

Sygn. akt II USK 107/21

POSTANOWIENIE

Dnia 16 marca 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Staryk

w sprawie z wniosku A. D.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddziałowi w G.
o prawo do emerytury,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń
Społecznych w dniu 16 marca 2021 r.,
skargi kasacyjnej wnioskodawcy od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 19 września 2019 r., sygn. akt III AUa (...),

odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny w (...) w wyroku z dnia 19 września 2019 r. sygn. III AUa (...) oddalił apelację ubezpieczonego A.D. od wyroku Sądu Okręgowego w G. VII Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 30 stycznia 2019 r. sygn. VII U (...), w którym uznano, że była prawidłowa decyzja Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddział w G. (dalej również jako: ZUS) odmawiająca wnioskodawcy prawa do emerytury.

Powyższy wyrok Sądu Apelacyjnego pełnomocnik ubezpieczonego zaskarżył skargą kasacyjną, zarzucając „naruszenia prawa materialnego, tj -: art. 184 w zw. z art. 32 ustawy o emeryturach i rentach z funduszu ubezpieczeń w zw. § 2 i regulacjami wykazu A dział VIII poz. 3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. z 1983 r. Nr 8,

poz. 43 z późn. zm.), poprzez przyjęcie, że praca kierowców ciągników, którzy wykonywali ją jako pracę transportową dla Spółdzielni Kółek Rolniczych nie jest pracą w szczególnych warunkach lub charakterze, mimo że obejmują one również transport (w tym wypadku płodów rolnych); art. 184 w zw. z art. 32 ustawy o emeryturach i rentach z funduszu ubezpieczeń w zw. § 2 i regulacjami wykazu A dział V poz. 3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. z 1983 r. Nr 8, poz. 43 z późn. zm.), poprzez przyjęcie, że praca operatorów koparek nie mieści się w pojęciu pracy maszynistów ciężkich maszyn budowlanych; art. 184 w zw. z art. 32 ustawy o emeryturach i rentach z funduszu ubezpieczeń w zw. § 2 i regulacjami wykazu A dział V poz. 5 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. z 1983 r. Nr 8, poz. 43 z późn. zm.), poprzez przyjęcie, że wykonywane przez ubezpieczonego prace ciesielskie nie mieściły się w zakresie prac objętych wykazem”.

Na zasadzie art. 398⁴ § 2 w zw. z art. 398⁹ § 1 pkt 2. KPC pełnomocnik wnioskodawcy wniósł o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania, z uwagi na fakt, iż istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości - określenia „prace kierowców ciągników” (wykaz A dział VIII poz. 3 „Transport” Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. z 1983 r. Nr 8, poz. 43 z późn. zm.) pod względem traktowania tej pracy wyłącznie w charakterze specyfiki branżowej czy samego charakteru pracy, czy transport płodów rolnych również oznacza pracę kierowcy ciągnika w transporcie.

W uzasadnieniu tego wniosku wskazał, że pojęcie „praca kierowców ciągników w transporcie” wg wykazu A dział VIII poz. 3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze (Dz.U. z 1983 r. Nr 8, poz. 43 z późn. zm.) budzi pewne wątpliwości pod względem traktowania jej wyłącznie w charakterze specyfiki branżowej czy samego charakteru

pracy. Należy zauważyć, iż wykazem A dział VIII poz. 3 objęta jest także praca kierowców kombajnów, które również są maszynami rolniczymi. Zdaniem skarżącego praca kierowcy ciągnika wykonującego prace transportowe w rolnictwie - nie może być rozpatrywana tylko i wyłącznie z punktu widzenia branżowego. Wykonywanie transportu (przewożenie płodów rolnych) jest pracą w transporcie, mimo iż nie jest wykonywane dla firmy transportowej, uciążliwość pracy jest taka sama, tak samo szkodliwa dla zdrowia (hałas, wibracje). Jak wskazano powyżej zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2017 r., sygn. akt III UK 122/16 „Można natomiast się zgodzić z założeniem - czego również zdaje się nie kwestionować skarżący - że prace transportowe wykonywane przez wnioskodawcę jako traktorzystę (kierowcę ciągnika) można zaliczyć do prac w transporcie, a zatem do prac objętych Działem VIII, poz. 3, Wykazu A - mimo że pracował on w spółdzielni kółek rolniczych, a nie w przedsiębiorstwie transportowym”. Okoliczność, iż praca kierowcy ciągnika nie może być traktowana wyłącznie branżowo wg nomenklatury, jeżeli odpowiada branżowej specyfice potwierdza liczne orzecznictwo (wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 25 marca 2014 r., I UK 337/13; z dnia 6 lutego 2014 r., I UK 314/13; z dnia 5 maja 2016 r., III UK 131/15).

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna nie kwalifikuje się do przyjęcia jej do merytorycznego rozpoznania. Zgodnie z art. 398⁹ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania, jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne, istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów, zachodzi nieważność postępowania lub skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona. W związku z tym wniosek o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania powinien wskazywać, że zachodzi przynajmniej jedna z okoliczności wymienionych w powołanym przepisie, a jego uzasadnienie zawierać argumenty świadczące o tym, że rzeczywiście, biorąc pod uwagę sformułowane w ustawie kryteria, istnieje potrzeba rozpoznania skargi przez Sąd Najwyższy.

Wniesiona w sprawie skarga kasacyjna zawiera wniosek o przyjęcie jej do rozpoznania uzasadniony w ten sposób, że w sprawie istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości i wywołujących rozbieżności w orzecznictwie sądów (art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.). Nie można jednak uznać, że skarżący wykazał istnienie przesłanki przyjęcia skargi do rozpoznania określonych w art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.

Zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem Sądu Najwyższego skarżący – opierając wniosek o przyjęcie jego skargi do rozpoznania na przyczynie przyjęcia skargi określonej w przepisie art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c. – powinien nie tylko określić, które przepisy wymagają wykładni, ale także wskazać, na czym polegają poważne wątpliwości związane ze stosowaniem tych przepisów wraz z podaniem doktrynalnego lub orzeczniczego źródła tych wątpliwości (postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2002 r., III CKN 570/01, Biuletyn SN 2002 nr 7, s. 10). Konieczne jest opisanie tych wątpliwości, wskazanie argumentów, które prowadzą do rozbieżnych ocen prawnych, a także przedstawienie własnej propozycji interpretacyjnej (por. postanowienia Sądu Najwyższego: z dnia 3 listopada 2003 r., II UK 184/03; z dnia 22 czerwca 2004 r., III UK 103/04, czy też z dnia 17 grudnia 2007 r., I PK 233/07, OSNP 2009 nr 3-4, poz. 43). Jeżeli zaś skarżący powołuje się na rozbieżności w orzecznictwie sądowym, to zobowiązany jest przytoczyć te rozbieżne orzeczenia Sądów, przy czym musi wykazać, że występująca w nich rozbieżność ma swoje źródło w różnej wykładni przepisu albo wykazać, że wykładnia dokonana przez Sąd drugiej instancji sprzeczna jest z jednolitym stanowiskiem doktryny lub orzecznictwa Sądu Najwyższego (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2008 r., II CSK 21/08, LEX nr 794605). Chodzi przy tym o rozbieżności w wykładni przepisu prawa, a nie o rozbieżności w jego zastosowaniu. Ponadto, ze względu na publiczne cele, jakie ma do spełnienia rozpoznanie przez Sąd Najwyższy skargi kasacyjnej, skarżący powinien także wykazać celowość dokonania wykładni przepisu przez Sąd Najwyższy ze względu na potrzeby praktyki sądowej (por. postanowienia Sądu Najwyższego: z dnia 19 października 2012 r., III SK 15/12, LEX nr 1228636 oraz z dnia 19 października 2012 r., III SK 13/12, LEX nr 1228618).

Uwzględniając przedstawione założenia interpretacyjne należy stwierdzić, że autor rozpatrywanej skargi kasacyjnej nie przedstawił potrzeby wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości (art. 398⁹ § 1 pkt 2 k.p.c.).

Jeżeli chodzi o potrzebę wykładni wskazanych w uzasadnieniu wniosku przepisów prawa w zakresie wyjaśnienia przedstawionego zagadnienia dotyczącego tego, czy praca traktorzysty stanowi pracę w szczególnych warunkach w rozumieniu art. 184 w związku z art. 32 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, wymienioną w Wykazie A Dział VIII poz. 3, stanowiącego załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z 7 lutego 1983 r. Sąd Najwyższy stwierdza, że w jego orzecznictwie aktualnie całkowicie dominuje pogląd, którego prawidłowość została potwierdzona w uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 8 sierpnia 2019 r., III UZP 3/19, (OSNP 2020 nr 1, poz. 9), w myśl którego o ile można zgodzić się, że praca traktorzysty - nawet zatrudnionego w zakładzie należącym do branży rolniczej - wykonywana w transporcie, jest pracą w szczególnych warunkach w rozumieniu powołanych przepisów, o tyle za taką pracę nie może być uznana praca traktorzysty realizowana w ramach prac polowych (por.m.in. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 3 grudnia 2013 r., I UK 172/13, LEX nr 1467147; z dnia 13 sierpnia 2015 r., II UK 298/14, LEX nr 1797093; z dnia 5 maja 2016 r., III UK 121/15, LEX nr 2080883; z dnia 5 maja 2016 r., III UK 132/15, LEX nr 2052411; z dnia 13 lipca 2016 r., I UK 218/15, LEX nr 2108499; z dnia 15 listopada 2016 r., II UK 397/15, LEX nr 2177089; z dnia 26 stycznia 2017 r., III UK 51/16, LEX nr 2258032; z dnia 16 lutego 2017 r., II UK 730/15, LEX nr 2252207; z dnia 9 lutego 2017 r., III UK 66/16, LEX nr 2238701; z dnia 8 listopada 2017 r., III UK 210/16 oraz z dnia 27 czerwca 2018 r., I UK 168/17, LEX nr 2428257). Pogląd ten zasadza się na następujących przesłankach. Wyodrębnienie prac w szczególnych warunkach uzasadniających nabycie prawa do emerytury w obniżonym wieku emerytalnym ma zasadniczo charakter branżowo-stanowiskowy. Usystematyzowanie prac o znacznej szkodliwości dla zdrowia i uciążliwości w oddzielnych działach oraz przypisanie poszczególnych stanowisk pracy do odrębnych gałęzi gospodarki nie jest bowiem przypadkowe, gdyż konkretne stanowisko jest narażone na ekspozycję czynników szkodliwych w stopniu mniejszym lub większym w zależności od tego, w którym dziale gospodarki (branży)

jest umiejscowione. Dlatego konieczny jest bezpośredni związek wykonywanej pracy z procesem technologicznym właściwym dla danego działu gospodarki. Oznacza to, że przynależność pracodawcy do określonej gałęzi gospodarki ma znaczenie istotne i nie można dowolnie, z naruszeniem postanowień rozporządzenia z 7 lutego 1983 r., wiązać konkretnych stanowisk pracy z branżami, do których nie zostały one przypisane w tym akcie prawnym (por. pośród wielu wyroki Sądu Najwyższego: z 19 maja 2011 r., III UK 174/10, LEX nr 901652; z 3 czerwca 2008 r., I UK 381/07, LEX nr 494112; z 16 czerwca 2009 r., I UK 20/09, LEX nr 515698; z 16 czerwca 2009 r., I UK 24/09, LEX nr 518067; z 1 czerwca 2010 r., II UK 21/10, LEX nr 619638; z 19 maja 2011 r., III UK 174/10, LEX nr 901652). Za przyjęciem branżowo-stanowiskowego charakteru wyodrębnienia poszczególnych prac wykonywanych w szczególnych warunkach przemawia to, że w zależności od działu gospodarki (branży), w którym jest umiejscowione konkretne stanowisko (konkretny rodzaj pracy), jest ono narażone na ekspozycję czynników szkodliwych w stopniu mniejszym lub większym. Jeśli więc prawodawca zdecydował o umieszczeniu określonego rodzaju pracy (stanowiska pracy) w wykazie prac wykonywanych w szczególnych warunkach, przypisując go do konkretnego działu gospodarki (przemysłu, branży), to okoliczność ta bez wątpienia świadczy o narażeniu tego rodzaju pracy właśnie w tym dziale gospodarki na ekspozycję czynników szkodliwych w stopniu większym niż w innych działach gospodarki. Równocześnie Sąd Najwyższy zajmuje stanowisko, zgodnie z którym taki sposób traktowania wykazów prac w szczególnych warunkach nie ma (i nie może mieć) bezwzględnego charakteru (por.m.in. wyroki Sądu Najwyższego: z 6 lutego 2014 r., I UK 314/13, LEX nr 1439383; z 25 marca 2014 r., I UK 337/13, LEX nr 1458817; z 6 lutego 2014 r., I UK 314/13, OSNP 2015 nr 5, poz. 66; z 26 stycznia 2017 r., III UK 51/16, LEX nr 2258032). O ile wykonywanie pracy w ramach innej gałęzi gospodarki (branży), dla której wykaz nie znajduje odpowiednika, zazwyczaj będzie świadczyć o tym, że dany rodzaj pracy nie jest realizowany w narażeniu na ekspozycję czynników szkodliwych w takim stopniu, jak w przypadku pracy wykonywanej w ramach gałęzi gospodarki, dla której wykaz taką pracę przewiduje, o tyle może zdarzyć się, że konkretny rodzaj pracy, realizowany w ramach gałęzi gospodarki, dla której wykaz nie przewiduje uznania jej za pracę w

szczególnych warunkach, jest wykonywany w warunkach tożsamyh z tymi, które panują w branży, w której - co wymaga podkreślenia - ten właśnie konkretny rodzaj pracy jest wymieniony w wykazie, to znaczy jest narażony na ekspozycję takich samych czynników szkodliwych oraz w takim samym stopniu, jak w przypadku branży, w ramach której jest on uznawany za pracę w szczególnych warunkach. W orzecznictwie Sądu Najwyższego stwierdza się też, że dział X wykazu A, stanowiącego załącznik do rozporządzenia z 7 lutego 1983 r., określający rodzaje prac "w rolnictwie i przemyśle rolno-spożywczym", nie wymienia prac kierowców ciągników (traktorzystów). Prace takie wymienia natomiast wyłącznie dział VIII "w transporcie i łączności". Uwzględniając zatem przedstawione wyżej przesłanki, przy spełnieniu których istnieje możliwość odstępstwa od branżowo-stanowiskowego charakteru wykazów prac w szczególnych warunkach, Sąd Najwyższy stoi na stanowisku, że takie odstępstwo musiałoby zostać poprzedzone niebudzącymi wątpliwości ustaleniami, że praca na stanowisku kierowcy ciągnika, choć wykonywana co do zasady w rolnictwie, była realizowana w warunkach tożsamyh z tymi, które panują w transporcie. Wypada zaś dodać, że zgodnie z jego słownikowym znaczeniem określenie "transport" oznacza przewóz ludzi i ładunków różnymi środkami lokomocji. Transport to także dział gospodarki obejmujący ogół środków i działań związanych z przewozem (tak: Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1989, t. III). Umieszczenie przez prawodawcę prac kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsiennicowych jako pracy wykonywanych w szczególnych warunkach właśnie w dziale VIII (poz. 3), a nie w innych działach wykazu A (np. w rolnictwie i przemyśle rolno-spożywczym) musi być więc odnoszone do szczególnych warunków panujących w transporcie (w tym przypadku w transporcie drogowym). Dlatego szkodliwość i uciążliwość tych prac, w rozumieniu art. 32 ust. 2 ustawy emerytalnej, należy wiązać ze specyfiką poruszania się w ruchu drogowym przez pojazdy o odmiennej w stosunku do "normalnych" uczestników tego ruchu charakterystyce (gabarytach, właściwościach jezdnych), wymagającej szczególnie wysokiej sprawności psychofizycznej ze względu na bezpieczeństwo własne lub otoczenia. Tylko taki sposób rozumienia szczególnego charakteru prac w transporcie lądowym (drogowym) uzasadnia umieszczenie prac wymienionych w poz. 3 w tym samym dziale gospodarki wraz z

pracami wykonywanymi przez kierowców samochodów ciężarowych o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, specjalizowanych, specjalistycznych (specjalnych), pojazdów członowych i ciągników balastowych, autobusów o liczbie miejsc powyżej 15, samochodów uprzywilejowanych w ruchu w rozumieniu przepisów o ruchu na drogach publicznych, trolejbusów i motorniczych tramwajów (poz. 2) – (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 czerwca 2020 r., III UK 260/19, LEX nr 3029719).

Z podstawy faktycznej zaskarżonego wyroku wynika, że wnioskodawca pracował w Spółdzielni Kółek Rolniczych na stanowisku kierowcy ciągnika, wykonując przede wszystkim prace związane z rolnictwem na terenach agrarnych.

Sąd drugiej instancji przyjął, że wnioskodawca w spornym okresie czasu nie wykonywał prac transportowych w pełnym wymiarze czasu pracy.

Ponieważ Sąd Najwyższy jest związany ustaleniami zaskarżonego wyroku (*ad casum* – wykonywaniem przez wnioskodawcę przede wszystkim prac o charakterze ściśle powiązanych z rolnictwem), zgłaszane w skardze kasacyjnej problemy prawne i konieczność wykładni spornych przepisów uznać należy za nieadekwatne do ustalonego stanu faktycznego.

Na marginesie więc tylko można wskazać, że prezentowane jest również odmienne stanowisko od przedstawionego wyżej, zgodnie z którym wykaz stanowisk uprawniających do nabycia prawa do emerytury, zawarty w wykazie A rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (stosowanym w myśl art. 184 w związku z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych), nie jest w każdej pozycji przypisany do określonej branży i w każdym przypadku nie jest konieczny bezpośredni związek wykonywanej pracy z procesem technologicznym właściwym dla danej branży (działu gospodarki), a wykładnia językowa regulacji zawartej w wykazie A dział VIII poz. 3 cytowanego wyżej rozporządzenia, przy uwzględnieniu kwalifikacji branżowo-stanowiskowej oraz przy uwzględnieniu systematyki przepisów, pozwala na kwalifikowanie *a priori* pracy kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsienicowych, wykonujących prace w rolnictwie jako pracy w szczególnych warunkach.

Encyklopedia PWN definiuje transport jako zespół czynności związanych z przemieszczaniem osób i dóbr materialnych za pomocą odpowiednich środków; obejmuje zarówno samo przemieszczanie z miejsca na miejsce, jak i wszelkie czynności konieczne do osiągnięcia tego celu jak czynności ładunkowe (załadunek, wyładunek, przeładunek) oraz czynności manipulacyjne (np. opłaty). Definicja transportu określa więc, że polega on na przemieszczaniu ludzi lub towarów przy użyciu środków transportu; nie podaje limitu minimalnej odległości, która stanowiłaby o transporcie, ani nie określa, że transport musi się odbywać po drogach publicznych. Przepisy rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. nie definiują transportu przez odesłanie do definicji usług transportowych w specjalistycznych ustawach, ale do zwykłego (encyklopedycznego) rozumienia transportu. Ponieważ ciągnik rolniczy niewątpliwie może być uznany za środek transportu, nie ma przeszkód do konstatacji, że przewożenie tym ciągnikiem na przyczepie płodów rolnych, albo herbicydów po polu lub do zagrody, magazynu, albo paszy dla zwierząt – stanowi transport towarów. Sama jazda traktorzysty lub innej, siedzącej w kabinie ciągnika osoby – stanowi już o transporcie. Ścisła językowa wykładnia przemawia więc za uznaniem, że pracami w transporcie są prace związane z przemieszczaniem się ciągnika z przyczepą lub z maszynami rolnymi po polu i po drogach (publicznych i polnych). W tym kontekście uznanie, że tak rozumiana praca agrarna nie jest równocześnie pracą w transporcie byłoby sprzeczne z językową definicją transportu.

Przepisy rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. oraz przepisy resortowe nie zawierały wysublimowanych prawniczo pojęć, ale dostosowane były do powszechnego (potocznego) rozumienia przepisów przez „kadrowców” i innych pracowników - także wiejskich zakładów pracy. W tym aspekcie dla wszystkich było jasne, że kierowca ciągnika to traktorzysta, a kombajn to kombajn rolniczy. Nieprzypadkowo ciągnikowe (rolnicze) prawo jazdy jest oznaczone symbolem T – jak Traktor. Praca kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsienicowych, wymieniona w wykazie A dział VIII poz. 3 cytowanego wyżej rozporządzenia, mimo ujęcia jej w dziale „transport”, dotyczy przede wszystkim prac w rolnictwie, a nie – w ujęciu logistycznym – usług transportowych (mimo, że występują elementy tej pracy powiązane ściśle z resortem transportu, takie jak konieczność posiadania prawa

jazdy specjalnej kategorii T oraz nieunikniona potrzeba dojazdu ciągnikiem rolniczym na tereny agrarne drogami publicznymi). Przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze rozszerzyło (w porównaniu do poprzednich regulacji) zakres podmiotów uprawnionych do wcześniejszej emerytury i w dziale VIII „W transporcie i łączności”, w części „Transport” wymienia między innymi: 1. Ciężkie prace załadunkowe i wyładunkowe oraz przeładunek materiałów sypkich, pylistych, toksycznych, żrących lub parzących w transporcie; 2. Prace kierowców samochodów ciężarowych o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, specjalizowanych, specjalistycznych (specjalnych), pojazdów członowych i ciągników samochodowych balastowych, autobusów o liczbie miejsc powyżej 15, samochodów uprzywilejowanych w ruchu w rozumieniu przepisów o ruchu na drogach publicznych, trolejbusów i motorniczych tramwajów; 3. Prace kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsienicowych; 4. Prace na statkach morskich w żegludze międzynarodowej i w polskim ratownictwie okrętowym - pracownicy wpisani na listę członków załogi tych statków; 5. Prace na statkach żeglugi śródlądowej (pracownicy zaliczeni do personelu pływającego, z wyjątkiem zatrudnionych sezonowo); 6. Prace na jednostkach pływających w portach morskich i w stocznich morskich; 7. Prace na torach wodnych i łowiskach morskich; 8. Prace przy regeneracji paliw płynnych i oczyszczaniu wód balastowych na statkach; 9. Prace rybaków morskich. *Prima facie* nasuwa się konkluzja, że niektóre, spośród wyżej wskazanych, stanowiska pracy nie mają istotnego związku z pracami w transporcie i łączności. Na przykład wśród pracowników wpisanych na listę członków załogi statków w pasażerskiej żegludze międzynarodowej (pkt 4), znaleźć można lekarzy, kucharzy i kelnerów. Osoby o takiej profesji, prawie wyłącznie wykonują czynności na lądzie, bez szczególnych przywilejów związanych z pracą w szczególnych warunkach. Również ta część rybaków morskich, która zajmuje się pod pokładem trawlerów, ogławianiem i przetwórstwem ryb, nie ma ścisłego związku z transportem lub łącznością; czynności takie mogą też wykonywać na lądzie. W celu uzyskania prawa do emerytury z tytułu pracy w szczególnych warunkach pracownicy ci nie muszą udowadniać, że wykonywali

czynności transportowe (co w przypadku w/w lekarzy, kelnerów, rybaków pracujących pod pokładem przy ogławianiu ryb – byłoby niemożliwe). Również dyferencjacja pracy kierowcy samochodu o ładowności powyżej 3,5 tony w zależności od tego, czy jeździł na terenie gospodarstwa rolnego, czy poza nim, wykonując takie same prace przewozowe może być uznana za nieuzasadnioną.

Zgodnie z tym odmiennym stanowiskiem - Wykaz A (działy I – XIII) rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r., podobnie jak poprzednie rozporządzenie, nie wymaga też udowodnienia przez wnioskodawcę, że jego zakład pracy należał do poszczególnej branży. Wprawdzie prawie wszystkie prace wymienione w tych działach są faktycznie determinowane branżą; na przykład nie sposób wyobrazić sobie pracy górnika poza resortem górniczym lub hutnika poza hutą, istnieją jednak prace, których związek z daną branżą ma charakter tylko częściowo funkcjonalny. Poza tym w dziale XIII wyraźnie wyodrębniono różne profesje (na przykład spawaczy), którzy mogą wykonywać czynności zawodowe w różnych branżach. Gdyby wykaz A miał charakter ściśle branżowo - stanowiskowy, zostałyby to wyraźnie zaznaczone i prace spawaczy znalazłyby się w adekwatnych branżach, bez konieczności zastanawiania się co mają wspólnego na przykład z transportem i łącznością. Podobnie kierowca ciągnika, który stale przewozi cement z dworca kolejowego do cementowni lub kombinatu budowlanego, będzie miał zaliczoną do uprawnień emerytalnych pracę w szczególnych warunkach, mimo, że jego zakład pracy należał do resoru budownictwa, a nie do resortu transportu.

Ważny jest rodzaj pracy wymienionej w wykazie, a nie jej ściśle skorelowanie z podległością pracodawcy pod określone ministerstwo (branżę). Od kryterium branżowego należy odstąpić w sytuacjach, gdy wykonywana jest praca uznana za szkodliwą dla jednej branży, mimo iż warunki jej wykonywania w innej branży są tak samo szkodliwe. Jeżeli pracownik w ramach swoich obowiązków stale i w pełnym wymiarze czasu pracy narażony był na działanie tych samych czynników, na które narażeni byli pracownicy innego działu przemysłu, w ramach którego takie same prace zaliczane są do pracy w szczególnych warunkach, to zróżnicowanie warunków nabycia prawa do emerytury w zależności od aktualnego podporządkowania pracodawcy danemu resortowi, musiałoby być uznane za naruszające zasadę równości w zakresie uprawnień do ubezpieczenia społecznego

pracowników wykonujących taką samą pracę. Za wykonywaną w warunkach szczególnych należy uznać również pracę przyporządkowaną w wykazie A załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach do innego działu przemysłu niż ten, w którym jest świadczona, jeżeli stopień szkodliwości lub uciążliwości tego rodzaju pracy nie wykazuje żadnych różnic w zależności od branży, w której pracownik jest zatrudniony (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 2014 r., II UK 368/13, OSNP 2015, nr 7, poz. 99).

W tym aspekcie wskazać należy, że kierowanie ciągnikiem rolniczym na polu mogło być uznane za bardziej uciążliwe i szkodliwe dla zdrowia niż prowadzenie ciągnika po asfaltowej drodze. Poruszając się po równej drodze z niewielką prędkością (do 30 km/godz.) kierowca ciągnika pracował w znacznie lepszych warunkach niż w czasie poruszania się po wertepach polnych dróg oraz pól, gdzie oprócz wibracji silnika dochodziły ciągłe przechyły oraz narażenie na wiatr i pył (większość wcześniejszych ciągników nie miała osłon przed wiatrem). Ciągniki służyły także do wykonywania oprysków roślin przy użyciu środków owadobójczych i chwastobójczych. Traktorzysta był wówczas narażony na wdychanie szkodliwych chemicznych oparów. *Nota bene* w 2018 r. sąd w Kalifornii przyznał wielomilionowe odszkodowanie ogrodnikowi, który używając przez lata popularnych środków do zwalczania chwastów o nazwie Roundup zachorował na raka (w 2020 r., obniżono odszkodowanie do 20 milionów dolarów). W 2019 r. zapadły kolejne wyroki zasądzające od firmy produkującej te herbicydy wielomilionowe odszkodowania, gdyż uznano, że glifosat zawarty w tych środkach przyczynił się do powstania raka. Środek ten był stosowany od lat siedemdziesiątych także w Polsce, przy czym zawarta na nim informacja, że jest biodegradowalny, okazała się nieprawdziwa.

Ciągłe manewrowanie traktorem na polu wymagało ponadto znacznej siły, gdyż ówczesne ciągniki rolnicze nie były wyposażone we wspomaganie kierownicy. To, co stanowiło o uciążliwości pracy kierowcy ciągnika, to jej wykonywanie w warunkach polowych, a więc podczas prac rolniczych, a nie – kierowanie ciągnikiem po równej drodze publicznej. Kierowanie ciągnikiem z przyczepą lub z maszynami rolniczymi po polach wymagało co najmniej takiej samej koncentracji,

jak prowadzenie pojazdu po drodze publicznej, gdyż często tuż obok ciągnika lub połączonych z nim przyczep, maszyn rolniczych, pracowali ludzie.

Najbardziej jednak istotne jest określenie, jakie prace zostały wymienione w punkcie 3 działu VIII załącznika do rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. „Prace kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsienicowych”. Użyty w tym przepisie desygnat „ciągnik” dotyczy wyłącznie ciągnika rolniczego, gdyż tzw. ciągniki siodłowe lub balastowe są w istocie samochodami ciężarowymi, ujętymi w poz. 2 omawianego działu. Europejska Komisja Gospodarcza, Eurostat, Międzynarodowe Forum Transportu definiuje „ciągnik rolniczy” (potocznie: traktor) jako pojazd mechaniczny przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do celów rolniczych, bez względu na to, czy jest on dopuszczony do używania dróg dostępnych dla ruchu publicznego czy nie. Według prawa o ruchu drogowym w Polsce ciągnik rolniczy to pojazd silnikowy skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych. Ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych. Z definicji tych w sposób jednoznaczny wynika, że ciągnik jest ze swej istoty przeznaczony do prac rolnych, a – tylko w ograniczonym zakresie do wykonywania usług transportowych. Zwrócić też należy uwagę, że w zależności od układu jezdnego rozróżnia się: 1) ciągniki kołowe ze stałym napędem jednej (tylnej) osi - ciągniki uniwersalne o mocy do 310 KM, najczęściej spotykane, 2) ciągniki kołowe ze stałym napędem obu osi - zazwyczaj ciągniki ciężkie, obecnie produkowane osiągają moc od 50 do 600 KM, 3) ciągniki gąsienicowe - ciągniki, w których układ jezdnny stanowią gąsienice. Zazwyczaj stosowane do najcięższych prac, najczęściej spotykane na terenach podmokłych i o glebach ciężkich. W latach 70-80 ciągniki na stalowych gąsienicach wskutek wielu wad i ograniczeń zastosowania praktycznie wyparte zostały przez ciężkie ciągniki kołowe, 4) ciągniki półgąsienicowe - w zasadzie opierają się na idei ciągnika kołowego, lecz zamiast kół na jednej (ciągniki półgąsienicowe) lub wszystkich osiach stosuje się specjalne gąsienicowe wózki.

Wymienione w punkcie 3 działu VIII „prace kierowców pojazdów gąsienicowych” dotyczą właśnie ciągników rolniczych o napędzie gąsienicowym lub półgąsienicowym, które używane były wyłącznie do prac rolniczych, a nie – pozarolniczych transportowych. Z przepisu tego należy również wyeliminować

ciągniki leśne, gdyż zostały one zaliczone przez wykaz A do prac w warunkach szczególnych i ujęte w dziale VI pkt 2 - Prace przy zrywce i wywózce drewna z lasu. Byłoby absurdalne twierdzenie, że pojazdy gąsienicowe służyły do transportu ludzi lub towarów po drogach publicznych. Dla legislatora oraz osób stosujących rozporządzenie z dnia 7 lutego 1983 r. nie mogło budzić wątpliwości, że desygnat „kombajn” oznacza wyłącznie kombajn rolniczy. Wprawdzie istnieją jeszcze kombajny górnicze, ale pracują one pod ziemią lub w kopalniach odkrywkowych i z powodu choćby swych rozmiarów nie mogą poruszać się po drogach (praca na tych kombajnach została ujęta w dziale górnictwo; dział I pkt 1 i 2 wykazu A). Natomiast kombajny drogowe zostały ujęte w dziale IX poz. 4 - prace asfalcjarzy i przy gotowaniu asfaltu. Mają one wprawdzie związek z branżą „w gospodarce komunalnej”, ale nie może budzić wątpliwości teza, że wykonywanie, przy użyciu kombajnów drogowych, pracy asfalcjarza na drogach poza miastami i wsiami (poza gospodarką ściśle komunalną) w pełnym wymiarze czasu pracy było pracą w szczególnych warunkach. Po wyeliminowaniu innych rodzajów kombajnów, nie można mieć wątpliwości, że omawiany przepis dotyczy wyłącznie kombajnu rolniczego. Kombajn rolniczy to maszyna służąca do zbioru roślin uprawnych, wykonująca jednocześnie pracę kilku wcześniej używanych maszyn lub maszyny i brygady roboczej. Kombajn zbożowy - kosi i młóci, czyli wykonuje prace, jakie dawniej wykonywała kosiarka i żniwiarka, następnie po zwiezieniu zboża z pola, młocarnia. Kombajn ziemniaczany - pełni funkcję kopaczki ziemniaków – wykopuje bulwy z redlin oddzielając je od łętów. Kombajn do zbioru buraków - jednocześnie ogławia buraki z liści rozdrabniając je, wykopuje korzenie oczyszczając je, gromadzi korzenie w zasobniku. Kombajny do zbioru roślin sadowniczych (głównie jagodowych) i warzyw, np. kombajny do zbioru malin, porzeczek, agrestu, borówki, ogórków, cebuli, marchwi i kapusty. Na niewielką skalę stosowane są kombajny do zbioru wiśni i jabłek. Praca kombajnisty dotyczyła wyłącznie prac w rolnictwie, a nie – w usługach transportowych. Praca ta, wymieniona zaraz po pracy traktorzysty (kierowcy ciągnika), wskazuje, że przy wykładni tego przepisu należy pominąć funkcjonalny związek z logistyką i branżą transportową. Byłoby absurdalne twierdzenie, że kombajnista mógł przewozić na kombajnie zbożowym ludzi lub

towary między na przykład G. i K., czyli wykonywać jakiegokolwiek pozarolnicze prace transportowe.

Korelatem, który łączy prace kierowców dużych samochodów, traktorzystów, kierowców pojazdów gąsienicowych i kombajnistów jest konieczność posiadania szczególnych uprawnień do obsługi ciągnika, kombajnu lub pojazdu ciągnikowego – w postaci specjalnej kategorii prawa jazdy (obecnie - kat. T). Te szczególne uprawnienia miały zwłaszcza związek z kierowaniem ciągnikiem, który mógł poruszać się zarówno po polach, jak i po drogach publicznych, a także służyć również, w organicznym zakresie, do transportu towarów na niewielkich odległościach.

Z przepisów przejściowych rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. (§ 19 ust. 1 i 2) wynika, że przy ustalaniu okresów pracy, o których mowa w § 2, uwzględnia się również okresy takiej dotychczas zaliczone do I kategorii zatrudnienia w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 4 maja 1979 r. w sprawie pierwszej kategorii zatrudnienia (Dz.U. z 1979 r. Nr 13, poz. 86 i z 1981 r. Nr 32, poz. 186) i uważa się je za prace wykonywane w szczególnych warunkach, o których mowa w § 4. Zwrócić należy uwagę, że w myśl § 1 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 1956 r. w sprawie zaliczania pracowników do kategorii zatrudnienia (Dz.U. z 1956 r. Nr 39, poz. 176 ze zm.) do I kategorii zatrudnienia zaliczało się prace wykonywane stale i w pełnym wymiarze godzin obowiązującym w danym zawodzie: 1) prace pod ziemią oraz 2) prace wykonywane w warunkach szkodliwych dla zdrowia wymienione w wykazie, stanowiącym załącznik do niniejszego rozporządzenia, natomiast § 2 pkt 1 tego rozporządzenia określał, że stanowiska pracy wymienione w działach tego rozporządzenia dotyczą pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach podległych resortom, do których zakresu działania należy dany rodzaj przemysłu. Załącznik stanowiący wykaz prac wykonywanych w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uprawniających do zaliczenia do I kategorii zatrudnienia w dziale XVII Rolnictwo i leśnictwo pod poz. 1 wymieniał traktorzystów. Nie ulega wątpliwości, że kierowcy ciągników (potocznie: traktorzyści) byli zatrudnieni w I kategorii zatrudnienia (a więc do najcięższych i najbardziej uciążliwych prac) przez cały okres obowiązywania rozporządzenia z 1956 r., a więc do 31 grudnia 1979 r. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4

maja 1979 r. w sprawie pierwszej kategorii zatrudnienia (Dz.U. z 1979 r. Nr 13, poz. 86 ze zm.), wydane na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 23 stycznia 1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz.U. z 1968 r. Nr 3, poz. 6 ze zm.) w § 2 stanowiło, że okresy prac, o których mowa w § 1, podlegają zaliczeniu do pierwszej kategorii zatrudnienia bez względu na podporządkowanie resortowe zakładu pracy, jeżeli pracownik wykonywał te prace stale i w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym na danym stanowisku. Nowe unormowanie ma zastosowanie również do późniejszych regulacji prawnych i pozwala lepiej zrozumieć, że umieszczenie w załączniku do tego rozporządzenia w dziale Transport pod poz. 3. „prac kierowców ciągników lub pojazdów gaśnicowych”, nie musiało oznaczać, że dotyczą one wyłącznie usług transportowych, ale dotyczyło także prac w resorcie rolnictwa. Zwrócić też należy uwagę, że wyraźnie wówczas wyodrębniono pracę na ciągniku samochodowym (poz. 2 wykazu prac) od pracy kierowcy ciągnika (poz. 3 wykazu). W tym drugim przypadku jednoznacznie chodziło o ciągnik rolniczy, a także – o używany w rolnictwie pojazd gaśnicowy, który przecież nie mógł być wykorzystywany do prac (usług) transportowych pozarolniczych.

Unormowania te zostały zastąpione przez przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, które jeszcze bardziej rozszerzyło zakres podmiotów uprawnionych do wcześniejszej emerytury.

W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 8 sierpnia 2019 r. w sprawie sygn. akt III UZP 3/19 zajęto stanowisko, że pracy traktorzysty w rolnictwie wykonywanej w okresie obowiązywania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 1956 r. w sprawie zaliczania pracowników do kategorii zatrudnienia nie uważa się za okres zatrudnienia w szczególnych warunkach, o którym mowa w art. 184 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 32 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Paradygmatem stanowiącym punkt wyjścia i postawę dalszych rozważań tej uchwały stało się stwierdzenie, że prace traktorzystów wykonywane w rolnictwie od

dnia 1 stycznia 1983 r. nie były pracami wykonywanymi w szczególnych warunkach, wymienionymi w Dziale VIII, poz. 3 wykazu A.

Według odmiennego stanowiska, zwrócić należy uwagę, że gdyby tak było, jak przyjęto w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 8 sierpnia 2019 r., to w resortowym zarządzeniu nr 16 Ministra Rolnictwa, Leśnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 31 marca 1986 r. (NK144–16/88), wydanym na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r., w wykazie stanowisk pracy, na których wykonywane są prace w szczególnych warunkach, uprawniające do niższego wieku emerytalnego (załącznik nr 1 do zarządzenia w dziale Transport pod poz. 3 (Prace kierowców ciągników, kombajnów lub pojazdów gąsienicowych) nie byłiby wymienieni: 1. kierowca ciągnika kołowego, 2. kierowca ciągnika gąsienicowego, 3. kierowca pojazdu gąsienicowego.

Dalsze implikacje uzasadnienia wymienionej wyżej uchwały doprowadziły do zanegowania pracy w pierwszej kategorii zatrudnienia jako równoważnej pracy w szczególnych warunkach (w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 1956 r. prace traktorzystów zostały wymienione obok prac górników pod ziemią, a więc prac niewątpliwie należących do prac w szczególnych warunkach).

Rozporządzenie z 1983 r. było liberalne; poszerzało krąg beneficjentów wcześniejszych emerytur, a nie ograniczało tego zakresu podmiotowego. Z kręgu osób uprawnionych nikogo nie wyłączono, a przeciwnie – znalazło się w nim wielu nowych beneficjentów. Osoby zaliczone wcześniej do pierwszej kategorii zatrudnienia w dalszym ciągu korzystały z tych samych przywilejów jako osoby zatrudnione w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

Po drugiej wojnie światowej w Polsce nadal obowiązywała ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. 1921 nr 89, poz. 656), która przewidywała ciągnikowe prawo jazdy. Od obowiązującej od 4 stycznia 1952 r. nowelizacji (Dz.U. z 1952 r. Nr 1, poz. 8) w § 39 pkt 15 określono jednak, że osoby posiadające kartę traktorzysty kategorii I lub II, wydaną przez ośrodek szkolenia kadr mechanizacji rolnictwa, mogą prowadzić okolicznościowo na drogach publicznych poza obszarem miast ciągniki rolnicze (na polach mogli prowadzić przez cały czas), co mogło mieć wpływ na ujęcie - w wydanym na podstawie art. 10 ust. 2 dekretu z dnia 25 czerwca 1954 r. o

powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin - w Dziale XVII załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z 1956 r., noszącym tytuł „Rolnictwo i leśnictwo” pod poz. 1 - traktorzystów. Natomiast w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz.U. 1962 r. Nr 61, poz. 295) z dniem 1 kwietnia 1963 r. określono w § 199 ust. 1, że prawo jazdy kategorii ciągnikowej uprawnia do kierowania ciągnikami, których cechy konstrukcyjne ograniczają szybkość do 30 km na godzinę, łącznie z przyczepami, które używane są w rolnictwie, leśnictwie lub budownictwie poza granicami administracyjnymi miast. Kategorie prawa jazdy znane dzisiaj pojawiły się na mocy rozporządzenia ministrów: komunikacji i spraw wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych. Zmiana terminologii w przepisach dotyczących ruchu drogowego, spowodowała, że rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 maja 1979 r. w sprawie pierwszej kategorii zatrudnienia dotyczyło już kierowców ciągników, a nie - traktorzystów. W 1997 r. uchwalono nową ustawę Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 r. Nr 98, poz. 602), która także normowała kwestię ciągnikowego prawa jazdy, dlatego także rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, także posłużyło się desygnatem „kierowca ciągnika”.

Rekapitulując, prezentowane było odmienne stanowisko, że do prac w szczególnych warunkach zaliczeniu powinny podlegać prace na ciągniku (traktorze) zarówno przy czynnościach agrarnych (przy czynnościach transportowych w rolnictwie), jak i przy wykonywaniu usług transportowych, zaliczane do prac w pierwszej kategorii zatrudnienia przez cały okres obowiązywania rozporządzenia z 1956 r., a więc do 31 grudnia 1979 r., jak również przez okres obowiązywania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 maja 1979 r. w sprawie pierwszej kategorii zatrudnienia, a później - na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, jeżeli prace takie wykonywane były stale i w pełnym wymiarze czasu pracy. Podobna wykładnia była stosowana przez ponad 20 lat przez sądy okręgowe i apelacyjne, jednak w ostatnich latach Sąd Najwyższy jednolicie orzeka według zaprezentowanej na

początku wykładni, co determinuje treść rozstrzygnięcia co do wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania.

Ad casum Sąd Apelacyjny, powołując się na przepisy art. 32 ust. 1 i ust. 2 i art. 184 ust. 1 i ust. 2 ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych oraz § 2 ust. 1, § 4 oraz wykaz A dział VIII poz. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze uznał, że w spornym okresie wnioskodawca, wykonując głównie prace związane z rolnictwem, a nie - transportowe, nie pracował w spornym okresie stale i w pełnym wymiarze pracy w szczególnych warunkach na stanowisku kierowcy ciągnika (traktorzysty).

Podnoszone przez skarżącego wątpliwości prawne zostały zatem obecnie jednolicie „przesądzone” w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Skarżący nie zakwestionował we wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania ustaleń zaskarżonego wyroku, więc zgłoszone wnioski dotyczące tzw. „przedsądu” były nieuzasadnione.

Stwierdzając, że nie zachodzą przyczyny przyjęcia skargi, określone w art. 398⁹ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy postanowił zgodnie z art. 398⁹ § 2 k.p.c.