



ORZECZNICTWO TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO ZBIÓR URZĘDOWY

Seria A

Warszawa, dnia 27 grudnia 2019 r.

Pozycja 72

POSTANOWIENIE z dnia 11 grudnia 2019 r. Sygn. akt SK 11/19

Trybunał Konstytucyjny w składzie:

Piotr Pszczółkowski – przewodniczący
Leon Kieres
Justyn Piskorski – sprawozdawca
Małgorzata Pyziak-Szafnicka
Wojciech Sych,

po rozpoznaniu, na posiedzeniu niejawnym w dniu 11 grudnia 2019 r., skargi konstytucyjnej spółki P. sp. z o.o. sp.k. z siedzibą w W. o zbadanie zgodności:

- 1) art. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155) w związku z art. 77⁵ § 1-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666) w związku z § 9 ust. 2 i 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.),
- 2) art. 77⁵ § 1-5 ustawy – Kodeks pracy w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia 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 znajdują 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 związku z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1-3 Konstytucji,

p o s t a n a w i a:

na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 2072 oraz z 2019 r. poz. 125) umorzyć postępowanie.

Orzeczenie zapadło jednogłośnie.

UZASADNIENIE

I

1. W skardze konstytucyjnej z 20 października 2017 r. (data nadania) spółka P. sp. z o.o. sp.k. z siedzibą w W. (dalej: skarżąca) wniosła o stwierdzenie niezgodności art. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155; dalej: u.c.p.k.) w związku z art. 77⁵ § 1-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666; dalej: k.p.) w związku z § 9 ust. 2 i 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.; dalej: rozporządzenie z 2002 r.) oraz art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajdują 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 związku z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1-3 Konstytucji.

Zdaniem skarżącej, zaskarżone przepisy są niezgodne z wymienionymi wzorcami w zakresie, w jakim znajdują 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.

1.1. Skarga konstytucyjna została wniesiona w wyniku następującego stanu faktycznego:

Skarżąca jest przedsiębiorcą prowadzącym działalność gospodarczą związaną z organizacją transportu zagranicznego. Jej pracownicy – kierowcy pojazdów ciężarowych – odbywają w ramach swoich obowiązków podróże na terenie Europy.

Wyrokiem z 8 czerwca 2016 r. sąd rejonowy zasądził od skarżącej na rzecz jej byłego pracownika kwotę 9 488,27 zł wraz z odsetkami tytułem ryczałtów za noclegi. W uzasadnieniu wyroku sąd wskazał, że skarżąca w okresie zatrudnienia powoda na stanowisku kierowcy nie zapewniła mu bezpłatnego noclegu w czasie odbywania przez niego podróży służbowych, udostępniając jedynie ciągnik siodłowy z miejscem przeznaczonym na nocleg. W ocenie sądu powyższe, w połączeniu z brakiem korzystania przez powoda z noclegu i nieprzedłożeniem przez niego rachunków za nocleg, oznaczało konieczność zastosowania ryczałtu za noclegi spędzone w kabinie samochodu podczas podróży służbowych w kraju i za granicą, na zasadzie § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r.

Skarżąca wniosła apelację od powyższego wyroku, jednakże sąd okręgowy oddalił ją wyrokiem. W uzasadnieniu sąd odwoławczy podzielił ocenę dokonaną przez sąd pierwszej instancji.

Wyrokiem z 24 listopada 2016 r. (sygn. K 11/15, OTK ZU A/2016, poz. 93) Trybunał Konstytucyjny orzekł, że 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 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) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji oraz że 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 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie,

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

Powołując się na powyższy wyrok, skarżąca 11 stycznia 2017 r. wniosła skargę o wznowienie postępowania zakończonym wskazanym wyrokiem sądu okręgowego na podstawie art. 401¹ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1460, ze zm.), domagając się równocześnie zmiany orzeczenia sądu drugiej instancji poprzez uwzględnienie apelacji oraz zmianę wyroku sądu pierwszej instancji poprzez oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu.

Wyrokiem sąd okręgowy oddalił skargę. W uzasadnieniu wskazano, że na skutek wydania wyroku Trybunału Konstytucyjnego do kwestii ryczałtów za nocleg kierowców nie stosuje się art. 21a u.c.p.k., natomiast nadal stosuje się art. 77⁵ § 5 k.p. w sytuacji, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowej w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę, a przepisy rozporządzenia z 2002 r. wiązały, gdy nie było zakładowych unormowań z tytułu podróży służbowej. Skarżąca nie uregulowała kwestii ryczałtów za nocleg w żaden z dopuszczalnych sposobów, przez co wniesiona przez nią skarga podlegała oddaleniu jako bezzasadna.

1.2. Uzasadniając przedstawione zarzuty, skarżąca w pierwszej kolejności wskazała, że zaskarżone przepisy należy analizować mając na uwadze okres przed wydaniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego o sygn. K 11/15 oraz po jego wydaniu. W okresie poprzedzającym wyrok, zdaniem skarżącej, w orzecznictwie istniał ugruntowany pogląd, zgodnie z którym zapewnienie kierowcy miejsca noclegowego w kabinie pojazdu nie było uważane za zapewnienie mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów rozporządzenia regulującego kwestię należności z tytułu zagranicznych podróży służbowych oraz że nie jest możliwe uregulowanie zasad zwrotu kosztów zagranicznej podróży służbowej na zasadach mniej korzystnych niż wynikające z rozporządzenia z 2002 r.

Po wydaniu wyroku przez Trybunał Konstytucyjny, zdaniem skarżącej, pojawiły się dwie konkurujące interpretacje. Zgodnie z bardziej rozpowszechnioną, pomimo wyroku Trybunału nie jest wyłączone stosowanie art. 77⁵ § 1 k.p. 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. 77⁵ § 5 k.p. Jednocześnie skarżąca wskazała również, że Sąd Najwyższy stosuje także bardziej prawotwórczą interpretację przepisów co do kwestii zwrotu kosztów, proponując, by sądy do czasu wyraźnej ingerencji ustawodawcy, porządkującej stan prawny obowiązujący po zapadnięciu wyroku Trybunału z 24 listopada 2016 r., mogły dokonywać ustalenia standardu warunków nocowania w konkretnej kabinie samochodu ciężarowego, a także wydatków poniesionych za usługi sanitarne oraz sprawowanie pieczy nad samochodem i ładunkiem także podczas nocnego wypoczynku, a następnie zasądzać należności w odpowiednich kwotach (zob. wyroki SN z 28 marca 2017 r., sygn. akt II PK 28/16 oraz z 30 maja 2017 r., sygn. akt II PK 122/16).

Skarżąca wskazała, że pomimo utraty mocy obowiązującej przez § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., postępowanie w jego zakresie nie może zostać umorzone z uwagi na konieczność wydania orzeczenia dla ochrony jej konstytucyjnych praw.

1.2.1. Zdaniem skarżącej, skarżone przepisy naruszają w pierwszej kolejności art. 2 Konstytucji i stanowią próbę obejścia skutków związanych z art. 190 ust. 1-3 Konstytucji. Uzasadniając zarzut, skarżąca wskazała, że przyjęta przez sąd okręgowy interpretacja przepisów pomimo wydania wyroku Trybunału Konstytucyjnego była zaskoczeniem dla uzasadnionych oczekiwań skarżącej, co w jej ocenie oznacza, iż skarżone przepisy nadal stanowią swobodną pułapkę na obywatela. Przyjęcie takiej interpretacji, zdaniem skarżącej, prowadzi również

do obejścia wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Nie może bowiem w systemie prawnym obowiązywać norma uzyskana w drodze interpretacji tych samych przepisów, które były przedmiotem kontroli Trybunału Konstytucyjnego i co do których Trybunał przesądził o ich niekonstytucyjności. Wskazała ponadto, że odwołania zawarte w skarżonych przepisach mają charakter kaskadowy, co nie zapewnia spójności regulacji oraz utrudnia ich stosowanie.

1.2.2. Naruszenie art. 64 ust. 1 w związku z art. 21 ust. 1 i art. 31 ust. 3 Konstytucji skarżąca uzasadniała, wskazując, że kwestionowana regulacja w sposób nieproporcjonalny narusza jej prawo własności przez nakaz wypłaty ryczałtu za nocleg nawet w wypadku, gdy pracownik nie ponosi żadnych kosztów związanych z noclegiem oraz wykorzystuje w tym celu infrastrukturę pracodawcy – kabinę pojazdu wyposażoną fabrycznie w miejsce do spania. Skarżąca podkreśliła, że w związku z dodatkowymi kosztami związanymi z zakupem droższych wersji kabin w istocie dwukrotnie poniosła koszty związane z zapewnieniem noclegu pracownikom. Podniosła również, że jej zachowanie było poprawne na gruncie wyroku Trybunału o sygn. K 11/15 oraz, że przed jego wydaniem pozostawała w błędnym przekonaniu o możliwości dowolnego ukształtowania kwestii zwrotu kosztów noclegu i z uwagi na niejasne brzmienie przepisów nie wypłacała pracownikom kosztów noclegu, rekompensując niewygodę wysoką dietą. W ocenie skarżącej, gdyby przepisy były wystarczająco precyzyjne i dało by się je zrozumieć, mogłaby zrezygnować z zakupu pojazdów z miejscem do spania, skoro nie obniża to kosztów prowadzenia jej działalności.

1.2.3. Zarzut niezgodności z art. 32 ust. 1 Konstytucji skarżąca uzasadniała, wskazując, że w sytuacji w której skarżąca zapewniła pracownikom zarówno dostęp do kabiny sypialnej, jak i wyższe niż standardowo diety, jej sytuacja jest gorsza niż w wypadku pracodawcy, który wprowadził do przepisów zakładowych postanowienia przyznające symboliczny ryczałt za nocleg, nieekwiwalentny wobec rzeczywistych kosztów noclegu ponoszonych przez pracownika. W ocenie skarżącej, nie można mówić, że przepisy z rozporządzenia kreują minimum, skoro jest możliwość odstąpienia od nich w przypadku zastosowania norm na poziomie zakładowym.

2. W piśmie z 18 lutego 2019 r. Rzecznik Praw Obywatelskich poinformował, że nie zgłasza udziału w sprawie.

3. W piśmie z 7 marca 2019 r. Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wskazał, że § 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 nie narusza przepisów Konstytucji.

4. Marszałek Sejmu w piśmie z 3 lipca 2019 r. wniósł o umorzenie postępowania na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 2072, ze zm.; dalej: u.o.t.p.TK) ze względu na niedopuszczalność wydania orzeczenia.

5. Prokurator Generalny w stanowisku z 7 sierpnia 2019 r. wskazał, że:

1) art. 4 u.c.p.k., rozumiany w ten sposób, że po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw sentencji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., sygn. K 11/15, w zakresie dotyczącym kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym i w przypadku, gdy strony stosunku pracy nie określiły warunków zwrotu kosztów noclegów z tytułu podróży służbowej w umowie o pracę, zastosowanie znajduje art. 77⁵ § 2-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., jest niezgodny z zasadą zaufania obywatela do państwa i stanowionego przez nie prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji;

2) postępowanie w zakresie badania zgodności art. 77⁵ § 2, 3 i 5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajdują zastosowanie do kierowców

wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, z art. 2, art. 21, art. 32, art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1-3 Konstytucji podlega umorzeniu – na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 3 u.o.t.p.TK;

3) w pozostałym zakresie postępowanie podlega umorzeniu na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK.

II

Trybunał Konstytucyjny zważył, co następuje:

1. Skarga konstytucyjna stanowi nadzwyczajny środek ochrony konstytucyjnych praw i wolności, a jej wniesienie jest uwarunkowane spełnieniem wymogów wynikających zarówno z art. 79 ust. 1 Konstytucji, jak i przepisów ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 2072, ze zm.; dalej: u.o.t.p.TK). W tym kontekście Trybunał Konstytucyjny przypominał, że w każdym stadium postępowania jest obowiązany badać, czy nie zachodzą ujemne przesłanki obligatoryjnego umorzenia postępowania (por. postanowienie TK z 16 marca 2005 r., sygn. SK 41/03, OTK ZU nr 3/A/2005, poz. 31 i przywołane tam orzeczenia). Weryfikacja dopuszczalności skargi konstytucyjnej nie kończy się w fazie jej wstępnego rozpoznania, lecz jest aktualna przez cały czas jej rozpatrywania (zob. np. postanowienie TK z 14 grudnia 2011 r., sygn. SK 29/09, OTK ZU nr 10/A/2011, poz. 130 i cytowane tam orzecznictwo).

2. W skardze konstytucyjnej wniesionej przez spółkę P. sp. z o.o. sp.k. (dalej: skarżąca) zarzucono, że art. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412; dalej: u.c.p.k.) w związku z art. 77⁵ § 1-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, ze zm.; dalej: k.p.) w związku z § 9 ust. 2 i 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 (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.; dalej: rozporządzenie z 2002 r.) oraz art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. są niezgodne z art. 2, art. 21, art. 32, art. 64 w związku z art. 31 ust. 3 oraz art. 190 ust. 1-3 Konstytucji. W obu powyższych przypadkach skarżąca domagała się uznania przepisów za niezgodne z wzorcami w zakresie, w jakim znajdują 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.

Skarżąca kwestionuje zgodność z Konstytucją normy prawnej, zgodnie z którą w wypadku, gdy strony stosunku pracy nie określiły warunków zwrotu kosztów noclegu z tytułu podróży służbowej w aktach zakładowego prawa pracy, do kierowców wykonujących przewozy w ruchu międzynarodowym zastosowanie znajduje art. 77⁵ ust. 2-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r.

3. Kwestia stosowania przepisów dotyczących podróży służbowej do kierowców zawodowych wykonujących przewozy zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym ma długą historię, a zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, nie zdołano wypracować jednolitego stanowiska w tym przedmiocie. Ponieważ kwestia ta była już bardzo szczegółowo omawiana przez Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu wyroku o sygn. K 11/15 (z 24 listopada 2016 r., OTK ZU A/2016, poz. 93) w niniejszej sprawie zasadnym jest jedynie jej skróte przypomnienie (zob. cz. II pkt 3.1. uzasadnienia).

Stosownie do treści uchwały Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r. (sygn. akt II PZP 11/08, OSNP nr 13-14/2009, poz. 166), „[k]ierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p.”. Sąd Najwyższy argumentował wówczas, że w tej grupie pracowników podróż jest naturalnie powiązana z ich obowiązkami służbowymi.

Niejako w odpowiedzi na powyższą uchwałę ustawodawca dokonał zmiany u.c.p.k. poprzez wprowadzenie do niej odmiennej od kodeksowej definicji podróży służbowej, wyrażonej w treści art. 2 pkt 7. Zgodnie z tym przepisem, podróżą służbową jest każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:

a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w art. 2 pkt 4 lit. a u.c.p.k. (tj. poza siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały) lub

b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w art. 2 pkt 4 lit. a u.c.p.k., w celu wykonania przewozu drogowego.

Ponadto ustawodawca zdecydował się również na zapewnienie odpowiedniego stosowania przepisów dotyczących wynagrodzenia za zwiększone koszty wykonywania pracy poprzez dodanie do u.c.p.k. art. 21a, przewidującego, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p.

Powyższe przepisy znajdują zastosowanie do stanów faktycznych zaistniałych od 3 kwietnia 2010 r. Jak zauważył przy tym Sąd Najwyższy w wyroku z 14 września 2016 r. (sygn. akt II PK 204/15, Lex nr 2141223), „[w] wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. (nie mają więc zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), a po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 k.p. (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców). Jednakże za okres do dnia 3 kwietnia 2010 r. moc prawną zachowały korzystniejsze dla pracowników (przyznające diety i zwrot kosztów noclegu) postanowienia układów zbiorowych pracy (regulaminów wynagradzania) oraz umów o pracę (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W przypadku nieustalenia w układzie zbiorowym (regulaminie wynagradzania) lub umowie o pracę świadczeń z tytułu podróży odbywanych przez kierowcę, jej koszty mogą podlegać wyrównaniu w wysokości odpowiadającej należnościom (diplomom) z tytułu podróży służbowej przewidzianym w przepisach powszechnie obowiązujących dla pracowników wykonujących rzeczywiste podróże służbowe. W konsekwencji – w rzeczywistości – także z tytułu podróży odbywanych przez kierowców transportu międzynarodowego w okresie do 3 kwietnia 2010 r. przysługują im należności co najmniej takie, jak wynikające z powszechnie obowiązujących aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p.”.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego ukształtował się z również pogląd, zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi będącemu kierowcą samochodu ciężarowego odpoczynku nocnego w kabinie samochodu ciężarowego podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. (tak np. SN w uchwale z 7 października 2014 r., sygn. akt I PZP 3/14, OSNP nr 4/2015, poz. 47, a także w starszych wyrokach z: 19 marca 2008 r., sygn. akt I PK 230/07, OSNP nr 13-14/2009, poz. 176; 23 czerwca 2010 r., sygn. akt

II PK 372/09, Lex nr 612405; 1 kwietnia 2011 r., sygn. akt II PK 234/10, OSNP nr 9-10/2012, poz. 119; 10 września 2013 r., sygn. akt I PK 71/13, Lex nr 1427710).

Powyższe oznaczało, że nawet w wypadku zakupu pojazdów wyposażonych w kabiny umożliwiające nocleg na zainstalowanej w nich leżance, pracodawca – w okresie od 3 kwietnia 2010 r. – nie mógł uchylić się od zapłaty odpowiedniej kwoty tytułem zwrotu kosztów noclegu.

3.1. Wskutek wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie o sygn. K 11/15 stwierdzona została niezgodność 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 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) w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, z art. 2 Konstytucji oraz 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 rozporządzenia z 2002 r. w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, z art. 2 Konstytucji.

W powyższym wyroku Trybunał Konstytucyjny wypowiedział się o niezgodności z Konstytucją normy prawnej pozwalającej na stosowanie do kierowców w transporcie międzynarodowym przepisów dotyczących wysokości stawki ryczałtu za nocleg. Orzeczenie w zakresie normy prawnej rozciąga się przy tym również na próbę zastosowania przepisów będących kluczowymi elementami tej normy przy zastosowaniu innych konstrukcji prawnych.

Do takiego rezultatu zdaje się zmierzać orzecznictwo Sądu Najwyższego. W uchwale 7 sędziów z 26 października 2017 r. (sygn. akt III PZP 2/17, OSNP nr 3/2018, poz. 28), stwierdzono, że „[r]yczałt za nocleg w podróży służbowej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym może zostać określony w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.) poniżej 25% limitu, o którym mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. (...) oraz w § 16 ust. 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. (...)”. Jednocześnie w tym samym orzeczeniu Sąd Najwyższy stwierdził, że w przypadku braku regulacji w przepisach zakładowego prawa pracy zastosowanie znajdują unormowania zawarte w rozporządzeniu z 2002 r.

3.2. Z uwagi na powyższe okoliczności konieczne było dokonanie oceny dopuszczalności merytorycznego rozpoznania przedmiotowej sprawy z punktu widzenia przesłanki *ne bis in idem*, czyli zakazu ponownego orzekania o tym samym (w tej samej sprawie). Należy bowiem wziąć pod uwagę, że Trybunał Konstytucyjny orzekał już w przedmiocie możliwości stosowania przepisów dotyczących kosztów podróży służbowej znajdujących się w kodeksie pracy do kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę i świadczących pracę polegającą na wykonywaniu transportu w ruchu międzynarodowym.

Zasada *ne bis in idem* znajduje zastosowanie, jeżeli te same przepisy zostały już wcześniej zakwestionowane przez inny podmiot w oparciu o te same zarzuty niekonstytucyjności. W orzecznictwie Trybunału przyjmuje się, że z zasadą *ne bis in idem* nie mamy do czynienia w wypadku wskazania nowych wzorców kontroli, gdy we wcześniejszym orzeczeniu uznano zgodność zakwestionowanego przepisu z Konstytucją (zob. postanowienie z 25 października 2011 r., sygn. K 36/09, OTK ZU nr 8/A/2011, poz. 93 i wskazane tam wcześniejsze orzeczenia TK). Co więcej, to, że określone przepisy stanowiły już przedmiot kontroli z określonymi wzorcami i zostały uznane za konstytucyjne, nie wyklucza ponownego ich badania nawet z tymi samymi wzorcami, jeżeli tylko inicjator kontroli przedstawi nowe, niepowoływane

wcześniej argumenty, okoliczności lub dowody uzasadniające prowadzenie postępowania i wydanie wyroku (zob. postanowienie o sygn. K 36/09). Wskazanie nowych wzorców kontroli, zarzutów i argumentów uzasadniających niekonstytucyjność ponownie zakwestionowanej regulacji może bowiem spowodować odmienny kierunek rozstrzygnięcia sprawy przez Trybunał.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku o sygn. K 11/15 ocenił, że niedopuszczalne jest wprowadzanie w błąd pracodawcy za sprawą niekonstytucyjnej „kaskadowej” konstrukcji normy. Wskazał, że narusza to interes i bezpieczeństwo obrotu prawnego pracodawcy i prowadzi do pokrzywdzenia pracodawców w sytuacji lawinowych pozwów kierowców i zasądzenia przez sądy ryczałtów na podstawie przepisów, z których nie dało się z wyprzedzeniem wywieść obowiązku wypłaty ryczałtu noclegowego. Niemniej jednak, nie tylko kaskadowość regulacji legła u podstaw uznania opisanych powyżej unormowań z Konstytucją. Trybunał Konstytucyjny uzasadniając swoje orzeczenie jednoznacznie wskazał, że „uznał za wadliwą konstrukcję odesłania zawartą w zakwestionowanym 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 kp, co również jest sprzeczne z właściwą techniką stosowania przepisów odsyłających”.

W przedmiotowej sprawie, pomimo wskazania innej podstawy prawnej, skarżąca zmierza do poddania kontroli zgodności z konstytucją dokładnie tej samej normy prawnej, polegającej na stosowaniu art. 77⁵ § 3-5 k.p. do kierowców w transporcie międzynarodowym. W ocenie Trybunału, skoro norma prawna po jej rekonstrukcji posiada tożsame brzmienie i prowadzi do osiągnięcia identycznego rezultatu, nie ma znaczenia, na podstawie jakiego przepisu zostanie wyinterpretowana. Trybunał przesądził bowiem jednoznacznie o nieadekwatności unormowań zawartych we wskazanych przepisach k.p. na gruncie stosunku pracy, którego stroną jest kierowca wykonujący przewóz w transporcie międzynarodowym.

Wprawdzie zakres przepisów, które skarżąca uczyniła przedmiotem kontroli w niniejszej sprawie, różni się od przedmiotu kontroli w sprawie o sygn. K 11/15 nie tylko za sprawą przepisu będącego podstawą do stosowania unormowań kodeksowych, ale również poprzez podniesienie zarzutów względem art. 77⁵ § 1 i 4 k.p., jednakże lektura treści skargi pozwala na uznanie, że norma prawna wyinterpretowana na podstawie przedmiotu kontroli jest treściowo tożsama z przedmiotem kontroli w sprawie o sygn. K 11/15.

3.3. Powyższe uzasadnia umorzenie postępowania z uwagi na zbędność orzekania w zakresie, w jakim skarga dotyczy art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r., na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 3 u.o.t.p.TK.

4. Z kolei w zakresie, w jakim art. 77⁵ § 1-5 k.p. w związku z § 9 ust. 2 i 4 rozporządzenia z 2002 r. zostały zaskarżone związkowo z art. 4 u.c.p.k., należało przyjąć, że w świetle uznania regulacji zawartej w treści art. 77⁵ k.p. jako nieadekwatnej do stosunku pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, brak jest w istocie materii do rozstrzygnięcia o zgodności z Konstytucją art. 4 u.c.p.k.

W związku z powyższym, rola Trybunału Konstytucyjnego w zakresie orzekania o zgodności z Konstytucją wyczerpała się wraz z wydaniem orzeczenia w sprawie o sygn. K 11/15. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że stosowanie prawa w zgodzie z Konstytucją polega między innymi na tym, aby władze publiczne korzystały ze swoich uprawnień w sposób zapewniający zgodność norm stanowionych przez te organy z normami Konstytucji – i to zarówno na poziomie tworzenia, jak i stosowania prawa. Może się zdarzyć, że spełnienie takiego wymogu nastąpi jedynie po zastosowaniu określonej, prokonstytucyjnej wykładni prawa

oraz będzie efektem uwzględnienia treści wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Taka właśnie sytuacja ma miejsce w przedmiotowej sprawie.

Fakt stosowania przez Sąd Najwyższy wykładni zmierzającej do obejścia orzeczenia Trybunału, jakkolwiek niezrozumiałą, pozostaje kwestią stosowania prawa, na co Trybunał Konstytucyjny nie ma wpływu.

Ponadto Sąd Najwyższy w uchwale o sygn. akt III PZP 2/17 wskazał jednoznacznie, że art. 4 u.c.p.k. stanowi w jego ocenie *superfluum* wynikającego z art. 5 k.p. nakazu stosowania przepisów kodeksu pracy w przypadkach nieuregulowanych przez przepisy szczególne. Podobne opinie, dotyczące również art. 2 pkt 7 u.c.p.k. i wyrażonej w tym przepisie definicji podróży służbowej, również pojawiają się regularnie w orzeczeniach Sądu Najwyższego.

Mając na uwadze taką ocenę, należy uznać, że nawet w razie stwierdzenia niezgodności z Konstytucją zaskarżonej normy we wskazanym przez skarżącą zakresie, nie wywoła oczekiwanych przez nią skutków prawnych. Wspomniana wcześniej uchwała wykazuje bowiem jednoznaczną tendencję do interpretowania przepisów stanowiących o zwrocie kosztów podróży służbowej w ten sposób, by pomimo wydania przez Trybunał Konstytucyjny orzeczenia przepisy te znajdowały zastosowanie do kierowców w ruchu międzynarodowym. Stwierdzenie niezgodności z Konstytucją zaskarżonej regulacji spowodowałoby, że Sąd Najwyższy analogiczny w skutku efekt osiągnąłby za pomocą art. 2 pkt 7 u.c.p.k. lub też art. 5 k.p.

Przepisy odsyłające do stosowania w nieuregulowanym zakresie mają charakter ogólny, zaś zgodnie z wymogiem dokonywania prokonstytucyjnej wykładni prawa sądy powszechne powinny rozumieć art. 77⁵ k.p. (wraz z wydanym na podstawie 77⁵ § 2 k.p. rozporządzeniem) jako niemający zastosowania na gruncie u.c.p.k., z uwagi na ich nieadekwatność. Dokonywanie wykładni prawa oraz ocena jego stosowania nie jest jednak domeną Trybunału Konstytucyjnego. Kontrola konstytucyjności analizowanych norm została bowiem zakończona w momencie ogłoszenia wyroku o sygn. K 11/15.

Mając na uwadze powyższe, Trybunał Konstytucyjny umorzył postępowanie w pozostałym zakresie na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 u.o.t.p.TK, z uwagi na niedopuszczalność wydania orzeczenia.