

Sygn. akt II UK 394/18

POSTANOWIENIE

Dnia 3 marca 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Frańczak

w sprawie z wniosku S. B.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddziałowi w B.
o emeryturę pomostową,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 3 marca 2020 r.,
skargi kasacyjnej wnioskodawcy od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 27 czerwca 2018 r., sygn. akt III AUa (...),

odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w (...) wyrokiem z dnia 27 sierpnia 2018 r., po rozpoznaniu apelacji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddziału w B., zmienił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego w S. z dnia 27 grudnia 2017 r. i oddalił odwołanie wnioskodawcy S. B. od decyzji organu rentowego z dnia 4 września 2017 r., odmawiającej wnioskodawcy prawa do emerytury pomostowej oraz odstąpił od obciążenia wnioskodawcy kosztami zastępstwa procesowego.

Sąd Apelacyjny podzielił ustalenia Sądu pierwszej instancji, że wnioskodawca w okresie od dnia 9 marca 1992 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. pracował w pełnym wymiarze czasu pracy na stanowisku kierowcy autobusu, rozwożącego pracowników pracodawcy K. S.A. do i z pracy, ale nie zgodził się z oceną, jakoby okres ten można było zaliczyć do pracy w szczególnych warunkach,

wymienionej pod poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 1924, dalej jako ustawa pomostowa), jako „prace kierowców autobusów, trolejbusów oraz motorniczych tramwajów w transporcie publicznym”. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2019 r., poz. 2475 ze zm.) „transport publiczny” to powszechnie dostępny, regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Kluczowym jest więc kryterium powszechnej dostępności tego transportu dla ogółu. Skoro wnioskodawca kierował autobusem, z którego korzystał ograniczony krąg osób (pracownicy K. S.A.), to przewóz tym autobusem nie był powszechnie dostępny. A zatem w spornym okresie wnioskodawca nie realizował transportu publicznego. Z tego względu okres ten nie podlega zaliczeniu do pracy w szczególnych warunkach, przez co wnioskodawca nie legitymuje się wymaganiem w art. 4 ustawy pomostowej 15-letnim okresem takiej pracy i nie spełnia przesłanek do przyznania emerytury pomostowej.

Wnioskodawca w całości zaskarżył wyrok Sądu Apelacyjnego skargą kasacyjną, wnosząc o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania z uwzględnieniem kosztów postępowania wywołanych skargą kasacyjną, w tym kosztów zastępstwa procesowego, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i orzeczenie co do istoty sprawy, przez przyznanie skarżącemu prawa do emerytury pomostowej od dnia 3 sierpnia 2017 r.

Skargę kasacyjną oparto na obu podstawach z art. 398³ § 1 i 2 k.p.c., zarzucając naruszenie: 1) art. 49 w związku z art. 4 pkt 2-6 i art. 3 ust. 1 i 3 ustawy pomostowej w związku z poz. 8 załącznika nr 2 do tej ustawy, przez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie, skutkujące nieudowodnieniem przez skarżącego wymaganego 15-letniego okresu pracy w szczególnych warunkach, podczas gdy przy prawidłowo ustalonym stanie faktycznym legitymuje się on wymaganiem okresu takiej pracy; 2) art. 4 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przez błędne zastosowanie i przyjęcie, że pojęcia „publiczny transport” i „publiczny transport zbiorowy” są tożsame, a także przyjęcie, iż skoro transport nie

był powszechnie dostępny, to nie był transportem publicznym; 3) art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm.), przez brak zastosowania i przyjęcie, że pracodawca skarżącego świadczył usługi przewozu wyłącznie na potrzeby własne; 4) art. 382 k.p.c. w związku z art. 233 k.p.c. i art. 328 § 2 k.p.c., przez niedokonanie wszechstronnej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego przy określeniu pojęcia „transport publiczny” w odniesieniu do skarżącego, wożącego pracowników regularnie po drogach publicznych w pełnym wymiarze czasu pracy; 5) art. 233 § 1 k.p.c. w związku z art. 328 § 2 k.p.c., przez pominięcie istotnej części materiału dowodowego w uzasadnieniu wyroku, tj. wydanych na rzecz pracodawcy skarżącego kopii zaświadczeń na przewozy drogowe krajowe na potrzeby własne osób, w wyniku czego Sąd Apelacyjny błędnie ustalił, że czynności wykonywane przez skarżącego nie należały do kategorii transportu publicznego w rozumieniu ustawy pomostowej.

Wniosek o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania uzasadniono potrzebą wykładni przepisów wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów apelacyjnych (art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.), a to poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy pomostowej w zakresie rozumienia użytego w nim pojęcia „w transporcie publicznym”, co sprowadza się do potrzeby rozwiania wątpliwości, czy do okresów pracy w szczególnych warunkach w rozumieniu ustawy pomostowej można zaliczyć pracę kierowcy autobusu, który regularnie po drogach publicznych woził pracowników zakładu zarówno do, jak i z pracy, a więc brał udział w ruchu drogowym na takich samych warunkach jak kierowcy regularnych linii autobusowych (zabierał pasażerów z przystanków, poruszał się po drogach publicznych, dochowywał szczególnej ostrożności i uwagi, był narażony na takie same szkodliwe warunki).

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 398⁹ § 1 k.p.c. Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania, jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne (pkt 1), istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub

wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (pkt 2), zachodzi nieważność postępowania (pkt 3) lub skarga jest oczywiście uzasadniona (pkt 4). Obowiązkiem skarżącego jest sformułowanie i uzasadnienie wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania w nawiązaniu do tych przesłanek, gdyż tylko wówczas może być osiągnięty cel wymagań przewidzianych w art. 398⁴ § 2 k.p.c. Rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego w kwestii przyjęcia bądź odmowy przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania wynika z oceny, czy okoliczności powołane przez skarżącego odpowiadają tym, o jakich stanowi art. 398⁹ § 1 k.p.c.

Skarżący wnosząc o przyjęcie do rozpoznania skargi kasacyjnej odwołał się do potrzeby wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.). Nie wykazał jednak, aby w sprawie występowała powołana przez niego przesłanka przedsądu.

Skuteczne powołanie przesłanki objętej art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c. wymaga bowiem wykazania, że chodzi o wykładnię przepisów prawa, których treść i znaczenie nie zostały dostatecznie wyjaśnione w dotychczasowym orzecznictwie lub, że istnieje potrzeba zmiany ich dotychczasowej wykładni, podania na czym polegają wątpliwości związane z jego rozumieniem oraz przedstawienia argumentacji świadczącej, że wątpliwości te mają rzeczywisty i poważny charakter, nie należą do zwykłych wątpliwości, które wiążą się z procesem stosowania prawa. W przypadku, gdy w ramach stosowania tych przepisów powstały już w orzecznictwie sądów określone rozbieżności, skarżący powinien je przedstawić, jak też uzasadnić, że dokonanie wykładni jest niezbędne do rozstrzygnięcia sprawy (zob.: postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2008 r., III CSK 104/08, LEX nr 424365 czy z dnia 28 marca 2007 r., II CSK 84/07, LEX nr 315351). Skarżącego obciążał zatem obowiązek przedstawienia odrębnej i pogłębionej argumentacji prawnej wskazującej na zaistnienie powołanej okoliczności uzasadniającej przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania, zawierającej szczegółowy opis tego, na czym polegają poważne wątpliwości interpretacyjne odnośnie do poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy pomostowej (por. postanowienie Sądu Najwyższego: z dnia 8 lipca 2009 r., I CSK 111/09, LEX nr 570112; z dnia 12 grudnia 2008 r., II PK 220/06, LEX nr 950814). Ponadto nie istnieje potrzeba

wykładni przepisów prawa, ani nie występuje istotne zagadnienie prawne, jeżeli Sąd Najwyższy wyraził już swój pogląd we wcześniejszym orzecnictwie, a nie zachodzą okoliczności uzasadniające zmianę tego stanowiska.

Wymogu wynikającego z art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c. nie spełnia twierdzenie skarżącego o istnieniu rozbieżności w orzecnictwie, oparte o wyroki sądów powszechnych, z których wyrok Sądu Apelacyjnego w (...) z dnia 26 października 2016 r., III AUA (...) (LEX nr 2174859), jest zbieżny ze stanowiskiem Sądu drugiej instancji orzekającego w niniejszej sprawie, jak i przyjętą linią orzecniczą Sądu Najwyższego, a pogląd wyrażony w wyroku Sądu Apelacyjnego w (...) z dnia 25 listopada 2016 r., III AUA (...) (LEX nr 2196248), został zakwestionowany przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11 grudnia 2018 r., II UK 386/17 (LEX nr 2591129). Stąd przedstawiona w skardze kwestia, wywołująca rzekomo rozbieżności w orzecnictwie była już przedmiotem wypowiedzi Sądu Najwyższego (zob. np. wyroki z dnia 13 marca 2012 r., II UK 164/11, OSNP 2013 nr 5-6, poz. 185 czy z dnia 11 grudnia 2018 r., II UK 386/17, LEX nr 2591129), który przyjmuje, że dla 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.

Sąd Najwyższy powołał się tu na definicję „transportu publicznego” zawartą w art. 4 pkt 14 ustawy o transporcie zbiorowym, według której 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 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, która publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w tej 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 orzecnictwie 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.

Skoro przedstawione w skardze kasacyjnej wątpliwości zostały rozstrzygnięte w powołanych powyżej wyrokach Sądu Najwyższego, to nie było podstaw do przyjęcia, że zachodzą przesłanki z art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.

Z tych względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 398⁹ § 2 k.p.c. odmówił przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.