



ORZECZNICTWO TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO ZBIÓR URZĘDOWY

Seria A

Warszawa, dnia 16 października 2020 r.

Pozycja 48

POSTANOWIENIE z dnia 30 września 2020 r. Sygn. akt SK 14/16

Trybunał Konstytucyjny w składzie:

Wojciech Sych – przewodniczący
Zbigniew Jędrzejewski
Leon Kieres
Mariusz Muszyński
Krystyna Pawłowicz – sprawozdawca,

po rozpoznaniu, na posiedzeniu niejawnym w dniu 30 września 2020 r., skargi konstytucyjnej sp. z o.o. z siedzibą w Z. o zbadanie zgodności:

- 1) art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, ze zm.) w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, ze zm.) w zakresie, w jakim przyznaje kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg w granicach limitu określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej w załączniku do 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.) lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu,
- 2) art. 77⁵ § 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1, rozumianego w ten sposób, że przepisy wydane na podstawie art. 77² § 2 tej ustawy, w zakresie zwrotu kosztów noclegu pracownika w trakcie podróży służbowej poza granicami kraju, stanowią minimalny standard również dla pracowników niezatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, i nie jest możliwe określenie wysokości tych należności w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy na poziomie niższym niż przewidziany w tych przepisach,
- 3) § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia powołanego w punkcie 1 w zakresie, w jakim przewiduje prawo kierowcy w transporcie międzynarodowym do uzyskania ryczałtu za nocleg pomimo zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w przystosowanej do tego kabinie pojazdu
– z art. 2 w związku z art. 64 ust. 1 i 2, w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji,

p o s t a n a w i a:

umorzyć postępowanie.

Orzeczenie zapadło jednogłośnie.

UZASADNIENIE

I

1. W skardze konstytucyjnej wniesionej do Trybunału Konstytucyjnego 5 kwietnia 2016 r., uzupełnionej pismem procesowym z 11 maja 2016 r. sp. z o.o. z siedzibą w Z. (dalej: skarżąca) wystąpiła o zbadanie zgodności:

1) art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, ze zm.; dalej: ustawa o czasie pracy kierowców) w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, ze zm.; dalej: k.p.) w zakresie, w jakim przyznaje kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg w granicach limitu określonego w załączniku do 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 (Dz. U. Nr 236 poz. 1991, ze zm.; dalej: rozporządzenie z 2002 r.) lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu,

2) art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. rozumianego w ten sposób, że przepisy wydane na podstawie art. 77² § 2 k.p., w zakresie zwrotu kosztów noclegu pracownika w trakcie podróży służbowej poza granicami kraju stanowią minimalny standard również dla pracowników niezatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej i nie jest możliwe określenie wysokości tych należności w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy na poziomie niższym niż przewidziany w tych przepisach,

3) § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim przewiduje prawo kierowcy w transporcie międzynarodowym do uzyskania ryczałtu za nocleg pomimo zapewnienia mu bezpłatnego noclegu w przystosowanej do tego kabinie pojazdu

– z art. 2 w związku z art. 64 ust. 1 i 2 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Ponadto skarżąca wniosła o połączenie skargi konstytucyjnej do wspólnego rozpoznania z wnioskiem o sygn. K 11/15, „z uwagi na częściowo pokrywający się zakres zaskarżonych przepisów”.

1.1. Skarga konstytucyjna została wniesiona w związku z następującym stanem faktycznym:

Sąd Rejonowy w Z. w wyroku z 21 kwietnia 2015 r. zasądził od skarżącej (pracodawcy) na rzecz byłego pracownika (kierowcy w transporcie międzynarodowym) kwotę 9000 zł, tytułem ryczałtu za noclegi w związku z jego podróżami służbowymi. Sąd rejonowy, odwołując się do orzecznictwa Sądu Najwyższego, przyjął, że zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego – odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu (nawet jeśli ma ono wysoki standard) nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. W związku z tym pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 rozporządzenia z 2002 r. albo na warunkach korzystniejszych, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

Sąd okręgowy podzielił powyższy pogląd i wyrokiem z 25 listopada 2015 r. oddalił apelację skarżącej.

1.2. Zdaniem skarżącej, zakwestionowane przepisy są niezgodne z art. 2 Konstytucji, gdyż naruszają standard konstytucyjny wynikający z zasady określoności przepisów prawa. Skarżąca wskazała, że niejasna, wieloznaczna regulacja nie pozwala przewidzieć skutków prawnych podejmowanych działań i w konsekwencji prowadzi do naruszenia prawa własności. Skarżąca, jako pracodawca, poniosła znaczne koszty w celu zapewnienia kierowcom bezpłatnego noclegu, w kabinie pojazdu, w trakcie podróży służbowej. Zapewniając taką formę noclegu, skarżąca nie wypłacała kierowcom ryczałtu za nocleg, ale wypłacała diety (w wysokości wyższej niż przewidziane w art. 77⁵ § 4 k.p.). Interpretacja nieprecyzyjnych przepisów, przyjęta przede wszystkim w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., sygn. akt II PZP 1/14, spowodowała obciążenie pracodawców branży transportowej roszczeniami kierowców obejmującymi kilka lat wstecz.

Skarżąca, powołując się na stanowisko Sejmu w sprawie o sygn. K 11/15, wskazała, że regulacje wewnątrzzakładowe, w zamyśle ustawodawcy, mają pierwszeństwo przed postanowieniami rozporządzenia z 2002 r., gdyż te skierowane są wyłącznie do jednostek państwowych i samorządowych. Sąd Najwyższy dokonał, zdaniem skarżącej, nieuprawnionego rozszerzenia gwarancyjnego charakteru art. 77⁵ § 4 k.p., odnoszącego się do diet, na wszystkie należności wynikające z podróży służbowych. W ocenie skarżącej, ugruntowana linia orzecznicza Sądu Najwyższego sprawa, że podstawą rozstrzygnięcia sporów – na gruncie roszczeń kierowców o zapłatę ryczałtów za noclegi – jest wykładnia sprzeczna z treścią przepisów, i z tego względu niekonstytucyjna. Zgodna z Konstytucją wykładnia art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. wymaga odwołania się do literalnego brzmienia przepisu.

Skarżąca jest zdania, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. jest niezgodny z art. 2 Konstytucji przez zastosowanie odesłań o charakterze kaskadowym, brak wystarczającej precyzji przepisu, a także nieadekwatność przyjętych rozwiązań prawnych. We wskazanym zakresie skarżąca poparła argumentację zawartą we wniosku w sprawie o sygn. K 11/15 oraz w stanowiskach Sejmu i Prokuratora Generalnego w sprawie.

Skarżąca podkreśliła także, że zaskarżone przepisy doprowadziły do powstania uszczerbku w jej prawach majątkowych (art. 64 ust. 1 Konstytucji) sprzecznych z konstytucyjnymi zasadami ograniczeń praw i wolności (art. 31 ust. 3 Konstytucji), gdyż nie był on konieczny dla ochrony praw pracowniczych.

2. Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (dalej: Minister) w piśmie z 30 września 2016 r. wniósł o uznanie, że § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. jest zgodny z art. 2 Konstytucji.

Minister wskazał, że ustawodawca, dostrzegając specyfikę pracy kierowców, uregulował warunki pracy tej grupy zawodowej (przede wszystkim kwestie związane z czasem pracy), w drodze odrębnego aktu prawnego, tj. ustawy o czasie pracy kierowców. Zdaniem Ministra, również ta ustawa powinna samodzielnie, bez odwoływania się do kodeksu pracy i pośrednio do rozporządzenia z 2002 r., wydanego na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. (nieadekwatnego do specyfiki branży transportowej) zdefiniować należności (diety, zwrot kosztów noclegów itp.), jakie może otrzymać kierowca w związku z wykonywaną pracą, oraz warunki ich wypłacania.

W obecnym stanie prawnym kwestie należności z tytułu podróży służbowej kierowców można uregulować w wewnętrznych przepisach obowiązujących pracodawcę (tj. w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania bądź w umowie o pracę), uwzględniających specyfikę warunków pracy kierowców w transporcie międzynarodowym (zgodnie z tre-

ścią art. 77⁵ § 3 k.p.). Jeżeli pracodawca spoza sfery budżetowej (np. z branży transportowej) nie ureguluje tych kwestii w wewnętrznych przepisach płacowych, to w myśl art. 77⁵ § 5 k.p. stosuje się rozwiązania określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.

W ocenie Ministra, przyjęty mechanizm nie świadczy o sprzeczności § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. z Konstytucją. Wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. rozporządzenie wykonawcze dotyczy określonej kategorii pracowników, tj. pracowników zatrudnionych w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej. W związku z powyższym jego treść powinna być sformułowana oraz interpretowana adekwatnie do warunków świadczenia pracy w sferze budżetowej. W myśl § 9 ust. 4 tego rozporządzenia, jego przepisów dotyczących obowiązku zwrotu kosztów za nocleg (w wysokości stwierdzonej rachunkiem) lub wypłaty ryczałtu za nocleg (w wypadku nieprzedłożenia przez pracownika rachunku) nie stosuje się, jeżeli pracodawca lub strona zagraniczna zapewniają pracownikowi bezpłatny nocleg. Użyty w tej normie prawnej termin „bezpłatny nocleg” należałoby interpretować, biorąc pod uwagę, że rozporządzenie z 2002 r. dotyczy określonej kategorii pracowników. Biorąc to pod uwagę, zdaniem Ministra, problem odbywania noclegu w kabinie samochodowej – charakterystyczny dla sytuacji kierowców transportu międzynarodowego – nie dotyczy adresatów rozporządzenia z 2002 r.

Wątpliwości w zakresie wykładni użytego w rozporządzeniu z 2002 r. terminu „bezpłatny nocleg” oraz wątpliwości dotyczące prawa pracownika do ryczałtu – w wypadku niezapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu i nieprzedłużenia przez niego rachunku za nocleg – wyrażała jedynie, pozostająca poza sferą budżetową, branża transportowa. Treść § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. jest na tyle precyzyjna, że w odniesieniu do sfery budżetowej zapewnia jednolitą wykładnię i jednolite stosowanie. W ocenie Ministra, § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. został zredagowany w sposób zrozumiały dla jego adresatów, a zatem zgodnie z zasadą poprawnej legislacji (i jej szczegółową zasadą określoności przepisów prawa) wywiedzioną z art. 2 Konstytucji, a w konsekwencji nie narusza powołanych związkowo z nim art. 64 ust. 1 i 2 i art. 31 ust. 3 Konstytucji.

3. Prokurator Generalny w piśmie z 2 lutego 2017 r. wniósł, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 2072; dalej: u.o.t.p.TK) w związku z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 13 grudnia 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym oraz ustawę o statusie sędziów Trybunału Konstytucyjnego (Dz. U. poz. 2074; dalej: przepisy wprowadzające), o umorzenie postępowania w zakresie badania art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., z uwagi na zbędność wydania orzeczenia. Prokurator Generalny stwierdził, że zarzut dotyczący wskazanej regulacji był przedmiotem oceny w wyroku Trybunału z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15 (opublikowanym w Dzienniku Ustaw z 29 grudnia 2016 r. poz. 2206). Na mocy tego wyroku art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. i w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, utracił moc obowiązującą. Z uwagi na to, że zarzut opisany w punkcie pierwszym *petitum* skargi konstytucyjnej został już rozpoznany w sprawie o sygn. K 11/15 (pkt 2 sentencji wyroku), Prokurator Generalny uznał, że w tym zakresie zachodzi przesłanka *ne bis in idem*. Stwierdzenie zaistnienia tej przesłanki, w świetle utrwalonego orzecznictwa Trybunału, stanowi uzasadnienie umorzenia postępowania dotyczącego badania konstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., ze względu na zbędność orzeczenia.

W pozostałym zakresie Prokurator Generalny wniósł o umorzenie postępowania na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK z uwagi na niedopuszczalność wydania orzeczenia.

Zdaniem Prokuratora Generalnego, zarzuty skargi konstytucyjnej koncentrują się wokół problemu stosowania art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 rozporządzenia z 2002 r. do pracowników konkretnej branży – kierowców samochodów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe, którym pracodawca zapewnił bezpłatny nocleg w fabrycznie do tego celu przystosowanej kabinie pojazdu. W sprawie przedstawionej przez skarżącą, art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. są przepisami, do których odsyła art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Nie można więc pod ich adresem czynić zarzutu, że nie uwzględniają specyfiki pracy kierowcy samochodu ciężarowego wykonującego przewozy międzynarodowe. Uregulowanie tej kwestii w sposób adekwatny do określonej kategorii pracowników (do specyfiki ich pracy), jak podkreślił Trybunał w wyroku o sygn. K 11/15, nie należy „do przepisów odniesienia”. O zastosowaniu tych przepisów ogólnych do kierowców przesądzą przepisy ustawy, w której zawarty jest przepis odsyłający, tj. przepisy ustawy o czasie pracy kierowców.

4. Marszałek Sejmu, w piśmie z 26 października 2017 r., zajął w imieniu Sejmu stanowisko w sprawie; wniósł o:

1) umorzenie postępowania dotyczącego kontroli zgodności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w zakresie, w jakim przyznaje kierowcy zatrudnionemu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg w granicach limitu określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej w załączniku do rozporządzenia z 2002 r. lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu, z art. 2 w związku z art. 64 ust. 1 i 2, w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK w związku z art. 9 ust. 1 przepisów wprowadzających, ze względu na niedopuszczalność wydania orzeczenia,

2) umorzenie postępowania dotyczącego zgodności art. 77⁵ § 3 i 5 k.p., rozumianego w ten sposób, że przepisy wydane na podstawie art. 77² § 2 k.p. w zakresie zwrotu kosztów noclegu pracownika w trakcie podróży służbowej poza granicami kraju stanowią minimalny standard również dla pracowników niezatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej i nie jest możliwe określenie wysokości tych należności w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy na poziomie niższym niż przewidziany w tych przepisach, z art. 2 w związku z art. 64 ust. 1 i 2 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK w związku z art. 9 ust. 1 przepisów wprowadzających, ze względu na niedopuszczalność wydania orzeczenia.

Na wstępie Marszałek Sejmu zaznaczył, że Sejm jest uczestnikiem postępowania przed Trybunałem wyłącznie jako organ, który wydał objęty skargą konstytucyjną akt normatywny. W tej sytuacji analiza przepisów rozporządzenia z 2002 r. stanowi jedynie tło rozważenia problemu konstytucyjności przepisów ustawowych.

4.1. W ramach analizy formalnoprawnej Marszałek Sejmu rozważył, jakie konsekwencje dla rozpatrywanej skargi konstytucyjnej wiążą się z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15. Podsumowując analizę powołanego wyroku, Marszałek Sejmu przyjął, że od 29 grudnia 2016 r. norma wywiedziona z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. utraciła moc wiążącą w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym.

Marszałek Sejmu zwrócił uwagę, że Trybunał sprecyzował przedmiot kontroli w sprawie o sygn. K 11/15 w sposób następujący: „przedmiotem kontroli konstytucyjności będą: norma prawna wynikająca z art. 21a u.c.p.k. w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2013 r. a także analogiczna norma wynikająca z art. 21a u.c.p.k. w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporzą-

dzenia z 2002 r. Zatem Trybunał w sposób wyraźny posługuje się pojęciem normy prawnej, którą w polskiej kulturze prawnej odróżnia się od pojęcia przepisu prawnego.

Marszałek Sejmu podniósł, że pomimo jasnego określenia przedmiotu kontroli w sprawie o sygn. K 11/15, zarówno w judykaturze, jak i doktrynie podzielone są zdania co do skutku omawianego wyroku Trybunału. O ile nie ma wątpliwości co do tego, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców 29 grudnia 2016 r. utracił moc obowiązującą w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, o tyle w kwestii utraty mocy w tym samym zakresie art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. nie ma jednolitego poglądu. W większości wyroków zapadłych po ogłoszeniu tego orzeczenia, SN przyjmował, że nie wyłączył on w pełni regulacji z art. 77⁵ k.p., dlatego kierowcy mogą domagać się ryczałtów za noclegi na podstawie tego przepisu. Jednakże np. w wyroku z 14 lutego 2017 r. (sygn. akt I PK 77/16), Sąd Najwyższy, uwzględniając w pełni argumentację Trybunału, stwierdził, że regulacja ta nie obowiązuje w odniesieniu do kierowców transportu międzynarodowego. Marszałek Sejmu uznał to drugie stanowisko za przekonujące.

Marszałek Sejmu podkreślił, że stanowisko o zakresowej derogacji nie tylko art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale także art. 77⁵ k.p. znajduje wsparcie w poglądach doktryny. Wyrok TK z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15, rozstrzygnął zakresowo o niekonstytucyjności norm i przepisów nakazujących obligatoryjną (art. 77⁵ § 2 k.p.) oraz fakultatywną (art. 77⁵ § 3 i 5 k.p.) wypłatę ryczałtów noclegowych (zob. M. Miąsko, *Glosa do wyroku TK z dnia 24 listopada 2016 r., K 11/15, Lex/el 2017*). Na aprobatę, zdaniem Marszałka, zasługuje pogląd, że po wyroku TK, art. 77⁵ k.p. nie powinien być stosowany do kierowców transportu międzynarodowego (zob. K. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 21 lutego 2017 r., I PK 300/15. Rozliczanie kosztów podróży kierowców transportu międzynarodowego, Lex 2017*).

Zdaniem Marszałka Sejmu, trudne do zaakceptowania jest stanowisko, że po wyroku Trybunału z 24 listopada 2016 r., nie stosuje się art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w związku z art. 2 pkt 7 i art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, jeśli pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę (zob. wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z 29 czerwca 2017 r., sygn. akt VIII Pa 29/17). Powyższy pogląd jest ponadto sprzeczny z ustaleniami w doktrynie dotyczącymi skutków wyroków Trybunału Konstytucyjnego stwierdzających niekonstytucyjność przepisów ujętych związkowo (por. M. Hermann, A. Łyszkowska, *Związkowe ujęcie przedmiotu kontroli w orzeczeniach Trybunału Konstytucyjnego*, [w:] *Wykładnia konstytucji. Aktualne problemy i tendencje*, red. M. Smolak, Warszawa 2016, s. 198).

W kontekście poglądów doktryny Marszałek Sejmu uznał, że w rozważanej sprawie należy przyjąć syntetyzującą interpretację wyrażenia: art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. oraz w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., w wyniku czego stwierdzenie niekonstytucyjności dotyczy odsyłającego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, który traci moc w zakresie, w jakim odnosi się do przepisów związkowych, mianowicie art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.; ale również do art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., w zakresie, w jakim regulują pewne zagadnienia z mocy odesłania, a mianowicie w zakresie, w jakim znajdują zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym.

4.2. Marszałek Sejmu uznał, że wyrok Trybunału z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15, rozstrzygnął co do istoty problem konstytucyjny, który jest także postawiony w skardze konstytucyjnej.

Zaskarżona przez skarżącą norma prawna wynikająca z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., zgodnie z którą przyznaje się kierowcy zatrud-

nionemu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg w granicach limitu określonego dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej w załączniku do rozporządzenia z 2002 r. lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu, 29 grudnia 2016 r. utraciła moc wiążącą.

Również zaskarżona norma prawna wynikająca z art. 77⁵ § 3 i 5 k.p., zgodnie z którą przepisy wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. w zakresie zwrotu kosztów noclegu pracownika w trakcie podróży służbowej poza granicami kraju stanowią minimalny standard również dla pracowników niezatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej i nie jest możliwe określenie wysokości tych należności w umowie o pracę, regulaminie wynagradzania lub układzie zbiorowym pracy na poziomie niższym niż przewidziany w tych przepisach, 29 grudnia 2016 r. utraciła moc wiążącą.

4.3. Biorąc powyższe pod uwagę, Marszałek Sejmu rozważył, czy ze względu na zasadę *ne bis in idem* zachodzi negatywna przesłanka procesowa, skutkująca obowiązkiem umorzenia postępowania ze względu na zbędność wydania orzeczenia.

Marszałek Sejmu, odwołując się do orzecznictwa Trybunału, zajął stanowisko, że zastosowanie zasady *ne bis in idem* nie jest możliwe w tym wypadku, gdyż w następstwie wyroku następuje derogacja wykluczająca ustalenie tożsamości przedmiotu i wzorców kontroli. Usunięcie z systemu prawnego kwestionowanego przepisu skutkuje brakiem przedmiotu badania konstytucyjności na zasadach analogicznych do utraty mocy obowiązującej przepisu, a postępowanie przed Trybunałem staje się niedopuszczalne.

5. Rzecznik Praw Obywatelskich w piśmie z 17 października 2016 r. poinformował, że nie zgłasza udziału w postępowaniu przed Trybunałem w sprawie niniejszej skargi.

II

Trybunał Konstytucyjny zważył, co następuje:

1. Skarga konstytucyjna sp. z o.o. z siedzibą w Z. (dalej: skarżąca) dotyczy regulacji, na podstawie której przyznawano kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym ryczałty za noclegi z tytułu podróży służbowej. Skarga została wniesiona do Trybunału 5 kwietnia 2016 r. Po przeprowadzeniu wstępnej kontroli, Trybunał Konstytucyjny uznał, że złożona skarga (uzupełniona pismem z 11 maja 2016 r.) spełnia wymagania przewidziane w ustawie z dnia 25 czerwca 2015 r. o Trybunale Konstytucyjnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 293) i, postanowieniem z 20 lipca 2016 r. (sygn. Ts 71/16), nadał skardze dalszy bieg.

Należy zaznaczyć, że 3 stycznia 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2393; dalej: u.o.t.p.TK), przy czym art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 13 grudnia 2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym oraz ustawę o statusie sędziów Trybunału Konstytucyjnego (Dz. U. poz. 2074, ze zm.) stanowi, że do postępowań wszczętych i niezakończonych przed wejściem w życie u.o.t.p.TK stosuje się tę właśnie ustawę, z zastrzeżeniem dokonanych już czynności procesowych, które – zgodnie z art. 9 ust. 2 powołanej ustawy – pozostają w mocy. Z tego względu podczas rozpoznania analizowanej sprawy zastosowanie znajdowały przepisy u.o.t.p.TK. o zasadach wstępnej weryfikacji skarg i wniosków (zob. np. postanowienie z 30 czerwca 2008 r., sygn. SK 15/07, OTK ZU nr 5/A/2008, poz. 98).

W świetle utrwalonego orzecznictwa Trybunału, nadanie skardze konstytucyjnej dalszego biegu nie przesądza o jej merytorycznym rozpoznaniu. Trybunał Konstytucyjny na każdym etapie postępowania bada, czy nie zachodzi któraś z ujemnych przesłanek proceso-

wych, skutkująca umorzeniem postępowania. Dotyczy to wszelkich kwestii wstępnych, jak również przesłanek formalnych, wspólnych dla kontroli inicjowanej w trybie skargi konstytucyjnej, wniosku lub pytania prawnego. Merytoryczne rozpoznanie zarzutów sformułowanych w skardze konstytucyjnej jest uzależnione od spełnienia wszystkich warunków jej dopuszczalności (zob. postanowienie z 1 marca 2010 r., sygn. SK 29/08, OTK ZU nr 3/A/2010, poz. 29 i powołane tam orzecznictwo). Podkreślić również należy, że skład rozstrzygający sprawę nie jest związany stanowiskiem zajęтым w ramach rozpoznania wstępnego (zob. np. postanowienie z 30 czerwca 2008 r., sygn. SK 15/07).

2. Trybunał w niniejszym składzie uznał, że po nadaniu skardze konstytucyjnej dalszego biegu zaistniały okoliczności mające wpływ na ocenę dopuszczalności jej merytorycznego rozpoznania.

W wyroku z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15 (OTK ZU A/2016, poz. 93), Trybunał Konstytucyjny skontrolował przepisy, które zostały zakwestionowane także w rozpoznawanej skardze konstytucyjnej. Trybunał orzekł w powołanym wyroku, że:

„1. Art. 21a 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.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, 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. 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 (Dz.U.236.1991, ze zm.) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji”.

Ponadto Trybunał postanowił, na podstawie art. 40 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o Trybunale Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 1157), umorzyć postępowanie w pozostałym zakresie.

2.1. Wobec wydania wyroku w sprawie o sygn. K 11/15, powstała wątpliwość co do dopuszczalności wydania wyroku w sprawie niniejszej skargi konstytucyjnej. Ocena tej kwestii wymagała zestawienia zakresu treści normatywnych uznanych za niekonstytucyjne w przywołanym orzeczeniu Trybunału oraz zakresu treści normatywnych zakwestionowanych przez skarżącą.

Z zestawienia *petitum* oraz uzasadnienia niniejszej skargi konstytucyjnej z sentencją wyroku z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15, jednoznacznie wynika, że pkt 2 sentencji wyroku obejmuje przepisy wyrażające normę prawną będącą także przedmiotem skargi konstytucyjnej. *Notabene* skarżąca wniosła o połączenie skargi konstytucyjnej do wspólnego rozpoznania z wnioskiem o sygn. K 11/15, „z uwagi na częściowo pokrywający się zakres zaskarżonych przepisów”.

Skarżąca zakwestionowała art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412, ze zm.; dalej: ustawa o czasie pracy kierowców) w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, ze zm.; dalej: k.p.) w zakresie, w jakim przyznaje kierowcy zatrudnione-

mu w transporcie międzynarodowym zwrot kosztów za nocleg w granicach limitu określonego w załączniku do 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.; dalej: rozporządzenie z 2002 r.) lub ryczałt w wysokości 25% tego limitu, a ponadto – samodzielnie – art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. (w określonym zakresie). Punkt 2 sentencji wyroku z 24 listopada 2016 r. o sygn. K 11/15 obejmuje wszystkie wymienione przepisy.

Trybunał, rozpoznając sprawę o sygn. K 11/15, ustalił, że wnioskodawca zarzucił niekonstytucyjność normie prawnej wynikającej z pozostałych w związku przepisów: art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w rozumieniu nadanym im w uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r., sygn. akt II PZP 1/14, sygn. akt OSNP nr 12/2014, poz. 164 (dalej: uchwała SN z 2014 r.). Jak podniósł wnioskodawca w sprawie o sygn. K 11/15, norma, która wynika z zakwestionowanych przepisów, w rozumieniu nadanym przez Sąd Najwyższy, jest sprzeczna z Konstytucją „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”. Tożsama norma została zakwestionowana w rozpoznawanej skardze konstytucyjnej (zob. pkt 1 *petitum* skargi).

Trybunał, w wyroku o sygn. K 11/15 uznał, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców jest przepisem odsyłającym do regulacji wskazanej w art. 77⁵ § 3-5 k.p. i nie odsyła bezpośrednio do art. 77⁵ § 2 k.p. ani do wskazanych jako związkowy przedmiot kontroli przepisów rozporządzenia z 2002 r. Jednakże źródłem kwestionowanej przez wnioskodawcę normy prawnej są także art. 77⁵ § 2 k.p. oraz § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., w związku z czym również one stanowiły przedmiot kontroli we wskazanym we wniosku zakresie. Przedmiotem badania w sprawie o sygn. K 11/15 była zatem kwestionowana przez wnioskodawcę treść normatywna wyrażona w konkretnych jednostkach redakcyjnych tekstu prawnego, przy czym art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. zostały zakwestionowane w ograniczonym zakresie normowania, tj. w zakresie, w jakim odnoszą się do „kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym” znajdujących się w „zagranicznej podróży służbowej”.

Ostatecznie Trybunał uznał (zob. pkt 2 sentencji wyroku o sygn. K 11/15), że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji (w punkcie 1 sentencji wyroku o sygn. K 11/15, TK ocenił w ten sam sposób analogiczną normę wynikającą z § 16 ust. 1, 2 i 4 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; Dz. U. poz. 167).

Trybunał, stwierdzając w wyroku o sygn. K 11/15 niekonstytucyjność zakwestionowanej normy prawnej, uznał za wadliwą konstrukcję odesłania zawartą w zaskarżonym unormowaniu „nie tylko z uwagi na jej kaskadowy charakter, ale także ze względu na uregulowanie określonego rodzaju stosunków prawnych (tj. należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej) poprzez odesłanie do nieadekwatnej dla tych stosunków materii uregulowanej w ogólnych zasadach przyjętych w art. 77⁵ § 3-5 k.p., co również jest sprzeczne z właściwą techniką stosowania przepisów odsyłają-

cych”. Trybunał zwrócił uwagę, że w art. 77⁵ k.p. mechanizm przyznawania należności z tytułu podróży służbowej został ukształtowany systemowo. Regulacje dotyczące należności pokrywających koszty podróży służbowej (art. 77⁵ § 2-5 k.p.) zostały unormowane w sposób adekwatny do definicji tej podróży zawartej w § 1 tego artykułu. Minister właściwy ds. pracy, wydając rozporządzenia na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p., miał na uwadze nie tylko ograniczony krąg pracowników, jakich miały one dotyczyć, ale również to, że dotyczyły one incydentalnych podróży służbowych (tj. takich, które nie stanowią istoty wykonywanej pracy), a w konsekwencji – incydentalnie realizowanych przez pracowników uprawnień do świadczeń z tego tytułu (oraz związanych z nimi obowiązków pracodawców). Jak podniósł Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w pisemnym stanowisku, wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. rozporządzenie dotyczy określonej kategorii pracowników, tj. pracowników zatrudnionych w państwowych lub samorządowych jednostkach sfery budżetowej.

Trybunał wskazał w wyroku o sygn. K 11/15, że uregulowanie należności pokrywających koszty związane z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia dla tej grupy pracowników odrębnych przepisów, uwzględniających specyfikę ich pracy. Przesądzenie przez ustawodawcę, że art. 77⁵ § 3-5 k.p. i wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. 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. Ustawodawca, odsyłając w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców do zasad ogólnych przewidzianych w kodeksie pracy (tj. do art. 77⁵ § 3-5 k.p.), a następnie do zakwestionowanych przepisów rozporządzenia z 2002 r., nie uwzględnił specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym.

Podsumowując, Trybunał stwierdził, że poziom wątpliwości interpretacyjnych w wypadku badanych przepisów ma charakter kwalifikowany, zaś trudności w ich usunięciu, szczególnie z punktu widzenia adresatów danej regulacji, okazują się rażąco nadmierne. Skutki tych wątpliwości mają istotne znaczenie dla prawnie chronionych interesów adresatów, wystąpiły w istotnym nasileniu (znaczny wzrost kosztów pracy, niedający się przewidzieć przed wydaniem przez SN uchwały z 2014 r., przez obciążenie pracodawców branży transportowej roszczeniami kierowców obejmującymi kilka lat wstecz, sięgającymi ok. 50 tys. złotych na osobę) oraz wynikają z niepewności co do sposobu interpretowania kwestionowanych przepisów przez sądy.

Trybunał uznał zatem w wyroku o sygn. K 11/15, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, narusza zasadę poprawnej legislacji, będącą komponentem zasady zaufania jednostki do państwa i stanowionego przez nie prawa, wywiedzionej z art. 2 Konstytucji.

3. Trybunał przyjął w sprawie o sygn. K 11/15, że przedmiotem kontroli konstytucyjności była norma prawna wynikająca z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. – w zakresie wskazanym przez wnioskodawcę w *petitum* wniosku, tj. w zakresie, w jakim odnoszą się do „kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym” znajdujących się w „zagranicznej podróży służbowej”. Trybunał zrekonstruował w ten sposób przedmiot kontroli, uwzględniając poszczególne przepisy zakwestionowane we wniosku, w tym odrębnie zakwestionowane § 9 ust. 2 oraz § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r.

W *petitum* rozpoznawanej skargi konstytucyjnej zostały zakwestionowane: art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p., a ponadto odrębnie: art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. Jednak uzasadnienie skargi

wskazuje, że problem dotyczy oceny konstytucyjności normy, wywodzonej w orzecznictwie sądowym z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. przewidującej, że przepisy rozporządzenia z 2002 r., dotyczące ryczałtów za noclegi, przysługujących pracownikowi sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, znajdują zastosowanie także do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym.

Wziąwszy pod uwagę pkt 2 sentencji wyroku w sprawie o sygn. K 11/15, należało stwierdzić, że Trybunał Konstytucyjny dokonał już oceny konstytucyjności normy prawnej zakwestionowanej w niniejszej skardze konstytucyjnej. Wskutek wydania wyroku Trybunału z 24 listopada 2016 r., norma wywiedziona z art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. utraciła moc wiążącą w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym.

Cel kontroli konstytucyjności został zatem osiągnięty – z systemu prawa wyeliminowano niezgodność z Konstytucją. W takiej sytuacji dalsze badanie zakwestionowanej regulacji – niezależnie od przytoczonych nowych wzorców kontroli oraz argumentów co do niekonstytucyjności kwestionowanego aktu normatywnego – było bezprzedmiotowe (zob. J. Królikowski, *Ujemna przesłanka zbędności orzekania w postępowaniu przed Trybunałem Konstytucyjnym*, „Studia Prawnicze” nr 4/2008, s. 59 i nast.).

Negatywne wyroki zakresowe (a tego rodzaju wyrok zapadł w sprawie o sygn. K 11/15) są wyrokami konstytutywnymi, które potwierdzając, że określona treść normatywna narusza unormowania o wyższej mocy prawnej, powodują jej usunięcie z systemu prawnego, co skutkuje możliwością wznowienia zakończonych postępowań (zob. M. Hermann, *Wyroki interpretacyjne Trybunału Konstytucyjnego z perspektywy teoretycznoprawnej*, Warszawa 2015, s. 36). Usunięcie z systemu prawnego kwestionowanej normy prawnej skutkuje brakiem przedmiotu badania konstytucyjności na zasadach analogicznych do utraty mocy obowiązującej przepisu, a wydanie wyroku przez TK staje się niedopuszczalne (zob. postanowienia TK z: 16 maja 2012 r., sygn. SK 29/10, OTK ZU nr 5/A/2012, poz. 60; 11 czerwca 2013 r., sygn. K 50/12, OTK ZU nr 5/A/2013, poz. 69).

Mając powyższe na względzie, Trybunał – na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p. TK – umorzył postępowanie w zakresie badania zgodności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 3 i 5 k.p., w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. z powołanymi wzorcami konstytucyjnymi, ze względu na niedopuszczalność wydania wyroku.

4. Zmieniony na skutek wyroku o sygn. K 11/15 kontekst normatywny powoduje, że zarzuty podniesione przez skarżącą w odniesieniu do odrębnie zakwestionowanego art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. stały się, na tle analizowanej skargi konstytucyjnej, bezprzedmiotowe. Jak stwierdził Trybunał w wyroku o sygn. K 11/15, stosowanie ogólnych regulacji (kodeksowych i wynikających z przepisów wykonawczych) do pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowcy nakazuje art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, one same zaś stanowią „przepisy odniesienia”. Trybunał uznał, że nie można formułować wobec nich zarzutu niekonstytucyjności z powodu nieuwzględnienia przez nie specyfiki pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, albowiem uregulowanie tej kwestii w sposób adekwatny do określonej kategorii pracowników (do specyfiki ich pracy) nie należy do przepisów odniesienia. O zastosowaniu tych przepisów ogólnych w stosunku do kierowców przesądzają przepisy ustawy, w której zawarty jest przepis odsyłający, tj. ustawy o czasie pracy kierowców. Stwierdzenie niekonstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, odsyłającego do pozostałych zakwestionowanych przepisów, w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzyna-

wym, czyni bezprzedmiotowym badanie odrębnie zakwestionowanych w skardze konstytucyjnej przepisów, tj. art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. (pkt 2 *petitum* skargi konstytucyjnej) i § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. (pkt 3 *petitum* skargi konstytucyjnej).

Stwierdzenie zakresowej niekonstytucyjności art. 21a ustawy o czasie pracy kierowniców, wyznaczającego kontekst normatywny funkcjonowania art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., skutkuje dezaktualizacją zarzutów skargi odnoszących się do odrębnie zakwestionowanych art. 77⁵ § 3 i 5 k.p. oraz § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., a w konsekwencji umorzeniem postępowania w tym zakresie na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK.

W związku z powyższym Trybunał Konstytucyjny postanowił jak w sentencji.