

UCHWAŁA
składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

Dnia 31 stycznia 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Józef Iwulski (przewodniczący)

SSN Jolanta Frańczak

SSN Beata Gudowska (sprawozdawca)

SSN Jerzy Kuźniar

SSN Dawid Miąsik (sprawozdawca, uzasadnienie)

SSN Zbigniew Myszka

SSN Piotr Prusinowski

Protokolant Magdalena Gumola
przy udziale Prokuratora Prokuratury Krajowej Henryki Gajdy-
Kwapień

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 31 stycznia 2018 r. zagadnienia prawnego przedstawionego przez Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego wnioskiem z dnia 21 listopada 2017 r., BSA III-4110-5/17:

Czy praca kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, wymieniona w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.), w Dziale VIII wykazu A pod pozycją 2, jest pracą w szczególnych warunkach, uprawniającą do emerytury na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm.), jeśli kierujący takim pojazdem wykonywał służbowo także czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora?

podjął uchwałę:

Praca w transporcie kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, który ubocznie wykonywał czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora w odniesieniu do przewożonych towarów, jest pracą w szczególnych warunkach (art. 32 ust. 1 w związku z art. 184 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm. w związku z poz. 2 Działu VIII wykazu A stanowiącego załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.).

UZASADNIENIE

Wnioskiem z 21 listopada 2017 r. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, działając na podstawie art. 60 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 1254 ze zm.), wystąpiła o rozstrzygnięcie przez Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów zagadnienia prawnego o następującej treści: Czy praca kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, wymieniona w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.), w Dziale VIII wykazu A pod pozycją 2, jest pracą w szczególnych warunkach, uprawniającą do emerytury na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm.), jeśli kierujący takim pojazdem wykonywał służbowo także czynności konwojenta, ładowacz lub spedytora?

Powyższe zagadnienie prawne powstało na tle wykładni pozycji 2 w dziale VIII wykazu A załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r.

w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm., dalej jako rozporządzenie z dnia 7 lutego 1983 r.) w zakresie dotyczącym pojęcia „prace kierowców samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony” (dalej jako praca kierowcy samochodu ciężarowego). W uzasadnieniu wniosku Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego zwrócono uwagę na dwa wyroki Sądu Najwyższego, w których zajęto w tej kwestii krańcowo odmienne stanowiska. Zgodnie z wyrokiem z 28 sierpnia 2014 r., II UK 537/13 (LEX nr 1521351) czynności konwojowania i ładowania towaru nie są czynnościami integralnie związanymi z pracą kierowcy samochodu ciężarowego, dlatego praca kierowcy samochodu ciężarowego wykonywana łącznie z takimi czynnościami nie jest pracą w warunkach szczególnych wykonywaną w pełnym wymiarze. Natomiast zgodnie z wyrokiem z 31 sierpnia 2017 r., III UK 188/16 (LEX nr 2390698) do czasu pracy (w warunkach szczególnych) kierowcy samochodu ciężarowego zalicza się czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem tego samochodu.

Prokurator Prokuratury Krajowej pismem z 10 stycznia 2018 r. wniósł o podjęcie uchwały o treści „Wykonywanie przez kierowcę samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, w ramach czasu pracy kierowcy także czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora, nie stanowi przeszkody do uznania jego pracy, za wykonywaną w szczególnych warunkach i w szczególnym charakterze, wymienioną w Dziale VIII wykazu A pod pozycją 2 w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz. U. Nr 8 , poz. 43 ze zm.), uprawniającą do emerytury na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z FUS (jednolity tekst: Dz. U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm.)”.

Sąd Najwyższy w składzie powiększonym zważył, co następuje:

Wniosek Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego ujawnił rozbieżność w orzecznictwie Sądu Najwyższego w zakresie wykładni zwrotu „praca kierowcy samochodu ciężarowego” zawartego w pozycji 2 Działu VIII wykazu A załącznika do rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. Rozbieżność ta przekłada się na stosowanie art. 32 ust. 1 w związku z art. 184 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia

1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm., dalej jako ustawa emerytalna) w sprawach o prawo do emerytury w wieku obniżonym, co uzasadniało podjęcie uchwały przez skład powiększony Sądu Najwyższego.

Rozpoczynając od przedstawienia stanu orzecznictwa Sądu Najwyższego w tym zakresie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na przywołany powyżej wyrok w sprawie II UK 537/13. Zapadł on w stanie faktycznym, w którym wnioskodawca zatrudniony był w wojewódzkim przedsiębiorstwie transportowo-spedycyjnym na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. Przez część spornego okresu zatrudnienia świadczył pracę w transporcie w załodze dwuosobowej, występując w charakterze kierowcy-konwojenta albo kierowcy-ładowacza. Na niektórych dłuższych trasach wykonywał jednocześnie czynności kierowcy, ładowacza i konwojenta. Organ rentowy i Sąd pierwszej instancji nie uznały tego okresu pracy za pracę w warunkach szczególnych, ponieważ wnioskodawca nie wykonywał czynności kierowcy w pełnym wymiarze czasu pracy przewidzianym dla tego stanowiska pracy. Natomiast Sąd drugiej instancji uznał łączenie czynności kierowcy z czynnościami konwojenta i ładowacza za dopuszczalne, przyjmując że miały one uboczny charakter w stosunku do głównych obowiązków kierowcy wykonywanych przez zasadniczą część dobowego czasu pracy. Uchylając wyrok Sądu drugiej instancji, Sąd Najwyższy wskazał z jednej strony, że założenie w przedmiocie ubocznego charakteru dodatkowych czynności wykonywanych przez wnioskodawcę było nieuprawnione w kontekście zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego (z uwagi na brak ustaleń pozwalających stwierdzić uboczny charakter wykonywanych czynności ładowacza lub konwojenta w ciągu doby pracowniczej), z drugiej zaś uznał wprost czynności konwojenta i ładowacza za czynności niebędące integralnie związanymi z pracą kierowcy a przez to niezaliczane – jako immanentnie związane z pracą kierowcy - na poczet wykonywania pracy w warunkach szczególnych na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w pełnym wymiarze czasu pracy.

Z uzasadnienia przywołanego wyroku wynika, że pracą w warunkach szczególnych jest tylko praca polegająca na kierowaniu samochodem ciężarowym, której wykonywanie nie było łączone z jakimikolwiek czynnościami dodatkowymi

niezwiązanymi z przewożeniem towarów (osób). W konsekwencji warunek stałego wykonywania pracy w warunkach szczególnych spełnialiby tylko ci kierowcy, których praca polegała na świadczeniu usług przewozu międzynarodowego lub średnio- i długodystansowego przewozu krajowego. Tylko w ich przypadku dobową normą czasu pracy mogła zostać wypełniona czynnościami *stricto* związanymi z kierowaniem samochodem ciężarowym. Z przywileju emerytury w wieku obniżonym zostaliby wyłączeni kierowcy samochodów ciężarowych zajmujący się przewozami na krótkich dystansach, w szczególności zaś kierowcy zaopatrujący sieci punktów sprzedaży detalicznej.

W kolejnym orzeczeniu, wyroku z 26 lipca 2016 r., II UK 304/15 (LEX nr 2124043), Sąd Najwyższy wypowiedział się w kwestii kwalifikacji jako pracy w warunkach szczególnych pracy kierowcy samochodu ciężarowego, który w ramach dodatkowej umowy akwizycji pośredniczył przy sprzedaży towarów, przyjmował zamówienia oraz pobierał należności za sprzedany towar, otrzymując z tego tytułu prowizję. Z ustaleń wynikało, że wszyscy zatrudnieni w tym zakładzie pracy kierowcy byli dodatkowo zatrudnieni jako akwizytorzy za odrębnym wynagrodzeniem prowizyjnym, przy czym prowizja wypłacana była tylko w przypadku pozyskania nowych klientów lub sprzedaży ponadnormatywnej ilości produktów. Zdaniem Sądu Najwyższego, przy takiej konstrukcji umowy akwizycji kierowcy musieli poświęcać odpowiednio więcej czasu na wykonywanie czynności akwizycyjnych. Sąd Najwyższy zwrócił także uwagę na ustalenia, z których wynikało, że dla pracodawcy bardziej opłacalne było „zatrudnienie kierowcy i zobowiązanie go do rozprowadzania towaru i poszukiwania nowych klientów w ramach wykonywanych przez niego obowiązków kierowcy, niż opłacanie akwizytora, który jeździłby wraz z kierowcą i wykonywał swoją pracę tylko w tych momentach, w których byłby przekazywany towar odbiorcom”. Te ustalenia doprowadziły Sąd Najwyższy do konkluzji, że pracę w warunkach szczególnych nie jest pracą na stanowisku kierowcy-akwizytora, ponieważ czynności kierowcy samochodu ciężarowego nie były wykonywane przez wnioskodawcę stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Z wyroku tego wynika, że czynności polegające na pozyskiwaniu nowych klientów nie stanowią części obowiązków kierowcy samochodu ciężarowego oraz

nie są immanentnie związane z wykonywaniem pracy na takim stanowisku, zaś z uwagi na konieczność większego zaangażowania w wykonywanie obowiązków akwizytora, praca na stanowisku kierowcy nie była świadczona – w tym stanie faktycznym – w pełnym wymiarze czasu pracy.

W wyroku Sądu Najwyższego z 28 października 2015 r., I UK 483/14 (LEX nr 1929076) nie uznano za pracę kierowcy samochodu ciężarowego pracy kierowcy-operatora samochodu ciężarowego z pompą do betonu, który po dojechaniu samochodu na plac budowy zajmował się przepompowywaniem betonu z gruszki na właściwe miejsce na placu budowy. Praca kierowcy samochodu ciężarowego wykonywana była tylko w niezbędnym zakresie - w czasie przemieszczania pojazdu na budowę i z budowy - co wykluczało uznanie, że wnioskodawca wykonywał pracę kierowcy stale i w pełnym wymiarze czasu pracy. W orzeczeniu tym przyjęto, że zasadniczym obowiązkiem kierowcy w transporcie jest wykonywanie przewozu drogowego, a więc kierowanie pojazdem w ruchu drogowym. Zaakceptowano także, że rozmiar ścisłego przewozu drogowego czasami może nie wypełniać każdej dobowej normy czasu pracy kierowcy, z uwagi na przerwy na wyładunek, załadunek, tankowanie, obowiązkowe okresy odpoczynku. Przerwy tego rodzaju stanowią immanentną cechę pracy kierowcy, a w czasie ich trwania pracownik nadal wykonuje obowiązki kierowcy. Natomiast przerwami takimi nie są okresy nieprowadzenia pojazdu z powodu wykorzystywania zamontowanej na nim aparatury specjalistycznej (np. pompa do betonu). W ten sposób Sąd Najwyższy wykluczył możliwość łączenia – na użytek pracy w warunkach szczególnych – okresów wykorzystywania specjalistycznej aparatury zainstalowanej na kierowanym samochodzie ciężarowym do wykonywania czynności niezwiązanych ze świadczeniem usługi transportowej.

W dalszej kolejności należy zwrócić uwagę na wyrok z 17 stycznia 2017 r., II UK 572/15 (LEX nr 2348536), w którym przyjęto wyrażnie i zgodnie ze stanowiskiem wyrażonym w sprawie II UK 537/13, że „czynności konwojowania i ładowania towaru nie są czynnościami integralnie związanymi z pracą kierowcy samochodu ciężarowego”, zatem praca na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego łączona z takimi czynnościami „oczywiście nie jest wykonywana w pełnym wymiarze”. Jednocześnie stwierdzono, że wykonywanie tego rodzaju

czynności jak ładowanie lub konwojowanie na podstawie dodatkowej umowy w sposób nieumniejszający „pełnego wymiaru czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony” nie wyklucza stwierdzenia, iż wnioskodawca wykonywał pracę kierowcy samochodu ciężarowego w szczególnych warunkach. Sąd Najwyższy skupił się w tej sprawie na argumentacji wnioskodawcy, który podnosił, że pracował stale i w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego, ponieważ – wykonując dodatkowe obowiązki - „pracował znacznie więcej niż podstawowy wymiar czasu pracy w zależności od trasy i wyjazdu (nawet 14 godzin i więcej)”.

Wyrok Sądu Najwyższego z 17 stycznia 2017 r., II UK 572/15 zasługuje na szczególną uwagę ze względu na dodatkową argumentację odnoszącą się do kontekstu faktycznego i prawnego w jakim wykonywana była praca kierowcy samochodu ciężarowego w latach 70- i 80-tych. Mianowicie, zgodnie z § 5 uchwały nr 60 Rady Ministrów z 15 marca 1974 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników transportu samochodowego, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (M.P. nr 9, poz. 66), pracodawcy mogli przyznawać kierowcom dodatki za wykonywanie „dodatkowych czynności niewchodzących w zakres ich normalnych obowiązków”. Także w § 11 zarządzenia nr 11 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z 18 marca 1974 r. w sprawie wynagradzania pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (Dz.U. MPPiSS z 1974 r. Nr 5, poz. 10) przyjęto, że kierowcom samochodów ciężarowych mogą być powierzane czynności dodatkowe, niewchodzące w zakres ich normalnych obowiązków. Za takie czynności uznano w szczególności czynności załadunkowe i wyładunkowe, które można było powierzać kierowcom tylko w takim rozmiarze, by nie powodowało to zmęczenia kierowcy w stopniu uniemożliwiającym mu bezpieczne prowadzenie pojazdu (Załącznik nr 8, pkt 11 oraz tabela nr 2, poz. 1), czynności ładowacza (tabela nr 2, poz. 2), czynności spedycyjne (tabela nr 2, poz. 3 i 4).

Z przywołanych regulacji wynikało, że umowy o pracę dodatkową zawierano na wykonywanie czynności niewchodzących w normalny zakres obowiązków pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. Sąd Najwyższy uznał w sprawie II UK 572/15, że w przypadku zawarcia przez

pracownika z pracodawcą dodatkowej umowy na czynności ładowacza, konwojenta, spedytora, praca kierowcy samochodu ciężarowego mogła nie być wykonywana stale i w pełnym wymiarze czasu pracy, gdy w zwykłej dobie pracowniczej łączono te czynności z kierowaniem pojazdem. Gdyby te dodatkowe (zlecone) czynności miały wypełniać podstawową normę czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego jako wchodzące ze swej istoty w zakres jego obowiązków, to pracodawca mógłby zmodyfikować sam zakres obowiązków albo zmodyfikować treść umowy o pracę w trybie wypowiedzenia zmieniającego z art. 42 k.p. lub porozumienia stron, bez potrzeby zawierania umowy dodatkowej. Ponadto, zgodnie z przywołanymi wyżej przepisami, czynności dodatkowe miały być dokumentowane i potwierdzane w kartach pracy kierowców i pojazdów przez odbiorców usług, a wynagrodzenie dodatkowe zróżnicowane było od tego czy czynności te wykonywano powyżej 4 godzin dziennie.

Kolejnym orzeczeniem dotyczącym kwalifikacji jako pracy w warunkach szczególnych pracy kierowców samochodów ciężarowych jest wyrok Sądu Najwyższego z 1 lutego 2017 r., III UK 63/16 (LEX nr 2269084). Odmówiono w nim uznania za pracę w warunkach szczególnych pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego pogotowia technicznego w przedsiębiorstwie budowlanym, polegającej na dowożeniu i odwożeniu mechaników do i z miejsca wykonania naprawy oraz wielodniowym lub wielotygodniowym oczekiwaniu na zakończenie prac przez zespół mechaników. W orzeczeniu tym przyjęto, że tak zrekonstruowany zakres obowiązków pracowniczych wnioskodawcy nie uprawniał do stwierdzenia, że wykonywał on pracę kierowcy samochodu ciężarowego „stale i w pełnym wymiarze czasu pracy”.

Podsumowując w tym miejscu kluczowe dla rozstrzygnięcia niniejszego zagadnienia prawnego wątki z przywołanych do tej pory wyroków Sądu Najwyższego, należy zwrócić uwagę, że z argumentacji przyjętej w uzasadnieniach w sprawach II UK 537/13, II UK 304/15 oraz III UK 63/16 wynika pośrednio a w sprawach I UK 483/14 oraz II UK 572/15 wprost, że pracą kierowcy samochodu ciężarowego w warunkach szczególnych jest tylko praca polegająca na kierowaniu pojazdem w ruchu drogowym oraz na wykonywaniu czynności bezpośrednio z tym związanych. Immanentnie związane z wykonywaniem pracy kierowcy samochodu

ciężarowego są tylko krótkie okresy niekierowania pojazdem (I UK 483/14 oraz III UK 63/16) wynikające ze specyfiki przewozu drogowego.

Z kolei wyrok w sprawie III UK 188/16 zapadł w następujących okolicznościach faktycznych. Wnioskodawca był zatrudniony w przedsiębiorstwie przemysłu chłodniczego na stanowisku kierowcy. Powierzono mu obowiązki kierowcy samochodu ciężarowego. W trakcie wykonywania tych obowiązków wnioskodawca zawarł z pracodawcą umowę zlecenia. Na jej podstawie zobowiązał się do wykonywania czynności spedycyjnych, za- i wyładunku, rozliczeń towarowych na samochodach dystrybucyjnych przy realizowaniu dostaw do odbiorców, za co miał otrzymywać wynagrodzenie odrębne od wynagrodzenia z tytułu umowy o pracę. Z ustaleń postępowania sądowego wynikało, że załadunek trwał godzinę do półtorej, a niekiedy nawet trzy godziny. Natomiast w punktach odbioru towaru, wnioskodawca rozładowywał go i wnosił do sklepu (restauracji). Czas trwania rozładunku zależał od ilości towaru (1 tona na 1h).

Uznając w sprawie III UK 188/16 pracę wykonywaną przez wnioskodawcę za pracę w warunkach szczególnych, Sąd Najwyższy wyjaśnił, że praca kierowcy samochodu ciężarowego polega na wykonywaniu przewozu drogowego, co jednak nie może być utożsamiane wyłącznie z kierowaniem pojazdem. Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że pozycja 2 Działu VIII, wykazu A nie dotyczy pracy polegającej na „prowadzeniu samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony”, lecz „pracy kierowcy takiego pojazdu”. Z wykonaniem przewozu drogowego niewątpliwie wiąże się obowiązek zabezpieczenia przewożonego ładunku, co z kolei wymaga albo nadzoru nad załadunkiem lub rozładunkiem samochodu albo osobistego wykonania takich czynności. Samemu zaś kierowaniu pojazdem towarzyszą inne czynności, których wykonywanie wymusza specyfika pracy kierowcy samochodu ciężarowego. Czynności za- i rozładunkowe stanowią integralną częścią obowiązków pracownika zatrudnionego na takim stanowisku. Oprócz czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem towaru, praca kierowcy samochodu obejmuje również np. czynności spedycyjne, obsługę codzienną pojazdów i przyczep, inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy, niezbędne formalności administracyjne, czy utrzymanie pojazdu w czystości (z odwołaniem do art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie

pracy kierowców, jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm., dalej jako ustawa o czasie pracy kierowców). Dlatego wykonywanie czynności mieszczących się w zakresie obowiązków pracowniczych osoby zatrudnionej na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego, które są innymi czynnościami niż samo kierowanie pojazdem, jest wykonywaniem pracy kierowcy w warunkach szczególnych, stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Z przywołanych orzeczeń Sądu Najwyższego wynika, że wskazana przez Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego rozbieżność nie sprowadza się do zanegowania w III UK 188/16 poglądów wyrażonych w II UK 537/13. Kategoryczne stanowisko wyrażone w uzasadnieniu III UK 188/16 w przedmiocie zaliczania na poczet pracy kierowców prac załadunkowych, spedycyjnych czy polegających na konwojowaniu towarów pozostaje w kolizji z poglądami wyrażonymi w pozostałych przywołanych orzeczeniach Sądu Najwyższego. Wynika z nich bowiem, w sposób zbieżny z poglądami wyrażonymi w sprawie II UK 537/13, że wykonywanie służbowo czynności ładowacza, spedytora lub konwojenta nie jest wykonywaniem pracy kierowcy samochodu ciężarowego w warunkach szczególnych stale i w pełnym wymiarze czasu pracy na tym stanowisku pracy. Choć w orzecznictwie tym dopuszcza się przerwy w wykonywaniu obowiązków kierowcy samochodu ciężarowego *sensu stricto*, które nie niweczą przesłanki stałego wykonywania pracy w warunkach szczególnych w pełnym wymiarze czasu pracy, to jednak wykonywanie czynności ładowacza, spedytora lub konwojenta nie zostało uznane za integralną część obowiązków pracownika wykonującego pracę kierowcy samochodu ciężarowego.

W orzecznictwie sądów powszechnych dominuje pogląd przyjęty w sprawie II UK 537/13. Znajdował on zastosowanie zarówno w tych stanach faktycznych, w których pracownik zatrudniony na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego zawierał z pracodawcą oddzielną umowę na świadczenie dodatkowych czynności (por. wyroki Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 12 czerwca 2015 r., III AUa 686/14, LEX nr 177109; z 6 maja 2015 r., III AUa 909/14, LEX nr 1711501; z 16 grudnia 2015 r., III AUa 1083/15, LEX nr 1979493; z 2 czerwca 2016 r., III AUa 1687/15, LEX nr 2062050; z 21 czerwca 2016 r., III AUa 862/15; LEX nr 2137100; wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku III AUa 2081/12, LEX nr 1353675), jak i w stanach

faktycznych, w których pracownicy wykonywali dodatkowe czynności w ramach stosunku pracy kierowcy samochodu ciężarowego bez dodatkowej umowy, lecz za dodatkowym wynagrodzeniem (wyroki Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 10 lipca 2015 r., III AUa 1377/14, LEX nr 1771020; z 26 sierpnia 2015 r., III AUa 1515/14, LEX nr 1814786; z 21 maja 2015 r., III AUa 1079/14, LEX nr 1755234). Stanowisko wyrażone w sprawie II UK 537/13 stosowano także w stanach faktycznych, w których nie zawarto oddzielnej umowy na świadczenie dodatkowych czynności ani nie wypłacano dodatkowego wynagrodzenia (wyroki Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 18 września 2012 r., III AUa 480/12, LEX nr 1220778; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 grudnia 2014 r., III AUa 493/14, LEX nr 1602905). W tych orzeczeniach uznawano, że wykonywanie czynności takich jak rozładunek lub załadunek kierowanego pojazdu, bądź konwojowanie nie mieści się w zakresie czynności integralnie związanych z pracą kierowcy, jeżeli dana osoba zatrudniona była na stanowisku kierowca-ładowacz lub kierowca-konwojent (wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 grudnia 2014 r., III AUa 493/14, LEX nr 1602905).

W orzecznictwie sądów powszechnych reprezentowany jest także nurt odpowiadający zapatrywaniom wyrażonym w sprawie II UK 572/15, zgodnie z którym dodatkowe czynności spedycyjne, które nie umniejszają pełnego wymiaru czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony, nie wykluczają zatrudnienia w szczególnych warunkach (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 20 września 2017 r., III AUa 1014/15, LEX nr 2390612; wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 8 lutego 2017 r., III AUa 1257/16, LEX nr 2272119).

Można także wskazać zapatrywania, zgodnie z którymi czynności takie jak rozładunek lub załadunek towarów są immanentnie związane z pracą kierowcy (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 20 września 2017 r., III AUa 1014/15, LEX nr 2390612; wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 8 lutego 2017 r., III AUa 1257/16).

Rozstrzygając stwierdzoną rozbieżność, Sąd Najwyższy kierował się utrwalonymi w jego dotychczasowym orzecznictwie zasadami wykładni i stosowania przepisów o emeryturze w wieku obniżonym. Dla porządku przypomnieć należy, że ubezpieczonym wymienionym w art. 32 ust. 1 ustawy emerytalnej, którzy byli pracownikami zatrudnionymi w szczególnych warunkach lub

w szczególnym charakterze, przysługuje emerytura w wieku niższym niż określony w art. 27 pkt 1 ustawy emerytalnej. Za pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach uważa się pracowników zatrudnionych przy pracach o znacznej szkodliwości dla zdrowia oraz o znacznym stopniu uciążliwości lub wymagających wysokiej sprawności psychofizycznej ze względu na bezpieczeństwo własne lub otoczenia (art. 32 ust. 2 ustawy emerytalnej). Natomiast obniżony wiek emerytalny, rodzaje prac lub stanowisk oraz warunki, na podstawie których ubezpieczonym uprawnionym do emerytury w wieku obniżonym przysługuje prawo do emerytury, ustala się na podstawie przepisów dotychczasowych (art. 32 ust. 4 ustawy emerytalnej). „Przepisami dotychczasowymi”, o których mowa w art. 32 ust. 4 ustawy emerytalnej, są przepisy rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. Według § 1 ust. 1 tego rozporządzenia, stosuje się je do pracowników wykonujących prace w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wymienione w jego § 4-15 oraz w wykazach zamieszczonych w załączniku, w szczególności zaś w Wykazie A.

Wykaz A obejmuje katalog prac w szczególnych warunkach według kryterium branżowo-stanowiskowego. Wśród 22 rodzajów prac wyszczególnionych w Dziale VIII „W transporcie i łączności” wykazu A pod pozycją 2 wymieniono „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”. Już zatem na wstępie należy zauważyć, że w Wykazie A nie uznano za pracę w warunkach szczególnych pracy konwojenta, ładowacza ani pracy spedytora. Nie uznano również za taką pracę pracy kierowcy samochodu ciężarowego łączonej z pracą konwojenta, ładowacza lub spedytora. Za pracę w warunkach szczególnych uznano jedynie ciężkie prace załadunkowe i wyładunkowe oraz przeładunek materiałów sypkich, pylistych, toksycznych, żrących lub parzących w transporcie (poz. 1 Działu VIII Wykazu A). Bezpośrednio na podstawie treści Wykazu A można zatem uznać za pracę w warunkach szkodliwych wyłącznie pracę kierowcy samochodu ciężarowego łączoną z pracą ładowacza wykonującego ciężkie prace załadunkowe

i wyładunkowe albo z pracą ładowacza materiałów sypkich, pylistych, toksycznych, żrących lub parzących.

Powyższe stwierdzenie nie wyklucza - na użytek zastosowania art. 32 ust. 1 w związku z art. 184 ust. 1 ustawy emerytalnej - łączenia czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora z pracą kierowcy samochodu ciężarowego, chociaż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie jest dopuszczalne uwzględnianie do stażu pracy w szczególnych warunkach wykonywanej stale i w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym na stanowisku zajmowanym przez pracownika innych prac wykonywanych równocześnie w ramach dobowej miary czasu pracy, które nie oddziaływały szkodliwie na organizm pracownika (zamiast wielu zob. wyroki Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2008 r., II UK 306/07, OSNP 2009 nr 21-22, poz. 290; z 12 lipca 2011 r., II UK 2/11, LEX nr 989128 i z 7 lutego 2012 r., I UK 227/11, LEX nr 1157544). Uwzględnienie innych równocześnie wykonywanych prac, które nie oddziaływały szkodliwie na organizm pracownika, jest jednak możliwe w dwóch przypadkach: 1) gdy prace te stanowią integralną część (immanentną cechę) większej całości dającej się zakwalifikować pod określoną pozycję załącznika do rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. (wyroki Sądu Najwyższego z 6 grudnia 2007 r., III UK 62/07, LEX nr 375653 i z 11 marca 2009 r., II UK 243/08, LEX nr 550990); 2) jeżeli prace dodatkowe tego rodzaju mają charakter incydentalny, krótkotrwały, uboczny (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 2009 r., II UK 333/08, LEX nr 1001310; z 12 kwietnia 2012 r., II UK 233/11, OSNP 2013 nr 7-8, poz. 86 i z 24 czerwca 2015 r., II UK 260/14, LEX nr 1764810).

To właśnie kwalifikacja czynności ładowacza, spedytora lub konwojenta w odniesieniu do przewożonych towarów jako stanowiących integralną część obowiązków kierowcy samochodu ciężarowego stanowi źródło rozbieżności wskazanych we wniosku Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego. Wyrok w sprawie III UK 188/16 opiera się na założeniu, zgodnie z którym czynności te mieszczą się w pojęciu pracy kierowcy samochodu ciężarowego, zatem ich wykonywanie - bez względu na udział w dobowej normie czasu pracy - nie ma żadnego wpływu na zaliczenie do stażu pracy w warunkach szczególnych okresu pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego wykonującego służbowo obowiązki ładowacza, spedytora lub konwojenta w odniesieniu do towarów

przewożonych kierowanym samochodem. Natomiast wyrok w sprawie II UK 537/13 nie uznaje wymienionych czynności za stanowiące integralny element pracy kierowcy samochodu ciężarowego.

Opowiadając się ostatecznie za kwalifikacją wykonywania czynności dodatkowych przyjętą w sprawie II UK 537/13 (jako niestanowiących integralnej części pracy kierowcy samochodu ciężarowego) z modyfikacją dopuszczającą – na użytek ustalania spełnienia warunków do nabycia prawa do emerytury w wieku obniżonym – wykonywanie takich czynności w sposób uboczny, Sąd Najwyższy w składzie powiększonym kierował się następującymi względami.

Po pierwsze, w judykaturze Sądu Najwyższego przyjmuje się jednolicie, że gwarantowane w art. 32 ust. 1 ustawy emerytalnej prawo do emerytury w wieku niższym niż powszechny jest ściśle związane z szybszą utratą zdolności do zarabkowania z uwagi na szczególne warunki lub szczególny charakter pracy. Praca w warunkach szczególnych świadczona stale i w pełnym wymiarze czasu obowiązującym na danym stanowisku, przyczynia się do szybszego obniżenia wydolności organizmu. Uzasadnia to rozwiązanie normatywne pozwalające osobie wykonującej taką pracę na przejście na emeryturę wcześniej, niż pozostali ubezpieczeni. Jednocześnie, prawo do emerytury w wieku obniżonym jest odstępstwem od zasady nabywania prawa do emerytury w wieku określonym w art. 27 ustawy emerytalnej. Wyjątkowy charakter regulacji z art. 32 ustawy emerytalnej wymusza nie tylko zawężającą wykładnię przepisów dotyczących prawa do emerytury w wieku obniżonym. Przede wszystkim ukierunkowuje wykładnię tych przepisów na zachowanie celu uzasadniającego odstępstwo od powszechnego wieku emerytalnego (m.in. wyroki Sądu Najwyższego z 22 lutego 2007 r., I UK 258/06, OSNP 2008 nr 5-6, poz. 81; z 17 września 2007 r., III UK 51/07, OSNP 2008 nr 21-22, poz. 328; z 6 grudnia 2007 r., III UK 66/07, LEX nr 483283; z 13 listopada 2008 r., II UK 88/08, LEX nr 1001292 i z 5 maja 2009 r., I UK 4/09, LEX nr 509022).

Ma to istotne znaczenie przy rozstrzyganiu powstałej rozbieżności, gdyż rzutuje na znaczenie jakie należy nadać pojęciu „praca kierowcy samochodu ciężarowego”. Prace w warunkach szczególnych obejmują prace, które można kategoryzować ze względu na miejsce wykonywania, ze względu na proces

produkcyjny, ze względu na przedmiot wykonywanych czynności oraz ze względu na wykonywanie tych prac przez osoby posiadające określone kwalifikacje. Za prace w warunkach szczególnych w „Transporcie” uznano różnego rodzaju prace, w oparciu o zróżnicowane kryteria. Są wśród nich prace polegające na dokonywaniu określonych czynności (np. ciężkie prace załadunkowe i wyładunkowe), prace na określonych stanowiskach specjalistycznych (np. prace kierowców samochodów ciężarowych) oraz – odpowiadające pracom identyfikowanym ze względu na proces produkcyjny - prace świadczone w określonych środkach transportu (np. na jednostkach pływających w portach morskich) lub miejscach (np. na torach wodnych).

Jak trafnie zauważono w sprawie III UK 188/16, pozycja 2 Działu VIII Wykazu A stanowi o „pracy kierowcy samochodu ciężarowego” (kryterium stanowiskowe) a nie o kierowaniu samochodem ciężarowym (kryterium czynnościowe). Nie oznacza to jednak, że na pracę kierowcy samochodu ciężarowego w rozumieniu istotnym z punktu widzenia rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r. może składać się wykonywanie czynności ładowacza, spedytora lub konwojenta. Zdaniem Sądu Najwyższego w składzie powiększonym, w przypadku kierowcy samochodu ciężarowego kwalifikacja jego pracy jako pracy w warunkach szczególnych dokonana została w oparciu o kryterium wykonywania pracy tego rodzaju przez osobę posiadającą specjalistyczne uprawnienia. Są to uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym określonego rodzaju. Treść pojęcia „prace kierowcy samochodu ciężarowego” należy zatem odczytywać przez pryzmat czynności, na wykonywanie których pozwalają kwalifikacje formalne (prawo jazdy odpowiedniej kategorii) uzyskane przez osobę zatrudnioną na takim stanowisku. W orzecznictwie Sądu Najwyższego utrwalił się już pogląd, zgodnie z którym określenie „transport” w Dziale VIII Wykazu A oznacza przewóz ludzi i ładunków różnymi środkami lokomocji (zamiast wielu zob. wyroki Sądu Najwyższego z 23 lutego 2017 r., I UK 45/16, LEX nr 2297415 oraz z 8 listopada 2017 r., III UK 210/16, LEX nr 2428257). W orzeczeniach tych przyjęto, że szkodliwość i uciążliwość prac wymienionych w Wykazie A należy wiązać – w odniesieniu do kierowców samochodów ciężarowych oraz na użytek stosowania art. 32 ust. 2 ustawy emerytalnej - ze specyfiką poruszania się w ruchu drogowym przez pojazdy o

odmiennej w stosunku do „normalnych” uczestników tego ruchu charakterystyce, wymagającej wysokiej sprawności psychofizycznej ze względu na bezpieczeństwo własne lub otoczenia. Oznacza to, że praca kierowcy samochodu ciężarowego została uznana w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r. 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. Przez to należy rozumieć, że pracą w warunkach szczególnych z powodu ekspozycji na szkodliwe dla zdrowia warunki jest tylko kierowanie samochodem ciężarowym w ruchu publicznym oraz wykonywanie czynności bezpośrednio związanych z przemieszczaniem się po drogach publicznych, co wynika z omówionych powyżej wyroków Sądu Najwyższego w sprawach II UK 537/13; II UK 304/15; I UK 483/14; II UK 572/15 oraz III UK 63/16, a także postanowienia Sądu Najwyższego z 11 października 2016 r., I UK 459/15 (niepubl.). Czynności spedytora oraz czynności konwojenta nie wymagają wspomnianej wysokiej sprawności psychofizycznej. Ich wykonywanie nie wpływa na wydolność organizmu a przez to na zdolność do zarabkowania wraz z upływem wieku, podobnie jak wykonywanie czynności ładowacza nieobjętych pozycją 1 Działu VIII Wykazu A (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 13 sierpnia 2015 r., II UK 299/14, LEX nr 1797092). Dlatego też Sąd Najwyższy nie podzielił stanowiska wyrażonego w sprawie III UK 188/16, zgodnie z którym zakres czynności składających się na pracę kierowcy samochodu ciężarowego w rozumieniu pozycji 2 Działu VIII Wykazu A należy ustalać przy wykorzystaniu wyliczenia czynności składających się na czas pracy kierowcy w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm., dalej jako ustawa o czasie pracy kierowców).

Po drugie, Sąd Najwyższy nie znalazł podstaw do dokonywania wykładni pojęcia użytego w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r. normującego wykaz stanowisk, na których wykonywania prace w warunkach szczególnych z uwagi na znaczną szkodliwość warunków w jakich prace te były wykonywane, przy pomocy przepisów regulujących normy czasu pracy oraz pojęcie czasu pracy. Ustawa o czasie pracy kierowców jest aktem prawnym z innej dziedziny (prawo pracy). Nie

zalicza czynności wymienionych w art. 6 ust. 1 ustawy o czasie pracy do czasu pracy kierowców ze względu na wpływ tych czynności na zdrowie pracownika wykonującego pracę kierowcy samochodu ciężarowego i jego zdolność do dalszego zarobkowania wraz z upływem wieku. Ponadto, regulacja normatywna pojęcia „czas pracy kierowców”, na którą powołał się Sąd Najwyższy w sprawie III UK 188/16, została przyjęta w innych realiach społeczno-gospodarczo-technicznych. Wymuszają one większą elastyczność w zakresie treści obowiązków pracowniczych na danym stanowisku pracy, powodowaną stałym naciskiem na wzrost wydajności działania pracodawców. Przejawia się to w konieczności wykonywania przez kierowcę samochodu ciężarowego czynności, które w realiach gospodarczych lat 70 - i 80-tych w jakich praca tego rodzaju była wykonywana przez wnioskodawców ubiegających się obecnie o emeryturę w wieku obniżonym, przypisane były do stanowisk innego rodzaju. Powierzenie wykonywania takich czynności kierowcom samochodów ciężarowych, jak wyjaśniono powyżej przy okazji omawiania wyroku w sprawie II UK 572/15, nie było wówczas traktowane jako mieszczące się w ramach obowiązków wynikających z zatrudnienia na takim stanowisku. Stąd zatrudnianie na stanowiskach, których sam opis wskazywał na dodatkowe - ekstraordynaryjne w ówczesnych realiach gospodarczych - czynności wykonywane przez kierowcę samochodu ciężarowego (kierowca-ładowacz, kierowca-konwojent, kierowca-spedytor, kierowca-mechanik, kierowca-operator). Zgodnie z ustaleniami postępowań sądowych w sprawach rozstrzyganych przez sądy powszechne, kierowca-ładowacz miał pomagać przy załadunku, który zasadniczo należał do ładowacza (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 2 czerwca 2016 r., III AUa 1687/15, LEX nr 2062050). Pracownik wykonujący pracę kierowcy samochodu ciężarowego nie ponosił odpowiedzialności za przewożony towar (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 26 sierpnia 2015 r., III AUa 1515/14, LEX nr 1814786), gdyż ta spoczywała tylko na kierowcy-konwojencie (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 2 czerwca 2016 r., III AUa 1687/15, LEX nr 2062050). Kierowca-konwojent sprawdzał zgodność stanu towaru na samochodzie ze spisem (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 26 sierpnia 2015 r., III AUa 1515/14, LEX nr 1814786), pobierał pieniądze od sklepów, którym dostarczył towar (wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 18 września 2012 r., III Aua 480/12, LEX nr 1220778).

Niekiedy był także odpowiedzialny za załatwianie formalności dokumentacyjnych (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 12 czerwca 2015 r., III AUa 686/14, LEX nr 1771029), analogicznie jak kierowca-spedytor. Ten ostatni odpowiadał za przyjmowanie i wydawanie dokumentów, pobieranie towaru z magazynu, przekazywanie towaru do sklepu, odbiór opakowań, rozliczanie się z pobranej masy towarowej, rozpisywanie kwitów zdawczo-odbiorczych, ponosił odpowiedzialność materialną za przewożony towar oraz za rozliczenia (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 26 sierpnia 2015 r., III AUa 1515/14, LEX nr 1814786).

Po trzecie, pod pojęciem prac immanentnie związanych z wykonywaniem zatrudnienia na danym stanowisku ujętym w Wykazie A należy rozumieć prace należące do procesu technologicznego wymienionego w tym wykazie (wyrok Sądu Najwyższego z 7 lutego 2017 r., II UK 694/15, LEX nr 2254797); prace, bez których nie można wykonać zatrudnienia na stanowisku, jak wszelkie czynności przygotowawcze lub pomocnicze (wyrok Sądu Najwyższego z 27 listopada 2013 r., I UK 166/13, LEX nr 1467146) oraz takie prace, których realizacji nie można było powierzyć innym osobom, zatem musiały być wykonywane przez każdego pracownika zatrudnionego na stanowisku wymienionym w Wykazie A.

Tymczasem praca ładowacza, spedytora lub konwojenta nie jest pracą, do wykonywania której potrzebne są umiejętności specjalistyczne jak w przypadku kierowcy. Bez wykonywania tych prac można było wykonywać zatrudnienie na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego, co jest oczywiste w przypadku kierowców w transporcie międzynarodowym oraz długo- i średniodystansowym transporcie krajowym. W odniesieniu do kierowców samochodów ciężarowych zatrudnionych u podmiotów zajmujących się transportem lokalnym, powyższą konkluzję potwierdzają jednoznacznie przywołane wyżej ustalenia różnych postępowań sądowych dotyczących prawa do emerytury w wieku obniżonym. Wynikało z nich, że w realiach lat 70-tych i 80-tych przewóz towarów najczęściej odbywał się w dwu- lub trzyosobowej brygadzie, której członkowie mieli wyraźnie zróżnicowane obowiązki: kierowca prowadził samochód, ładowacz odpowiadał za załadunek i rozładunek, konwojent (spedytor) zajmował się formalnościami oraz rozliczeniami. Uwagę zwraca także, że w przypadku kierowców, którzy w tym okresie wykonywali czynności ładowacza, spedytora lub konwojenta, czynności te

były im zlecane poza zakresem obowiązków kierowcy i poza czasem pracy umówionym w umowie o pracę, za dodatkowym wynagrodzeniem.

Po czwarte, Sąd Najwyższy w składzie powiększonym uwzględnił, że praca kierowcy samochodu ciężarowego nie została zaliczona przez prawodawcę do pracy w warunkach szczególnych uprawniającej obecnie do emerytury pomostowej. Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 664 ze zm.), wyliczający prace o szczególnym charakterze, wymienia jedynie prace kierowców autobusów i trolejbusów w transporcie publicznym. Wspiera to konkluzję, że wykonywanie pracy kierowców samochodów ciężarowych obejmujące czynności wyliczone obecnie w art. 6 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie wiąże się z czynnikami ryzyka, które uzasadniałyby przyjęcie założenia wymaganego przez art. 32 ustawy emerytalnej, zgodnie z którym wykonywanie pracy kierowcy samochodu ciężarowego wiąże się z szybszą utratą zdolności do zarabkowania z powodu przyczynienia się czynności spedycyjnych, konwojowania lub za- i rozładowywania towarów do szybszego obniżenia wydolności organizmu.

Przedstawione powyżej argumenty doprowadziły Sąd Najwyższy w składzie powiększonym do konkluzji, że wykonywanie przez kierowcę samochodu ciężarowego czynności ładownicza, spedytora lub konwojenta (w tym ostatnim przypadku wykraczających poza samo ponoszenie odpowiedzialności materialnej za przewożony towar) jest dopuszczalne na użytek spełnienia przesłanek do nabycia prawa do emerytury w wieku obniżonym tylko gdy czynności te były wykonywane ubocznie. Aby warunek ten został spełniony, wymienione czynności powinny być wykonywane w ramach dobowego czasu pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego tylko w związku z realizowanym przez tego kierowcę przewozem drogowym, a zatem w odniesieniu do towarów przewożonych kierowanym przez niego pojazdem. Ponadto, by wymienione czynności kierowcy samochodu ciężarowego wykonywał tylko incydentalnie, sporadycznie, okazjonalnie na podstawie konkretnych poleceń pracodawcy (wyrok Sądu Najwyższego z 22 kwietnia 2009 r., II UK 333/08, LEX nr 1001310) albo krótkotrwale, marginalnie w ciągu doby pracowniczej poświęconej na wykonywanie pracy kierowcy samochodu ciężarowego polegającej na kierowaniu pojazdem w

ruchu drogowym (por. wyrok Sądu Najwyższego z 2 marca 2017 r., I UK 112/16, LEX nr 2294415). Wymogu tego nie spełnia praca kierowcy samochodu ciężarowego, gdy przemieszczanie pojazdu było przerywane częstymi wizytami w zaopatrywanych sklepach (jak w sprawach II UK 304/15 oraz III UK 188/16) albo rzadszymi, lecz trwającymi dłużej (jak w sprawie III UK 63/16).

Kierując się przedstawionymi wyżej motywami, Sąd Najwyższy podjął uchwałę jak w sentencji.

r.g.