

Sygn. akt II UK 86/18

## POSTANOWIENIE

Dnia 27 marca 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Korzeniowski

w sprawie z wniosku E. U. i M. U.  
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddziałowi w T.  
o odszkodowanie,  
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń  
Społecznych w dniu 27 marca 2019 r.,  
skargi kasacyjnej organu rentowego od wyroku Sądu Okręgowego w T.  
z dnia 17 listopada 2017 r., sygn. akt IV Ua [...],

**odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.**

## UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w T. wyrokiem z 17 listopada 2017 r. oddalił apelację pozwanego organu rentowego od wyroku Sądu Rejonowego w T. z 5 września 2017 r., który zasądził od pozwanego na rzecz E. U. i M. U. po 41.922,50 zł tytułem odszkodowania po śmierci w wypadku S. U., na podstawie art. 13 i 14 w związku z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy z 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (ustawy wypadkowej).

We wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania pozwany wskazał na potrzebę wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości oraz na oczywistą zasadność skargi (art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 4 k.p.c.). Druga podstawa wynika z oczywistego naruszenia art. 3 ust. 2 pkt 1 w związku z art. 13 ust. 1 ustawy wypadkowej a także z naruszenia art. 3 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 13 ust. 1 tej

ustawy w związku z art. 100 § 1 i § 2 pkt 1-2 k.p. i w związku z art. 2 ust. 4 lit. b oraz art. 7 pkt 2 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Wskazane we wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania podstawy nie są zasadne z następujących przyczyn.

Podstawa przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 2 k.p.c. ma charakter uniwersalny. Przedmiotem jej zainteresowania jest tylko sam przepis prawa a nie jego zastosowanie w konkretnej sprawie. To drugie należy do stosowania prawa i może być kontrolowane w ramach podstawy kasacyjnej (art. 398<sup>3</sup> § 1 k.p.c.) lub składać się na podstawę przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 4 k.p.c. Innymi słowy w ramach podstawy przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 2 k.p.c. nie dokonuje się oceny czy w stanie faktycznym konkretnej sprawy (objętej skargą kasacyjną) doszło do „samowolnego opuszczenia stanowiska pracy” i „doszło do zerwania związku z wykonywaną przez pracownika – kierowcę pracą”. W ramach drugiej podstawy przedsądu „poważne wątpliwości” w wykładni ma sam przepis a nie jego zastosowanie przez Sąd powszechny w sprawie objętej skargą kasacyjną. Nie ocenia się zatem zarzutu, że „mimo jednolitego doktrynalnego rozróżnienia definicji wypadku przy pracy oraz wypadku zrównanego z wypadkiem przy pracy Sąd Okręgowy w T. niejako automatycznie uznał, że definicja podróży służbowej zawarta w ustawie o czasie pracy kierowców daje na gruncie ustawy wypadkowej szeroką ochronę poszkodowanym (...)”.

Skarżącemu chodzi w istocie o to, że nie można uznać za wypadek z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy wypadkowej zdarzenia z 13 września 2015 r., bo do wypadku doszło „na skutek nieuzasadnionego i samowolnego zatrzymania pojazdu na autostradzie w miejscu niedozwolonym oraz po opuszczeniu stanowiska pracy w celu odebrania nośnika z nagranyymi filmami”. Skarżący przez naruszenie art. 100 § 1 i § 2 pkt 1-2 k.p. uzasadnia brak związku zdarzenia z powierzonymi zadaniami, czyli sytuację zerwania związku z pracą, gdyby chodziło o wypadek przy pracy (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy wypadkowej).

Sedno zgłoszonej podstawy przedsądu można łączyć z twierdzeniem, iż zachodzi „potrzeba dokonania wykładni art. 3 ust. 1 pkt 1 i art. 3 ust. 2 pkt 1 w związku z art. 100 § 1 i § 2 pkt 1 -2 k.p. w związku z art. 2 pkt 4 lit. b oraz art. 7 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców – w zakresie ustalenia czy zasadne jest objęcie szerszą ochroną z tytułu wykonywania przez kierowców podróży służbowej w rozumieniu ustawy o czasie pracy kierowców, w sytuacji gdy do zdarzenia dochodzi w czasie wykonywania przez kierowców zwykłych obowiązków służbowych, wynikających z zawartej umowy o pracę na skutek postępowania pracownika – kierowcy nie pozostającego w związku z wykonywaniem powierzonych mu zadań, a będącego wynikiem samowolnego opuszczenia przez niego stanowiska pracy”.

Wówczas odpowiedź zależy od stosowania kilku przepisów ustawy wypadkowej, Kodeksu pracy i ustawy o czasie pracy kierowców. Takie zestawienie (zbieg) przepisów wykracza poza formułę podstawy przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 2 k.p.c., gdyż znaczenie ma kwestia stosowania prawa w indywidualnej sprawie a nie poważne wątpliwości prawne w wykładni samych przepisów.

Podstawa przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 2 k.p.c. ma w centrum uwagi sam przepis prawny ze względu na kwalifikowaną potrzebę jego wykładni, wynikającą z poważnych wątpliwości w wykładani lub rozbieżności w orzecznictwie sądów. Od razu należy zauważyć, że regulacja z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy wypadkowej nie jest nowa na gruncie ubezpieczeniowej ochrony wypadkowej (także art. 6 ust. 2 pkt 1 poprzedniej ustawy z 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych). Jest to szersza ochrona niż dla zdarzenia jakim jest wypadek przy pracy (art. 3 ust. 1 pkt 1), gdyż czasowo i miejscowo większe niż sama praca jest zadanie powierzone do wykonania w podróży służbowej. Regulacja ta ma już swoje orzecznictwo, do którego odwołał się Sąd powszechny a także piśmiennictwo, na które skarżący wskazuje w uzasadnieniu wniosku. Sytuacje faktyczne (wypadkowe) mogą być różne. Przykładowo w aspekcie podróży służbowej można zwrócić uwagę, że ochroną ubezpieczeniową został objęty pracownik nawet w czasie drogi z restauracji, w której spożywał posiłek do miejsca zakwaterowania (wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 1978 r., III PRN 16/78).

Można się zgodzić ze skarżącym, bo taka wydaje się być zasadnicza argumentacja wniosku, że tak jak w przypadku wypadku przy pracy przesłanką negatywną jest zerwanie związku z pracą, tak samo w przypadku wypadku w podróży służbowej z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy wypadkowej przesłanką negatywną może być zerwanie związku z powierzonym do wykonania zadaniem w podróży służbowej. Skarżący przesuwając punkt ciężkości i nie zgadza się na kwalifikację wypadku z art. 3 ust. 2 pkt 1, gdyż zdarzenie wystąpiło w czasie przeznaczonym na pracę i do którego doszło po zerwaniu związku z pracą, co ma wykluczać wypadek przy pracy i także wypadek w czasie podróży służbowej. W sytuacji kierowców w transporcie międzynarodowym może wystąpić wątpliwość czy wykonując przewóz świadczą pracę czy są w podróży służbowej. Wątpliwość ta może wynikać z tego, że podróż służbowa to sytuacja sporadyczna (okazjonalna) dla pracownika, w czasie której nie wykonuje zwykle pracy, tylko określone (powierzone) zadanie. Różnica ta zanika się w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym, jako że z woli prawodawcy pozostają w podróży służbowej (ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców). Takie uregulowanie uzasadnia wskazane wyżej stwierdzenie, że ochrona wypadkowa jest szersza, czyli nie obejmuje tylko zwykłej pracy (w normatywnym czasie pracy) ale także czynności, które nie zrywają związku z taką podróżą służbową, czyli podejmowanie których nie musi być nieuzasadnione w czasie realizacji powierzonego zadania, a więc nie tylko pracy w stałym miejscu (kabinie pojazdu).

Generalnie, skoro nie można wyłączyć konstrukcji zerwania związku z pracą, to również takie zerwanie jest możliwe w odniesieniu do wypadku w podróży służbowej. Należy to jednak do stosowania prawa, zależnego od ustaleń i okoliczności w indywidualnej sprawie. Zapatrywanie, że należy wówczas zawęzić stosowaną ochronę do wypadku przy pracy, bo wątpliwości wzbudza ochrona wypadków „luźno” związanych z realizacją zadań powierzonych do wykonania w czasie podróży służbowej, nie jest jurystycznym argumentem uzasadniającym odstępstwa od kwalifikacji zdarzenia jako wypadku z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy wypadkowej (w czasie podróży służbowej). Rodzaj pracy, czas i miejsce jej wykonywania, zakres zadań i obowiązków, mogą uzasadniać stwierdzenie, że ryzyko wypadkowe nie jest wówczas mniejsze niż w sytuacji wykonywania pracy

tylko w jednym (stałym) miejscu pracy (stanowisku). Uwzględnia to regulacja z art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy wypadkowej, która jak zauważono nie jest nowa i ma już swoje orzecznictwo (także aktualne, na co zwrócono uwagę w sprawie wskazując na wyroki Sądu Najwyższego z 8 czerwca 2011 r., I UK 418/10 i z 22 października 2015 r., II UK 370/14).

Prowadzi to do oceny drugiej podstawy przedsądu, czyli z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 4 k.p.c. Skarżący nie wykazuje, że skarga jest oczywiście uzasadniona. Przede wszystkim przyjmuje niewłaściwy punkt wyjścia w wykładni prawa (na co wskazano wyżej), czyli że nie ma uzasadnienia do szerszej ochrony wypadkowej kierowców w podróży służbowej w sytuacji, gdy do zdarzenia dochodzi w czasie zwykłej (podstawowej) pracy kierowcy i do zerwania związku zdarzenia z pracą. Pracownik – kierowca jest nadal w podróży służbowej i wykonuje powierzone mu zadanie. Takie są ustalenia Sądu powszechnego, na których oparto zaskarżony wyrok, a które wiążą również w ocenie podstawy przedsądu (art. 398<sup>13</sup> § 2 k.p.c.). Po wtóre w podstawie rozstrzygnięcia nie stwierdzono naruszenia norm z art. 100 § 1 i § 2 pkt 1-2 k.p. Nawet naruszenie tych norm nie jest równoznaczne z zerwaniem związku z pracą. Należy dostrzec, że pojęcie związku przyczynowego w definicji wypadku przy pracy jest szersze niż tylko adekwatny związek przyczynowy prawa cywilnego i nie jest warunkowane winą pracodawcy czy pracownika. Znaczenie ma normatywny związek przyczynowy. Granice związku wypadku z pracą czy z zadaniami w podróży służbowej kierowcy w transporcie międzynarodowym wyznacza więc zależność przyczynowa, czasowa, miejscowa a nawet funkcjonalna. Taką zależność ustalił i uzasadniał Sąd powszechny w tej sprawie. Na tym tyle skarżący w uzasadnieniu wniosku powraca do konieczności kwalifikacji zdarzenia jedynie na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy wypadkowej i w konsekwencji zerwania związku z pracą. Nie jest to wystarczające do stwierdzenia oczywistej zasadności skargi kasacyjnej, gdyż Sąd powszechny nie bez racji stwierdził w podsumowaniu argumentacji, że działania zmarłego mieściły się w sferze życia prywatnego pracownika związanego z celem i warunkami odbywania podróży służbowej, tzn. z realizacją powierzonych zadań. Zmarły pozostawał w dyspozycji pracodawcy, odbywał podróż służbową i nie zerwał związku swego postępowania z celami odbywanej podróży służbowej. Składa się to również na ocenę drugiej

części podstawy przedsądu z art. 398<sup>9</sup> § 1 pkt 4 k.p.c. Zatrzymanie się w czasie jazdy mogło być ocenione jako przerwa w wykonywaniu pracy ale nie przerwa w podróży służbowej (wedle ustawowej definicji). Zdarzenie nie było oceniane jako wypadek przy pracy ale jako wypadek w czasie podróży służbowej. Naruszenie bezpieczeństwa drogowego czy przyczynienie się do wypadku nie zostały pominięte przez Sąd powszechny w tej sprawie i nie są równoznaczne z brakiem związku wypadku z wykonywaniem zadań powierzonych w podróży służbowej. Ochrona obejmuje wszak wypadek w czasie podróży służbowej (związek czasowy) i już wobec takiej regulacji jest szersza, czyli nie obejmuje tylko samej pracy (prowadzenia pojazdu). Nie jest nieracjonalną ocena Sądu powszechnego, że normą w pracy jest kontakt z kierowcami innych pojazdów ciężarowych oraz wymiana informacji czy udzielanie rad. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje nie tylko wykonywanie poleconej pracy, lecz także czynności wynikające z opuszczenia pojazdu. Inne sytuacje (zerwania związku z pracą) wystąpiły we wskazywanych przez skarżącego wyrokach Sądu Najwyższego z 8 maja 2015 r., II UK 253/11 i z 23 kwietnia 1999 r., II UKN 605/98).

Z tych motywów orzeczono jak w sentencji (art. 398<sup>9</sup> § 2 k.p.c.).