

UZASADNIENIE

W dniu 30 marca 2017 roku do Sądu Okręgowego w Łodzi wpłynęła skarga o wznowienie postępowania, złożona przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w P.. Skarga dotyczyła żądania wznowienia postępowania w sprawie VII Pa 28/15, z powództwa J. D. o zwrot kosztów noclegów. Prawomocnym wyrokiem z dnia 23 kwietnia 2015 roku Sąd Okręgowy w Łodzi oddalił apelację pozwanych min. w części dotyczącej zasądzenia od nich na rzecz powoda zwrotu kosztów noclegu.

Postanowieniem z dnia 28 listopada 2017 roku Sąd Okręgowy w Łodzi odrzucił skargę o wznowienie postępowania oraz oddalił wnioski o wstrzymanie wykonalności zaskarżonego wyroku.

Na skutek wniesionego zażalenia, postanowieniem z dnia 10 maja 2018 roku Sąd Najwyższy uchylił zaskarżone postanowienie w punkcie 1 i pozostawił Sądowi Okręgowemu rozstrzygnięcie o kosztach postępowania zażaleniowego.

W uzasadnieniu Sąd Najwyższy wskazał, że okoliczności sprawy oraz powołane przez sądy obu instancji przepisy prawa, stanowiące podstawę do wydania wyroku w dniu 23 kwietnia 2015 roku oraz treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku, stanowiącego podstawę skargi – przemawiają za wznowieniem postępowania w sprawie. Ponadto Sąd Najwyższy wskazał, że treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego nie przesądza o bezzasadności roszczeń kierowców o zwrot kosztów noclegów podczas podróży służbowych, wskazując na rozważania prawne, zawarte w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 26 października 2017 roku w sprawie III PZP 2/17.

Sąd Okręgowy, rozpoznając ponownie sprawę wstrzymał wykonanie wyroku, którego dotyczy skarga o wznowienie postępowania oraz zważył, co następuje.

Na wstępie rozważań należy z całą mocą podkreślić, że skarga o wznowienie postępowania dotyczy tylko ściśle określonej części wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 23 kwietnia 2015 roku, a co za tym idzie także wyroku Sądu Rejonowego w Pabianicach z dnia 18 listopada 2014 roku, a mianowicie roszczeń o zwrot kosztów noclegu.

Sąd Okręgowy w Łodzi, wyrokiem z dnia 23 kwietnia 2015 roku, oddalając apelacje pozwanych oraz apelację powoda wzajemnego, rozstrzygnął o kilku kwestiach. Po pierwsze o roszczeniach o zwrot kosztów noclegów, po drugie o ekwiwalencie za urlop wypoczynkowy, po trzecie o odszkodowaniu z powództwa wzajemnego oraz po czwarte o kosztach postępowania.

Zgodnie z art. 399 § 1 k.p.c. w wypadkach przewidzianych w ustawie można żądać wznowienia postępowania, które zostało zakończone prawomocnym wyrokiem.

Przepis art. 401¹ k.p.c. stanowi z kolei, że można żądać wznowienia postępowania również w wypadku, gdy Trybunał Konstytucyjny orzekł o niezgodności aktu normatywnego z Konstytucją, ratyfikowaną umową międzynarodową lub z ustawą, na podstawie którego zostało wydane orzeczenie.

Skarżący, jako podstawę swej skargi o wznowienie postępowania powołali wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. wydany w sprawie o sygn.akt K 11/15, (opublikowany w Dz.U. z 2016 roku, poz.2206), stanowiący, że przepis 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.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 (Dz.U.167) oraz w zw. 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 znajdują zastosowanie do

kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, zostały uznane za niezgodne z art.2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Sąd Okręgowy, będąc związany stanowiskiem Sądu Najwyższego, wyrażonym w postanowieniu z dnia 10 maja 2018 roku w sprawie I PZ 11/18 uznał, że skarga jest zasadna i doprowadziła do zmiany wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 23.04.2015 roku w części dotyczącej ryczałtów za noclegi. W tym zakresie Sąd Okręgowy uznał, że na podstawie art. 412 kpc należało zmienić ten wyrok w ten sposób, że należało uchylić wyrok sądu I instancji w punktach 1a i 3a czyli tylko i wyłącznie w zakresie roszczenia przeciwko pozwanym o ryczałty za noclegi oraz przekazać sprawę do ponownego rozpoznania. W pozostałym zakresie, w tym również w zakresie dotyczącym rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 23 kwietnia 2015 roku, a co za tym idzie, także wyrok Sądu Rejonowego w Pabianicach, pozostaje prawomocny.

Na wstępie rozważań wskazać należy, że prawomocny wyrok wydany w dniu 18 listopada 2014 roku przez Sąd Rejonowy w Pabianicach, w zakresie zasądzającym od skarżących na rzecz J. D. ryczałty za noclegi oparty został bezpośrednio na przepisach § 2 i § 16 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 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. z 2013 r. poz. 167).

Podstawą uwzględnienia skargi o wznowienie postępowania stała się zmiana stanu prawnego po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku wydanego w sprawie o sygn. akt K 11/15. W orzeczeniu tym Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Trybunał Konstytucyjny stwierdził również, że art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji.

W uzasadnieniu wyroku Trybunał wskazał, iż koszty podróży służbowej pracowników ustawodawca uregulował dwutorowo: w stosunku do pracowników państwowej lub samorządowej sfery budżetowej tryb ustalania warunków oraz wysokość należności przekazano do szczegółowej regulacji ministrowi właściwemu do spraw pracy w drodze rozporządzenia (art.77⁵§ 2 k.p.), zaś do pracowników spoza tego kręgu ustawodawca pozostawił tę kwestię stronom stosunku pracy, a więc pracodawcom i pracownikom (art.77⁵ § 3 k.p.) obligując ich do określenia warunków wypłacania należności z tytułu podróży służbowej w układach zbiorowych pracy, regulaminie wynagradzania bądź wprost w umowie o pracę. Mechanizm przewidziany w art.77⁵§5 k.p. miał pełnić funkcję gwarancyjną, na wypadek gdyby układ zbiorowy pracy regulamin wynagradzania czy umowa o pracę pozostawiły te kwestie poza przedmiotem ustaleń. Trybunał wskazał, iż przepis art.21a ustawy o czasie pracy kierowców (zgodnie z treścią którego kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie wydatków związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art.77⁵ § 3-5 k.p.) ma charakter przepisu odsyłającego. Zawarte odesłanie ma charakter zewnętrzny (odsyła do innego aktu normatywnego niż ten, w którym zawarty jest przepis) i dynamiczny (odsyła do każdorazowej wersji przepisów odniesienia). Tak ukształtowana konstrukcja normatywna jest niezgodna z art.2 Konstytucji RP.

Najważniejszy skutek wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku jest taki, że przepis art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 kodeksu pracy, w związku z przepisami rozporządzeń o podróżach służbowych pracowników sfery budżetowej nie może być podstawą do zasądzenia kierowcy zawodowemu zwrotu kosztów noclegu w zagranicznych podróżach służbowych. W zakresie opisanym w wyroku Trybunału przepis ten został bowiem uznany za niezgodny z Konstytucją i jako taki nie może być stosowany przez sądy. Skutkiem orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego jest bowiem utrata mocy obowiązującej przepisu niezgodnego z Konstytucją.

Mając na uwadze treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego należy uznać, iż przepisów powołanych w sentencji wyroku nie można zastosować do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym. Kierowca pracujący w transporcie międzynarodowym nie może zatem oprzeć swojego roszczenia jedynie na przepisach zawartych w sentencji wyroku Trybunału, gdyż roszczenie takie nie będzie zasługiwało na ochronę prawną. Źródłem prawa, zgodnie z art. 9 § 1 k.p. pracy są nie tylko przepisy Kodeksu pracy oraz przepisy innych ustaw i aktów wykonawczych, określające prawa i obowiązki pracowników i pracodawców, a także postanowienia układów zbiorowych pracy i innych opartych na ustawie porozumień zbiorowych, regulaminów i statutów określających prawa i obowiązki stron stosunku pracy. Toteż należy uznać, iż regulamin wynagradzania również jest źródłem prawa pracy. Nadmienić w tym miejscu także należy, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego, zapadłym jeszcze przed wydaniem przez Trybunał Konstytucyjny wyroku z dnia 24 listopada 2016 roku, ugruntowane zostało stanowisko, iż zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonej w § 9 ust. 1 -3 tego rozporządzenia, albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy. Powyższy pogląd wprost wynika z uchwały Sądu Najwyższego w składzie siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164) i został w pełni zaakceptowany w późniejszych orzeczeniach (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 r. sygn. II PK 248/14, opubl. Legalis Numer 1341807; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2016 r. sygn. akt II PK 111/15, opubl. Legalis Numer 1482779).

Należy w tym miejscu przywołać także pogląd wyrażony w uzasadnieniu wyroków Sądu Najwyższego z dnia 13 sierpnia 2015 roku sygn. II PK 241/14 (opubl. Legalis Numer 1337760) i z dnia 15 września 2015 roku sygn. II PK 248/14 (opubl. (...)), w których Sąd ten – podzielając stanowisko wyrażone w uchwale z 12 czerwca 2014 roku sygn. II PZP 1/14 – wyraził jednocześnie zapatrywanie, zgodnie z którym określona w umowie o pracę (czy regulaminie) kwota może w pełni kompensować koszty podróży zagranicznej jeżeli nie jest ona mniej korzystna niż przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia (według art. 77⁵ § 4 k.p., czyli dieta krajowa) i ryczałtu za nocleg (według § 9 rozporządzenia).

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy pozwani, niebędący podmiotem publicznym, mieli uzasadnione prawo do innego ukształtowania należności z tytułu podróży zagranicznych, aniżeli uregulowania zawarte w przepisach rozporządzenia wykonawczego. Jedynie z uwzględnieniem, iż regulacje wewnętrzne nie mogły być mniej korzystne niż te, jakie zostały w tej materii zawarte w Kodeksie pracy. Ograniczenia wynikające z regulacji ustawowej dotyczą jednak jedynie kwoty diety, zaś nie wskazują wysokości ryczałtu. Oznaczało to w praktyce, iż diety z tytułu podróży służbowej za granicą mogły być uregulowane na niższym poziomie niż zostało to dokonane w rozporządzeniu z 2002 roku, a później z 2013 roku, nie mogły być one jednak niższe niż diety ustalone w rozporządzeniu z tytułu podróży służbowej na terenie kraju.

Podstawą dochodzonego w niniejszej sprawie roszczenia był § 9 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 roku w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza

granicami kraju (Dz. U. 2002, Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.). Odniesienie do cytowanego Rozporządzenia w kontekście kierowców w transporcie międzynarodowym jest oparte na art. 2 p. 7 oraz art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 roku, poz. 1155 ze zm.). Przypomnieć należy, iż zgodnie z treścią art. 2 pkt 7 cytowanej ustawy za podróż służbową rozumie się każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy przewozu drogowego poza miejscowość, w której pracodawca ma siedzibę lub inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały, w celu wykonania przewozu drogowego. Artykuł 21a cytowanej ustawy wskazuje natomiast, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonaniem zadania służbowego, ustalone na zasadach art. 77⁵ § 3-5 kp.. Zgodnie ze wskazanym unormowaniem warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Jednocześnie ustawodawca w kodeksie pracy wskazał, że wysokość diety nie może być niższa od diety ustalonej na obszarze kraju określonej dla pracownika, o którym mowa w art. 77 § 2 kp. W art. 77 § 5 kp zapisano, że w sytuacji gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów art. 77 § 2 kp.

Mając powyższe na uwadze istotną w niniejszej sprawie jest ocena skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku, w którym stwierdzono, że art. 21a cytowanej ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 kp 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 orzeczenia 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 roku, a więc daty ogłoszenia wyroku w Dzienniku Ustaw, nie może być stosowany art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, co oczywiście miało miejsce już po wydaniu zaskarżonego wyroku. Zauważyć należy, że Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu wydanego orzeczenia, 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 kp 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 ustawy o czasie pracy kierowców 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.

Nie ulega wątpliwości, iż 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 ustawy o czasie pracy kierowców 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 kp), 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

szkoleniowej 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 kp mechanizm przyznawania należności z tytułu podróży służbowej został ukształtowany systemowo. Regulacje dotyczące należności na pokrycie kosztów podróży służbowej 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 kp, 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). Zdaniem Sądu Okręgowego warunki i specyfika podróży służbowych pracowników sfery budżetowej związana z zasadniczo niewielką liczbą podróży, odbywaniem 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. Tymczasem ustawodawca wprowadził szerszą definicję podróży służbowej w stosunku do kierowców niż wynikająca z art. 77⁵ § 1 kp. 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 ustawy o czasie pracy kierowców 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 wskazywane powyżej unormowania art. 77⁵ kp i wydane na jego podstawie 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 kp kodeksu pracy. Takie stanowisko zostało wyrażone w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2017 roku wydanego w sprawie sygn. 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 Sądu Najwyższego, 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 kp 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 kp 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 rozliczania 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. 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.

Przedkładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić przede wszystkim należy, że w ocenie Sądu Okręgowego po dniu 29 grudnia 2016 roku, a więc po opublikowaniu omawianego wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku, nie jest możliwym oparcie rozstrzygnięcia sprawy o ryczałty za nocleg dla kierowców w transporcie międzynarodowym na podstawie prawnej wynikającej z przepisów powszechnie obowiązujących w zakresie, w jakim odsyłają one do zasad rozliczania podróży służbowych pracowników sfery budżetowej. 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. Konstytucyjna zasada ochrony zaufania do państwa i prawa (art. 2 Konstytucji) w kontekście wydanego w dniu 24 listopada 2016 r. wyroku Trybunału Konstytucyjnego 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 § 2, 3 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, począwszy od 3 kwietnia 2010 roku, do kierowców w transporcie międzynarodowym nie należy stosować przepisów rozporządzeń wykonawczych wydanych z upoważnienia art. 77⁵ kp; 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 donmiemanie 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.

Wskazać również należy, iż po analizowanym wyroku Trybunału Konstytucyjnego brak podstaw do stosowania art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zaś art. 77⁵ § 5 kp może być stosowany wyłącznie w sytuacji, gdy pracodawca nie uregulował zasad zwrotu należności z tytułu podróży służbowych w regulaminie wynagradzania, układzie zbiorowym pracy lub umowie o pracę. W powyższych okolicznościach utraciła również aktualność uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku (OSNP nr 12 z 2014 poz. 164) w zakresie, w jakim wskazywała ona, że postanowienia zakładowych przepisów prawa pracy regulujących kwestię świadczeń należnych kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym z tytułu podróży służbowych nie mogą przewidywać świadczeń w wysokości niższej niż przewidziane w aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ kp. Wskazane poglądy zostały wyrażone w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 08 marca 2017 roku sygn.. II PK 409/15 oraz z dnia 17 maja 2017 roku II PK 106/16.

W uchwale z dnia 26 października 2017 roku (III PZP 2/17) Sąd Najwyższy przyjął natomiast pogląd, iż:

„ryczałt 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. 77[5] § 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. 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.) oraz w § 16 ust. 2 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)”.

Zdaniem Sądu Okręgowego rozpoznającego niniejszą sprawę cechą stosunku pracy jest ryzyko ekonomiczne pracodawcy. Jeśli decyzja pracodawcy (polecenie wyjazdu) powoduje powstanie dodatkowych kosztów, nieobjętych wynagrodzeniem zasadniczym pracownika, to oczywiście obowiązkiem zatrudniającego jest ich zwrot. Dodanie do systemu prawa odrębnej definicji podróży służbowej (w art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców) modyfikuje jedynie kodeksowy zakres jej znaczenia. Wprowadzenie odrębnej definicji oznacza objęcie nią w sposób szerszy - niż dotychczas - określonej grupy wykonujących pracę podporządkowaną. W tej sytuacji

brak regulacji (zasad zwrotu tych kosztów) w ustawie o czasie pracy kierowców obliguje do ich rekompensaty w drodze regulacji zakładowych, które powinny uwzględniać (również w postaci ryczałtowej) rekompensatę takich dodatkowych, rzeczywistych kosztów. Nie ma przy tym przeszkód, aby należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową zostały określone w postaci jednego ryczałtu. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 września 2015 roku II PK 248/14, przyjęto, że dopuszczalne było ustalenie przez strony stosunku pracy objęcia jednym ryczałtem (w adekwatnie wysokiej i stałej kwocie) diety oraz należnego kierowcy ryczałtu za noclegi, nie mniej korzystnym niż przepisy powszechne w zakresie minimalnych kosztów wyżywienia i ryczałtu za nocleg. Nie narusza również prawa określenie w przepisach zakładowych lub w umowie o pracę tych należności w wysokości niższej od wysokości ryczałtów, przewidzianych w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych na podstawie art. 77⁵ kp. Z cytowanego wyroku Trybunału Konstytucyjnego wynika bowiem, iż należy uwzględnić przy wykładni przepisów również aspekt ekonomiczny, a więc uzasadnione oczekiwania właścicieli firm przewozowych, że zakup pojazdów wyposażonych w miejsca noclegowe i klimatyzację wpłynie na obniżenie ich wydatków, związanych z ryczałtami za noclegi kierowców. W aktualnym stanie prawnym istnienie zakładowych unormowań dotyczących ryczałtu za nocleg w służbowej podróży zagranicznej kierowcy zatrudnionego w transporcie międzynarodowym, nakazywało ich stosowanie z mocy art. 4 i art. 2 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców w związku art. 77⁵ § 1 i 3 kp do pracy kierowców po 3 kwietnia 2010 roku, nawet jeśli stawki ryczałtu za nocleg były niższe od ustalonych przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 5 kp, a pojazd wyposażony był w kabinę z miejscami do spania. Przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 roku w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, które zostało zastąpione rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, miałyby zastosowanie tylko wówczas, gdyby nie było zakładowych unormowań dotyczących należności z tytułu podróży służbowej.

Podsumowując powyższe rozważania stwierdzić zatem należy, że - w aktualnym stanie prawnym, ukształtowanym wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego - roszczenie powoda o ryczałty za noclegi, nie znajduje oparcia i nie przysługuje w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 roku 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. z 2002 r. Nr 235, poz. 1991 ze zm.) od 29 grudnia 2016 roku, albowiem wówczas nastąpiła utrata domniemania zgodności z Konstytucją oparcia stanu faktycznego na przedmiotowej regulacji prawnej. Sąd Okręgowy zauważa ponadto, że w niniejszej sprawie, po zmianie przepisów prawa działającej ex tunc, do rozliczania wydatków związanych z kosztami podróży służbowych powoda może mieć tylko zastosowanie art. 77⁵ § 1 kodeksu pracy, który przyznaje prawo pracownika do pokrycia należności związanych z podróżą służbową.

Warto również podkreślić, że kierowcy, co Sądowi jest wiadomym z racji rozpoznawania spraw pracowniczych kierowców, posługują się terminem „diety” dla określenia całości należności z tytułu podróży służbowych. Generalnie nie jest używane formalne określenie „należności z tytułu podróży służbowych”, czy też „ryczałty”, „delegacje”, co jest całkowicie zrozumiałe. W potocznym rozumieniu termin „diety” oznacza dla kierowcy należności przysługujące z tytułu odbywania podróży służbowych. Powszechnie wiadomym jest również, iż kierowcy należności z tytułu „diety” traktują jako dodatkowy składnik wynagrodzenia, przyjmowany dla siebie ponad stawkę wynagrodzenia zasadniczego

i w zamian za to środków z tytułu ryczałtu za noclegi nie przeznaczają na ten cel, rekompensując go właśnie nocowaniem w kabinie pojazdu.

W związku z powyższymi okolicznościami należy dojść do przekonania, że Sąd Rejonowy w zaskarżonym wyroku (opartym na unormowaniach, które Trybunał Konstytucyjny uznał za niezgodne z Konstytucją) niesłusznie dał prymat przepisom rozporządzeń wykonawczych, wydanych z upoważnienia art. 77⁵ § 2 kp.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że uzasadnione okazały się zarzuty apelacyjne naruszenia przepisów prawa procesowego, dotyczące błędów w ustaleniach faktycznych co do rozliczania kosztów za podróże służbowe.

Z powyższych względów, uwzględniając skargę o wznowienie postępowania, Sąd Okręgowy jednocześnie ponownie rozpoznał apelację pozwanych w zakresie dotyczącym roszczenia o zwrot kosztów noclegów i uznał, że wyrok Sądu I instancji należy w tej części uchylić, zaś sprawę przekazać do ponownego rozpoznania.

Ponieważ w Sądzie Rejonowym w Pabianicach zlikwidowany został Wydział Pracy, zaś kompetencje zostały przekazane do Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, uchylając wyrok, Sąd Okręgowy przekazał sprawę do rozpoznania Sądowi Rejonowemu dla Łodzi - Śródmieścia w Łodzi X Wydziałowi Pracy i Ubezpieczeń Społecznych.

Przy ponownym rozpoznaniu sprawy, Sąd I instancji zobowiąże pełnomocników stron do złożenia wniosków dowodowych na okoliczność wykazania swoich twierdzeń. Takie wnioski zostały już wstępnie złożone przez pełnomocnika pozwanych, na etapie postępowania o wznowienie postępowania, jednak Sąd Okręgowy uznał, że po zmianie stanu prawnego i oparciu się na wywodach uchwały Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 roku w sprawie III PZP 2/17 (tak, jak zasugerował to Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia z dnia 10.05.2018), de facto sprawa wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości.

Ponadto Sąd Okręgowy nie obciążył powoda kosztami postępowania skargowego, w tym kosztami postępowania przed Sądem Najwyższym. Zgodnie z treścią art. 102 k.p.c. w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegrywającej 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. Zastosowanie art. 102 kpc musi być jednak stosowane wyjątkowo w całokształcie 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 współżycia społecznego.

W ocenie Sądu, w niniejszej sprawie, zachodzą okoliczności dające podstawę do zastosowania art. 102 k.p.c. z uwagi na fakt, że podstawą uwzględnienia skargi o wznowienie postępowania jest zmiana stanu prawnego wynikająca z wyroku Trybunału Konstytucyjnego wydanego w dniu 24 listopada 2016 roku, 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. 77⁵ kp 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 powyższy 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. 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. 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 właśnie art. 102 k.p.c..

W związku z powyższymi ustaleniami na podstawie powołanych przepisów Sąd Okręgowy orzekł jak w sentencji wyroku.