

POSTANOWIENIE

Dnia 15 stycznia 2025 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Bohdan Bieniek

w sprawie z odwołania E. L.

od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddziału w Legnicy

o emeryturę pomostową,

na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w dniu 15 stycznia 2025 r.,

na skutek skargi kasacyjnej odwołującego się od wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu

z dnia 28 grudnia 2023 r., sygn. akt III AUa 869/22,

- 1. odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania,**
- 2. zasądza od odwołującego się na rzecz pozwanego kwotę 240 (dwieście czterdzieści) zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.**

ł.n

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu, wyrokiem z 28 grudnia 2023 r., oddalił apelację E. L. od wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy z 9 maja 2022 r., oddalającego odwołanie od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Oddział w Legnicy z 13 stycznia 2022 r.

W sprawie zostało ustalone, że wnioskodawca po 31 grudnia 2008 r., pracował w firmie U. sp. z o.o. w L. i O. na stanowisku kierowcy autobusu przez

około trzy godziny w ciągu dnia roboczego. Ubezpieczony zawoził pracowników firmy autobusem na budowy i odwoził ich po pracy do domów. Ten okres pracy, w ocenie orzekających sądów, nie jest okresem pracy o szczególnym charakterze, o jakim mowa w załączniku nr 2 (pkt 8) ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (obecnie jednolity tekst: Dz.U. z 2024 r., poz. 1696), bowiem decydujące znaczenie ma ustalenie, czy dana praca mieści się w definicji pracy w transporcie publicznym (art. 4 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (jednolity tekst: Dz.U. z 2023 r., poz. 2778)). Sąd drugiej instancji wskazał, że ubezpieczony przewoził pracowników firmy z ich domów do miejsca zatrudnienia, wobec czego nie można stwierdzić, że był to transport powszechnie dostępny, skoro korzystała z niego tylko określona grupa mieszkańców. O ile te przewozy odbywały się w regularnych odstępach czasu, o tyle czas ten był uzależniony od harmonogramu pracy obowiązującego w firmie. Istotne jest przy to, że nie było powszechnie znanych miejsc zatrzymywania się autobusu, bowiem wyznaczone przystanki zależne były od miejsc zamieszkania przewożonej grupy osób (pracowników). W ocenie Sądu Apelacyjnego, taki przewóz odpowiadał definicji przewozu regularnego specjalnego, gdyż dotyczył określonej grupy osób z wyłączeniem innych osób. Podbudowaniem tego stanowiska jest brak wyznaczonych przystanków, których lokalizacja byłaby poddana do publicznej wiadomości, a także brak powszechnie dostępnego rozkładu jazdy takiego autobusu. W tej sytuacji praca odwołującego się nie mogła być uznana za pracę wymienioną w pkt 8 zał. Nr 2 do ustawy o emeryturach pomostowych.

Skargę kasacyjną wywiódł pełnomocnik wnioskodawcy, zaskarżając wyrok Sądu Apelacyjnego w całości. We wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania wskazał na występujące w sprawie istotne zagadnienie prawne, to jest: czy użyty zwrot „prace kierowców autobusu (...) w transporcie publicznym” należy rozumieć wyłącznie w rozumieniu art. 4 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przy pomocniczym zastosowaniu art. 4 pkt 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, czy też pojęcie to ma znaczenie szersze, aniżeli wynikające wyłącznie z legalnych definicji zawartych w w/w ustawach, które definiują wszak jedynie transport publiczny zbiorowy,

albowiem określenia „zbiorowy” nie zawiera przepis zawarty w załączniku 2, poz. 8 do ustawy o emeryturach pomostowych. W uzasadnieniu skarżący podniósł, że dotychczasowe orzecznictwo Sądu Najwyższego nie analizowało tejże kwestii *sensu largo*, a jedynie w kontekście ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, która to analiza nie może zostać uznana za pełną, (wyrok Sądu Najwyższego z 11 grudnia 2018 r., II UK 386/17). Dalej pełnomocnik wnioskodawcy, powołując się na oczywistą zasadność skargi kasacyjnej, wskazał, że wydany przez Sąd Apelacyjny we Wrocławiu wyrok otwiera kolejny problem prawny, a mianowicie konieczna jest właściwa interpretacja pojęcia „transportu publicznego” na gruncie załącznika nr 2 (poz. 8) do ustawy o emeryturach pomostowych.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną organ rentowy wniósł o wydanie postanowienia odmawiającego przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania oraz zasądzenie kosztów postępowania w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna nie kwalifikuje się do przyjęcia celem jej merytorycznego rozpoznania.

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 (art. 398⁹ § 1 k.p.c.). Obowiązkiem skarżącego jest sformułowanie i uzasadnienie wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania w nawiązaniu do tych przesłanek (art. 398⁴ § 2 k.p.c.), 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 których mowa w art. 398⁹ § 1 k.p.c.

Skarżący we wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej w pierwszej kolejności wskazuje na występowanie w sprawie zagadnienia prawnego. Zdaniem skarżącego w orzecznictwie Sądu Najwyższego brak pełnej analizy „pojęcia transportu publicznego”.

Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego, przedstawienie okoliczności uzasadniających rozpoznanie skargi kasacyjnej ze względu na przesłankę istotnego zagadnienia prawnego (art. 398⁹ § 1 pkt 1 k.p.c.) polega na sformułowaniu tego zagadnienia, wskazaniu przepisu, na tle którego ono powstało i przedstawieniu argumentów, które prowadzą do rozbieżnych ocen. Musi przy tym chodzić o zagadnienie nowe, dotychczas nierozpatrywane w judykaturze, które zarazem ma znaczenie dla rozpoznania wniesionej skargi kasacyjnej oraz innych podobnych spraw.

W ocenie Sądu Najwyższego, wbrew twierdzeniom skarżącego problem prawny, który formułuje on we wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania nie stanowi istotnego zagadnienia prawnego w rozumieniu art. 398⁹ § 1 pkt 1 k.p.c. Samo zagadnienie i odpowiedź na nie była już rozważana przez Sąd Najwyższy. Sąd Najwyższy przyjął, (na co zwrócił uwagę Sąd Apelacyjny w swoich rozważaniach), że dla oceny czy pracownik wykonywał prace kierowcy w transporcie publicznym wymienione pod poz. 8 załącznika nr 2 do ustawy o emeryturach pomostowych 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 tej ustawy, 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 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 (zob. wyrok Sadu Najwyższego z 11 grudnia 2018 r., II UK 386/17, LEX nr 2591129 i postanowienie Sądu Najwyższego z 3 marca 2020 r., II UK 394/18, LEX nr 3169224).

Skarga kasacyjna nie jest również oczywiście uzasadniona, bowiem zaskarżone orzeczenie nie zapadło wskutek oczywistego naruszenia prawa, bo z nim mamy do czynienia wówczas, gdy naruszenie prawa jest widoczne od razu, bez potrzeby dokonywania pogłębionej analizy jurystycznej albo pozostaje w opozycji do powszechnie przyjętych reguł wykładni prawa, co zresztą skarżący powinien wykazać.

Tymczasem skarżący taci z pola widzenia, że to co oczywiste nie może prowadzić do potrzeby wykładni prawa (czy też istotnego zagadnienia prawnego). Z perspektywy tej przesłanki (art. 398⁹ § 1 pkt 4 k.p.c.) zaskarżony wyrok nie opiera się na alogicznych ciągach interpretacyjnych, wręcz przeciwnie zmierza w kierunku systemowego spojrzenia na występujące w sprawie pojęcia prawne, co tylko zasługuje na aprobatę.

Z tych względów orzeczono z mocy art. 398⁹ § 2 k.p.c. i art. 98 § 1 w związku z art. 398²¹ k.p.c.

[SOP]

r.g.

