

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 19 stycznia 2017 r. Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi X Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych po rozpoznaniu sprawy z powództwa M. P. przeciwko (...) sp. z o.o. w P. o należności z tytułu podróży służbowych oddalił powództwo i zasądził od M. P. na rzecz (...) sp. z o.o. w P. kwotę 1.800 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Powyższe orzeczenie zapadło w oparciu o następujące ustalenia faktyczne:

Powód M. P. był zatrudniony w (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł. na podstawie umowy o pracę od 24 kwietnia 2006 r. do 30 czerwca 2012 r. na stanowisku kierowcy międzynarodowego. W dniu 24 kwietnia 2006 r. powód podpisał oświadczenie, że zapoznał się m. in. Regulaminem Pracy.

Powód jeździł głównie na terenie Francji, Hiszpanii, Anglii, Czech. Wykonując zadania służbowe powód nocował w kabinie samochodu ciężarowego. Nocował na parkingach lub bazach pozwanej firmy. Oprócz wynagrodzenia zasadniczego powód otrzymywał od pozwanego diety za każdy dzień pobytu w podróży służbowej.

Sąd Rejonowy ustalił, że w dniu 20 lipca 2006 r. uchwalono (...) sp. z o.o. Zgodnie z §15 tegoż Regulaminu pracownikowi przysługują diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest regulowana w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (...). Wysokość diety z tytułu podróży służbowych poza granicami Polski dla kierowców wynosi 40 EUR za pełną dobę. Wysokość diet z tytułu podróży służbowych poza granicami Polski dla kierowców – stażystów wynosi 20 EUR.

Zgodnie z §25 Regulaminu Pracy obowiązującym u pozwanego od dnia 1 kwietnia 2010 r. (...) za czas podróży służbowej przysługują świadczenia określone przepisami wydanymi przez Ministra Gospodarki i Pracy dla sfery budżetowej – diety, ryczałt za nocleg. Nie przysługują ryczałt za nocleg kierowcy, przy nie korzystaniu z hotelu, jeżeli samochód wyposażony jest w miejsce do spania. Kolejny Regulamin Pracy, zatwierdzony w dniu 28 czerwca 2011 r. zawierał tożsamą regulację prawną.

Zgodnie z § 15 Regulaminu Wynagradzania (...) z dnia 1 kwietnia 2010 r. pracownikom przysługują diety rozumiane jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Wysokość diet z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju jest uregulowana w rozporządzeniu 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. Wysokość diet rozumianych jako dodatek z tytułu zwiększonych kosztów ponoszonych przez pracowników związanych z podróżą służbową na obszarze kraju oraz poza granicami kraju wynosi łącznie 38 EUR za każdą pełną dobę, z czego kwotą 13 EUR stanowi dietę rozumianą jako pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży, kwota 25 EUR obejmująca zwiększenie innych kosztów socjalnych.

W dniu 14 września 2010 r. pozwana podpisała ze Związkami Zawodowymi (...) pracowników ND Polska porozumienie ustalające wysokość diety zagranicznej na 40 EUR za dobę. Za okres od 1 lipca 2010 r. do 13 września 2010 r. różnica diety między 38 EUR a 40 EUR miała być wyrównywana na liści płac za miesiąc wrzesień. W/w porozumienie zakończyło spór zbiorowy pracodawcy z pracownikami. W imieniu związków porozumienie podpisał K. W..

Łącznie z tytułu kosztów podróży Regulamin Wynagradzania z dnia 1 kwietnia 2010 r. przewidywał, że pozwany będzie wypłacał kierowcom diety rozumiane jako:

- od 1 kwietnia 2010 r. 38 EUR (13 EUR tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 25 EUR jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych),
- od 1 stycznia 2011 r. 41 EUR (14 EUR tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 27 EUR jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych),
- od 1 marca 2012 r. (14 EUR tytułem rekompensaty zwiększonych kosztów wyżywienia oraz 28 EUR jako rekompensatę zwiększonych innych kosztów socjalnych),

W dniu 18 listopada 2009 r. pomiędzy pozwanym a (...) Spółka z o. o. zawarto porozumienie, że od dnia 1 stycznia 2010 r. wysokość diety będzie wynosiła 38 EUR dziennie. (dowód: Porozumienie z dnia 18 listopada 2009 r., k. 115)

Sąd pominął materiał dowodowy i oddalił wnioski dowodowe zmierzające do ustalenia standardu kabin, w których powodowie odbywali noclegi. Kwestia ta nie ma bowiem znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Standard kabiny nie ma wpływu na nabycie prawa do ryczałtu za nocleg. Sąd oddalił również wnioski dowodowe dopuszczone w odezwie z dnia 22 stycznia 2016 r., k. 642 uznając, że okoliczności na które zostali powołani świadkowie zostały dostatecznie wyjaśnione złożonymi do akt dokumentami w postaci regulaminów pracy, wynagrodzenia, porozumień ze związkami zawodowymi. Po analizie przesłanych wraz ze zwrotem odezwy protokołów przesłuchania świadków z innych spraw wytoczonych pozwanemu Sąd doszedł do przekonania, że świadkowie mogliby wnieść do prawy ewentualnie własne interpretacje i poglądy, a nie zeznawać o faktach spornych i mających istotne znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

Ryczałt za nocleg powoda wyliczony stosownie do zasad obowiązujących w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju za cały sporny okres wynosi 40.159,39 zł.

W ocenie Sądu zastrzeżenia pozwanego do opinii biegłego złożone w piśmie procesowym z dnia 5 kwietnia 2016 r., stanowią w istocie polemikę z tezą dowodową postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego. Biegły został zobowiązany do wyliczenia ryczałtu przy założeniu, że pracownika obowiązywały diety w wysokości ustalonej w Rozporządzeniu dla podróży zagranicznych, a nie w wysokości minimalnej diety krajowej. Poza uwagę dotyczącą przyjęcia nieprawidłowej stawki diety, pod względem rachunkowym opinia nie była kwestionowana.

Sąd Rejonowy ustalił, że ostatecznie biegły wyliczył, że przy założeniu, że powód nabył prawo do diet w wysokości 23 zł za każdy dzień podróży, a pozostała część miała rekompensować ryczałt za nocleg, łączna kwota wypłaconych powodowi należności z tytułu kosztów podróży służbowych była wyższa niż suma należności obejmującej minimalną kwotę diety zagranicznej liczonej w wysokości diety krajowej (23 zł) powiększonej o ryczałt za nocleg, o kwotę 10 7483,86 zł.

Jednomiesięczne wynagrodzenie powoda obliczone jak ekwiwalent pieniężny za urlop wynosi 2621,38 zł.

Sąd I instancji wskazał, że w pozwie wskazano, że podstawą prawną dochodzonych kwot jest Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju z dnia 19 grudnia 2002 r. (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.). Zostało ono zastąpione przez Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju z dnia 29 stycznia 2013 r. (Dz. U 2013, poz. 167)

Zgodnie z art. 21 a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r., poz. 1155) obowiązującym od dnia 3 kwietnia 2010 r. 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 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy.

W wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K 11/15 orzeczono, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 1155, ze zm.) w związku z art. 77[5] § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 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. Art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77[5] § 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.

W kontekście zgłoszonego pozwem roszczenia, w ocenie Sądu Rejonowego należy przytoczyć najważniejsze tezy uzasadnienia orzeczenia. Trybunał Konstytucyjny zauważył, że „kwestia ta od kilkunastu lat wywoływała liczne spory sądowe. Nie jest zatem zrozumiałe dlaczego ustawodawca przez tak długi czas nie podjął odpowiednich działań legislacyjnych mających na celu usunięcie powstałych wątpliwości, przerzucając ciężar ich rozstrzygnięcia na pracodawców i zatrudnionych przez nich kierowców, a także na organy sądowe. Za takie działanie nie można bowiem uznać nowelizacji CzasKierU z 2010 r., która pogłębiła jedynie występujące w tym zakresie problemy. Trybunał przypomina, że „dopuszczenie do sytuacji, w której sposób sformułowania przepisów prawnych powoduje konieczność podjęcia niezwykle skomplikowanej i żmudnej analizy interpretacyjnej, jest przejawem lekceważenia przez władzę ustawodawczą demokratycznego państwa prawnego jej elementarnych powinności” (P 33/09). Ustawodawca, decydując się na odrębne od ogólnych zasad kodeksowych uregulowanie kwestii pokrycia kosztów, które kierowca wykonujący przewozy w transporcie ponosi z tytułu wykonywania swych obowiązków służbowych (noclegi, posiłki i inne niezbędne wydatki), powinien uwzględnić z jednej strony słuszne potrzeby pracownika, ale także prawnie chronione interesy pracodawców branży transportowej. Powinien zatem mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju pracy oraz warunki, w jakich jest ona wykonywana, w szczególności pod kątem bezpieczeństwa pracy, ochrony zdrowia kierowców a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym. (...) Trybunał Konstytucyjny nie przesądza (gdyż nie jest to w jego kompetencji), czy odpoczynek w kabinie samochodowej jest adekwatnym, czy też nieadekwatnym sposobem regenerowania sił przez kierowców. Ta kwestia wymaga odpowiednich analiz z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w zawodzie kierowcy i podjęcia opartej na nich interwencji ustawodawcy. Jeśli ustawodawca z uwagi na istotny cel (bezpieczeństwo ruchu drogowego), po rzetelnej ocenie potrzeby wprowadzenia nowych regulacji, uzna za konieczne wprowadzenie korzystniejszego unormowania warunków noclegu niż zawarte w rozporządzeniu nr 561/2006, powinien tego dokonać w sposób jasny i precyzyjny. Odesłanie zawarte w art. 21a CzasKierU do ogólnych przepisów kodeksu pracy, a przez nie do przepisów (...) wykonawczych dotyczących pracowników administracji państwowej i samorządowej nie spełnia tego wymogu. (...) Należy w tym miejscu wskazać, że przy obecnym brzmieniu zakwestionowanych przepisów i dominującym w orzecznictwie SN ich rozumieniu (zgodnie z którym zapewnienie kierowcy miejsca do spania w przystosowanej do tego kabinie samochodowej nie stanowi zagwarantowania mu bezpłatnego noclegu), poza kontrolą pracodawcy, odpowiedzialnego przecież za właściwą organizację czasu pracy i warunków pracy swoich pracowników, pozostaje to, gdzie faktycznie kierowca spędza nocleg. Pracodawca nie ma bowiem możliwości skontrolowania swego pracownika w tym zakresie. Nawet jeśli pracodawca preferowałby odpoczynek pracowników w hotelu, ostatecznie o formie noclegu zadecyduje sam kierowca, który może chcieć zaoszczędzić środki przyznane przez ustawodawcę w formie ryczałtu. Pracodawca zaś, zgodnie z dominującym orzecznictwem SN, jeśli nie zapewnił bezpłatnego noclegu poza kabiną samochodu, musi mu je wypłacić bez względu

na to, czy kierowca rzeczywiście spał poza samochodem, czy też w kabinie. Należy się zastanowić, czy sytuacja, w której - w okolicznościach uzależnionych od pracownika - ryczałty określone w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2002 r. i § 16 ust. 2 rozporządzenia z 2013 r. stają się w praktyce stałym nieopodatkowanym dodatkiem do wynagrodzenia ustalonego w umowie między stronami, sprzyja realizacji podstawowych celów ustawy o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenia nr 561/2006, tj. bezpieczeństwa kierowców oraz innych osób znajdujących się w ruchu drogowym. Jeśli bowiem przyjąć tezę wyrażoną w przywoływanej uchwale SN z 2014 r. i niektórych wyrokach SN, że odpoczynek w kabinie samochodowej nie zapewnia należytej regeneracji sił kierowcy pracującego w transporcie międzynarodowym, to pozostawienie przez ustawodawcę kierowcom możliwości spędzania noclegu w nieadekwatnym do tego odpoczynku miejscu stanowiłoby zagrożenie dla głównego celu ustawy, tj. bezpieczeństwa. Obecnie obowiązujące przepisy, które na mocy art. 21a CzasKierU znajdują zastosowanie do kierowców zatrudnionych w transporcie, sprzyjają tego rodzaju wyborom w zakresie, w jakim stanowią podstawę prawną do przyznania ryczałtu niezależnie od miejsca, w jakim kierowca nocował. (...) wynagradzania pracowników kierowców, w tym przyznawania diet czy dodatków, powinien być tak skonstruowany, by nie stanowił zachęty do naruszania bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej strony nie może także sprzyjać fikcji, w której „kierowca - pracownik otrzymuje wynagrodzenie za pracę niestanowiące rzeczywistego ekwiwalentu za świadczoną pracę, zaś ów ekwiwalent stanowią (zaoszczędzane) świadczenia z tytułu podróży służbowej (diety, zwrot kosztów noclegu)”, na co wskazywał SN w swojej uchwale z 2014 r. Ustawodawca powinien dokonać szczegółowej oceny warunków pracy kierowców w transporcie międzynarodowym i związanych z nimi niebezpieczeństw i adekwatnie do tej oceny uregulować obowiązki pracodawcy i pracowników. Tak istotna kwestia jak to, czy bezpłatny nocleg w kabinie samochodowej spełnia standardy odpowiedniego do wykonywanej pracy odpoczynku z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochrony zdrowia kierowców, nie może pozostawać uregulowana w obecnym kształcie, tj. poprzez zastosowanie do kierowców przepisów dotyczących pracowników administracji państwowej. Kontrowersje, jakie ujawniły się w ciągu ostatnich lat w orzecznictwie SN, są dowodem nieadekwatności przyjętych przez ustawodawcę środków do realizacji zamierzonych przez niego celów i potwierdzają konieczność uregulowania tych kwestii w sposób całościowy, systemowy i adekwatny do specyfiki zawodowej kierowców wykonujących przewozy drogowe”.

Powołana w pozwie podstawa prawna roszczenia nie może zatem, w zdaniem Sądu Rejonowego stać się podstawą zasądzenia na rzecz powoda dochodzonych ryczałtów za nocleg z tytułu podróży służbowych. Orzecznictwo sądowe sprzed nowelizacji CzasKierU z 2010 r., które dopuszczało możliwość zasądzenia diet i ryczałtów w oparciu o przepisy dotyczące sfery budżetowej w drodze analogii w świetle powołanego orzeczenia TK jest nieaktualne.

Obowiązujące u pozwanego regulacje wewnętrzzakładowe nie przewidywały wypłaty na rzecz kierowców ryczałtów za nocleg. Również łącząca strony umowa o pracę nie przewidywała takiego świadczenia. Powód w całym okresie zatrudnienia otrzymywał od pozwanego zwrot kosztów podróży w kwocie, której w czasie trwania stosunku pracy nie kwestionował. Miała ona pokryć wszystkie koszty związane ze świadczeniem pracy poza miejscem zamieszkania. Co istotne, jak wynika z dokonanych ustaleń świadczenie to w całym okresie objętym sporem było wyższe niż minimalne świadczenia przewidziane dla pracowników sfery budżetowej o kwotę 10 7483,86 zł. (przy założeniu, że pracownik nabywa prawo zarówno do diety w kwocie 23 zł jak i ryczałtu).

Sąd Rejonowy dodał także, że wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2016 r., sygn. akt II PK 98/15 Sąd Najwyższy oddalił kasację innego pracownika pozwanego w sprawie o ryczałt za nocleg opartej na tożsamej podstawie faktycznej i prawnej. Sąd w sprawie rozpoznającej niniejszą sprawę oparł się na tych samych regulaminach wewnętrzzakładowych, tym samym ustaleni, że powodowi wypłacano świadczenie nazwane dietą. Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że kierowcy pozwanego otrzymywali świadczenia nie mniej korzystne, niż wynikające z powszechnie obowiązujących w tym czasie przepisów. Świadczenie określone w regulaminie jako dieta pokrywało wszystkie koszty socjalne, w tym koszty noclegów. Świadczenia te choć nie były określone jako ryczałty za nocleg, realizowały jednak ich cele.

O kosztach Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w związku z obowiązującym w dacie wytoczenia sporu § 2 ust. 1 i 2, § 12 pkt 2, § 6 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat

za czynności adwokackie oraz ponoszenie przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. Nr 163, poz. 1348 ze zm.).

Apelację od powyższego orzeczenia wniósł powód reprezentowany przez adwokata. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił:

- błędne ustalenie, że w stosunku do powoda mają zastosowanie przepisy Regulaminu Wynagradzania z dnia 1 kwietnia 2010 r. i następne w sytuacji gdy pozwany przy zmianie Regulaminu Wynagradzania z dnia 20 lipca 2006 r. nie wypowiedział warunków pracy i płacy w drodze wypowiedzenia zmieniającego,

- błędne przyjęcie, że w świetle wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. (K 11/15) orzecznictwo sądowe dopuszczające możliwość zasądzenia ryczałtów za noclegi za okres przed nowelizacją ustawy o czasie pracy wprowadzająca art. 21a nie jest aktualne,

- naruszenie przepisu art. 102 k.p.c. polegające na obciążeniu powoda kosztami postępowania pomimo, że w dacie wytoczenia powództwa istniała podstawa do zgłoszenia roszczenia o ryczałty za noclegi w trakcie podróży służbowych, a powód nie mógł przewidzieć uznania po trzech latach toczenia sporu sądowego, że przepisy te zostaną uznane za niekonstytucyjne.

W konsekwencji skarżący wniósł o zmianę wyroku i zasądzenie żądanej przez powoda kwoty oraz kosztów procesu za obie instancje według norm przepisanych.

Pełnomocnik pozwanego w piśmie procesowym z dnia 10 sierpnia 2017 r. powołując się na uzasadnienie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2017 r. (I PK 90/16), w którym SN uchylił wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi sygn. akt VII Pa 242/15 przekazując sprawę do ponownego rozpoznania, wskazał, że dokonana przez SN ocena identycznych jak powoda w niniejszej sprawie roszczeń pracowników spółki (...) Sp. z o.o., obecnie (...) Sp. z o.o., winna prowadzić do oddalenia przedmiotowego powództwa w całości.

Sąd Okręgowy w Łodzi zważył, co następuje:

Apelacja w większości nie zasługuje na uwzględnienie.

W ocenie Sądu Okręgowego w Łodzi chybiony jest zarzut apelacji błędnych ustaleń, z których wynika w stosunku do powoda mają zastosowanie przepisy Regulaminu Wynagradzania z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sytuacji gdy pozwany przy zmianie Regulaminu Wynagradzania z dnia 20 lipca 2006 r. nie wypowiedział warunków pracy i płacy w drodze wypowiedzenia zmieniającego.

W ocenie Sądu Okręgowego regulamin wynagradzania z 20 lipca 2006 r. wbrew stanowisku strony skarżącej został skutecznie zmieniony w kwietniu 2010 r., zaś jego zapisy wywołały skutek w odniesieniu do indywidualnych stosunków pracy łączących pozwaną z jej pracownikami.

W ocenie Sądu Okręgowego, niewątpliwie nie było też tak, by zmiana do regulaminu wynagradzania z dnia 1 kwietnia 2010 r. nie została podana do wiadomości pracowników, czy też nie została uzgodniona z działającą w zakładzie organizacją związkową. Sąd Okręgowy podziela w tej części ustalenia Sądu pierwszej instancji, i wskazuje, że zdaniem Sądu II instancji pozwany zachował tryb wymagany dla wejścia w życie regulaminu wynagradzania z kwietnia 2010 r., który stał źródłem prawa pracy, po jego podaniu do wiadomości w sposób przyjęty u pozwanego pracodawcy - co jest zgodne z przepisami Kodeksu pracy. Fakt, iż w porozumieniu zawartym dnia 18 listopada 2009 r., kończącym rokowania Związku Zawodowego (...) pozwanego z pozwanym nie zamieszczono zapisu o podziale diety, nie przekreśla ważności tego zapisu w regulaminie. W obu tych regulacjach przyjęto wysokość diet dziennych z tytułu podróży zagranicznej w kwocie 38 Euro, zaś w przekonaniu Sądu Okręgowego, istotnym natomiast elementem pozwalającym na ustalenie celu porozumienia jest stosowany przez długi okres sposób jego realizacji, w kontekście wydanego później regulaminu. Przeprowadzone postępowanie dowodowe niewątpliwie zresztą wykazało, że wprowadzenie przedmiotowej regulacji miało na celu jedynie dookreślenie należności wypłacanych przez pozwanego z tytułu podróży służbowych, gdyż dla kierowców miało być jasne, że dieta stanowi całość wypłacanych na ich rzecz należności (przy

czym część kwoty pokryć ma zwiększone koszty żywienia, a część zwiększone inne koszty socjalne). Nie zmienia to natomiast faktu, że pracownicy pozwanego już wcześniej doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że „dieta” (nierazko określana przez nich jako „delegacja”) pokryć ma wszystkie koszty związane z podróżami, w tym koszty noclegów.

Podkreślenia wymaga fakt, że zmiana regulaminu nie zmieniła w żadnym zakresie uprawnień pracownika.

Analiza orzeczeń Sądu Najwyższego nie pozostawia żadnych wątpliwości co do tego, że zmiana warunków umowy pracę, ukształtowanych w oparciu o postanowienia zakładowego związkowego może być dokonana nie tylko przy wykorzystaniu konstrukcji wypowiedzenia zmieniającego, ze wszystkimi jej rygorami wynikającymi z art. 42 k.p. ale także co jest istotne z punktu widzenia niniejszego postępowania, zmiana taka może nastąpić w konsekwencji porozumienia zmieniającego (por. wyrok SN z dnia 3 marca 2011 r. (II (...), Lex Polonica nr 2578277).

Mając powyższe na uwadze, zdaniem Sądu Okręgowego w okolicznościach faktycznych przedmiotowej sprawy nie istniała konieczność złożenia przez pracodawcę oświadczeń w przedmiocie wypowiedzenia zmieniającego, ponieważ w tym zakresie doszło w istocie do zawarcia, w sposób dorozumiany (konkludentny) w konsekwencji porozumień modyfikujących treść indywidualnych stosunków pracy, co wyłącza konieczność zastosowania konstrukcji przewidzianej w art. 42 k.p.

A zatem w/w zarzut należy uznać za chybiony.

Nieuzasadniony jest także zarzut apelacji wskazujący, iż Sąd Rejonowy błędnie przyjął, że w świetle wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. (K 11/15) orzecznictwo sądowe dopuszczające możliwość zasądzenia ryczałtów za noclegi za okres przed nowelizacją ustawy o czasie pracy wprowadzająca art. 21a nie jest aktualne.

Należy wskazać, że Sąd Rejonowy w niniejszej sprawie zajął się oceną skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku wydanego w sprawie K 11/15 /Dz. U. z 2016 poz. 2206/, którą Sąd Okręgowy w pełni podziela.

W w/w wyroku Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 roku, poz. 1155 ze zm.) w zw. 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 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 RP oraz w punkcie 2 wyroku stwierdził, że art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 kodeksu pracy w związku z § 9 ustęp 1, 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, w zakresie w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym **jest niezgodny z art. 2 Konstytucji**.

Zgodnie z art. 190 ust. 1 i 2 Konstytucji RP orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego mają moc powszechnie obowiązującą i są ostateczne, a ponadto podlegają niezwłocznemu ogłoszeniu we właściwym organie urzędowym. Orzeczenie Trybunału wchodzi w życie z dniem ogłoszenia chyba, że Trybunał określi inny termin utraty mocy wiążącej aktu normatywnego. W razie stwierdzenia niekonstytucyjności aktu normatywnego moc wiążąca orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego oznacza, że od chwili ogłoszenia orzeczenia akt ten nie może być stosowany. Na gruncie niniejszego orzeczenia stwierdzić należy, że od dnia 29 grudnia 2016 r. - data ogłoszenia wyroku w Dzienniku Ustaw nie może być stosowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

Zauważyć należy, że Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu orzeczenia zakresowego, dotyczącego stwierdzenia niezgodności z Konstytucją przepisów odnoszących się do kierowców w transporcie międzynarodowym, w kontekście uregulowania zawartego w art. 21a ustawy wywiódł, że ustawodawca decydując się na uregulowanie podróży służbowej, odrębnie od

przepisów ogólnych kodeksu pracy, powinien kierować się uzasadnioną potrzebą przyjęcia odmiennych rozwiązań prawnych wobec danej grupy pracowników, ponieważ bez takiego działania naraża się na zarzut niekonstytucyjnego zróżnicowania sytuacji prawnej podmiotów prawa. W art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców nie dokonano wyodrębnienia podróży służbowej kierowców w kontekście szczególnego rodzaju wykonywanej przez nich pracy, zaś powyższy przepis jest bezwzględnie związany z dokonaną przez Trybunał Konstytucyjny interpretacją przepisu art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. Zauważyć należy, że w cytowanym uzasadnieniu wyroku Trybunał Konstytucyjny jasno i wyraźnie wskazał, że uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowcę pracy w permanentnej podróży, wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników. Trybunał uznał, że dotychczasowe rozwiązania ustawowe muszą być uznane za pozorne, albowiem sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika nadal z przepisów kodeksowych. Podkreślić należy, że w omawianym kontekście Trybunał Konstytucyjny definitywnie stwierdził, że potraktowanie w sposób identyczny podmiotów nierównych, a mianowicie pracownika administracji i kierowców w transporcie międzynarodowym, a z drugiej strony pracodawców - należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocyjnego systemu określania poziomu wynagrodzenia i diet. Trybunał Konstytucyjny ocenił także, że przesądzenie przez ustawodawcę, iż art. 77⁵ § 3-5 kodeksu pracy i wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 k.p. przepisy wykonawcze mają mieć zastosowanie do każdego przewozu w transporcie wykonanego przez kierowcę, jest sprzeczne z ratio legis tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej dziedziny. W wyniku uchwalenia autonomicznej definicji podróży służbowej kierowców w art. 2 pkt 7 ucpk doszło do zrównania przez ustawodawcę podróży służbowej kierowców wykonujących przewozy w transporcie drogowym, stanowiącej immanentny element ich codziennych obowiązków służbowych, oraz podróży służbowej pozostałych pracowników, dla których taka podróż nie wchodzi w zakres codziennych obowiązków i ma charakter incydentalny. Doszło zatem do zróżnicowania sytuacji prawnej kierowców w stosunku do pozostałych pracowników mobilnych - pierwsi, wykonując swoje codzienne obowiązki służbowe, są w podróży służbowej, zaś drudzy nie są.

Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do kodeksu pracy, a zatem zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali*, mają pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych. Kodeks pracy ma do nich zastosowanie posiłkowo w zakresie w nich nieuregulowanym. Z uzasadnienia projektu nowelizacji ucpk z 2010 roku wynika jednoznacznie, że ustawodawca, wprowadzając do tej ustawy samodzielną definicję podróży służbowej pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy, kierował się potrzebą rekompensaty zwiększonych kosztów wykonywania pracy i pobytu poza miejscem zamieszkania i miał na uwadze konieczność uregulowania kwestii świadczeń z tego tytułu " w związku ze specyfiką zawodu" kierowcy. Słusznie zatem wskazał, że stosowne przepisy w tej sprawie powinny być zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców, jako że świadczenia z tytułu podróży wiążą się z czasem pracy kierowców. Racjonalny ustawodawca, decydując się na odrębne od przepisów ogólnych kodeksu pracy uregulowanie definicji podróży służbowej w odniesieniu do określonej kategorii pracowników, powinien kierować się uzasadnioną potrzebą przyjęcia odmiennych rozwiązań prawnych wobec tej grupy, inaczej bowiem naraża się na zarzut niekonstytucyjnego zróżnicowania sytuacji prawnej podmiotów prawa. Jeśli ze względu na charakter wykonywanej pracy uznaje, że istnieje potrzeba odrębnej, szczególnej względem kodeksu pracy regulacji w odniesieniu do konkretnej kategorii pracowników, to ustanowienie tych przepisów powinno mieć charakter adekwatny do specyfiki wykonywanej przez nich pracy. Celem ustanowienia norm o charakterze *lex specialis* jest bowiem konieczność odmiennego od zasad ogólnych, bardziej odpowiedniego dla danego obszaru stosunków społecznych uregulowania

prawnego wynikającego ze specyfiki tych stosunków. Ustanawianie przepisów o charakterze *lex specialis* samo w sobie musi uwzględniać specyfikę regulowanej dziedziny, inaczej bowiem nie ma podstaw do odstąpienia od zasad ogólnych, a działanie ustawodawcy może zostać uznane za nieracjonalne. Podróż służbowa nie może polegać na wykonywaniu uzgodnionej przez strony pracy, która ze swej istoty polega na stałym przemieszczaniu się po określonym obszarze. Pracownik realizuje wówczas zobowiązanie niewykraczające poza warunki umówione przez strony, jakie przyjął na siebie, nawiązując stosunek pracy. Inaczej należy postrzegać podróż służbową, która stanowi środek do wykonania określonego zadania służbowego poza siedzibą pracodawcy, i sama w sobie nie jest jeszcze istotą tego zadania (o takiej podróży mowa w art. 77⁵ § 1 k.p.), a inaczej sytuację, w której istotą wykonywanej pracy jest stałe przebywanie w podróży. W odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym należy stwierdzić, że ich zadaniem służbowym jest wykonywanie przewozu osób lub rzeczy, przebywanie w podróży jest zatem treścią obowiązku służbowego, a nie środkiem do jego wykonania. Ustawodawca, przyjmując autonomiczną definicję podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców, nie dokonał systemowego wyodrębnienia podróży służbowej kierowców, stanowiącej w istocie rodzaj wykonywanej przez nich pracy, od odbywanej doraźnie podróży służbowej pozostałych pracowników (o jakiej mowa w kodeksie pracy). Ustawodawca, uchwalając nową definicję podróży służbowej w ustawie o czasie pracy kierowców, zdecydował w istocie, że każde wykonanie przewozu drogowego przez kierowcę ma charakter podróży służbowej. Konsekwencją zaś wykonywania pracy w podróży służbowej przez kierowcę jest obowiązek pokrycia przez jego pracodawcę kosztów związanych z tą podróżą. W ten sposób ustawodawca dokonał istotnej ingerencji w treść stosunku pracy, którego ukształtowanie, co do zasady, pozostawia się uzgodnieniom stron. W art. 77⁵ k.p. mechanizm przyznawania należności z tytułu podróży służbowej został ukształtowany systemowo. Regulacje dotyczące należności na pokrycie kosztów 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). Warunki i specyfika podróży służbowych pracowników sfery budżetowej - 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 (w której nierzadko pojawiają się trudności z zapewnieniem pracownikowi warunków hotelowych). Tymczasem ustawodawca wprowadził szerszą definicję podróży służbowej w stosunku do kierowców niż wynikająca z art. 77⁵ § 1 k.p. Ponadto, w odniesieniu do tak szerokiej definicji, zdecydował się na zastosowanie wobec kierowców i ich pracodawców regulacji dotyczącej incydentalnych podróży służbowych pracowników sektora administracji. Uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ucpk z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych - tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców - należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz

poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet. 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.

Analiza uzasadnienia orzeczenia wydanego przez Trybunał Konstytucyjny, którego obszerny fragment został przytoczony powyżej - w ocenie Sądu Okręgowego - wyklucza możliwość dalszego stosowania przepisów rozporządzeń o podróżach służbowych, jako podstawy roszczeń kierowców w transporcie międzynarodowym, przez odwołanie do art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców i przyjęcie, że do rekompensaty za podróż służbową będą miały zastosowanie przepisy powszechnie obowiązujące, w tym art. 77⁵ § 5 kodeksu pracy. Takie stanowisko zostało wyrażone w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 roku wydanego w sprawie I PK 300/15, ale nie można go podzielić ze względu na ewidentną sprzeczność z zapadłym wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego. Zważyć należy, że z wyroku Trybunału Konstytucyjnego jednoznacznie wynika, iż przedmiotowym orzeczeniem został zakwestionowany cały dotychczasowy mechanizm rozliczania należności z tytułu podróży służbowych kierowców, co wyklucza odwołanie się do dotychczasowych rozwiązań. Takie zaś skutki wywołuje zaakceptowanie stanowiska przyjętego w przywołanym orzeczeniu SN, albowiem prowadzi do rozliczenia kosztów podróży kierowcy w transporcie międzynarodowym według zasad tożsamyh dla pracowników sfery budżetowej, których podróże służbowe są związane z jednostkowymi wyjazdami służbowymi, zaś zwrot kosztów z ich tytułu związany jest ze zwiększonymi kosztami związanymi z korzystaniem z usług hotelowych. Trybunał Konstytucyjny stanowczo podkreślił, iż przesądzenie przez ustawodawcę że art. 77⁵ § 3-5 kodeksu pracy i wydane na podstawie art. 77² § 2 kodeksu pracy 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. Proces kontroli konstytucjonalności prawa jest procesem stosowania prawa, które tradycyjnie oznacza proces decyzyjny właściwego organu państwowego do wydania konkretnej decyzji. Wynikiem decyzji jest subsumcja określonego stanu faktycznego do przepisów prawa. Rolą Trybunału Konstytucyjnego jest przeprowadzenie kontroli konstytucyjności, przy czym skutek kontroli oddziałuje na procesy stosowania prawa przez inne sądy. Z treści uzasadnienia wyroku z dnia 24 listopada 2016 roku jednoznacznie wynika, że niezgodność art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców z Konstytucją w ujęciu zakresowym, dotyczy nie tylko przepisu zaskarżonego, czyli art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, ale normy prawnej w rozumieniu całej konstrukcji odniesienia art. 21a do art. 77⁵ par 3-5 kodeksu pracy oraz wydanymi na podstawie tych przepisów aktami wykonawczymi. Norma badana przez Trybunał Konstytucyjny dotyczy więc kilku przepisów prawa, a nie jedynie art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców i polega na zakwestionowaniu możliwości odesłania do rozliczenia należności przysługujących kierowcom z tytułu odbycia podróży służbowej do rozliczeń przysługujących pracownikom administracji państwowej i samorządowej. W tym miejscu przypomnieć należy, że Sąd Najwyższy w sprawie o sygn. akt V CSK 377/15 wskazał, że do orzekania o niezgodności ustaw i ich poszczególnych przepisów z Konstytucją jest powołany wyłącznie Trybunał Konstytucyjny (art. 188 pkt 1, art. 193 Konstytucji). Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, traktując to jako wyjątek od reguły, wynikający ze szczególnych okoliczności, że jeżeli niezgodność przepisu z Konstytucją jest w związku z rozpoznawaną sprawą oczywista i ocena taka ma dodatkowe poparcie w wyroku Trybunału Konstytucyjnego, który stwierdził uprzednio niezgodność z Konstytucją przepisu o takim samym brzmieniu, jak zawarty w obowiązującej ustawie, to sąd może nie zastosować tego przepisu w rozpoznawanej sprawie ze względu na jego niezgodność z Konstytucją (art. 178 ust. 1 Konstytucji). Cytowany wyrok Sądu Najwyższego potwierdził prawo sądu powszechnego do

dokonania kontroli rozproszonej Konstytucji RP, która jednakże może być dokonana jedynie na tle konkretnego stanu faktycznego oraz w indywidualnej sprawie. Kontrola taka koncentruje się wyraźnie na procesie wykładni i stosowania prawa aniżeli na analizie dogmatycznej - (...). Podobna zasada obowiązuje w doktrynie *acte eclairé*, która w prawie Unii Europejskiej oznacza, że jeżeli Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał już wcześniej orzeczenie w sprawie wykładni danego przepisu prawa wspólnotowego, to ma ono zastosowanie również w późniejszych przypadkach i podnoszenie pytania prejudycjalnego w zakresie danego przepisu nie jest obowiązkowe, a poprzednie orzeczenie (...) w tej sprawie jest wiążące.

Przedkładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić przede wszystkim należy, że w ocenie Sądu Okręgowego po dniu 29 grudnia 2016 r., a więc po opublikowaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r., nie jest możliwym oparcie rozstrzygnięcia sprawy o ryczałty za nocleg dla kierowców w transporcie międzynarodowym o treść przepisów powszechnie obowiązujących w zakresie, w jakim odsyłają one do zasad rozliczania podróży służbowych pracowników sfery administracji państwowej i samorządowej. Posłużenie się takimi środkami jest sprzeczne z *ratio legis* danej regulacji i świadczy o nieadekwatności zastosowanego środka, a także jest niezgodne z zasadami dobrej legislacji, zaś po wydaniu wyroku przez Trybunał Konstytucyjny także z zasadami zaufania obywateli do państwa. W tym miejscu zacytować należy jedną z definicji (...) zasady zaufania obywatela do państwa, w której Trybunał Konstytucyjny wskazał, że zasada zaufania do państwa i stanowionego przez nie prawa opiera się na wymaganii pewności prawa, a więc takim zespole cech przysługujących prawu, które zapewniają jednostce bezpieczeństwo prawne, umożliwiają jej decydowanie o swoim postępowaniu na podstawie pełnej znajomości przesłanek działania organów państwowych oraz konsekwencji prawnych, jakie jej działania mogą pociągnąć za sobą. Zasada ochrony zaufania jednostki do państwa i do prawa może znajdować się w kolizji z innymi zasadami i wartościami konstytucyjnymi, dla których realizacji w pewnych sytuacjach konieczne jest wprowadzenie zmian na niekorzyść jednostki. Jednostka musi zawsze liczyć się z tym, że zmiana warunków społecznych lub gospodarczych może wymagać nie tylko zmiany obowiązującego prawa, lecz także niezwłocznego wprowadzenia w życie nowych regulacji prawnych. Zasada ochrony zaufania wyznacza sytuację prawną nie tylko obywateli, lecz także chroni przed ingerencją władzy państwowej inne podmioty stosunków prawnych (wyrok TK z 20 stycznia 2011 r., k.p. 6/09).

Konstytucyjna zasada ochrony zaufania do państwa i prawa (art. 2 Konstytucji) w kontekście wydanego w dniu 24 listopada 2016 r. wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie sygn. K 11/15 wymaga przyjęcia i zaakceptowania skutków prawnych tegoż wyroku w odniesieniu do roszczenia o ryczałty za noclegi kierowców na poziomie negacji prawa do ryczałtu na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3, 2 i 5 kodeksu pracy, a z drugiej strony zaakceptowania czasowej luki prawnej, która powstała na skutek wydania wyroku zakresowego przez Trybunał Konstytucyjny bez odroczenia wejścia w życie tego orzeczenia. Takie też stanowisko zajął Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 14 lutego 2017 roku w sprawie o sygn. akt I PK 77/16 oraz orzeczeniu z dnia 9 marca 2017 roku w sprawie o sygn. akt I PK 309/15. W pierwszym z przywołanych orzeczeń Sąd Najwyższy stwierdził, że do stanów faktycznych poczynszy od 3 kwietnia 2010 r., do kierowców w transporcie międzynarodowym nie należy stosować przepisów rozporządzeń wykonawczych wydanych z upoważnienia art. 77⁵ k.p.; zastosowanie miały natomiast przepisy zakładowe (regulaminy wynagradzania), które nie były korygowane przez przepisy powszechnie obowiązujące, jako bardziej korzystne. W kolejnym z powołanych orzeczeń wskazano natomiast, że z dniem ogłoszenia wyroku art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców stracił domniemanie zgodności z Konstytucją również odnośnie stanów faktycznych sprzed tej daty. Należności z tytułu podróży służbowych i warunki ich wypłacania w przypadku firm transportowych, nienależących

do sfery budżetowej, powinny zostać unormowane w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę (w myśl art. 77⁵ § 3 k.p.).

A zatem w/w zarzut należy uznać za chybiony.

Z tych też względów na podstawie art. 385 kpc Sąd Okręgowy oddalił apelację w/w zakresie jako bezzasadną.

Za słuszny Sąd Okręgowy uznał zarzut naruszenia art. 102 k.p.c.

Zgodnie z treścią art. 102 k.p.c. w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegranej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami.

W ocenie Sądu Okręgowego powyższe oznacza, iż sądy mają swobodę przy rozstrzygnięciu o zwrocie kosztów procesu, gdy stosowania zasady wyrażonej w art. 98 k.p.c. nie można pogodzić z zasadą słuszności. Jednakże art. 102 k.p.c. jako przepis szczególny nie może być wykładany rozszerzająco i wyklucza uogólnienie (postanowienie SN z 1981-02-16 IV PZ 11/81 L.). Jego zastosowanie przez sąd musi być więc oceniane w całości okoliczności, które uzasadniałyby odstępstwo od podstawowych zasad decydujących o rozstrzygnięciu w przedmiocie kosztów procesu. Do kręgu tych okoliczności należą zarówno fakty związane z samym przebiegiem procesu (lojalność i racjonalność strony w zakresie podejmowanych czynności procesowych), jak i fakty leżące na zewnątrz procesu, zwłaszcza dotyczące stanu majątkowego (sytuacji życiowej). Okoliczności te powinny być oceniane przede wszystkim z uwzględnieniem zasad współzycia społecznego (zob. post. SN z 14.1.1974 r., II CZ 223/73, niepubl.).

W ocenie Sądu, w niniejszej sprawie, zachodzą okoliczności dające podstawę do zastosowania art. 102 k.p.c. z uwagi na fakt, że podstawą oddalenia powództwa jest zmiana stanu prawnego wynikająca z wyroku Trybunału Konstytucyjnego wydanego w dniu 24 listopada 2016 r., a więc wydanego już w trakcie trwania niniejszego postępowania.

Wytaczając powództwo o ryczałty za noclegi z tytułu podróży służbowych powód opierał się na regulacji zawartej w przepisie art.21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77/5 §2, 3 i 5 kodeksu pracy i w związku z §16 ust.1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. W dacie wniesienia pozwu w/w przepis ustawy o czasie pracy kierowców stanowił powszechnie obowiązującą normę prawną określającą zasady pokrywania przez pracodawcę kosztów podróży służbowej kierowcy. Oznacza to, że wytaczając przedmiotowe powództwo powód mógł być przekonany o zasadności swoich roszczeń. Przedstawiona wyżej zmiana stanu prawnego, wynikająca z wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016r. i skutkująca zmianą rozstrzygnięcia Sądu pierwszej instancji, była okolicznością, której powód nie mógł przewidzieć. Dlatego w okolicznościach sprawy można mówić o wypadku szczególnie uzasadnionym, dającym podstawy do odstąpienia od obciążania powoda kosztami procesu – art. 102 k.p.c.

Rozstrzygnięcia tego powód nie mógł przewidzieć decydując się na wystąpienie z powództwem w niniejszej sprawie, skoro wcześniej jednolite orzecznictwo Sądu Najwyższego pozwalało powodowi wywodzić, że dochodzone przez niego roszczenie może być zasadne. W ocenie Sądu, zmiana sytuacji prawnej powoda, która wystąpiła od 29 grudnia 2016 r. i w kontekście dotychczasowej linii orzecznictwa była niespodziewana, a tym samym nie uprawnia do zasądzenia na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego, skoro do tego dnia roszczenie dochodzone w sprawie mogło być uzasadnione. Zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w takim stanie faktycznym pozostawałoby w sprzeczności z zasadą zaufania obywatela do prawa (art. 2 Konstytucji RP), a w tym kontekście pozwalało Sądowi Okręgowemu na skorzystanie z dyspozycji art. 102 k.p.c.

Z tych wszystkich względów na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. Sąd Okręgowy zmienił zaskarżony wyrok w pkt 2 w ten sposób, że nie obciążył powoda M. P. obowiązkiem zwrotu stronie pozwanej kosztów zastępstwa procesowego.

Mając na względzie powyższe w oparciu o art. 102 k.p.c. Sąd Okręgowy nie obciążył powoda obowiązkiem zwrotu na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego na II instancję.

Przewodnicząca: Sędziowie:

K.K.-W.