

UZASADNIENIE

Powód T. K. wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S. kwoty 15.624,91 zł tytułem ryczałtów za noclegi spędzane przez niego w kabinach samochodów ciężarowych podczas podróży służbowych – przewozów, które wykonywał jako kierowca w ruchu międzynarodowym w okresie zatrudnienia u pozwanej wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 13 października 2014 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanej na jego rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu wskazał, iż u pozwanej zatrudniony był jako kierowca samochodu ciężarowego. Jego praca polegała na rozwożeniu towaru i świadczył ją na terenie Niemiec, Szwecji, Danii, Holandii, Francji, Austrii, Włoch, Czech i Belgii. Nie otrzymał ryczałtu za noclegi na terenie tych państw. Nocował w kabinie samochodu. Powołując się na wyrok Sądu Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r., w sprawie II PK 234/10 podniósł, iż umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia 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 budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Na podstawie § 2 pkt 2 lit. b w/w rozporządzenia pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegów. Koszty te wynikają ze stwierdzonych rachunków hotelowych. W razie ich nieprzedłożenia za nocleg pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25 % w/w limitu.

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu. Argumentując swoje stanowisko wskazała, iż trudno jest ustalić, czy powód faktycznie nocował we wskazanych przez niego okresach, gdyż dołączone do akt sprawy zestawienie nie jest nawet dokumentem prywatnym w rozumieniu kodeksu cywilnego. Nadto podała, iż w pozwanej spółce obowiązywały wewnętrzne regulacje prawne, które powód zaakceptował wyrażając tym samym zgodę na odbieranie noclegu w trakcie podróży służbowej w kabinie pojazdu ciężarowego. Jako miejsce świadczenia pracy miał oznaczoną Danię i z tej przyczyny należności związane z pobytem na terenie tego państwa należy uznać za bezzasadne. Nadto kabiny kierowanych przez powoda pojazdów wyposażone były w homologowane miejsca do spania i inne udogodnienia, w tym ogrzewanie postojowe, klimatyzację, osłonę przeciwsłoneczną.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Strony w okresie od 27 kwietnia 2011 r. do 2 stycznia 2014 r. łączył stosunek pracy, w ramach którego powód świadczył pracę na rzecz pozwanej na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym, w pełnym wymiarze czasu pracy, ostatnio za wynagrodzeniem, którego wysokość odpowiadała najniższemu wynagrodzeniu za pracę. Jako miejsce jego pracy oznaczono Danię.

Warunki zatrudnienia powoda, jak i pozostałych kierowców pozwanej, nie obejmowały wypłaty ryczałtu za noclegi odbywane w kabinie prowadzonego pojazdu. Jednocześnie powód zgodził się na korzystanie z noclegu w tej formie. Prócz wynagrodzenia powód otrzymywał diety w wysokości 42 euro za jeden dzień pobytu poza terenem Polski oraz ryczałt w kwocie 100 zł za pracę w godzinach nadliczbowych i taką samą kwotę tytułem ryczałtu za pracę w porze nocnej.

Dowód:

- umowy o pracę z załącznikami w cz. B akt osobowych powoda k. 1, 3, 7, 13, 14-15 (k. 61, 62, 64, 65-66 akt sprawy),
- świadczenia pracy k. 11, 12 (k. 8-9, 10-11, 12-13 akt sprawy),
- pismo z 11.07.13 r. k. 68,
- zeznania I. W. k. 134-134v,
- zeznania L. B. k. 165-166,
- zeznania M. K. k. 198,

-przesłuchanie T. K. k. 198v,

Swoje obowiązki powód wykonywał na terenie państw Unii Europejskiej, głównie we Włoszech, Szwecji, Francji, Belgii i Holandii. Po każdej podróży korzystał z siedmiu dni wolnego, po których upływie rozpoczynał kolejną podróż.

Kierował pojazdami ciężarowymi marki (...) Ich kabiny wyposażone były w łóżko, klimatyzację, ekspres do kawy, lodówkę, ogrzewanie postojowe.

Powód, jak i pozostali kierowcy zatrudnieni przez pozwaną, noclegi w czasie podróży odbywał wyłącznie w kabinie prowadzonego pojazdu na parkingach strzeżonych i niestrzeżonych. Pozwana nie dysponowała siecią baz z miejscami noclegowymi. Na nocowanie kierowcy w hotelu lub motelu godzono się tylko w przypadku awarii samochodu.

Dowód:

-zeznania L. B. k. 165-166,

-przesłuchanie k. 198v.

Podczas wykonywania obowiązków służbowych na rzecz pozwanej powód odbył:

- w październiku 2011 r. 7 noclegów w Niemczech, 5 we Włoszech, 4 w Danii, 2 w Szwecji, po jednym we Francji i w Czechach,

- w listopadzie 2011 r. po 6 noclegów w Danii, Niemczech i Włoszech, 2 w Hiszpanii i jeden we Francji,

- w grudniu 2011 r. 11 noclegów w Danii, 7 w Niemczech, 4 w Austrii, po 2 w Szwecji i we Włoszech,

- w styczniu 2012 r. 9 noclegów w Niemczech, po 3 w Szwecji i Danii, 2 w Holandii,

- w lutym 2012 r. 7 noclegów w Danii, 5 w Niemczech, po 2 we Francji i Austrii, 3 we Włoszech,

- w marcu 2012 r. po 9 noclegów w Danii i Niemczech i 5 we Włoszech,

- w kwietniu 2012 r. 6 noclegów w Niemczech, 5 w Danii, 4 we Włoszech, po jednym w Czechach, Holandii, Szwecji i Austrii,

- w maju 2012 r. po 8 noclegów w Danii i Niemczech i po jednym we Francji, Belgii, Szwecji i Holandii,

- w czerwcu 2012 r. 9 noclegów w Niemczech, 6 w Danii, 5 we Włoszech,

- w lipcu 2012 r. 9 noclegów w Niemczech, 8 we Francji, po 2 razy w Austrii i Danii i po jednym we Włoszech i Belgii,

- w sierpniu 2012 r. 9 noclegów we Włoszech, 6 w Danii, 4 w Niemczech i jeden w Austrii,

- we wrześniu 2012 r. 11 noclegów w Danii, 6 we Włoszech, 5 w Niemczech,

- w październiku 2012 r. po 6 noclegów w Niemczech i Danii, 5 we Włoszech, 3 w Austrii,

- w listopadzie 2012 r. 9 noclegów w Niemczech, 7 we Włoszech, 6 w Danii, 2 w Austrii,

- w grudniu 2012 r. 4 noclegów w Danii, 3 we Włoszech, po 2 w Austrii, Niemczech i Szwecji,

- w styczniu 2013 r. 9 noclegów w Niemczech, 8 w Danii, 4 w Austrii, 3 we Włoszech,

- w lutym 2013 r. 11 noclegów w Niemczech, 7 w Danii, 5 we Włoszech, 2 w Holandii,

- w marcu 2013 r. 8 noclegów w Danii, 6 w Niemczech, 5 we Włoszech, jeden w Austrii,
- w kwietniu 2013 r. 7 noclegów w Danii, po 3 we Włoszech i Niemczech, jeden w Austrii,
- w maju 2013 r. 13 noclegów w Niemczech, 10 w Danii, 6 we Włoszech, 2 w Austrii,
- w czerwcu 2013 r. 14 noclegów w Niemczech, 5 w Danii i jeden we Francji,
- w lipcu 2013 r. 11 noclegów w Niemczech, 5 w Danii, 2 w Holandii i jeden w Austrii,
- w sierpniu 2013 r. 8 noclegów w Danii, po 6 w Niemczech, Norwegii i Włoszech, po 2 we Francji i Szwecji,
- we wrześniu 2013 r. 11 noclegów w Niemczech, 5 w Danii, 3 we Włoszech, po 2 w Hiszpanii i Austrii, jeden we Francji,
- w październiku 2013 r. 5 noclegów we Włoszech, 4 w Niemczech, po 2 w Austrii i Szwecji, jeden w Danii.

Dowód:

-zestawienie noclegów k. 15-17, 20-21,

-kopie tarcz tachografu k. 22-43.

Sąd zważył, co następuje:

Stan faktyczny w niniejszej sprawie leżał w istotnej części poza sporem i ustalony został w oparciu o dowody z dokumentów, zeznania świadków oraz przesłuchanie powoda. Bezspornym pozostawało bowiem zarówno to, że powód, zatrudniony przez pozwaną na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym, podczas podróży służbowych spędzał noclegi w kabinach samochodów. Wreszcie poza sporem pozostawały obowiązujące w pozwanej reguły co do noclegów w czasie podróży oraz to, że pozwana nie rekompensowała kierowcom noclegów spędzonych w kabinach samochodów.

Zgodnie z art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. 2012.1155 z późn. zm.) kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. Podróż służbowa kierowcy, to w myśl art. 2 pkt 7 ustawy, o jakiej mowa, w brzmieniu obowiązującym od 3 kwietnia 2010 r., a więc w całym okresie objętym sporem w niniejszej sprawie, to każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy:

- a) przewozu drogowego poza miejscowość siedziby pracodawcy lub
- b) wyjazdu poza taką miejscowość w celu dokonania przewozu drogowego.

W świetle powyższych regulacji powód wykonując przewozy drogowe na rzecz pozwanej pozostawał w podróży służbowej, miał więc prawo do należności związanych z taką podróżą przewidzianych w art. 77⁵ § 3-5 k.p.

Art. 77⁵ k.p. reguluje kwestie należności pracowników w związku z kosztami odbywanych przez nich podróży służbowych. W myśl art. 77⁵ § 1 i 2 k.p. 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, przy czym wysokość oraz warunki ustalania tych należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, określa rozporządzenie.

Zgodnie z art. 77⁵ § 3 k.p. warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 (a zatem innego niż państwowa lub samorządowa jednostka sfery

budżetowej) określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawierają postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2 (art. 77⁵ § 5 k.p.). Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2 (art. 77⁵ § 4 k.p.).

W okresie objętym sporem kwestię należności z tytułu podróży służbowych pracowników państwowych lub samorządowych jednostek sfery budżetowej regulowały: do końca lutego 2013 r. 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 (Dz. U. 2002.236.1991 z późn.zm.) i 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 na obszarze kraju (Dz. U. 2002.236.1990 z późn.zm.), a od 1 marca 2013 r. rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U.2013.167).

Zgodnie z § 2 pierwszego z wymienionych rozporządzeń (dotyczącego podróży zagranicznych) i § 3 drugiego z nich (dotyczącego podróży krajowych) z tytułu podróży, odbywanej w terminie i w państwie określonym przez pracodawcę, pracownikowi przysługiwały diety, zwrot kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów, innych wydatków, określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb. W myśl § 9 ust. 1 wskazanego wyżej rozporządzenia dotyczącego podróży zagranicznych za nocleg przysługiwał pracownikowi zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzenia. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługiwał ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1. Wskazane regulacje nie znajdowały jednak zastosowania, gdy pracodawca lub strona zagraniczna zapewniły pracownikowi bezpłatny nocleg (§ 9 ust. 4 rozporządzenia). Ryczałt za nocleg regulowało też w § 7 ust. 2 wymienione wcześniej rozporządzenie z dnia 19 grudnia 2002 r. dotyczące podróży krajowych przewidując prawo do niego w przypadku nieprzedłożenia przez pracownika rachunku za nocleg w hotelu lub innym obiekcie świadczącym usługi hotelarskie i niezapewnienia takiemu pracownikowi bezpłatnego noclegu i określając jego wysokość na 150% diety.

Analogiczne do przytoczonych regulacji w zakresie ryczałtów za noclegi w podróży służbowej zawierają § 2 i § 16 ust. 1, 2 i 4 oraz § 8 ust. 3 w zw. z ust. 1 obowiązującego od 1 marca 2013 r. rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Zmianie w tym rozporządzeniu uległy jedynie kwoty limitów za podróże służbowe poza granicami kraju i wysokość diety krajowej (obecnie zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia 30 zł) warunkująca wysokość ryczałtu za nocleg na terenie Polski.

Powód wywodził prawo do ryczałtu za noclegi z przepisów wskazanych rozporządzeń podnosząc, iż nie sposób uznać za zapewnienie bezpłatnego noclegu umożliwienie spędzania tego noclegu w kabinie samochodu ciężarowego.

Kwestia taka była już przedmiotem zainteresowania Sądu Najwyższego. W uchwale 7 sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., sygn. II PZP 1/14, Sąd ów stwierdził, iż zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego, odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia 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, 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. Konieczność wydania uchwały przez powiększony skład Sądu Najwyższego powstała w związku z uprzednimi rozbieżnościami w orzecznictwie tego Sądu co do możliwości uznania za bezpłatny nocleg stworzonych przez pracodawcę możliwości spędzania odpoczynku nocnego w kabinach samochodowych. W obszernych wywodach zawartych w uzasadnieniu wskazanej uchwały Sąd Najwyższy wskazał m.in. iż przepisy unijne pozwalające na wykorzystanie przez kierowców okresów odpoczynków w pojeździe, którym poruszają się w podróży zawarte w ratyfikowanej przez Polskę w dniu 1 maja 1992 r. umowie (...) z dnia 1 lipca 1970 r. /Dz.U. z 1999.94. (...) z późn.zm./ i rozporządzeniu (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego nie regulują kwestii świadczeń związanych z pracą kierowców, nie można zatem w oparciu o nie uznawać za bezpłatny nocleg, o jakim mowa w zawartych w prawie krajowym regulacjach dotyczących podróży służbowych, noclegu w kabinie pojazdu. Zdaniem Sądu Najwyższego pojęcia „odpowiednie miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg” nie mogą być utożsamiane. Polski prawodawca odnosi pojęcie „noclegu” do usługi hotelarskiej (motelowej), o czym świadczy nie tylko będący zasadą zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów za noclegi. Usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie „miejsca do spania”, w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznicza, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia. Brak przedstawienia rachunku za usługi hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu, a wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych. Istota ryczałtu jako świadczenia kompensacyjnego polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (bo nie są one udokumentowane). Zdaniem Sądu Najwyższego, zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. Wywód Sądu Najwyższego zawarty w uzasadnieniu uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., został uzupełniony przez Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 4 września 2014 r., sygn. I PK 7/14, LEX nr 1515145 rozważaniami dotyczącymi sformułowania „bezpłatny nocleg”. W wyroku tym Sąd Najwyższy podkreślił, że regułą jest rozliczanie kosztów noclegu rachunkiem hotelowym, wyjątkiem, a zarazem alternatywą, jest wypłata przez pracodawcę ryczałtu. Sprowadzając wskazane przepisy do wspólnego mianownika Sąd Najwyższy zauważył, że pracodawca ma obowiązek ponieść koszty związane z noclegiem pracownika - kierowcy (w ściśle określonej lub ryczałtowej kwocie). Paradygmat ten wyznacza interpretację § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002r. dotyczącego kosztów podróży zagranicznych. Wyłączenie wskazane w tym przepisie nie może abstrahować od ogólnej reguły, którą jest pokrycie kosztów noclegu w warunkach hotelowych (obliczanych niekiedy ryczałtowo w sytuacji, gdy pracownik nie przedłoży rachunku za nocleg). Zdaniem Sądu Najwyższego powyższe oznacza, że uchylenie obowiązku pracodawcy następuje jedynie wówczas, gdy zapewnia on bezpłatny nocleg w warunkach hotelowych. Jasne jest przy tym, że nie koreluje z nimi nocowanie w kabinie samochodowej (nawet wyposażonej w liczne udogodnienia). W ocenie Sądu Najwyższego wnioskowanie to jest usprawiedliwione również wykładnią terminu „nocleg”. Zważywszy bowiem, że dotyczy on kierowcy znajdującego się w permanentnej podróży, zrozumiałe staje się, że pojęcia tego nie wypełnia tylko aspekt związany z zapewnieniem miejsca do spania. Nocleg w tym wypadku oznaczać powinien zapewnienie pełnego zestawu urządzeń i warunków zapewniających normalne funkcjonowanie organizmu ludzkiego. Nie chodzi zatem tylko o zapewnienie miejsca do spania, ale o takie warunki adaptacyjne, które zbliżone są do domowych, tak aby choć w części doszło do oddzielenia sfery zawodowej i prywatnej. Funkcji tej nie spełnia nocowanie w kabinie samochodu.

Sąd orzekający w niniejszej sprawie akceptuje zaprezentowane powyżej stanowisko, iż noclegu w kabinie samochodowej nie można uznać za bezpłatny nocleg, o jakim mowa w § 9 ust. 4 powołanego rozporządzenia z 2002 r. dotyczącego kosztów podróży zagranicznych oraz aktualnie obowiązującego rozporządzenia z 29 stycznia 2013 r. Tym samym dla rozstrzygnięcia sporu w istocie bez znaczenia było, jak wysoki pozostawał standard kabiny samochodowej,

w której powód spędzał noclegi. W ocenie Sądu za uznaniem niezależnie od standardu kabin warunków noclegowych w pojeździe za nieodpowiadające warunkom hotelowym, przemawiają nie tylko okoliczności wskazywane przez Sąd Najwyższy, a to chociażby brak odpowiedniego zaplecza sanitarnego. Istotne znaczenie ma także okoliczność, że to nie po stronie innego podmiotu, a odbywającego nocleg leżało zapewnienie pościeli i jej należytego stanu oraz odpowiednich warunków sanitarnych w kabinie. Pracownik zatem musiał ponosić niedogodności związane z takim noclegiem – nabywanie, przewożenie, przenoszenie, pranie własnej pościeli czy sprzątanie kabiny pociągające zresztą za sobą dla niego także określone koszty.

Podzielenie przytoczonego wyżej stanowiska Sądu Najwyższego nie przesądzało jednak o uwzględnieniu powództwa.

W toku niniejszego postępowania Trybunał Konstytucyjny wyrokiem z dnia 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15 orzekł, iż:

1) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy 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 w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji,

2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 775 § 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 w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji.

Trybunał uznał że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, odsyłając do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy – tj. art. 77⁵ § 3-5 k.p., nie uwzględnia specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym. Warunki i specyfika podróży służbowej pracowników administracji, czyli co do zasady niewielka liczba podróży, odbywanie ich zazwyczaj w aglomeracjach miejskich pozwalających na zapewnienie odpowiednich warunków hotelowych, są nieporównywalne z warunkami i specyfiką przebywania w podróży kierowcy w transporcie, zwłaszcza międzynarodowym, która stanowi istotę tego zawodu, tj. miejsca, w których odbywa się nocleg, często sprawiają trudność z zapewnieniem warunków hotelowych. Regulacje zawarte w art. 77⁵ § 3-5 k.p. w założeniu dotyczą incydentalnych podróży służbowych (tj. takich, które nie stanowią istoty wykonywanej pracy), a zatem także incydentalnie realizowanych przez pracowników uprawnień do świadczeń (oraz związanych z nimi obowiązków pracodawców). Dalej Trybunał uznał, iż uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniającej specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, uznane zostały za pozorne, ponieważ sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Konstrukcja normatywna przyjęta w zakwestionowanych przez Trybunał przepisach doprowadziła do nieprzewidywalności skutków prawnych działań podjętych na ich podstawie przez ich adresatów, przez co naruszyła zasadę zaufania do państwa i stanowionego przez nie prawa. Pracodawcy w transporcie międzynarodowym, kierując się bezpośrednio obowiązującym art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, ponosili nakłady finansowe, dostosowując samochody ciężarowe, tak aby zapewniały one „odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy” lub kupując samochody fabrycznie dostosowane do takiego odpoczynku. Uznawali przy tym, że jest to zapewnienie przez nich bezpłatnego noclegu, o którym mowa w § 9 ust. 4 rozporządzenia (...) z 2002 r. i § 16 ust. 4 rozporządzenia (...) z 2013 r., które zwalnia ich z ponoszenia kosztów noclegu oraz ryczałtów za nocleg w przypadku braku rachunku hotelowego. Dlatego Trybunał Konstytucyjny uznał, że z uwagi na treść art. 8 ust. 8 rozporządzenia

nr 561/2006, oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwolni ich z ponoszenia kosztów noclegu kierowców, były usprawiedliwione.

Zdaniem strony powodowej, w/w wyrok Trybunału odnosił się tylko do stanów faktycznych, które miały miejsce już po jego wydaniu, tj. wywierał wyłącznie skutki na przyszłość. Skoro zaś roszczenia powoda powstały przed 24 listopada 2016 r., to może on skutecznie domagać się ich ochrony sądowej.

Sąd ze stanowiskiem tym nie mógł się zgodzić. Nie wchodząc już w kwestię rodzajów wyroków Trybunału, wydawane przez niego orzeczenia stwierdzające niekonstytucyjność nie mają charakteru konstytutywnego. Sprowadzają się one do ustalenia istniejącego stanu, co czyni je bliższymi wyrokom deklaratywnym. Po myśli art. 190 ust. 3 Konstytucji RP orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, jednak Trybunał Konstytucyjny może określić inny termin utraty mocy obowiązującej aktu normatywnego. Termin ten nie może przekroczyć osiemnastu miesięcy, gdy chodzi o ustawę, a gdy chodzi o inny akt normatywny - dwunastu miesięcy. W przypadku orzeczeń, które wiążą się z nakładami finansowymi nie przewidzianymi w ustawie budżetowej, Trybunał Konstytucyjny określa termin utraty mocy obowiązującej aktu normatywnego po zapoznaniu się z opinią Rady Ministrów.

W efekcie tej regulacji przepis uznany za niezgodny z Konstytucją nie traci automatycznie mocy obowiązującej. Traci ją na przyszłość i to od momentu publikacji w Dzienniku Ustaw. Ma to jednak znaczenie nie dla stanów faktycznych, ale dla procesu stosowania prawa. W związku z obaleniem konstytucyjności, nie może on być w tym procesie stosowany i to zarówno w odniesieniu do zdarzeń z przeszłości, jak i przyszłych. To właśnie dlatego w procedurze cywilnej (art. 401¹ k.p.c.) jak i administracyjnej (art. 145a k.p.a.) przewidziano możliwość wzruszenia prawomocnych orzeczeń i decyzji wydanych w przeszłości z zastosowaniem niekonstytucyjnych norm.

W konsekwencji Sąd uznał, iż pozwana nie miała obowiązku rekompensowania powodowi noclegu spędzonego w kabinie pojazdu w czasie odbywanych podróży. Obowiązek taki nie ani z umowy o pracę, ani też regulaminów pracy i w końcu nie wynikał też z powszechnie obowiązujących norm prawnych. Dlatego w pkt I wyroku oddalono powództwo jako bezzasadne.

W pkt II zawarto orzeczenie o kosztach procesu, które co do zasady należały się stronie pozwanej, wobec brzmienia art. 98 § 1 k.p.c. Jednakże Sąd uznał, iż w sprawie zachodzą podstawy do zastosowania normy art. 102 k.p.c. Powód nie mógł się spodziewać w dacie złożenia pozwu, iż przepisy, z których wywodził swoje żądanie zostaną zaskarżone i w efekcie przestaną obowiązywać wobec stwierdzenia ich niekonstytucyjności. Dlatego Sąd odstąpił od obciążania powoda kosztami procesu poniesionymi przez pozwaną.

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)