



Sygn. akt I UK 398/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 sierpnia 2015 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Katarzyna Gonera (przewodniczący)
SSN Bogusław Cudowski (sprawozdawca)
SSN Małgorzata Wrębiakowska-Marzec

w sprawie z odwołania Z.B.
przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych
o prawo do emerytury pomostowej,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 5 sierpnia 2015 r.,
skargi kasacyjnej organu rentowego od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 1 kwietnia 2014 r.,

uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego Sądowi Apelacyjnemu.

UZASADNIENIE

Decyzją z 29 stycznia 2013 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych odmówił ubezpieczonemu prawa do emerytury pomostowej, ponieważ nie udokumentował 15 lat pracy w szczególnych warunkach jako maszynista pojazdów trakcyjnych.

Sąd Okręgowy w G. wyrokiem z 8 maja 2013 r. oddalił odwołanie ubezpieczonego. Sąd ustalił, że ubezpieczony urodził się 23 lutego 1957 r. W dniu 28 grudnia 2012 r. złożył wniosek o emeryturę pomostową. Organ rentowy uznał za udowodniony okres składkowy w wymiarze 35 lat, 10 miesięcy i 27 dni oraz okres nieskładkowy w wymiarze 7 miesięcy i 12 dni. W okresie od 1 grudnia 1981 r. do 31 grudnia 2012 r. ubezpieczony był zatrudniony przez „P.” Spółka z o.o. na stanowiskach kolejno: manewrowego, konduktora i kierownika pociągu. Ze świadectwa pracy z 31 grudnia 2012 r. wynika, że ubezpieczony w okresie od 1 grudnia 1981 r. do 31 grudnia 2012 r. wykonywał pracę w szczególnym charakterze, w tym od 1 grudnia 1981 r. do 31 grudnia 1998 r. przypadał okres zatrudnienia w szczególnych warunkach w rozumieniu ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin (Dz.U. Nr 23, poz. 99), oraz od 1 stycznia 1999 r. do 31 grudnia 2008 r. okres zatrudnienia na kolei w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. z 2009 r. Nr 153, poz. 1227 ze zm.). W okresie od 1 grudnia 1981 r. do 30 czerwca 1982 r. oraz od 4 kwietnia 1991 r. do 31 grudnia 2012 r. ubezpieczony był zatrudniony na stanowiskach: manewrowy i kierownik pociągu. Z orzeczenia lekarskiego z 27 grudnia 2012 r. wynika, że ubezpieczony utracił zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy, tj. pracy na stanowisku kierownika pociągu.

Sąd Okręgowy uznał, że ubezpieczony nie spełniał warunków do uzyskania prawa do emerytury pomostowej na podstawie art. 4 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz.U. z 2008 r. Nr 237, poz. 1656), ponieważ nie osiągnął wymaganego wieku 60 lat. Odnośnie zastosowania art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych, Sąd ustalił, że ubezpieczony nie legitymował się 15 latami pracy jako maszynista pojazdów trakcyjnych. Ubezpieczony, w ocenie Sądu, faktycznie pracował jako kierownik pociągu, a lekarz medycyny pracy wydał orzeczenie o niezdolności do wykonywania pracy kierownika pociągu, co było okolicznością bezsporną między stronami.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniósł ubezpieczony, zaskarżając go w całości. Zarzucił naruszenie art. 4 w zw. z art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych oraz rażące naruszenie art. 299 k.p.c.

Sąd Apelacyjny, rozpoznając apelację, ocenił, że Sąd I instancji dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych, niemniej wadliwej subsumcji ustalonego stanu faktycznego. Wskazał, że warunki nabycia prawa do emerytury pomostowej ubezpieczonego jako pracownika maszynisty pojazdów trakcyjnych reguluje art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych. Zgodnie z tym przepisem pracownik wykonujący prace maszynistów pojazdów trakcyjnych wymienione w pkt 5 załącznika nr 2 do ustawy, który spełnia warunki określone w art. 4 pkt 1, 4-7, nabywa prawo do emerytury pomostowej, jeżeli: 1) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 50 lat dla kobiet i co najmniej 55 lat dla mężczyzn; 2) ma okres pracy jako maszynista pojazdów trakcyjnych wymienionej w pkt 5 załącznika nr 2 do ww. ustawy wynoszący co najmniej 15 lat; 3) lekarz medycyny pracy wydał orzeczenie o niezdolności do wykonywania pracy jako maszynista pojazdów trakcyjnych. Zdaniem Sądu Apelacyjnego Sąd I instancji błędnie wywiódł, iż w stosunku do ubezpieczonego miała zastosowanie przesłanka wieku zawarta w art. 4 pkt 3 ustawy o emeryturach pomostowych, tj. osiągnięcie wieku co najmniej 60 lat dla mężczyzn. Wymóg ten został zmodyfikowany w art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych odnoszącym się do uprawnień pracowników wykonujących prace maszynistów pojazdów trakcyjnych wymienione w pkt 5 załącznika nr 2 do ww. ustawy. Wobec prawidłowych ustaleń Sądu Okręgowego dotyczących daty urodzenia ubezpieczonego, tj. 23 luty 1957 r., Sąd Apelacyjny uznał, iż ubezpieczony niewątpliwie legitymował się wymaganą przesłanką wieku w dniu złożenia wniosku zgodnie z treścią art. 9 pkt 1 ustawy o emeryturach pomostowych. Odnosząc się do oceny przesłanki dotyczącej legitymowania się orzeczeniem lekarza medycyny pracy o niezdolności do wykonywania pracy jako maszynisty pojazdów trakcyjnych wskazał, że definicja pracowników maszynisty pojazdów trakcyjnych została w sposób kompleksowy zawarta w pkt 5 załącznika nr 2 do ww. ustawy, który wymienia prace maszynistów pojazdów trakcyjnych (maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista instruktor, maszynista zakładowy, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych) i kierowników pociągów. W ocenie Sądu Apelacyjnego wykładnia językowa tego przepisu nie budzi wątpliwości, wobec

zastosowania przez ustawodawcę koniunkcji w postaci łącznika „i” w pkt 5 wykazu prac o szczególnym charakterze. Tym samym art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych, który w sposób bezpośredni odnosi się do stanowisk pracy zawartych w pkt 5 załącznika nr 2 do tej ustawy, nie prowadzi do wyłączenia stanowiska kierownika pociągów. Sąd II instancji stwierdził dalej, że wykładnia pozajęzykowa może jedynie dodatkowo potwierdzać, a więc wzmacniać wyniki wykładni językowej wykładnią systemową czy funkcjonalną. Wskazał, że dokonując oceny prawnej klasyfikacji stanowisk maszynisty pojazdów trakcyjnych i kierowników pociągów należy uwzględnić ich umiejscowienie w akcie prawnym, które nie jest przypadkowe, lecz wynika z racjonalnego działania ustawodawcy. Skoro ustawodawca przewidział możliwość nabycia uprawnień do emerytury pomostowej dla pracowników maszynistów pojazdów trakcyjnych wymienionych w pkt 5 załącznika nr 2 do ww. ustawy, po spełnieniu przesłanek zawartych w art. 9 ustawy, to, zdaniem Sądu, nie można wyeliminować z tego zakresu stanowiska kierownika pociągów, wymienionego również w pkt 5 załącznika nr 2 do ww. ustawy. Wyłączenie stanowiska kierownika pociągów prowadziłoby do niczym nieuzasadnionego zawężenia uprawnień wbrew intencjom ustawodawcy. Zauważył ponadto, że zakres obowiązków na stanowiskach maszynisty pojazdów trakcyjnych i kierownika pociągów jest zbieżny, oczywiście z uwzględnieniem kompetencji do zarządzania na stanowisku kierownika pociągów, jak również większej odpowiedzialności związanej z zajmowaniem tego stanowiska. Sąd Apelacyjny podkreślił, że uwzględnienie uprawnień do emerytury pomostowej na gruncie art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych nie prowadzi do rozszerzenia uprawnień ubezpieczonych, bowiem ustawodawca w art. 9 ww. ustawy odwołał się do stanowisk pracy zawartych w pkt 5 załącznika nr 2 do tej ustawy. Odnosząc się natomiast do stanowiska Sądu Okręgowego, że orzeczenie lekarza medycyny pracy nie spełniało ustawowych przesłanek, gdyż lekarz uwzględnił niezdolność do pracy na stanowisku ostatnio zajmowanym, tj. kierownika pociągów, uznał je za nieuzasadnione. Wskazał, że o ile ubezpieczony nie może wykonywać pracy kierownika pociągów, to tym samym jego niezdolność do pracy rozciąga się na pracownika maszynistę pojazdów trakcyjnych. Zgodnie z treścią ustawy, w wykazie zawartym w załączniku nr 2 do tej ustawy, w pkt 5, oba stanowiska zostały

zrównane pod względem pracy w szczególnym charakterze. Tym samym uwzględniając charakterystykę przedmiotowych stanowisk pracy, Sąd Apelacyjny przyjął, że niezdolność do pracy na stanowisku kierownika pociągów jest równoznaczna z niezdolnością do pracy na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych.

Wyrok Sądu Apelacyjnego zaskarżył organ rentowy – Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Zarzucono naruszenie art. 9 w zw. z art. 4 ustawy z 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz.U. Nr 237, poz. 1656 ze zm.), poprzez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie wyrażające się w twierdzeniu, że ubezpieczony spełnia określone w art. 9 tej ustawy warunki do nabycia świadczenia pomimo, że z okoliczności sprawy wynika, że ubezpieczony nie wykonywał wymienionych w tym przepisie prac maszynistów pojazdów trakcyjnych a lekarz medycyny pracy nie wydał wobec ubezpieczonego orzeczenia o niezdolności do wykonywania prac jako maszynista pojazdów trakcyjnych. Zarzucono również naruszenie przepisów postępowania w stopniu mogącym mieć istotny wpływ na wynik sprawy, tj. art. 386 § 1 k.p.c. w związku z art. 477¹⁴ § 2 k.p.c. poprzez uwzględnienie apelacji ubezpieczonego i zmianę wyroku Sądu Okręgowego oraz poprzedzającej go decyzji organu rentowego pomimo, iż decyzja organu miała uzasadnienie faktyczne i prawne a wnioski wyprowadzone przez Sąd Okręgowy z ustalonych okoliczności sprawy były prawidłowe.

Skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku, jego zmianę i oddalenie apelacji ubezpieczonego, ewentualnie o jego uchylenie i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu celem ponownego rozpoznania, oraz o zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego według norm prawem przepisanych.

Pełnomocnik ubezpieczonego złożył w terminie odpowiedź na skargę kasacyjną, wnosząc o odmowę przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania, a w razie przyjęcia skargi kasacyjnej, o jej oddalenie oraz zasądzenia kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych. Pełnomocnik skarżącego wraz z odpowiedzią na skargę złożył odpis pisma dla drugiej strony, który pełnomocnikowi organu rentowego doręczył Sąd Apelacyjny.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna organu rentowego okazała się mieć uzasadnione podstawy.

W pierwszym rzędzie należy stwierdzić, że zasadny jest zarzut naruszenia prawa materialnego. Aby uzyskać prawo do emerytury pomostowej ubezpieczony powinien spełnić warunki określone w art. 9 oraz art. 4 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz.U. Nr 237, poz. 165 ze zm. – dalej ustawa). Z niespornych ustaleń faktycznych wynika, że ubezpieczony wykonywał pracę na stanowisku kierownika pociągu. Tymczasem art. 9 ustawy wyraźnie stanowi o pracownikach wykonujących prace „maszynistów pojazdów trakcyjnych” wymienione w pkt 5 załącznika nr 2. Załącznik nr 2 do ustawy zawiera wykaz prac o szczególnym charakterze. Punkt 5 załącznika wymienia szczegółowo poszczególne prace maszynistów pojazdów trakcyjnych oraz za pomocą spójnika „i” kierowników pociągów. Wbrew pogładowi Sądu Apelacyjnego w żadnym razie nie wynika z wykładni językowej, że kierownik pociągu mieści się w pojęciu maszynisty pojazdów trakcyjnych. Wręcz przeciwnie z wykładni tej wynika jednoznacznie, że ustawodawca wyraźnie rozróżnia te dwa stanowiska pracy. Tak więc przepis ten należy rozumieć w ten sposób, że praca kierownika pociągu jest pracą w szczególnym charakterze, która nie jest jednak tożsama z pracą maszynisty pojazdów trakcyjnych.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że art. 9 ustawy ustanawia wyjątek od zasad uzyskania prawa do emerytury pomostowej według art. 4 ustawy przez „maszynistów pojazdów trakcyjnych”. Tak więc jeżeli nie został spełniony choćby jeden z warunków nabycia prawa do tego świadczenia nie jest możliwe przyznanie go ubezpieczonemu. W tej sytuacji można jedynie zauważyć, że istotnie ubezpieczony nie posiada orzeczenia lekarza medycyny pracy o niezdolności do wykonywania pracy maszynisty trakcyjnego, a kierownika pociągu. Z tego powodu ubezpieczony nie mógł więc nabyć prawa do emerytury pomostowej w oparciu o art. 9 ustawy. Mógłby natomiast ubiegać się o emeryturę pomostową na podstawie art. 4 ustawy, który przewiduje wymóg ukończenia co najmniej 60 lat. Przepis ten zawiera również warunek pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat. Do tego stażu ubezpieczeniowego

zaliczana jest, zgodnie z pkt 5 załącznika nr 2 do ustawy, praca kierowników pociągów.

Należy również podkreślić, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego przepisy dotyczące nabywania wcześniejszych emerytur wymagają ścisłej wykładni (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 2008 r., II UK 129/07, OSNP 2009 nr 11-12, poz. 155 oraz z dnia 23 października 2006 r., I UK 128/06, OSNP 2007 nr 23-24, poz. 359). Wynika z tego, że wykładnia rozszerzająca jest niedopuszczalna. Tak więc jeżeli treść przepisu określającego warunki nabycia prawa do wcześniejszej emerytury jest jasna, to nie powinno się stosować wykładni celowościowej, funkcjonalnej lub aksjologicznej (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 2008 r., I UK 239/07, OSNP 2009 nr 8, poz. 103 oraz z dnia 7 lutego 2012 r., I UK 276/11, OSNP 2013 nr 9-10, poz. 113).

Na marginesie można więc jedynie stwierdzić, że kwestionowane w skardze kasacyjnej stanowiska Sądu Apelacyjnego nie potwierdza wykładnia pozajęzykowa. Jak podnosi bowiem organ rentowy z treści uzasadnienia projektu ustawy (druk sejmowy nr 1070) wynika jednoznacznie, że intencją ustawodawcy było przyznanie prawa do emerytury pomostowej w niższym wieku (55 lat dla mężczyzn) jedynie osobom wykonującym prace: „pilota statków powietrznych, personelu pokładowego, prace w portach morskich, w hutnictwie, prace nurka, kesoniarza, w komorach barycznych, prace rybaka morskiego lub prace bezpośrednio przy przetwórstwie materiałów zawierających azbest lub prace rozbiórkowe związane z ich usuwaniem oraz prace maszynistów trakcyjnych”. Wątpliwe jest także by zakres obowiązków maszynisty trakcyjnego i kierownika pociągu jest na tyle zbieżny, by uzasadniało to przyjęcie, iż wyłączenie kierownika pociągu prowadziłoby do niczym nieuzasadnionego zawężenia uprawnień wbrew intencjom ustawodawcy.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że prace kierowników pociągów nie są tożsame z pracami maszynistów pojazdów trakcyjnych w rozumieniu art. 9 ustawy. Stanowią one bowiem odrębny rodzaj prac o szczególnym charakterze wymienionych w pkt 5 załącznika nr 2 do ustawy.

Na powyższej podstawie należało więc uznać, że zarzuty skargi kasacyjnej okazały się uzasadnione, a skarga oczywiście uzasadniona.

Z tych względów orzeczono jak w sentencji wyroku.