



Sygn. akt II UK 386/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 11 grudnia 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Piotr Prusinowski (przewodniczący)
SSN Jolanta Frańczak (sprawozdawca)
SSN Zbigniew Korzeniowski

w sprawie z wniosku J. P.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddziałowi w O.
o emeryturę pomostową,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 11 grudnia 2018 r.,
skargi kasacyjnej organu rentowego od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 25 listopada 2016 r., sygn. akt III AUa [...],

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia
o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w O. wyrokiem z dnia 10 lutego 2015 r. oddalił odwołanie ubezpieczonego J. P. od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddział w O. z dnia 17 lipca 2014 r., odmawiającej ubezpieczonemu prawa do emerytury pomostowej, ponieważ nie udowodnił on okresu 15 lat pracy w szczególnych

warunkach lub w szczególnym charakterze, a jedynie 2 lata, 4 miesiące i 14 dni takiej pracy.

Wyrok ten został uchylony przez Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z dnia 4 listopada 2015 r., III AUa [...]. W ocenie Sądu Apelacyjnego, decydujące znaczenie dla uznania, czy ubezpieczony wykonywał prace kierowcy autobusu w transporcie publicznym, o której mowa pod poz. 8 wykazu prac o szczególnym charakterze, stanowiącego załącznik nr 2 (dalej jako poz. 8 załącznika nr 2) do ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 664 ze zm., dalej jako ustawa pomostowa) ma nie tylko to, czy wykonywał on pracę kierowcy autobusu w pełnym wymiarze czasu pracy, ale czy wykonywał tę pracę w ramach publicznego transportu zbiorowego zdefiniowanego w art. 4 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 2016).

Po ponownym rozpoznaniu sprawy, Sąd Okręgowy w O. wyrokiem z dnia 28 kwietnia 2016 r. oddalił odwołanie.

W sprawie tej ustalono, że ubezpieczony, urodzony w dniu 13 lutego 1952 r., występował już z wnioskami o przyznanie prawa do emerytury pomostowej. Po raz pierwszy odwołanie od decyzji odmawiającej mu prawa do tej emerytury zostało oddalone przez Sąd Okręgowy w O. prawomocnym wyrokiem z dnia 11 lutego 2013 r., V U [...]. Przyjęto wówczas, że wykazał on okres zatrudnienia w szczególnych warunkach od dnia 1 października 1985 r. do dnia 3 października 1990 r. oraz od dnia 1 lipca 1991 r. do dnia 31 grudnia 1998 r. (12 lat, 6 miesięcy i 3 dni). W kolejnej sprawie Sąd Okręgowy w O. prawomocnym wyrokiem z dnia 2 kwietnia 2014 r., V U [...], uznał dodatkowo za okresy pracy w szczególnych warunkach zatrudnienie ubezpieczonego w charakterze kierowcy autobusu w Urzędzie Miasta w O. od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia 2010 r. oraz w Zespole [...] w O. od dnia 1 października 2010 r. do dnia 31 marca 2012 r. (łącznie z poprzednim okresem 14 lat i 9 miesięcy). Za ten okres zatrudnienia Urząd Miejski w O. wystawił ubezpieczonemu świadectwa pracy stwierdzające, że wykonywał on pracę o szczególnym charakterze na stanowisku kierowcy autobusu w transporcie publicznym wymienioną pod poz. 8 załącznika nr 2. Za okres zatrudnienia w dniach od 1 do 14 września 2010 r. i od 1 października 2010 r. do 31 marca 2012 r. Zespół

[...] w O. w świadectwie pracy podał, że ubezpieczony wykonywał stale i w pełnym wymiarze czasu pracy pracę o szczególnym charakterze na stanowisku kierowcy autobusu w transporcie publicznym określoną pod poz. 8 załącznika nr 2. Następnie ubezpieczony został zatrudniony w Zespole Szkół w O. jako „kierowca autobusu w transporcie publicznym” na podstawie umów o pracę na czas określony od dnia 3 września 2012 r. do dnia 31 lipca 2013 r. w wymiarze 6/8 etatu oraz od dnia 1 września 2013 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. w pełnym wymiarze czasu pracy. Pracodawca wystawił za okres od dnia 3 września 2012 r. do dnia 31 lipca 2013 r. świadectwo pracy potwierdzające zatrudnienie w wymiarze 3/4 etatu na stanowisku kierowcy autobusu w transporcie publicznym oraz za okres od dnia 1 września 2013 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. w wymiarze pełnego etatu na stanowisku kierowcy autobusu w transporcie publicznym, z adnotacją o wykonywaniu w tym okresie pracy o szczególnym charakterze wymienionej pod poz. 8 załącznika nr 2. Ubezpieczony jako kierowca autobusu do dnia 30 czerwca 2014 r. figurował w ewidencji pracowników wykonujących prace w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze, za którego pracodawcy odprowadzali składki na Fundusz Emerytur Pomostowych. Praca ubezpieczonego na stanowisku kierowcy autobusu we wszystkich wskazanych wyżej okresach polegała na dowożeniu autobusem dzieci zamieszkałych na terenie gminy do szkoły oraz ze szkoły do domu. Z takiego transportu mogły korzystać tylko dzieci pod opieką opiekunów. W czasie wakacji ubezpieczony przewoził uczestników kolonii oraz różnych imprez turystycznych.

Przy takich ustaleniach faktycznych Sąd Okręgowy uznał odwołanie za nieuzasadnione. Podkreślił, że zasadnicze przesłanki nabycia prawa do emerytury pomostowej określa art. 4 ustawy pomostowej, a sporną przesłankę stanowiło posiadanie przez ubezpieczonego 15 letniego okresu pracy wykonywanej w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, w szczególności, czy okresy pracy po dniu 31 grudnia 2008 r. mogą być kwalifikowane jako prace w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 tej ustawy. W ocenie Sądu Okręgowego, pracy ubezpieczonego w Zespole Szkół w O. od dnia 1 września 2013 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. nie można zaliczyć do wskazanego w art. 4 ust. 6 ustawy pomostowej okresu, ponieważ nie można jej

zakwalifikować jako pracy o szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 3, a mianowicie jako określonej pod poz. 8 załącznika nr 2, która – wobec wiążącego poglądu wyrażonego przez Sąd Apelacyjny w wyroku z dnia 4 listopada 2015 r., III Aua [...], - powinna być oceniona według definicji zawartej w art. 4 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z tym przepisem publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Do przewozów tego rodzaju można zaliczyć przewozy nieograniczonego kręgu osób autobusami, tramwajami, trolejbusami, na określonych trasach z wyznaczeniem przystanków i według ustalonego rozkładu jazdy w publicznym transporcie miejskim, a także międzymiastowym.

W okolicznościach rozpoznawanej sprawy, wykonywany przez ubezpieczonego przewóz dzieci zamieszkujących na terenie gminy do szkoły i ze szkoły według na bieżąco opracowywanych harmonogramów był regularny w tym znaczeniu, że miał na celu zapewnienie dojazdu uczniom na zajęcia w Zespole Szkół w O., a także odbywał się po określonych trasach uwzględniających potrzeby i miejsce zamieszkania przewożonych uczniów. Nie był jednak powszechnie dostępny, skoro – jak wynika z zeznań ubezpieczonego - z transportu tego mogli korzystać tylko uczniowie oraz wyznaczeni opiekunowie, a w czasie wakacji i ferii - dzieci uczestniczące w koloniach lub różnych imprezach turystycznych. Zatem świadczona przez ubezpieczonego praca nie może być uznana za pracę wykonywaną w ramach publicznego transportu zbiorowego, gdyż nie spełnia przesłanki powszechnej dostępności. Z tego względu nie może zostać zaliczona do okresów wykonywania pracy o szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 3 ustawy pomostowej. Tym samym ubezpieczony nie legitymuje się wymaganym okresem 15 lat pracy o szczególnym charakterze. Sąd Okręgowy skonstatował ponadto, że charakter pracy ubezpieczonego na stanowisku kierowcy u wszystkich pracodawców był taki sam. Wobec tego okresów zatrudnienia w Urzędzie Miejskim w O. i Zespole [...] w O. nie można zaliczyć do stażu pracy o szczególnym charakterze, mimo iż nie były one kwestionowane przez organ rentowy. W związku z powyższym ubezpieczony nie tylko nie posiada wymaganego stażu pracy o

szczególnym charakterze w rozumieniu art. 4 ust. 2 ustawy pomostowej, ale także nie spełnia przesłanki z art. 4 ust. 6 tej ustawy bowiem nie wykonywał po dniu 31 grudnia 2008 r. prac o szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3.

Sąd Apelacyjny - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w [...], po rozpoznaniu apelacji ubezpieczonego od wyroku Sądu pierwszej instancji, wyrokiem z dnia 25 listopada 2016 r. zmienił zaskarżony wyrok i poprzedzającą go decyzję organu rentowego w ten sposób, że przyznał ubezpieczonemu prawo do emerytury pomostowej od dnia 1 lipca 2014 r. oraz zasądził od organu rentowego na rzecz ubezpieczonego kwotę 300 zł tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, spór sprowadzał się do ustalenia, czy po dniu 31 grudnia 2008 r. ubezpieczony wykonywał prace o szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 3 ustawy pomostowej, mimo że w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji organ rentowy nie kwestionował szczególnego charakteru jego zatrudnienia w latach 2010-2013 na stanowisku kierowcy autobusu szkolnego. Sąd Apelacyjny przypomniał, że wyrokiem z dnia 2 kwietnia 2014 r., V U [...], Sąd Okręgowy uznał okresy zatrudnienia ubezpieczonego od dnia 1 października 1985 r. do dnia 3 października 1990 r. i od dnia 1 lipca 1991 r. do dnia 31 grudnia 1998 r. w P. [...] w O. na stanowisku kierowcy autobusu i kierowcy samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t jako zatrudnienie w szczególnych warunkach (łącznie 12 lat, 6 miesięcy i 3 dni), podobnie jak wykonywaną po dniu 31 grudnia 2008 r. pracę na stanowisku kierowcy autobusu od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia 2010 r. i od dnia 1 października 2010 r. do dnia 31 marca 2012 r. (łącznie 14 lat i 9 miesięcy). Zaskarżoną decyzją organ rentowy odmówił doliczenia do tego stażu okresu zatrudnienia ubezpieczonego na stanowisku kierowcy autobusu od dnia 1 września 2013 r. do dnia 30 czerwca 2014 r. z uwagi na brak informacji o opłacaniu składki na Fundusz Emerytur Pomostowych. Do apelacji ubezpieczony dołączył jednak zaświadczenie Burmistrza O. potwierdzające, że jego praca polegała na przywożeniu i odwożeniu dzieci ze szkoły, jeździe z dziećmi na wycieczki, dowożeniu sportowców zrzeszonych w stowarzyszeniach sportowych na terenie Gminy O. na zawody sportowe. Wykonywał także przewóz pasażerów, zabierając ich z przystanków autobusowych. Został przedstawiony rozkład jazdy autobusu.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, niewątpliwie praca kierowcy autobusu szkolnego - gimbusa wymaga szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej. Jest wykonywana na drogach publicznych, o których mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 1440 ze zm.). Jeśli zatem praca na tym stanowisku jest wykonywana w pełnym wymiarze czasu pracy, należy do podstawowych obowiązków pracowniczych, to nie ma żadnych podstaw, aby traktować ją inaczej niż pracę kierowcy innego środka transportu publicznego. Punktem odniesienia jest tutaj poz. 8 załącznika nr 2, która wymienia „prace kierowców autobusów, trolejbusów oraz motorniczych tramwajów w transporcie publicznym”. W wyjaśnieniach dotyczących niektórych rodzajów prac w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, opublikowanych w dniu 18 maja 2010 r. na stronach internetowych Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, w odniesieniu do poz. 8 załącznika nr 2 wskazano, że: „Prace kierowcy autobusu związane z przewozem dzieci szkolnych według określonego harmonogramu spełniają kryteria zaliczenia ich do prac o szczególnym charakterze, określonych pod poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy pomostowej (jako dotyczące kierowcy autobusu w transporcie publicznym). Spełnione są bowiem w tym przypadku warunki zawarte w definicji pracy o szczególnym charakterze, zgodnie z którą jest to praca wymagająca szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej, której możliwości należytego wykonywania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu publicznemu, w tym zdrowiu lub życiu innych osób (w tym przypadku dzieci szkolnych), zmniejsza się przed osiągnięciem wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanego z procesem starzenia się”. Sąd Apelacyjny stwierdził, że według art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1990 r. - Prawo o ruchu drogowym (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.) autobus to pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Zgodnie z art. 2 pkt 13 tej ustawy przystanek to miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Dlatego transport tego rodzaju można rozumieć jako „przeznaczony dla publiczności”, bez szczególnych ograniczeń w dostępie do niego. Z opublikowanego przez Ministerstwo Pracy i

Polityki Społecznej oraz Centralny Instytut Ochrony Pracy poradnika „Zasady kwalifikacji prac w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze” wynika, że chodzi o kierowców „w transporcie publicznym komunikacji miejskiej oraz transporcie drogowym autobusowym międzymiastowym i międzynarodowym”, których zadaniem „jest przewóz osób i ich bagażu tymi środkami, z zapewnieniem bezpieczeństwa przede wszystkim pasażerom i otoczeniu”. Sumując powyższe, Sąd Apelacyjny uznał, że ubezpieczony kumulatywnie spełnił wszystkie przesłanki z art. 4 ustawy pomostowej niezbędne do przyznania prawa do emerytury pomostowej, co skutkowało przyznaniem mu prawa do żadanego świadczenia, poczynawszy od dnia 1 lipca 2014 r., tj. następnego dnia po rozwiązaniu stosunku pracy.

Organ rentowy zaskarżył wyrok Sądu Apelacyjnego skargą kasacyjną w całości, wnosząc o jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i rozstrzygnięcie co do istoty sprawy, a także o zasądzenie od ubezpieczonego kosztów postępowania kasacyjnego.

W skardze kasacyjnej zarzucono naruszenie: 1) art. 4 w związku z art. 3 ust. 3 ustawy pomostowej, przez przyjęcie, że ubezpieczony w okresie zatrudnienia w Urzędzie Miejskim w O., w Zespole [...] w O. i w Zespole Szkół w O. na stanowisku kierowcy autobusu szkolnego, wykonywał pracę wymienioną pod poz. 8 załącznika nr 2; 2) art. 4 w związku z art. 15 ust. 1 ustawy pomostowej, przez przyjęcie, że ubezpieczony spełnił łącznie wszystkie warunki do przyznania emerytury pomostowej, podczas gdy nie wykazał co najmniej 15 lat pracy w szczególnych warunkach, po dniu 31 grudnia 2008 r. nie wykonywał pracy w takich warunkach ani nie rozwiązał stosunku pracy; 3) art. 386 § 6 k.p.c., przez jego niewłaściwe zastosowanie i nieuwzględnienie przy ponownym rozpoznaniu sprawy wiążącej oceny prawnej i wskazań zawartych w wydanym wcześniej w tej samej sprawie wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] dnia 4 listopada 2015 r., III AUa [...].

W ocenie skarżącego, w rozpoznawanej sprawie istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości, a mianowicie art. 4 ustawy pomostowej w związku z art. 3 ust. 3 tej ustawy przez wskazanie, czy praca kierowcy autobusu szkolnego jest pracą kierowców autobusów, trolejbusów oraz

motorniczych w transporcie publicznym, wymienioną w wykazie prac o szczególnym charakterze pod poz. 8 załącznika nr 2. W szczególności wymaga wykładni, czy charakter tej pracy należy oceniać – wobec braku definicji transportu publicznego w ustawie pomostowej - w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i zawartą tam w art. 4 pkt 14 definicję publicznego transportu zbiorowego, czy też wystarczające jest odniesienie się w tym zakresie do przepisów ustawy o drogach publicznych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna zasługuje na uwzględnienie, mimo iż nie wszystkie podniesione w niej zarzuty są zasadne.

Przechodząc do analizy poszczególnych podstaw kasacyjnych należy zauważyć, że według utrwalonej wykładni art. 386 § 6 k.p.c., ocena prawna i wskazania, co do dalszego postępowania wyrażone w uzasadnieniu wyroku sądu drugiej instancji wiążą zarówno sąd, któremu sprawa została przekazana, jak i sąd drugiej instancji tylko o tyle, o ile nie nastąpiła zmiana stanu prawnego oraz o ile przy ponownym rozpoznaniu sprawy nie zostaną ustalone nowe okoliczności i nie zostanie ustalony stan faktyczny odmienny od tego, który był przedmiotem rozpoznania sądu, na tle którego została sformułowana ocena prawna i wskazania, co do dalszego postępowania (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1967 r., I CR 381/67, OSNCP 1968 nr 7, poz. 122; z dnia 27 lipca 1971 r., II CR 47/71, OSPiKA 1972/3/48; z dnia 24 kwietnia 2002 r., IV CKN 946/00, LEX nr 560881; z dnia 9 września 2011 r., I CSK 248/11, LEX nr 1043961; z dnia 1 kwietnia 2015 r., III PK 128/14, LEX nr 17103373; z dnia 31 stycznia 2018 r., I CSK 195/17, LEX nr 2483682). W rozpoznawanej sprawie skarżący upatruje uchybienia przez Sąd Apelacyjny wskazaniom co do dalszego postępowania w sposobie rozstrzygnięcia sprawy, zarzucając, że wynikają one na poprzestaniu na wyjaśnieniach Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej co do oceny pracy kierowcy autobusu szkolnego, co doprowadziło w konsekwencji do przyznania ubezpieczonemu emerytury pomostowej. Jednak Sąd Apelacyjny nie poprzestał tylko na tych wyjaśnieniach, bowiem odniósł się także do przepisów prawa o ruchu

drogowym. Rację ma jednak skarżący w tym względzie, że w motywach zaskarżonego orzeczenia Sąd Apelacyjny nie odniósł się wprost do definicji transportu publicznego zawartej w art. 4 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, posiłkując się jedynie prawem o ruchu drogowym, aby odkodować pojęcie „praca kierowcy w transporcie publicznym” wymienione pod poz. 8 załącznika nr 2 i w tej kwestii odwołał się wyłącznie do definicji „autobusu” oraz „przystanku” zamieszczonych w prawie o ruchu drogowym.

Ustosunkowując się do podniesionych w skardze zarzutów naruszenia prawa materialnego przypomnieć należy, że emerytury pomostowe zostały wprowadzone do systemu ubezpieczeń społecznych ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2009 r. Geneza i ogólna charakterystyka emerytur pomostowych została przez Trybunał Konstytucyjny zreferowana w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 marca 2010 r., K 17/09 (OTK-A 2011 nr 3, poz. 21) oraz podtrzymana w późniejszych judykatach (zob. wyrok z dnia 25 listopada 2010 r., K 27/09, OTK-A 2010 nr 9, poz. 109 oraz z dnia 3 marca 2011 r., K 23/09, OTKA- 2011 nr 2, poz. 8). Trybunał zwrócił uwagę, że ważną okolicznością, która wpłynęła na uchwalenie ustawy pomostowej było wygaszanie dotychczasowych zasad przechodzenia na emeryturę w obniżonym wieku emerytalnym przez osoby pracujące w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 1270 ze zm., dalej jako ustawa emerytalna). A zatem celem ustawy pomostowej, w obliczu niekorzystnych trendów demograficznych, było przede wszystkim przejście z systemu, w którym istniały szerokie możliwości przejścia na emeryturę do systemu, w którym takie uprawnienia poddane będą likwidacji. Na konieczność weryfikacji osób uprawnionych do emerytury w obniżonym wieku emerytalnym Trybunał Konstytucyjny wskazywał już w wyroku z dnia 20 maja 2008 r., SK 9/07 (OTK – A 2008 nr 4, poz. 60), podnosząc, że konieczne jest zweryfikowanie przesłanek, którymi kierował się prawodawca w 1983 r. przy konstruowaniu preferencyjnych rozwiązań skracania wieku emerytalnego. Demokratyczne przemiany społeczno – gospodarcze spowodowały, że ubezpieczenie społeczne powinno przestać być wykorzystywane jako instrument

rozwiązywania problemów na rynku pracy. Stąd emerytury pomostowe, choć są świadczeniami emerytalnymi, różnią się od „zwykłych” emerytur, wypłacanych na podstawie ustawy emerytalnej osobom, które osiągnęły powszechny wiek emerytalny. Wśród najważniejszych odrębności należy wymienić: obniżony o co najmniej 5 lat wiek emerytalny w porównaniu do zwykłego wieku emerytalnego (art. 4 pkt 3 ustawy pomostowej i art. 24 ust. 1 ustawy emerytalnej); dodatkowy wymóg stażu co najmniej 15 lat pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (art. 4 pkt 5 ustawy pomostowej) - definicje tych prac zawarte są w art. 3 ust. 1-3 tej ustawy, a konkretne ich rodzaje (odpowiednio) w załączniku nr 1 i 2 do ustawy; okresowość - emerytury pomostowe są wypłacane tylko w okresie przejściowym, do osiągnięcia przez uprawnionego powszechnego wieku emerytalnego, kiedy to nabywa on prawo do zwykłej emerytury; wygasający charakter - warunkiem uzyskania emerytury pomostowej jest wykonywanie pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze przed 1 stycznia 1999 r.; odrębne źródło finansowania - środki na emerytury pomostowe nie pochodzą z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (a więc ze zwykłych składek na ubezpieczenie emerytalne), lecz z odrębnego Funduszu Emerytur Pomostowych.

Zgodnie z art. 4 ustawy pomostowej prawo do emerytury pomostowej przysługuje pracownikowi, który spełnił łącznie następujące warunki: 1) urodził się po 31 grudnia 1948 r.; 2) ma okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat; 3) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 55 lat dla kobiet i co najmniej 60 lat dla mężczyzn; 4) ma okres składkowy i nieskładkowy, ustalony na zasadach określonych w art. 5 - 9 i art. 11 ustawy emerytalnej, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i co najmniej 25 lat dla mężczyzn; 5) przed 1 stycznia 1999 r. wykonywał prace w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy pomostowej lub art. 32 i art. 33 ustawy emerytalnej; 6) po 31 grudnia 2008 r. wykonywał pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy pomostowej; 7) nastąpiło z nim rozwiązanie stosunku pracy. Prace o szczególnym charakterze zostały zdefiniowane w art. 3 ust. 3 ustawy pomostowej i wyliczone w załączniku nr 2 do tego aktu. Stosownie do definicji zawartej w art. 3 ust. 3 ustawy prace o szczególnym charakterze to prace

wymagające szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej, których możliwość należytego wykonywania w sposób niezagrożący bezpieczeństwu publicznemu, w tym zdrowiu lub życiu innych osób, zmniejsza się przed osiągnięciem wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanego z procesem starzenia się; wykaz prac o szczególnym charakterze określa załącznik nr 2 do ustawy. W orzecznictwie przyjmuje się, że wykaz prac określonych w art. 3 ust. 1 i 3 jest zamknięty i nie podlega uzupełnieniu, co oznacza, że cech pracy „o szczególnym charakterze” lub „w szczególnych warunkach” nie mogą posiadać inne prace, choćby sposób ich wykonywania i ich jakość mogła obniżyć się z wiekiem (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 grudnia 2014 r., I OSK 1867/13, LEX nr 1771927 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r., II UK 164/11, OSNP 2013 nr 5-6, poz. 185). Trafnie również w tym orzecznictwie zauważono, że porównanie definicji ustawowych, jak również katalogów prac zaliczanych do poszczególnych kategorii, pozwala na stwierdzenie, że o ile w pierwszym przypadku możliwość przejścia na wcześniejszą emeryturę uzasadniona jest bardziej względami interesu indywidualnego pracownika, który wykonuje pracę w warunkach szczególnie negatywnie wpływających na stan jego zdrowia, o tyle w przypadku prac o szczególnym charakterze definicja kładzie nacisk na szczególną odpowiedzialność pracownika, związaną z wykonywanymi czynnościami. W tym zatem przypadku dominującą rolę odgrywa raczej czynnik interesu publicznego - ochrony innych osób przed niebezpieczeństwem związanym z faktem, że pracownik, który wykonuje te szczególnie odpowiedzialne czynności może nie mieć już należytej sprawności psychofizycznej, ze względu na jej naturalne obniżenie podyktowane wiekiem (zob. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 listopada 2010 r., III SA/Lu 243/10, LEX nr 653544 czy wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 września 2011 r., I OSK 422/11, LEX nr 1103998).

Pod poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy pomostowej zawierającym wykaz prac o szczególnym charakterze za tego rodzaju prace uznano prace kierowców autobusów, trolejbusów oraz motorniczych tramwajów w transporcie publicznym. Ustawodawca do tego rodzaju prac nie zakwalifikował prac kierowców

samochodów ciężarowych, mimo iż praca kierowcy samochodu ciężarowego została uznana w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.) za pracę w warunkach szczególnych ze względu na wykonywanie czynności zawodowych wymagających odpowiednich predyspozycji i kwalifikacji (potwierdzonych odpowiednim dokumentem), a także wysokiej sprawności psychofizycznej z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego (zob. uzasadnienie do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 31 stycznia 2018 r., III UZP 8/17, OSNP 2018 nr 7, poz. 94). Wobec powyższego decydujące dla zaliczenia wykonywanej pracy na stanowisku kierowcy autobusu do prac o szczególnym charakterze będzie powiązanie jej z transportem publicznym. Definicję transportu publicznego zawiera art. 4 pkt 14 ustawy o transporcie zbiorowym stanowiąc, że jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. W tej sytuacji, wbrew odmiennemu twierdzeniu Sądu Apelacyjnego, nie jest wystarczające ustalenie czy przewóz osób autobusem odbywa się po drogach publicznych, ale przede wszystkim czy nie ma do niego szczególnych ograniczeń dostępności. Z tego względu pomocniczo można odwołać się do zapisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 2200), która publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2017 r., poz. 1983) wiąże z definicją przewozu regularnego (art. 4 pkt 7 ustawy). W doktrynie i orzecznictwie prezentowany jest pogląd, że cechą charakterystyczną przewozu regularnego jest jego publiczny charakter, a ponadto cykliczność, regularność (przewóz wykonywany jest w stałych, określonych odstępach czasu) oraz oznaczenie trasy przewozu (przewóz odbywa się po ustalonej trasie, zaś wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się na z góry wyznaczonych przystankach; zob. R. Strachowska, Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz. Wydanie III. LEX/el 2012). Przewoźnik wykonujący ogólnie dostępny przewóz osób jest zatem obowiązany między innymi podać do publicznej wiadomości rozkład

jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Resumując dotychczasowe wywody, nie ulega wątpliwości, że do oceny czy pracownik wykonywał prace kierowcy w transporcie publicznym wymienione pod poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy pomostowej decydujące znaczenie ma ustalenie, czy prace te wykonywał zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Natomiast Sąd Apelacyjny nie poczynił ustaleń, które pozwalałby na jednoznaczną ocenę pracy ubezpieczonego w wspornym okresie, w kontekście definicji transportu zbiorowego zawartej w art. 4 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ograniczając się jedynie do wskazania, że „ubezpieczony wykonywał także przewóz pasażerów zabierając ich z przystanków autobusowych. Ponadto przedstawiony został rozkład jazdy autobusu”, który *nota bene* nie dotyczy okresu objętego sporem, a odmienne ustalenia w tej kwestii poczynił Sąd pierwszej instancji. Uzasadnienie orzeczenia sądu drugiej instancji chociaż nie musi zawierać wszystkich elementów przewidzianych dla uzasadnienia orzeczenia merytorycznego sądu pierwszej instancji, to jednak ma mieć ustaloną podstawę faktyczną rozstrzygnięcia. Tylko w przypadku, gdy sąd odwoławczy, oddalając apelację, orzeka na podstawie materiału zgromadzonego w postępowaniu przed sądem pierwszej instancji, nie musi powtarzać dokonanych już wcześniej ustaleń i ich motywów. Wystarczy stwierdzenie, że przyjmuje je za własne. Sąd Najwyższy wielokrotnie wskazywał, że przesłanki zawarte w normie prawa materialnego mają charakter hipotetyczny i dopiero porównanie ich ze stanem przyjętym przez sąd orzekający można uznać za stosowanie tego prawa. Naruszenie prawa materialnego przez jego niewłaściwe zastosowanie w rozumieniu art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. następuje więc również w takim przypadku, gdy wyrok sądu apelacyjnego nie zawiera ustaleń faktycznych odnoszących się do przesłanek normy prawa materialnego. Ujmując rzecz innymi słowami można stwierdzić, że skoro subsumcja oznacza podstawienie ustalonego stanu faktycznego pod abstrakcyjny stan faktyczny zawarty w normie prawnej, to w przypadku, gdy sąd nie ustalił stanu faktycznego jest oczywiste, że nie mógł dokonać takiego podstawienia (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 czerwca 2011 r., I PK 272/10, LEX nr 1001283 i powołane tam orzeczenia).

Odnosząc się z kolei do zarzutu naruszenia art. 15 ustawy pomostowej, zgodnie z którym prawo do emerytury pomostowej powstaje z dniem spełnienia wszystkich ustawowych warunków wymaganych do nabycia tego prawa, wskazać trzeba, że jednym z tych warunków, zgodnie z treścią art. 4 pkt 7 ustawy jest rozwiązanie stosunku pracy. Przyznanie prawa do emerytury pomostowej nastąpić może zatem dopiero od dnia następnego po dniu rozwiązania stosunku pracy. Art. 4 pkt 7 ustawy pomostowej uzależnia nabycie prawa do emerytury pomostowej od jednorazowego rozwiązania stosunku pracy, nie stawia natomiast wymagania dalszego niepozostawania w zatrudnieniu w dacie złożenia wniosku emerytalnego lub wydania decyzji przez organ rentowy. Przyjęcie odmiennej, rozszerzającej, wykładni tego przepisu oznaczałoby ustanawianie dodatkowych kryteriów nabycia uprawnień emerytalnych nieprzewidzianych w art. 4 ustawy pomostowej (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2013 r., II UK 381/12, LEX nr 1331296). W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 27 kwietnia 2016 r., III PZP 1/16 (OSNP 2016 nr 11, poz. 137), Sąd Najwyższy przyjął, że każda ze stron terminowej umowy o pracę ma współdecydujący udział nie tylko w jej zawarciu, ale także w określeniu (uzgodnieniu) terminu końcowego jej obowiązywania, co oznacza, że każda ze stron, w tym pracownik, współdecyduje o rozwiązaniu terminowej umowy o pracę z upływem okresu, na który była zawarta także dlatego, że ustawodawca uznał to wyrażnie za jeden z nazwanych sposobów rozwiązania umowy o pracę (art. 30 § 1 pkt 4 k.p.), a nie za wygaśnięcie lub inny „nienazwany” sposób ustania terminowej umowy o pracę. Wobec tego warunek rozwiązania stosunku pracy jest spełniony w przypadku, gdy umowa o pracę rozwiązuje się z upływem czasu, na który była zawarta. Ustawa pomostowa nie wymaga, aby po rozwiązaniu umowy o pracę ubezpieczony nie pozostawał w zatrudnieniu, bowiem wówczas pozbawiony normatywnego znaczenia byłby art. 17 tej ustawy. Po przyznaniu prawa do emerytury pomostowej podjęcie przez uprawnionego pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy pomostowej powoduje, że prawo do emerytury pomostowej ulega zawieszeniu bez względu na wysokość uzyskiwanego przychodu (art. 17 ust. 4). W doktrynie podkreśla się, że rozwiązanie to jest zgodne z charakterystyką ryzyka socjalnego, przed którego skutkami emerytura pomostowa zapewnia

ochronę. Jest ona bowiem świadczeniem zapewniającym pracownikowi ochronę przed ryzykiem zaprzestania pracy przed osiągnięciem wieku emerytalnego z powodu domniemanej niezdolności do pracy będącej konsekwencją długiego okresu wykonywania pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze.

Mając na uwadze powyższe Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c. orzekł jak w sentencji.