



Sygn. akt III UK 41/17

## **WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 15 marca 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący)  
SSN Bohdan Bieniek  
SSN Maciej Pacuda (sprawozdawca)

w sprawie z odwołania B. N. od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych  
Oddziału w S.

o prawo do emerytury,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń  
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 15 marca 2018 r.,

skargi kasacyjnej odwołującego się od wyroku Sądu Apelacyjnego w L.  
z dnia 12 października 2016 r., sygn. akt III AUa .../16,

- 1. oddała skargę kasacyjną,**
- 2. zasądza od odwołującego się na rzecz organu rentowego  
kwotę 240 (dwieście czterdzieści) złotych tytułem zwrotu kosztów  
pomocy prawnej w postępowaniu kasacyjnym.**

### **UZASADNIENIE**

Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w S. decyzją z dnia 29 lipca 2015  
r. odmówił przyznania ubezpieczonemu B. N. prawa do emerytury, uzasadniając

swoje stanowisko tym, że ubezpieczony nie udowodnił przypadającego w okresie do dnia 1 stycznia 1999 r. 15-letniego stażu pracy w szczególnych warunkach, wykonywanej stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Sąd Okręgowy - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w S. wyrokiem z dnia 3 marca 2016 r. oddalił odwołanie wniesione przez ubezpieczonego od wyżej opisanej decyzji organu rentowego.

Sąd Okręgowy ustalił, że ubezpieczony ukończył w dniu 6 lipca 2015 r. 60-ty rok życia. W dniu 21 lipca 2015 r. wystąpił zaś do organu rentowego z wnioskiem o ustalenie prawa do emerytury. Na podstawie przedłożonych do tego wniosku dokumentów organ rentowy ustalił, że na dzień 1 stycznia 1999 r. ubezpieczony udowodnił staż ubezpieczeniowy w wymiarze 26 lat, 4 miesięcy i 4 dni, nie osiągnął natomiast żadnego stażu pracy w warunkach szczególnych.

Sąd pierwszej instancji ustalił ponadto, że ubezpieczony w okresie od dnia 6 maja 1977 r. do dnia 2 listopada 1978 r. był zatrudniony w Spółdzielni Transportu Wiejskiego w W. w pełnym wymiarze czasu pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony. Był wówczas kierowcą samochodów marki Jelcz i Star, którymi przewoził węgiel, nawozy, ziemniaki na trasach W. - Śląsk oraz towar ładowany z wagonów do gminnych spółdzielni. Pracę tę ubezpieczony wykonywał stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Następnie, w okresie od dnia 3 listopada 1978 r. do dnia 30 listopada 1985 r. ubezpieczony pracował w Państwowym Gospodarstwie Rolnym w R. na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony, w pełnym wymiarze czasu pracy, na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego w gorzelni w J. Był w tym czasie kierowcą samochodów ciężarowych marki Gaz, typ 53A, Star 29 i Jelcz o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, którymi przewoził do gorzelni węgiel, paszę oraz wywoził spirytus. Pracę kierowcy samochodu ciężarowego ubezpieczony wykonywał stale i w pełnym wymiarze czasu pracy do dnia 31 lipca 1982 r. Od dnia 1 sierpnia 1982 r., w związku z likwidacją jego stanowiska pracy i kasacją obsługiwanego przez niego pojazdu, powierzono mu natomiast obowiązki pracownika fizycznego przy produkcji zwierzęcej - obsłudze cieląt w J. i pracę tę wykonywał do dnia 30 czerwca 1984 r., następnie zaś, w

okresie od dnia 1 lipca 1984 r. do dnia 30 listopada 1985 r. pracował jako pracownik gorzelnii - aparaturowy.

Z kolei, w okresie od dnia 28 lutego 1986 r. do dnia 31 maja 1992 r. ubezpieczony był zatrudniony w Państwowym Przedsiębiorstwie Użyteczności Publicznej „Poczta Polska” Zakład Transportu Samochodowego w W. na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony marki Star w ekspozyturze w S., rozwożąc centrale telefoniczne po całym kraju i pracę tę wykonywał stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Natomiast w okresie od dnia 4 czerwca 1992 r. do dnia 30 listopada 1994 r. ubezpieczony był zatrudniony w Spółdzielni Mleczarskiej w W., a od 1 grudnia 1994 r. do 31 grudnia 1998 r. w H. Polska Sp. z o.o. Zakład Mleczarski w W., również na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. W okresie od dnia 4 czerwca 1992 r. był kierowcą samochodu ciężarowego marki Steyr przystosowanego do odbioru mleka bezpośrednio od rolników, a następnie kierowcą samochodu marki Volvo również przystosowanego do odbioru mleka. Do jego zadań należało: obsługa i eksploatacja urządzenia pomiarowego typu Rarorit 1500, codzienne rozliczanie się z ilości mleka przywiezionego z każdej trasy, pobieranie prób zgodnie z harmonogramem ustalonym przez dział skupu na zawartość tłuszczu, prób zapewniających ich prawidłową identyfikację i reprezentatywność z całej partii mleka od każdego dostawcy, przekazywanie dostawcom analiz mleka. Ubezpieczony odbierał mleko od rolników najpierw z baniek w miejscach, gdzie rolnicy zbierali się ze swoim mlekiem, a następnie ze zbiorników zainstalowanych bezpośrednio u każdego z rolników. Jazda samochodem ciężarowym w ciągu dnia pracy trwała od 3-4 godzin przy krótszej trasie, a przy dłuższej - 6 godzin. Resztę czasu pracy zajmował odbiór mleka, wykonywanie prób i zdawanie mleka w mleczarni. Jednorazowy czas poboru mleka zależał od ilości mleka u rolnika i mógł trwać od 20 do 40 minut w jednym punkcie. Ubezpieczony tak jak i każdy inny kierowca raz jeździł na dłuższej, raz na krótszej trasie. Trasy wykonywane przez ubezpieczonego wynosiły od 100 km do 200 km. W okresie od dnia 1 grudnia 1994 r. do dnia 31 grudnia 1998 r. w H. Polska Sp. z o.o. Zakład Mleczarski w W. ubezpieczony wykonywał również pracę kierowcy mleczarki i praca ta wyglądała

tak samo jak podczas zatrudnienia w Spółdzielni Mleczarskiej w W., faktycznie pracował bowiem w tym samym miejscu, a zmieniała się tylko nazwa pracodawcy. Ubezpieczony nie przystąpił do otwartego funduszu emerytalnego

Powołując się na tak ustalony stan faktyczny sprawy, Sąd Okręgowy uznał, że odwołanie ubezpieczonego podlegało oddaleniu. Sąd pierwszej instancji przytoczył art. 184 ust. 1 i 2, art. 32 ust. 1 i 4 oraz art. 27 ustawy z 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, a także z § 2 ust. 1 i § 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze i stwierdził, że zebrany w sprawie materiał dowodowy w postaci zeznań świadków, zeznań ubezpieczonego oraz dokumentów znajdujących się w jego aktach osobowych za okresy zatrudnienia w poszczególnych zakładach pracy wykazał, iż ubezpieczony pracował stale i w pełnym wymiarze czasu jako kierowca samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, a więc w warunkach szczególnych w okresach: od dnia 6 maja 1977 r. do dnia 2 listopada 1978 r. w Spółdzielni Transportu Wiejskiego w W. (1 rok, 5 miesięcy i 28 dni), od dnia 3 listopada 1978 r. do dnia 31 lipca 1982 r. w Państwowym Gospodarstwie Rolnym w R. (3 lata, 8 miesięcy i 28 dni) oraz od dnia 28 lutego 1986 r. do dnia 31 maja 1992 r. w PPUP „Poczta Polska” Zakład Transportu Samochodowego nr 1 w W. (6 lat, 3 miesiące i 1 dzień). Łącznie zatem wykazał staż pracy w warunkach szczególnych na dzień 1 stycznia 1999 r. w wymiarze 11 lat, 5 miesięcy i 27 dni. Sąd Okręgowy dodał przy tym, że praca kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony stanowi pracę w warunkach szczególnych wymienioną w wykazie A, dziale VIII, poz. 2 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

W opinii Sądu Okręgowego, brak było natomiast podstaw do zaliczenia ubezpieczonemu jako pracy w warunkach szczególnych okresu zatrudnienia w PGR Ruchna od dnia 1 sierpnia 1982 r. do dnia 30 listopada 1985 r. na stanowisku pracownika fizycznego przy produkcji zwierzęcej i pracownika fizycznego gorzelni, gdyż wymienione prace nie są wymienione w załączniku do powołanego

rozporządzenia jako prace w warunkach szczególnych, a także okresów zatrudnienia w Spółdzielni Mleczarskiej w W. od dnia 4 czerwca 1992 r. do dnia 30 listopada 1994 r. i od dnia 1 grudnia 1994 r. do dnia 31 grudnia 1998 r. w H. Polska Sp. z o.o. Zakład Mleczarski w W. Z zeznań świadków oraz z zeznań samego ubezpieczonego wynikało wprawdzie, że we wskazanych okresach zatrudnienia ubezpieczony wykonywał pracę kierowcy samochodu ciężarowego z cysterną o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, którym przewoził mleko z okolicznych punktów zorganizowanych na wsiach przez rolników, a następnie ze zlewni zorganizowanych w poszczególnych gospodarstwach rolnych do zakładu pracy, jednakże dowody te nie pozwoliły na ustalenie, że pracując w Spółdzielni Mleczarskiej w W. i H. Polska Sp. z o.o., stale i w pełnym wymiarze czasu pracy wykonywał pracę kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, tj. pracę, o której mowa w wykazie A, dział VIII, poz. 2 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze. Obok pracy polegającej na kierowaniu samochodem z cysterną ubezpieczony przepompowywał bowiem mleko z baniek z mlekiem, a następnie w zlewni do cysterny na samochodzie, co biorąc pod uwagę liczbę odwiedzanych punktów na trasie zajmowało mu co najmniej 2 godzin dziennie, nie licząc czasu, jaki zajmowało następnie zlanie mleka z cysterny do zbiornika w zakładzie pracy przed wyjazdem do kolejnych zlewni.

Sąd Apelacyjny - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w L. wyrokiem z dnia 12 października 2016 r. oddalił apelację wniesioną przez ubezpieczonego od wyroku Sądu pierwszej instancji.

Sąd Apelacyjny w pełni podzielił zarówno ustalenia faktyczne, jak i rozważania prawne zawarte w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, w związku z czym również uznał, że ubezpieczony nie wykazał co najmniej 15 lat pracy w szczególnych warunkach.

Sąd Apelacyjny podzielił pogląd Sądu Okręgowego, że brak było podstaw do zaliczenia ubezpieczonemu jako pracy w warunkach szczególnych okresu zatrudnienia w PGR R. od dnia 1 sierpnia 1982 r. do dnia 30 listopada 1985 r. na stanowisku pracownika fizycznego przy produkcji zwierzęcej i pracownika

fizycznego gorzelni, gdyż prace te nie są wymienione w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. jako prace w warunkach szczególnych. Pracę kierowcy samochodu ciężarowego ubezpieczony wykonywał natomiast stale i w pełnym wymiarze czasu pracy do dnia 31 lipca 1982 r., co potwierdził świadek T. O.

Jeśli chodzi zaś o okres zatrudnienia w Spółdzielni Mleczarskiej w W. od dnia 4 czerwca 1992 r. do dnia 30 listopada 1994 r. i od dnia 1 grudnia 1994 r. do dnia 31 grudnia 1998 r. w H. Polska Sp. z o.o. Zakład Mleczarski w W., to nie ulegało wątpliwości, że ubezpieczony wykonywał pracę jako kierowca na samochodzie specjalizowanym i o ładowności powyżej 3,5 tony. Jednak oprócz tej pracy na stanowisku kierowcy ubezpieczony wykonywał jeszcze inną pracę w Spółdzielni Mleczarskiej w W. i H. Polska Sp. z o.o., a mianowicie obok pracy polegającej na kierowaniu samochodem z cysterną samodzielnie przepompowywał mleko z baniek z mlekiem, a następnie w zlewni do cysterny na samochodzie. Biorąc pod uwagę liczbę odwiedzanych punktów na trasie, to te inne niż kierowanie samochodem prace zajmowały mu co najmniej 2 godziny dziennie, nie licząc czasu przeznaczonego na zlanie mleka z cysterny do zbiornika w zakładzie pracy przed wyjazdem do kolejnych zlewni.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, Sąd Okręgowy trafnie przyjął, że warunkiem uznania pracy ubezpieczonego na opisanym stanowisku było wykazanie, że ubezpieczony stale i w pełnym wymiarze czasu wykonywał pracę kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, tj. pracę, o której mowa w wykazie A, dział VIII, poz. 2 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze w pełnym wymiarze czasu pracy. Jednak takiej pracy ubezpieczony nie wykonywał, bowiem oprócz pracy kierowcy wykonywał inne prace, które nie zostały zaliczone do pracy w szczególnych warunkach. Nie można też było zaliczyć tych prac do prac załadunkowych czy przeładunkowych. Przede wszystkim ubezpieczony do samochodu podłączał bowiem wąż i pompą przepompowywał mleko. Skoro zaś czynności związane z przepompowywaniem mleka w jednej zlewni zajmowały mu około 20 minut do nawet 40 minut, a zlewał mleko kilkakrotnie

w ciągu dnia roboczego, jak też nadzorował pracę przepompowywania, bo nie było przy nim żadnego innego zlewniarza mleka, to nie można było przyjąć, że czynności te, wykonywane w warunkach nienarażających go na działanie czynników szkodliwych dla zdrowia, miały charakter krótkotrwały, czy incydentalny albo uboczny, bądź też że stanowiły immanentną cechę pracy kierowcy samochodu ciężarowego.

Sąd Apelacyjny wyjaśnił również, że nie przyjął za uzasadnione twierdzeń ubezpieczonego zawartych w apelacji, że za zaliczeniem pracy załadunku i wyładunku mleka za pracę w szczególnych warunkach przemawia dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w trakcie transportu drogowego. „Czas pracy” oznacza bowiem w przypadku pracowników wykonujących pracę w trasie: czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący pracę w trasie znajduje się na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy wykonuje czynności kierowania, załadunku, wyładunku, pomagania pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, sprzątania, konserwacji pojazdu. Sąd drugiej instancji przyznał również, że w myśl art. 6 ustawy o czasie pracy kierowców, załadunek i rozładunek są czynnościami zaliczonymi do czasu pracy kierowców, ponieważ czasem pracy kierowców jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem. Uznał jednak, że na gruncie przepisów rozporządzenia z dnia 7 lutego 1983 r., w czasie pracy, o którym stanowi dyrektywa 2002/15/WE, ubezpieczony powinien wykonywać stale i w pełnym wymiarze czasu pracę wymienioną w rozporządzeniu, aby ta praca mogła być uznana za pracę w szczególnych warunkach. Wykonywanie innej pracy, niewymienionej w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r., daje podstawę do zaliczenia tej pracy do ogólnego stażu pracy, ale nie do staży pracy w warunkach szczególnych. Takie stanowisko jest zaś uzasadnione tym, że praca zlewniarza, inna od pracy kierowcy, nie została wymieniona w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r. jako praca w szczególnych warunkach.

Sąd Apelacyjny zauważył też, że świadectwo pracy potwierdzające okres zatrudnienia ubezpieczonego w spornym okresie niewątpliwie potwierdzało, że pracował on na stanowisku kierowcy. Jednak w toku postępowania odwoławczego zostało wykazane i ustalone w sposób niebudzący wątpliwości, że ubezpieczony oprócz pracy na stanowisku kierowcy wykonywał też inne prace niezaliczone do pracy w szczególnych warunkach. Do tych prac należały prace zlewniarza wykonywane w ciągu dnia roboczego. Oznaczało to, że skoro praca zlewniarza nie została wymieniona w rozporządzeniu, to praca wykonywana na stanowisku kierowcy i zlewniarza w ciągu dnia roboczego nie mogła powodować uznania pracy na stanowisku kierowcy samochodu o ładowności powyżej 3,5 tony za pracę w szczególnych warunkach wykonywaną stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Ubezpieczony B. N. wniósł do Sądu Najwyższego skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego w L. z dnia 12 października 2016 r., zaskarżając ten wyrok w całości i zarzucając mu naruszenie prawa materialnego, to jest: (-) art. 184 ust. 1 i 2 w związku z art. 32 ust. 4 ustawy o emeryturach i rentach, przez jego niezastosowanie w następstwie wadliwej oceny i przyjęcie, że praca powoda jako kierowcy samochodu ciężarowego uzupełniana była czynnościami załadunku mleka ze zbiorników na terenie zlewni mleka i bezpośrednio od rolników, poboru prób mleka czynnościami w trakcie załadunku mleka; (-) § 2 ust. 1 i pkt 2, działu VIII, wykazu A rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, przez przyjęcie, że ubezpieczony nie spełniał wymagań do emerytury w związku z pracą w szczególnych warunkach i nie udokumentował co najmniej 15 lat pracy w szczególnych warunkach, podczas gdy wykazał on ponad 15-letni okres pracy w szczególnych warunkach na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony, przez przyjęcie, że czas załadunku mleka ze zbiorników i pobranie prób w trakcie załadunku do zbiorników nie stanowi pracy jako kierowcy w wymaganym przez ustawę pracy w pełnym wymiarze czasu pracy, podczas gdy zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego [definicje] „czas pracy” oznacza w przypadku pracowników wykonujących pracę w trasie: czas od rozpoczęcia do zakończenia

pracy, w którym pracownik wykonujący pracę w trasie, znajduje na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy: czas poświęcony wszelkim czynnościom w zakresie transportu drogowego. Czynności te, w szczególności, obejmują: kierowanie, załadunek i rozładunek, pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, sprzątanie i konserwację techniczną, każdą inną pracę zmierzającą do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi. Również art. 6 ustawy o czasie pracy kierowców wskazuje załadunek i rozładunek jako czynności zaliczane do czasu pracy kierowcy: „Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem.

Powołując się na tak sformułowane zarzuty, skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w L. do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Rozpatrywana w niniejszym postępowaniu skarga kasacyjna jest nieuzasadniona.

Przystępując do oceny zasadności podniesionych w tej skardze zarzutów, Sąd Najwyższy wstępnie zauważa, że dotyczą one tylko dwóch okresów zatrudnienia skarżącego, w których - będąc zatrudniony na stanowisku kierowcy najpierw w Spółdzielni Mleczarskiej w W., a następnie w H. Polska Sp. z o.o. Zakład Mleczarski w W. - wykonywał on tożsame obowiązki pracownicze, polegające na kierowaniu samochodem ciężarowym przystosowanym do odbioru mleka, a do jego zadań należały (oprócz kierowania tym pojazdem): odbiór mleka od rolników, obsługa i eksploatacja urządzenia pomiarowego typu Raroit 1500, codzienne rozliczanie się z ilości mleka przywiezionego z każdej trasy, pobieranie

prób zgodnie z harmonogramem ustalonym przez dział skupu na zawartość tłuszczu oraz prób zapewniających ich prawidłową identyfikację i reprezentatywność z całej partii mleka od każdego dostawcy, a także przekazywanie dostawcom analiz mleka. Jak wynika przy tym z ustaleń faktycznych dokonanych przez Sąd drugiej instancji, którymi Sąd Najwyższy, zgodnie z art. 398<sup>13</sup> § 2 k.p.c., jest związany w postępowaniu kasacyjnym, skarżący, wykonując tak określone obowiązki, w ramach pokonywania krótszych tras kierował samochodem przez 3-4 godzin dziennie, a w przypadku pokonywania tras dłuższych - przez 6 godzin. Resztę czasu pracy zajmowały mu natomiast pozostałe wymienione wyżej obowiązki.

Sąd Najwyższy przypomina w związku z tym, że prace kierowcy samochodu ciężarowego o ciężarze o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony zostały wymienione w poz. 2, działu VIII (w transporcie i łączności), 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 jako prace w szczególnych warunkach w rozumieniu § 4 ust. 1 tego rozporządzenia oraz art. 32 ust. 1 i 4 ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. W dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego, wykładnia tego rodzaju prac nie była jednak jednolita. Dla przykładu wyroku z dnia 28 sierpnia 2014 r., II UK 537/13 (LEX nr 1521351) Sąd Najwyższy wyraził bowiem pogląd, zgodnie z którym 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. Z kolei, w wyroku z dnia 31 sierpnia 2017 r., III UK 188/16 (LEX nr 2390698) Sąd Najwyższy uznał, że do czasu pracy (w warunkach szczególnych) kierowcy samochodu ciężarowego zalicza się czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem tego samochodu. Rozbieżność ta została jednakże wyeliminowana uchwałą składu siedmiu sędziów z dnia 31 stycznia 2018 r., III UZP 8/17 (dotychczas niepublikowaną), w której Sąd Najwyższy wyjaśnił, że 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.). Uzasadniając to stanowisko, Sąd Najwyższy w powiększonym składzie stwierdził zaś, między innymi, że 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 zarobkowania 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 (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 22 lutego 2007 r., I UK 258/06, OSNP 2008 nr 5-6, poz. 81; z dnia 17 września 2007 r., III UK 51/07, OSNP 2008 nr 21-22, poz. 328; z dnia 6 grudnia 2007 r., III UK 66/07, LEX nr 483283; z dnia 13 listopada 2008 r., II UK 88/08, LEX nr 1001292 i z dnia 5 maja 2009 r., I UK 4/09, LEX nr 509022).

Ma to istotne znaczenie przy rozstrzygnięciu 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 ładunkowe 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, poz. 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 ładowniczych, 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 por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 23 lutego 2017 r., I UK 45/16, LEX nr 2297415 oraz z dnia 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 dnia 11 października 2016 r., I UK 459/15 (niepublikowanego). Czynności spedytora oraz czynności konwojenta nie wymagają wspomnianej wysokiej sprawności psychofizycznej. Ich wykonywanie nie wpływa na wydolność organizmu a przez to na zdolność do zarobkowania wraz z upływem wieku, podobnie jak wykonywanie czynności ładowacza nieobjętych poz. 1 działu VIII wykazu A (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 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 poz. 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.

Sąd Najwyższy w powiększonym składzie nie znalazł również podstaw do dokonywania wykładni pojęcia użytego w rozporządzeniu z dnia 7 lutego 1983 r. normującego wykaz stanowisk, na których wykonywana praca 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-tych 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).

Sąd Najwyższy w powołanej uchwale III UZP 8/17 podkreślił także, iż 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 dnia 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 dnia 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.

Wreszcie, Sąd Najwyższy w składzie powiększonym uwzględnił i to, 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 kierowca samochodu ciężarowego wykonywał tylko incydentalnie, sporadycznie, okazjonalnie na podstawie konkretnych poleceń pracodawcy (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 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 (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 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).

Podzielając w pełni przedstawioną wyżej argumentację i odnosząc ją do okoliczności faktycznych niniejszej sprawy, Sąd Najwyższy w obecnym składzie stwierdza, że ustalony przez Sąd Apelacyjny zakres obowiązków skarżącego, jak trafnie skonstatowano w pisemnych motywach zaskarżonego wyroku, wskazywał jednoznacznie, że czynności wykonywane przez niego w warunkach nienarządzających go na działanie czynników szkodliwych (związane z odbiorem mleka, jego przepompowywaniem, pobieraniem prób, przekazywaniem dostawcom analiz mleka *etc.*) nie były krótkotrwałe oraz nie miały charakteru incydentalnego, marginalnego lub ubocznego, gdyż zajmowały nie mniej niż dwie godziny w ramach każdej dniówki roboczej, a przy krótszych trasach nawet od czterech do pięciu godzin. Uniemożliwiało to więc uznanie ich za immanentny element pracy kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, o której mowa w poz. 2, działu VIII, wykazu A, stanowiącego załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r.

Nie ma również racji skarżący, podnosząc, że uznanie tych czynności za element pracy kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 z powodu uwzględnienia ich jako załadunku i rozładunku, wchodzącego wszak do czasu pracy kierowców, powinno wynikać z zastosowania do nich uregulowań dyrektywy nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. UE L z dnia 23 marca 2002 r.). Przeciwno takiemu stanowisku przemawiają bowiem te same argumenty, którymi posłużył się Sąd Najwyższy w powołanej wcześniej uchwale z dnia 31 stycznia 2018 r., III UZP 8/17, uzasadniając przyczyny, dla których uznał, że brak jest 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 kierowców, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o czasie pracy do czasu pracy kierowców.

Kierując się przedstawionymi motywami, Sąd Najwyższy stoi na stanowisku, że Sąd drugiej instancji trafnie przyjął, że choć skarżący wykonywał w obu spornych okresach pracę kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, to jednak ze względu na niewykonywanie jej stale i w pełnym wymiarze, jak tego wymaga regulacja § 2 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r., praca ta nie mogła być uznana za pracę w szczególnych warunkach wymienioną w poz. 2, działu VIII, wykazu A, stanowiącego załącznik do tego rozporządzenia. Bez zaliczenia tych okresów skarżący nie wykazał natomiast wymaganego co najmniej 15-letniego okresu takiej pracy, wobec czego nie mógł skutecznie ubiegać się o emeryturę w obniżonym wieku emerytalnym na podstawie art. 184 ust. 1 i 2 w związku z art. 32 ust. 1 i 4 ustawy o emeryturach i rentach z FUS oraz § 4 ust. 1 powołanego rozporządzenia.

Uznając zatem, że podniesione w rozpatrywanej skardze kasacyjnej zarzuty nie zasługują na uwzględnienie, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398<sup>14</sup> k.p.c., a w odniesieniu do kosztów postępowania kasacyjnego na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z art. 99 k.p.c. oraz § 10 ust. 4 pkt 2 w związku z § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych, orzekł jak w sentencji swojego wyroku.