

TO BYŁA TRUDNA SPRAWA

ROZMOWA Z DR TOMASZEM ZALASIŃSKIM, RADCĄ PRAWNYM W KANCELARII DOMAŃSKI ZAKRZEWSKI PALINKA SP.K., KTÓRA PROWADZIŁA PRZED TRYBUNAŁEM KONSTYTUCYJNYM W IMIENIU TLP SPRAWĘ NIEKONSTYTUCYJNOŚCI RYCZAŁTÓW.



Czy sprawa ryczałtów, którą podjął się Pan prowadzić w imieniu TLP była w jakiejś mierze dla Pana specyficzna?

W mojej ocenie sprawa była bardzo trudna, choć z punktu widzenia legislacyjnego i konstytucyjnego mieliśmy mocne argumenty. Złożoność sprawy polegała jednak przede wszystkim na tym, że w pewnym stopniu polemizowaliśmy przed Trybunałem Konstytucyjnym z uchwałą Sądu Najwyższego (II PZP 1/2014), w której skład siedmiu sędziów SN określił sposób rozumienia przepisów zaskarżonych przez związek pracodawców Transport i Logistyka Polska. W naszej ocenie interpretacja ta prowadziła do niezgodności tych przepisów z Konstytucją RP. Błąd w tym przypadku – jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny – leży jednak po stronie ustawodawcy, który w ustawie o czasie pracy kierowców (art. 21a) odesłał – wbrew zasadom prawidłowej legislacji – do przepisów, które były nieadekwatne dla regulacji ryczałtu za noclegi kierowców. Wagę sprawy dodatkowo podnosiły także jej znaczące dla branży

transportu drogowego skutki finansowe związane z falą roszczeń, do jakich doszło po podjęciu uchwały II PZP 1/2014.

Czy przypuszczał Pan, że 24 listopada będzie miała miejsce tak spektakularna wygrana?

Przyznaję, że argumenty konstytucyjne i legislacyjne były bardzo mocne. Mieliśmy bowiem w tej sprawie do czynienia z ewidentnym naruszeniem zasad prawidłowej legislacji. Zwracaliśmy na to bardzo wyraźnie uwagę we wniosku. Warto zauważyć, że zarówno Sejm RP, jak i Prokurator Generalny zgodzili się z zasadniczymi zarzutami postawionymi we wniosku i wnieśli o stwierdzenie naruszenia Konstytucji RP przez zaskarżoną ustawę. Trybunał Konstytucyjny podzielił te argumenty.

Co stanowiło największą trudność w sprawie?

Największą trudność – poza oczywiście samym opracowaniem wniosku do TK – stanowiło możliwie precyzyjne określenie skutków dla branży transportowej obowiązywania regulacji art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców w rozumieniu nadanym uchwałą Sądu Najwyższego. Wspólnie ze Związkiem Pracodawców Transport i Logistyka Polska udało nam się te skutki przedstawić, zarówno gdy idzie o bardzo negatywny finansowy wpływ na branżę transportową, jak falę roszczeń i tysiące procesów cywilnych zawisłych przed sądami powszechnymi w związku z uchwałą Sądu Najwyższego.

Wygrana i co dalej? Co teraz powinni robić przewoźnicy: przeciwko którym toczą się sprawy, przeciwko którym wyroki zapadły i może jest jeszcze jakaś inna opcja sytuacji w jakiej znajdują się firmy transportowe w związku z uchwałą SN sprzed 2 lat?

Trybunał Konstytucyjny stwierdził wyraźnie, że stosowanie przepisów art. 775 Kodeksu pracy, a także przepisów aktów wykonawczych, do których przepisy te odsyłają – z uwagi na ich nieadekwatność dla branży transportowej – narusza art. 2 Konstytucji RP. Ustawodawca stoi zatem przed zadaniem pilnego uregulowania kwestii ryczałtów, w sposób adekwatny dla branży, w ustawie o czasie pracy kierowców. Natomiast sprawy, które zawisły przed sądami powszechnymi powinny zostać rozstrzygnięte z uwzględnieniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Nie ma zatem możliwości zasądzenia ryczałtu w wysokości określonej na podstawie art. 775 Kodeksu pracy i aktu wykonawczego, do którego przepis ten odsyła. W tym zakresie roszczenia kierowców powinny zostać przez sądy powszechne oddalone. Zwraca Pan uwagę na problem wyroków, w których zasądzono od pracodawców roszczenia na podstawie niekonstytucyjnych przepisów. Konstytucja RP oraz regulacje ustawowe dają w tym zakresie pracodawcom możliwość wznowienia wszystkich takich postępowań. Pracodawcy mają także dodatkowo możliwość dochodzenia odszkodowań z tytułu bezprawia legislacyjnego.

Dziękuję za rozmowę.

Marek Loos