pojazdu, ma prawo do ryczałtu za noclegi jak również w zakresie tego, czy przepisy rozporządzeń wydawanych na podstawie 77<sup>5</sup> § 2 k.p. stanowią minimalny standard również dla pracowników, do których te rozporządzenia nie są skierowane. W kolejno wydawanych orzeczeniach tj. w uchwale z dnia 07 października 2014 r. sygn. akt I PZP 3/140, wyroku z dnia 13 sierpnia 2015 r. sygn. akt II PK 241/14, wyroku z dnia 15 września 2015 r. sygn. akt II PK 248/14, wyroku z dnia 21 października 2015 r. sygn. akt II PK 263/14, wyroku z dnia 26 stycznia 2016 r. sygn. akt II PK 308/14 i wyroku z dnia 03 lutego 2016 r. sygn. akt II PK 334/14 jednoznacznie stwierdzono, iż zapewnienie kierowcy noclegu w kabinie pojazdu nie jest uważane za zapewnienie mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów rozporządzenia regulującego kwestię należności z tytułu zagranicznych podróży służbowych. Jednocześnie w każdym z przywołanych orzeczeń Sąd Najwyższy potwierdzał, iż również w odniesieniu do pracowników innych jednostek niż państwowe czy samorządowe jednostki sfery budżetowej nie jest możliwe uregulowanie zasad zwrotu kosztów zagranicznej podróży służbowej na mniej korzystnych zasadach niż określone w stosownym rozporządzeniu. Można zatem mówić o utrwaleniu określone treści normy prawnej w wyniku ugruntowanego i jednolitego orzecznictwa Sądu Najwyższego w odniesieniu do stanu prawnego przed wydaniem wyroku przez Trybunał Konstytucyjny.

Po wydaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego sądy powszechne, w tym sąd rozstrzygający sprawę, w związku z którym wywiedziona została niniejsza skarga konstytucyjna, podejmowały próby dokonywania interpretacji przedmiotowych przepisów z uwzględnieniem wpływu wyroku Trybunału Konstytucyjnego. W świetle wyroku Sądu Okręgowego w S , jak również przywołanych w uzasadnieniu tego wyroku orzeczeń Sądu Najwyższego, uznać należy, że obecnie kształtowane są nowe interpretacje przedmiotowych przepisów, dotyczące zarówno sytuacji, gdy istnieją wewnątrzzakładowe przepisy dotyczące ryczałtów za noclegi w czasie podróży zagranicznych, jak również tych sytuacji, w których brak było takich bezpośrednich unormowań. W przywołanych w uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w S orzeczeniach I PK 300/15 i I PK 309/15 Sąd Najwyższy orzekł, że pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. nie jest wyłączone stosowanie regulacji określonej w art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. i n. oraz rozporządzeń wykonawczych w przypadkach, gdy brak jest umowy pomiędzy pracownikiem – kierowcą w transporcie międzynarodowym a pracodawcą co do zwrotu kosztów noclegu lub jeśli

wewnątrzzakładowe przepisy prawa pracy nie przewidują takiego zwrotu, a zatem w przypadku określonym w art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. Zaznaczyć należy, że przedmiotowa interpretacja zaczyna dominować w orzeczeniach Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych: została ona wskazana w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., II PK 409/15, 17 maja 2017 r., II PK 106/16, 30 maja 2017 r., I PK 154/16, a także w orzeczeniach sądów powszechnych, takich jak wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 22 czerwca 2017 r., III APa 1/17. We wszystkich tych orzeczeniach zostało podkreślone, że wprawdzie Trybunał Konstytucyjny wyeliminował art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i zawarte tam odwołanie, jednakże w przypadkach, w których według sądu brak jest unormowań dotyczących zwrotu kosztów noclegu, w tym ryczałtów za noclegi, podstawą prawną żądania należy czynić wprost art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. i n., albo też przez odpowiednie stosowanie art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Warto w szczególności zwrócić uwagę na uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego wydane w sprawie I PK 154/16, w której tenże sąd wskazał, że: „(...) do kierowców tych (*w transporcie międzynarodowym – dopisek sporządzającego skargę*) mogą zatem mieć zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, regulujące należności pracowników z tytułu podróży służbowych (w tym rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, powoływane dalej jako "rozporządzenie z 19 grudnia 2002 r."), jeżeli należności te nie zostały uregulowane w aktach prawa wewnętrznego (układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania) albo w umowie o pracę.”

Zaznaczyć należy, że Sąd Najwyższy również przyjął bardziej prawotwórczą interpretację przedmiotowych przepisów co do kwestii zwrotu kosztów noclegów, wskazując we wyroku Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2017 r., II PK 28/16, że wprawdzie Trybunał Konstytucyjny skutecznie wyeliminował ze systemu prawnego normy nakazujące stosować rozporządzenia wykonawcze wydane na podstawie art. 77<sup>5</sup> § 2 k.p., lecz do czasu wyraźnej ingerencji ustawodawcy, porządkującej stan prawny obowiązujący po zapadnięciu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., sądy mogą, powołując się na art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p., przy obliczaniu zwrotu kosztów podróży służbowej ustalać „standard warunków nocowania powoda w konkretnej kabinie samochodu ciężarowego, uciążliwości socjalno-bytowe odbywania takich noclegów, ponoszone przez powoda koszty za usługi sanitarne oraz sprawowanie przezeń pieczy nad samochodem i ładunkiem także podczas nocnego wypoczynku itp. oraz zasądzić sporne należności w odpowiednich kwotach, z uwzględnieniem

dyspozycji art. 322 k.p.c.”. Pogląd ten został w innej formie przywołany w wyroku Sądu Najwyższego z 30 maja 2017 r., II PK 122/16.

Dostrzegalne jest zatem, że w orzecznictwie sądów zaczyna dominować stanowisko, iż w przypadku braku umowy pomiędzy pracownikiem a pracodawcą należy stosować art. 77<sup>5</sup> § 5 k.p. oraz właściwe w sprawie rozporządzenia wykonawcze (jak w niniejszej sprawie) lub art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. w zw. z art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Z wypowiedzi judykatury wynika, że pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. i zawartej w niej argumentacji utrwała się stanowisko, że wobec kierowców w transporcie międzynarodowym zasadne jest stosowanie przepisów ogólnych o zwrocie kosztów podróży służbowych, umiejscowione w kodeksie pracy. Sąd podkreślają przy tym, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego nie pozbawił mocy argumentacyjnej uchwał Sądu Najwyższego w sprawie bezpłatnych noclegów, które mają zastosowanie w szczególności w sytuacjach, gdy brak dostatecznych unormowań w tym przedmiocie w przepisach wewnętrzzakładowych.

### **3. Uzasadnienie zarzutu niezgodności zaskarżonej normy**

Skarżący podnosi, że w obecnym stanie prawnym, pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., sądy powszechne, w ślad za Sądem Najwyższym, nadal różnorako interpretują przepisy będące przedmiotem niniejszej skargi, przyjmując takie rezultaty wykładni, które prowadzą do naruszenia konstytucyjnie zagwarantowanych praw i wolności skarżącego. Wielość możliwych interpretacji, o zasadniczo różnych skutkach dla praw i obowiązków podmiotów prawnych – w niniejszym przypadku przedsiębiorstw przewozowych, działających na rynku międzynarodowym - każe uznać, że norma wysłowiona w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 77<sup>5</sup> § 1 i n. k.p. oraz rozporządzeń wykonawczych jest niekonstytucyjna, albowiem prowadzi do naruszenia konstytucyjnie chronionego prawa własności skarżącego oraz zasady równości, w powiązaniu z naruszeniem zasady zaufania obywatela do państwa, wyrażonej w art. 2 Konstytucji RP.

Skarżący podnosi, że zarówno interpretacja zaprezentowana w wyroku Sądu Okręgowego w S , z powołaniem na przytoczone tamże orzeczenia Sądu Najwyższego, jak również interpretacje wysłowione w orzeczeniach Sądu Najwyższego wydane w sprawach II PK 28/16 i II PK 122/16 znamionują niekonstytucyjność przepisów będących przedmiotem niniejszej skargi. Sądy te bowiem przy rozstrzyganiu zagadnienia zwrotu kosztów noclegu, jego wysokości i zasad wiążących się w tym przypadku, stoją nadal na stanowisku, że jest relewantne stosowanie do kierowców w transporcie międzynarodowym przepisów ogólnych

kodeksu pracy (czy to wprost z odwołaniem do przepisów rozporządzeń, czy to w oparciu o niejako prawotwórcze rozumowanie sądów), podczas gdy Trybunał Konstytucyjny wprost wypowiedział się o nieadekwatności stosowania tychże przepisów w odniesieniu do kierowców. Wywiedzenie niniejszej skargi konstytucyjnej jest zatem o konieczne, gdyż – jak okazało się – nie zostały skutecznie wyeliminowane ze systemu prawnego wszystkie normy, które pozwalają na stosowanie w stosunku do kierowców przepisów kodeksu pracy, które nie są dostosowane do sytuacji faktycznej, tzn. do realiów branży transportowej. Skarżący przy tym zaznacza, że przedmiotem skargi jest zarówno norma wysłowiona w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z relewantnymi postanowieniami kodeksu pracy, jak również wprost przepisy prawa pracy, określone w art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 k.p. w zw. z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia 2002 r. Z zaskarżonego wyroku bowiem nie wynika, czy Sąd Okręgowy odwołał się tylko i wyłącznie do samych przepisów kodeksu pracy, czy też do kodeksu pracy poprzez odwołanie zawarte w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców. Zaznaczyć należy, że obydwie konstrukcje są wykorzystywane przez sądy do jako podstawy do stosowania przepisów k.p. do zasądzenia zwrotu ryczałtów od noclegów, a obydwie wysławiają niekonstytucyjne normy.

**a) Naruszenie art. 2 Konstytucji RP i próba obejścia skutków związanych z art. 190 ust. 1 -3 Konstytucji RP**

Skarżący przede wszystkim wskazuje, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 24 czerwca 2008 r. sygn. akt SK 16/06 stwierdził, że „z punktu widzenia obywatela, którego prawa (wolności) zostały naruszone, najzupełniej obojętne jest, czy przepis jest sam w sobie niekonstytucyjny, czy też jest on konstytucyjny, a >tylko< powszechnie stosowany w sposób godzący w wolności i prawa, choć – czysto teoretycznie – mógłby być stosowany należycie”. Nie ma przy tym znaczenia okoliczność, iż możliwa jest, o czym świadczą przywołane w skardze orzeczenia, taka wykładnia przedmiotowych przepisów, która uwzględnia jego brzmienie nadane po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., jeśli możliwa jest zarazem taka wykładania, która odtwarza normę niekonstytucyjną. Podobnie w wyroku z dnia 15 lutego 2005 r. sygn. akt K 48/04 Trybunał Konstytucyjny wskazał: „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 dla 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”. Skarżący podnosi, że w sytuacji wydania wyroku przez Trybunał Konstytucyjny wyroku był on pewien, że możliwa będzie restytucja wyegzekwowanych przez pracownika świadczeń, albowiem przepisy, których interpretacja stanowiła podstawę do wydania niekorzystnego dla skarżącego wyroku, zostały wyeliminowane ze systemu prawnego. Interpretacja przyjęta przez Sąd Okręgowy w S                    była zaskoczeniem dla uzasadnionych oczekiwań skarżącego, co dowodzi temu, iż pomimo ingerencji Trybunału przepisy będące przedmiotem skargi konstytucyjnej nadal zawierają „swoistą pułapkę” dla obywatela, a zatem naruszają zaufanie pokładane przez niego w porządku prawnym.

Dalej skarżący podnosi, że co do zasady podziela wszelkie argumenty przedstawione przez Trybunał Konstytucyjny, określone we wyroku z 24 listopada 2016 r., dotyczące niekonstytucyjności zaskarżonych przepisów w zakresie wskazanym w przedmiotowym wyroku. Sąd Okręgowy w S                   , oddalając skargę o wznowienie postępowania wniesioną przez skarżącego, wprost wskazał, że skoro strony nie uregulowały kwestii zwrotu kosztów noclegów, to zastosowanie mają zasady mające swoje źródło w przepisach k.p. **Jak zostało to już wielokrotnie wskazane w niniejszej skardze, przedmiotowe przepisy kodeksu pracy, mające mieć zastosowanie w przypadkach sporadycznych podróży służbowych, zostały uznane za niekonstytucyjne w zakresie, w jakim mają zastosowanie do kierowców w transporcie międzynarodowym, z powodu nieadekwatności przedmiotowej regulacji do przedmiotu normowania.** Pomimo zatem wyroku Trybunału Konstytucyjnego Sąd Okręgowy w S                    podjął się takiej interpretacji przedmiotowych przepisów, które doprowadziły do *de facto* ominięcia wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Taki sposób interpretacji przedmiotowych przepisów wskazuje na to, iż nadal nie spełniają one wymogów konstytucyjności, wypływających z art. 2 Konstytucji RP, co do ich jednoznaczności, biorąc pod uwagę zakres zastosowania tych norm. Podnieść bowiem trzeba, że to właśnie z zasady zaufania obywatela do prawa, wyrażonej w art. 2 Konstytucji RP, wynika zasada jednoznaczności prawa. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 11 stycznia 2000 r., K 7/99, OTK 2000, Nr 1, poz. 2, zasada ta obejmuje „wymaganie określoności przepisów, które muszą być formułowane w sposób poprawny, precyzyjny i jasny”. W tymże samym wyroku Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że "standard ten wymagany jest zwłaszcza, gdy chodzi o ochronę praw i wolności", a zatem prawa własności i zasady równości, jak w niniejszym przypadku.

W wyroku z dnia 21 marca 2001 r. sygn. akt K 24/00 Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że naruszeniem Konstytucji jest stanowienie przepisów niejasnych, wieloznacznych, które nie pozwalają obywatelowi na przewidzenie konsekwencji prawnych jego zachowań. Z kolei we wyroku z dnia 28 października 2009 r. Trybunał Konstytucyjny z stwierdził, że przez precyzyjność regulacji prawnej należy rozumieć możliwość dekodowania z przepisów jednoznacznym norm prawnych oraz ich konsekwencji za pomocą reguł interpretacyjnych przyjmowanych na gruncie określonej kultury prawnej. Podkreślił, że nakaz określoności przepisów prawnych powinien być rozumiany jako wymóg formułowania przepisów w taki sposób, aby zapewniały dostateczny stopień precyzji w ustaleniu ich znaczenia i skutków prawnych.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r. precyzyjnie wskazał, że właśnie ze względu na naruszenia art. 2 Konstytucji i wyrażonych w tymże przepisie dyrektyw poprawnej legislacji przedmiotowe przepisy zostały uznane za niekonstytucyjne: zastosowana technika legislacyjna w przypadku unormowań zawartych w kodeksie pracy nie jest adekwatna do kształtowania minimalnych wymagań w zakresie zwrotu kosztów podróży służbowej u kierowców w transporcie zagranicznym. **Nie może zatem w systemie prawnym obowiązywać norma prawna, uzyskana na drodze interpretacji tych samych przepisów, które były przedmiotem kontroli Trybunału Konstytucyjnego, co do której Trybunał Konstytucyjny orzekł, że jest ona niekonstytucyjna.** Prowadzi to bowiem de facto do obejścia skutku wejścia w życie wyroku Trybunału Konstytucyjnego, a zatem obraży art. 190 ust. 1 i 4 Konstytucji RP. Sytuację taką należy uznać za analogiczną do tej, w której ustawodawca, po uznaniu danej normy za niekonstytucyjną, ustanawia normy mające treść naruszające normy wyższego rzędu. Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, zgodnie ze stanowiskiem wydanym we wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 lipca 2012 r., K 8/10, „powtórzenie zrębów uznanej już raz za niekonstytucyjną konstrukcji prawnej stanowi wyraz lekceważenia przez Sejm rozstrzygnięć Trybunału oraz dowodzi ignorowania nałożonego na wszystkie organy państwa obowiązku wykonywania orzeczeń sądu konstytucyjnego”. **Taki sam zarzut należy poczynić w stosunku do sądów, jeśli pomimo wyroku zakresowego Trybunału Konstytucyjnego przyjmują taką interpretację przedmiotowych przepisów, co do której można poczynić te same zarzuty, które stały u podstaw wydania wyroku.** Stąd też skarżący podnosi, że w niniejszym przypadku naruszenie zasady zaufania obywateli do państwa prowadzi do obejścia norm konstytucyjnych wyrażonych w art. 190 Konstytucji RP w zakresie ich skuteczności.

Dodatkowo skarżący podnosi, że w odniesieniu do normy wysłownionej w art. 4 ustawy o czasie kierowców w zw. z art. 77<sup>5</sup> § 1 - 5 k.p. w zw. z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia 2002 relewantne są zarzuty podniesione przez Trybunał Konstytucyjny we wyroku z 24 listopada 2016 r. w kwestii stosowania przez prawodawcę wielokrotnych odesłań. Odesłanie zawarte w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, w zakresie, w jakim odwołuje się do art. 77<sup>5</sup> § 1 i n. k.p. oraz rozporządzeń wykonawczych, ma charakter kaskadowy, co w świetle obowiązujących zasad techniki prawodawczej jest niedopuszczalne. Taki sposób kreowania przepisów nie zapewnia spójności regulacji, utrudnia stosowania relewantnych przepisów w takim sam sposób, jak technika legislacyjna zastosowana w odniesieniu do art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Przedmiotowe odesłanie jest zresztą o tyle bardziej niejasne i mało komunikatywne, że w przeciwieństwie do art. 21a art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców zawiera jedynie ogólne odesłanie do kodeksu pracy w sprawach nieuregulowanych w przedmiotowej ustawie. Mając na uwadze interpretacje sądów, przedstawione w niniejszej skardze, uznać należy, że niejasność aktu normatywnego w tym zakresie jest tak niejasna, iż narusza zasadę określoności, a przez to może być przesłanką do stwierdzenia ich niezgodności z art. 2 Konstytucji RP (vide wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 29 października 2003 r. w sprawie K 53/02).

Stąd też skarżący podnosi, że również z tego względu należy uznać zaskarżone normy za niekonstytucyjne, tym bardziej, że dotychczasowe orzecznictwo sądów nie daje odpowiedzi na pytanie, czy i w jaki sposób przepis odsyłający zawarty w art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców jest stosowany.

**b) Naruszenie art. 64 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 21 ust. 1 Konstytucji RP i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP**

W odniesieniu zatem do kwestii naruszenia praw i wolności skarżącego, podnieść należy, że zgodnie z art. 64 ust. 1 Konstytucji RP każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia. Prawo własności zostało uznane przez ustrojodawcę za jedno z najważniejszych konstytucyjnych praw obywateli, gdyż o jego ochronie stanowi również art. 21 ust. 1 Konstytucji znajdujący się w Rozdziale I Konstytucji określającym podstawowe zasady ustrojowe Rzeczypospolitej Polskiej. W myśl art. 64 ust. 2 Konstytucji ochrona prawa własności powinna przysługiwać wszystkim na równym poziomie.

Zgodnie z art. 64 ust. 3 Konstytucji prawo własności może zostać ograniczone wyłącznie w drodze ustawy i to tylko w zakresie, w jakim nie narusza to istoty prawa własności.

Nadto zgodnie z art. 31 ust. 3 Konstytucji ograniczenia konstytucyjnych praw takich jak prawo własności mogą być ustanawiane tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób.

Skarżący podnosi, że art. 64 Konstytucji RP „stanowi <wzorzec> dla rozwiązań legislacyjnych urzeczywistniających wolność majątkową” (tak za M. Safjan, L. Bosek (red.), Konstytucja RP. Tom I. Komentarz do art. 1–86, Warszawa 2016). Ustawodawca zatem ma obowiązek takiego kształtowania norm prawnych zgodnie z powyższym wzorcem, dopuszczając ustanowienie tylko takich ograniczeń, które są proporcjonalne i zarazem nie naruszają istoty prawa własności. Oceniając zgodność ograniczeń konstytucyjnych praw z zasadami opisanymi powyżej, konieczne jest przeprowadzenie tzw. „testu proporcjonalności”, który obejmuje ocenę:

- a) czy środki zastosowane przez prawodawcę są w stanie doprowadzić do zamierzonych celów,
- b) czy środki te są niezbędne dla ochrony interesu, z którym są powiązane,
- c) czy ich efekty pozostają w proporcji do ciężarów nakładanych na obywatela.

W ocenie skarżącego zaskarżone regulacje naruszają konstytucyjne prawa skarżącego, a jednocześnie nie spełniają wymogów opisanych powyżej. Naruszenia prawa własności skarżącego miały miejsca na różnych polach. Na skutek bowiem wadliwości legislacyjnej i pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego nadal obowiązuje norma, która prowadzi do nieproporcjonalnego ograniczenia praw majątkowych przedsiębiorców działających w branży transportowej. Sąd Okręgowy w S przyjął bowiem takie rozumienie przepisów będących przedmiotem niniejszej skargi, które nakłada na skarżącego obowiązek wypłaty świadczeń na rzecz pracownika, a które są nieadekwatne do kosztów poniesionych przez pracownika i stanu branży po wydaniu przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r.

Skarżący podnosi przede wszystkim, że wobec braku adekwatności zastosowanej regulacji do konieczności ochrony interesów pracowników, pozwalającej na różnorakie interpretacje, odległe od argumentów wyrażonych we wyroku Trybunału Konstytucyjnego, skarżący zobowiązany został do pokrycia kosztów pracownika, których ten nigdy nie poniósł. **Zaskarżona regulacja, w interpretacji przedstawionej przez Sąd Okręgowy w S , nakazuje bowiem wypłatę ryczałtów za noclegi także w sytuacji, gdy pracownik nie ponosi żadnych kosztów, a do noclegu wykorzystuje infrastrukturę pracodawcy w postaci kabiny pojazdu wyposażonej fabrycznie w miejsce do spania.** Podkreślić należy, że pracownik



skarżącego wyegzekwował na swoją rzecz kwotę blisko zł, zaś pomimo pozbawienia przez Trybunał Konstytucyjny mocy prawnej przepisów stanowiących podstawę powództwa sąd powszechny odnalazł takie ich rozumienie, które nie pozwoliło skarżącemu na uzyskanie ochrony prawnej.

Dalej należy wskazać, że pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego ujawnia się nadal brak precyzji regulacji w zakresie określenia, jakie należności z tytułu podróży służbowych przysługują kierowcy i jak należy interpretować pojęcie bezpłatnego noclegu oraz na jakiej podstawie prawnej zwrot kosztów miałby następować. Na skutek tego skarżący w istocie poniósł podwójny koszt związany z pokryciem kosztów noclegu pracownika w trakcie podróży służbowej. Zauważyć należy, że skarżący, działając w zaufaniu do obowiązujących regulacji i ich powszechnej interpretacji występującej do dnia wydania przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., podjął decyzję, by w swoich pojazdach przeznaczonych do użytku przez kierowców w transporcie międzynarodowym montować fabrycznie miejsca do spania w celu wykorzystywania ich przez kierowców w trakcie podróży służbowych. Koszty na poziomie kilkudziesięciu tysięcy złotych w odniesieniu do każdego pojazdu były ponoszone w celu zapewnienia kierowcom bezpłatnego noclegu w trakcie podróży służbowych, co zwalniałoby skarżącego z obowiązku wypłaty należności z tytułu kosztów noclegu. **Co więcej, prawidłowość działania skarżącego została potwierdzona przez wydanie przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z 24 listopada 2016 r., w którym zostało wskazane, że odwoływanie się w stosunku do kierowców w transporcie międzynarodowym do zasad stosowanych do pracodawców będących państwowymi lub samorządowymi zakładami budżetowymi w zakresie ustalania wysokości należności z tytułu podróży służbowych, nie jest adekwatne, a zatem praktyka skarżącego, wypływająca z właśnie takiego rozumienia przepisów o zwrotu kosztów podróży służbowej, jest odpowiednia.** Zaznaczyć należy, że przed wydaniem wyroku przez Trybunał Konstytucyjny skarżący pozostawał w błędnym przekonaniu, iż ma prawo dowolnie ukształtować zasady zwrotu kosztów noclegów pracowników w czasie podróży służbowych. W wyniku tego przyjął regulację, że z uwagi na zapewnienie bezpłatnego noclegu w kabinie pojazdu nie wypłaca swoim pracownikom ryczałtów za noclegi, co rekompensuje jednak dietą wypłacaną na dużo wyższym poziomie niż przewidziane na mocy art. 77<sup>5</sup> § 4 k.p. Gdyby skarżący miał możliwości na podstawie lektury przepisów odtworzyć z nich normę prawną o treści zrekonstruowanej przez Sąd Najwyższy w swoim orzecznictwie tj. zakazującej wypłaty pracownikom należności z tytułu zwrotu kosztów noclegu na zasadach mniej korzystnych niż przewidziane w rozporządzeniu, zmodyfikowałby zasady w ten sposób, by wypłacać ryczałt w

wysokości wynikającej z obowiązujących przepisów, ale stosownemu obniżeniu uległaby dieta. Wysokość należności wypłacanych kierowcom z tytułu podróży służbowych jest bowiem na rynku transportowym bardzo zbliżona i wynosi z reguły ok. 40-50 EUR dziennie. Różny jest tylko tytuł tej wypłaty. Część pracodawców – działając w zaufaniu do przepisów prawa – wypłacała te należności tytułem diety, a część zmniejszała dietę do minimum na poziomie 23 zł, lecz wypłacała ryczałty za noclegi. Suma wypłat na rzecz kierowców pozostawała niezmienna. Brak precyzji przepisów spowodował zatem uszczerbek w majątku skarżącego, który wypłacał pracownikom wysoką dietę, a następnie został zmuszony do zapłaty podobnej ryczałtów za noclegi w wysokości zbliżonej do kwoty już wypłaconej pracownikowi.

Dalej należy wskazać, że w związku z zapadnięciem wyroku Trybunału Konstytucyjnego skarżący liczył na możliwość uzyskania stosownej ochrony prawnej i potwierdzenia prawidłowości ustanowionego przez niego systemu rozliczania kosztów podróży służbowych. Skarżący, składając skargę o wznowienie postępowania, pozostawał jednak w świetle rozumowania Sądu Okręgowego w S w błędnym przekonaniu, iż ma prawo żądać wznowienia postępowania, zmiany zapadłego wyroku oraz zwrotu wyegzekwowanych przez pracownika kwot. Okazało się bowiem, że w systemie prawnym obowiązuje norma, wysłowiona w przepisach będących przedmiotem skargi, że która jednak nakazuje stosować przywołane rozporządzenia wykonawcze. Podnieść należy, że gdyby przepisy były wystarczająco precyzyjne, a skarżący jako adresat norm prawnych był w stanie je zrozumieć, mógłby podjąć decyzję o rezygnacji z zakupu wyposażonych w miejsca do spania, a przez to droższych pojazdów, skoro wydatek ten w żaden sposób nie wpłynął na obniżenie kosztów prowadzonej działalności, gdyż skarżący i tak został zobowiązany do pokrycia kosztów noclegu pracownika, choć udostępnił w tym celu pracownikowi kabinę pojazdu. Brak precyzji w odniesieniu do treści przepisów, jak również niejasna ich interpretacja przez sądy powszechne, spowodowało, że kosztów ryczałtów za noclegi, które skarżący – jak się okazuje – zobowiązany był wypłacić, nie uwzględniano w kosztach działalności skarżącego. Tym samym koszty te nie wpływały na wysokość wynagrodzenia, jakiego skarżący żądał za świadczone przez siebie usługi. Gdyby ponadto treść przepisów była jasna, to skarżący nie miałby powodów do uznania, że pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego koszty poniesione w związku z przymusowym spełnieniem świadczenia nie będą mogły być odzyskane.

Zarzut ten jest o tyle istotny, że w obecnym stanie prawnym, a zatem po wydaniu wyroku przez Trybunał Konstytucyjny z 24 listopada 2016 r., skarżący miał prawo oczekiwać, iż dopóki ustawodawca nie ustanowi, zgodnie ze wskazaniem Trybunału Konstytucyjnego,

przepisów normujących w sposób adekwatny kwestię zwrotu kosztów podróży służbowych i minimalnych warunków dla kierowców w transporcie międzynarodowym, jakie musi spełniać pracodawca w tym zakresie, normy zakładowe, jak ustanowił (diety z tytułu podróży służbowej oraz możliwość bezpłatnego noclegu w specjalistycznej kabinie), zadośćuczyniły obowiązkowi zwrotu poniesionych przez pracownika – kierowcę kosztów związanych z podróżami służbowymi w ramach transportu międzynarodowego.

Warto podkreślić, iż wskazane powyżej naruszenia prawa własności skarżącego nie uzasadnia zamiar ochrony interesów pracownika w relacjach z pracodawcą, więc warunki określone w art. 31 ust. 3 Konstytucji nie zostały spełnione. W sytuacji, gdy pracownik nie ponosi żadnych kosztów w trakcie podróży służbowej, nakładanie na pracodawcę konieczności zwrotu kosztów w zryczałtowanej wysokości w żaden sposób nie służy interesom pracownika. Z kolei chęć zapewnienia pracownikom zwrotu kosztów na określonym poziomie powinna zostać jednoznacznie wyartykułowana przez ustawodawcę, tak jak uczynił to w art. 77<sup>5</sup> § 4 k.p. w odniesieniu do diety. Rozciągnięcie gwarancji minimalnej wysokości na wszystkie inne należności z tytułu podróży służbowych nie może być dokonane w wyniku orzeczeń sądów powszechnych i jednostkowych wypowiedzi Sąd Najwyższego, lecz powinno jasno wynikać z treści przepisów. **Nie jest również rolą Sądu Najwyższego, by tak interpretował przepisy, aby pomimo wyroku Trybunału Konstytucyjnego uzyskiwać taki rezultat interpretacyjny, który de facto przekreśla sens wyroku Trybunału.** Stąd też ograniczenia prawa własności nie znajdują uzasadnienia w treści art. 31 ust. 3 Konstytucji.

### **c) Naruszenie art. 32 ust. 1 Konstytucji RP**

Skarżący podnosi, że art. 32 ust. 1 Konstytucji RP wysławia zasadę równości, polegającą na tym, „że wszystkie podmioty prawa (adresaci norm prawnych), charakteryzujące się daną cechą istotną (relewantną) w równym stopniu, mają być traktowane równo, a więc według jednakowej miary, bez zróżnicowań zarówno dyskryminujących, jak i faworyzujących (...)” (za orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 9 marca 1988 r. U 7/87, a pod rządami obecnej konstytucji za wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 maja 1998 r. K 37/97). Trybunał Konstytucyjny we wyroku z 18 kwietnia 2000 r. K 23/99 zaznaczył, że z przedmiotowej zasady wypływa „nakaz jednakowego traktowania podmiotów prawa w obrębie określonej klasy (kategorii)”. Warto przy tym wskazać, że nakaz równego traktowania odnosi się do stosowania prawa, jak i stanowienia prawa (tak za postanowieniem Trybunału Konstytucyjnego z 24 października 2001 r., SK 10/01), jak również to, że zasada równości ma

zastosowanie również do osób prawnych. **Przepisy, będące przedmiotem niniejszej skargi, naruszają tak wysłowioną zasadę równości, w interpretacji przyjętej przez Sąd Okręgowy w S [ ] po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r.**

Sąd Okręgowy w S [ ] bowiem uznał, że pomimo udostępnienia przez skarżącego kierowcy bezpłatnego noclegu w przepisach zakładowych brak było unormowań dotyczących tego zwrotu kosztów noclegów. Skoro zaś brak było zdaniem tegoż Sądu jakichkolwiek unormowań w tym przedmiocie, to zasadne było zastosowanie przez Sąd przepisów art. 77<sup>5</sup> § 1 i n. oraz rozporządzeń wykonawczych wydanych na ich podstawie, w niniejszej sprawie rozporządzenia 2002. Sąd bowiem przyjął, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego wyeliminował możliwość dokonywania na podstawie przedmiotowych rozporządzeń korekty przepisów zakładowych (opierających się na regulaminach wynagradzania lub umowach o pracę), uznając jednakże, że przedmiotowe przepisy, jak kreujące swoiste minimalne zasady zwrotu kosztów podróży służbowych, mają nadal zastosowanie w przypadku braku takowych unormowań zakładowych.

Skarżący podnosi, że taka norma ma niewątpliwie dyskryminacyjny charakter i prowadzi do arbitralnych rezultatów, które nie służyłyby zresztą ochronie pracowników. Kierując się bowiem przedmiotowym rozumowaniem, gdyby skarżący wprowadził do przepisów zakładowych postanowienia przyznające symboliczny ryczałt za nocleg (np. w kwocie 1 euro), nieekwiwalentny wobec rzeczywistych kosztów noclegu ponoszonych przez pracownika, i jednocześnie pozbawił tegoż pracownika możliwości korzystania z bezpłatnego noclegu z użyciem dodatkowego wyposażenia samochodu, to Sąd nie mógłby ich skorygować, albowiem zdaniem Sądu Trybunał Konstytucyjny skutecznie wyeliminował normę, która umożliwiłaby podwyższenie takich ryczałtów. W sytuacji zaś, gdy skarżący zapewnił nie tylko bezpłatny nocleg, poprzez odpowiedni zestaw kabinowy, lecz także większe niż standardowe diety, zaś nie unormował wprost kwestii ryczałtów za noclegi, zdaniem Sądu istnieje podstawa prawna do zasądzenia świadczeń na podstawie rozporządzenia 2002. **Przyjęta interpretacja zaskarżonych przepisów prowadzi zatem do bezzasadnego różnicowania sytuacji podobnych podmiotów (przedsiębiorców działających w branży transportu międzynarodowego), faworyzując w istocie te podmioty, które przewidziały jakiegokolwiek postanowienia umowne, nawet absurdalnie niekorzystne dla pracowników, wobec tych podmiotów, które zainwestowały w odpowiednie wyposażenie pojazdów, w celu zapewnienia swoim kierowcom odpowiednich warunków do noclegu i wypoczynku.** Przy takim rozumieniu przedmiotowych przepisów nie sposób uznać, by kreowały one zresztą jakieś minimum, jak wskazał Sąd Okręgowy w S [ ], skoro możliwe jest odstępianie od ich

stosowania w przypadku wprowadzenia dowolnych przepisów zakładowych, nawet poniżej kwot i standardów unormowanych w rozporządzeniach wykonawczych.

Stąd też skarżący podnosi, że norma wysłowiona przez Sąd Okręgowy w S , w brzmieniu nadanym przez orzecznictwo Sądu Najwyższego, ma charakter dyskryminujący, bezzasadnie różnicujący podmioty, wobec których przepisy rozporządzeń wykonawczych, w niniejszym przypadku rozporządzenia 2002, mogą mieć zastosowanie, a wobec których prymat mają mieć przepisy wewnątrzzakładowe. Brak jest jakichkolwiek przesłanek o charakterze konstytucyjnym, by takie zróżnicowanie mogło zostać zaakceptowane. **Nie może bowiem być tak, że wobec pewnych podmiotów ustawodawca nakazuje stosować określone minimalne warunki, nawet jeśli nie są one adekwatne do warunków panujących w danej branży (jak wskazał Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2017 r.), zaś wobec innych przesłanką do zaniechania stosowania tych samych przepisów jest istnienie jakichkolwiek regulacji wewnątrzzakładowych.** Ustawodawca musiałby przedstawić uzasadnienie dla takiego zróżnicowania – w świetle rozstrzygnięcia Trybunału nie sposób takowe odnaleźć.


Dlatego też skarżący podnosi, że przedmiotowe normy, zastosowane przez Sąd Okręgowy w S , naruszają konstytucyjnie chronioną zasadę równości.

#### **4. Konieczność rozstrzygnięcia w odniesieniu do uchylonego przepisu**

Pomimo faktu, iż § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia 2002 utracił już moc obowiązującą, wniosek o zbadanie zgodności tego przepisu z Konstytucją RP powinien zostać rozpoznany z uwagi na brzmienie art. 59 ust. 3 ustawy o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym, gdyż wydanie orzeczenia w sprawie jest konieczne dla ochrony konstytucyjnych praw skarżącego.

#### **5. Podsumowanie**

Mając zatem powyższe na uwadze, wnoszę i wywodzę jak na powyżej, uznając niniejszą skargę za konieczną i uzasadnioną.



\_\_\_\_\_

radca prawny

Załączniki:

1. pełnomocnictwo główne oraz pełnomocnictwo substytucyjne wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej;
2. wydruk KRS skarżącego wraz z wydrukiem KRS komplementariusza;
3. wyrok Sądu Okręgowego w S                      Wydziału Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z      czerwca 2017 r., sygn. akt                      ;
4. wyrokiem Sądu Okręgowego w S                      Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia października 2016 r., sygn. akt                      .
5. kserokopia z książki korespondencji strony;
6. wydruk śledzenie przesyłki;
7. 5 odpisów skargi.