Wyrok z dnia 14 maja 1997 r.
II UKN 110/97

Pojęcie zatrudnienia "na parowych, spalinowych lub elektrycznych pojazdach trakcyjnych", uprawniającego do liczenia każdego pełnego roku stałej pracy o takim charakterze na kolei jako 14 miesięcy zatrudnienia na kolei (art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin, Dz.U. Nr 23, poz. 99 ze zm.) obejmuje jedynie zwykłe pojazdy trakcyjne, tzn. przystosowane do kursowania w pociągach na ogólnych warunkach i przeznaczone do przewozu osób i przesyłek.

Przewodniczący SSN: Andrzej Kijowski (sprawozdawca), Sędziowie SN: Zbigniew Myszka, Maria Tyszel.

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu w dniu 14 maja 1997 r. sprawy z wniosku Piotra F. przeciwko Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w W. o wysokość renty inwalidzkiej, na skutek kasacji wnioskodawcy od wyroku Sądu Apelacyjnego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Warszawie z dnia 14 stycznia 1997 r. [...]
o d d a l i ł kasację.

U z a s a d n i e n i e

Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w W. decyzją z dnia 29 kwietnia 1996 r. odmówiła Piotrowi F., urodzonemu 24 czerwca 1939 r. i pobierającemu od dnia 6 lutego 1986 r. kolejową rentę inwalidzką z ogólnego stanu zdrowia, podwyższenia tej renty przez zastosowanie przelicznika 14 miesięcy za każdy rok zatrudnienia wnioskodawcy na stanowisku kierowcy lokomotywki spalinowej. W uzasadnieniu tej decyzji wskazano, że wspomniane zatrudnienie nie mieści się w zakresie zastosowania art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin (Dz. U. Nr 23, poz. 99 ze zm.). Przepis ten stanowi bowiem, że każdy pełny rok stałego zatrudnienia na kolei na parowozie, spalinowym lub elektrycznym pojeździe trakcyjnym, w drużynach konduktorskich oraz na stanowiskach manewrowych lub ustawiaczy liczy się jako 14 miesięcy zatrudnienia na kolei. Tymczasem lokomotywki są traktowane jako pojazdy pomocnicze, przeznaczone do prac manewrowych na stacjach, bocznicach itp. Kierowca lokomotywki nie obsługuje zatem i nie może obsługiwać pojazdów trakcyjnych, które w świetle "Przepisów ruchu - R1" kursują w pociągach przeznaczonych na ogólnych warunkach do przewozu osób i przesyłek.

Odwołanie wnioskodawcy od powyższej decyzji oddalił Sąd Wojewódzki-Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Warszawie wyrokiem z dnia 15 października 1996 r. [...] W motywach tego orzeczenia Sąd Wojewódzki wskazał, że kwestie związane z klasyfikacją pojazdów używanych na kolei regulują wewnętrzne przepisy kolejowe, a według nich lokomotywka spalinowa jest pojazdem pomocniczym do prac

manewrowych na stacjach, a nie pojazdem trakcyjnym kursującym w pociągach na ogólnych warunkach.

Sąd Apelacyjny-Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Warszawie oddalił apelację wnioskodawcy wyrokiem z dnia 14 stycznia 1997 r. [...] podtrzymując stanowisko Sądu pierwszej instancji. Sąd Apelacyjny powołał się ponadto na pismo Naczelnego Zarządu Taboru Kolei Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w W. przedłożone na rozprawie apelacyjnej. Z pisma tego wynika, że kierowca lokomotywki spalinowej nie obsługuje i nie może obsługiwać pojazdów trakcyjnych. Lokomotywka spalinowa, czyli lokomotywa małej mocy do 150 KM (110 kW), nie może kursować w pociągach na ogólnych warunkach i dlatego należy ją traktować jako pojazd pomocniczy. Powyższe wyjaśnienie jest zgodne z § 6 pkt 2 "Przepisów ruchu - R1", dołączonych w książkowej formie do akt sprawy.

Kasację od tego wyroku wniosła w dniu 19 lutego 1997 r. pełnomocnik wnioskodawcy, zarzucając błędną wykładnię oraz niewłaściwe zastosowanie przepisu art. 6 ust. 2 ustawy o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i domagając się na tej podstawie zmiany zaskarżonego wyroku i orzeczenia, że wnioskodawca spełnia przesłanki do zastosowania powołanego przepisu. W uzasadnieniu skargi kasacyjnej wskazano, że kwestia, czy dany pojazd należy do taboru kolejowego, czy też jest pojazdem pomocniczym została jednoznacznie rozstrzygnięta zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr 83 z dnia 6 czerwca 1970 r. w sprawie zatwierdzenia "Przepisów ruchu na kolejach normalnotorowych użytku publicznego" R1. Wśród pojazdów pomocniczych, enumeratywnie wymienionych w § 6 pkt 3 zarządzenia nie ma lokomotywy, czy lokomotywki spalinowej. Natomiast kategoria pojazdów trakcyjnych, wyodrębniona w § 6 pkt 2 zarządzenia, obejmuje expressis verbis między innymi lokomotywy spalinowe. To samo wynika również z załączonej do akt sprawy Instrukcji o sposobie wypełniania i trybie postępowania z podstawowymi dokumentami w zakresie pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych na kolejach normalnotorowych, wydanej w 1986 r. przez Centralny Ośrodek Informatyki Komunikacji.

Wnosząca kasację podkreśla, że wnioskodawca nie rozumiał zadawanego mu przez Sądy obu instancji pytania: "czy jeździł na pojazdach trakcyjnych?". Odpowiedzi wnioskodawcy przeczy treść jego pism procesowych, w których twierdzi wprost, że pracował na pojazdach trakcyjnych w rozumieniu powoływanych wyżej przepisów. Potwierdzenie tego przekonania orzeczeniem sądowym miałoby dla wnioskodawcy nie tylko doniosłość materialną, ale również prestiżową, gdyż pracodawca chce dziś obniżyć rangę funkcji pełnionej przez zainteresowanego niemal przez całe zawodowe życie.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja jest dopuszczalna, chociaż okazuje się bezzasadna. W odniesieniu do pierwszej kwestii trzeba podkreślić, że niniejszy spór nie należy do kategorii spraw o świadczenie, a więc dopuszczalność kasacji nie podlega ograniczeniu ze względu na wartość przedmiotu zaskarżenia (art. 393 pkt 1 KPC). Wnioskodawca jest oczywiście zainteresowany przede wszystkim podwyższeniem wysokości pobieranej renty inwalidzkiej w drodze poddania jego zatrudnienia na stanowisku kierowcy lokomotywki

spalinowej w okresie od 1 sierpnia 1969 r. do 30 listopada 1980 r. przeliczeniu w proporcji 14 miesięcy za każdy rok pracy, ale taka ewentualność zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia kwestii o charakterze prawnym. Kwestia ta, a więc i sprawa zasadności kasacji, sprowadza się bowiem do wykładni przepisu art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin (Dz. U. Nr 23, poz. 99 ze zm.), a w szczególności do określenia zakresu jego zastosowania.

Powołany przepis stanowi, że jako 14 miesięcy zatrudnienia na kolei liczy się każdy pełny rok stałego zatrudnienia na kolei między innymi "na parowozie, spalinowym lub elektrycznym pojeździe trakcyjnym". Cytowane sformułowanie sugeruje, jakoby parowóz nie był pojazdem trakcyjnym, chociaż według Władysława Kopalinskiego (Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych, Warszawa 1994, s. 517) "trakcja", to rodzaj siły pociągowej pojazdu na szynach (zwłaszcza lokomotywy), zależny od napędu (trakcja parowa, elektryczna, spalinowa). Wynika stąd, że cytowany zwrot ustawowy obejmuje "parowe, spalinowe lub elektryczne pojazdy trakcyjne", a więc tylko niektóre kolejowe pojazdy szynowe. Dalszego podziału takich pojazdów dokonuje zarządzenie Ministra Komunikacji nr 83 z dnia 6 czerwca 1970 r. w sprawie zatwierdzenia "Przepisów ruchu na kolejach normalnotorowych użytku publicznego" R 1. Przepisy ruchu, opublikowane przez Ministerstwo Komunikacji w wydaniu książkowym (ostatnio w 1988 r.), stanowią w § 6 pkt 1, że kolejowe pojazdy szynowe dzielą się na tabor kolejowy (zwykły i specjalny) oraz pojazdy pomocnicze. Tabor zwykły tworzą pojazdy szynowe przystosowane do kursowania w pociągach na ogólnych warunkach i przystosowane do przewożenia osób i przesyłek. Do taboru zwykłego należą pojazdy trakcyjne (m.in. lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe i akumulatorowe) oraz tabor wagonowy (wagony osobowe i towarowe). Natomiast tabor specjalny stanowią pojazdy, których budowa zezwala na kursowanie w pociągach pod pewnymi warunkami, jak miejsce ustawienia i szybkość jazdy, a które są przeznaczone do prac budowlano-remontowych, ratunkowych i innych. Do pojazdów pomocniczych należą z kolei pojazdy szynowe, których budowa nie zezwala na włączenie do składu pociągów. Są to: maszyny budowlane na kołach, ciągniki, drezyny, rowery i wózki robocze (§ 6 pkt 3 Przepisów ruchu).

Przepisy ruchu, wydane na podstawie upoważnienia z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (jednolity tekst: Dz. U. z 1989 r. Nr 52, poz. 310 ze zm.), pochodzą z 1970 r., a więc z okresu poprzedzającego uchwalenie obowiązującej dziś ustawy o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych. Należy zatem zakładać, że pojęcie pojazdu trakcyjnego zostało w art. 6 ust. 2 tej ustawy użyte w zgodzie z postanowieniami Przepisów ruchu, a więc jako synonim jednostki zwykłego taboru kolejowego, przystosowanej do kursowania w pociągach na ogólnych warunkach oraz przeznaczonej do przewożenia osób i przesyłek. Innymi słowy, ustawowe pojęcie pojazdu trakcyjnego nie obejmuje pojazdów taboru specjalnego i pojazdów pomocniczych. Za restryktywną interpretacją wspomnianego pojęcia przemawia też cel ustawowej regulacji, polegający na emerytalno-rentowym uprzywilejowaniu pracy na kolei związanej ze szczególnym wysiłkiem psychicznym i odpowiedzialnością za bezpieczeństwo przewożonych osób lub mienia. Taki charakter ma niewątpliwie praca maszynistów lokomotyw kursujących w pociągach na ogólnych warunkach. Stopień uciążliwości ich pracy w niewielkim tylko stopniu daje się porównywać z prowadzeniem

pojazdów taboru specjalnego, a zwłaszcza pojazdów pomocniczych, w tym tzw. lokomotywek spalinowych. To ostatnie pojęcie nie występuje wprawdzie w Przepisach ruchu, ale funkcjonuje w kolejowej praktyce i wiąże się z wyodrębnieniem lokomotyw małej mocy, tj. do 150 KM (110kW) i przeznaczonych do prac manewrowych na stacjach, bocznicach, składnicach, magazynach itp. Tak rozumiane lokomotywki spalinowe nie mogą kursować w pociągach na ogólnych warunkach, co według kryterium podziału kolejowych pojazdów szynowych, przyjętego w § 6 Przepisów ruchu, kwalifikuje je do pojazdów pomocniczych. Pojazdy te w § 6 pkt 3 zdanie 2 Przepisów ruchu wymienia się co prawda w sposób sugerujący enumeratywność tego wyliczenia ("są to:..."), ale jest to wniosek wątpliwy o tyle, o ile w § 6 pkt 3 zdanie 1 wskazano równocześnie ogólne kryterium wyodrębniania pojazdów pomocniczych, tj. ich "niewłączalność" do składu pociągów. Gdyby jednak - za twierdzeniem skargi kasacyjnej - przyjąć wyczerpujący charakter wyliczenia pojazdów pomocniczych, to wówczas należałoby uznać, że lokomotywka spalinowa jest rodzajem ciągnika, wyraźnie wymienionego w § 6 pkt 3 zdanie 2 Przepisów ruchu. W takiej kwalifikacji charakteru lokomotywki spalinowej nie sposób dopatrywać się deprecjonowania wieloletniej pracy wykonywanej przez wnioskodawcę. Zatrudnianie kierowców lokomotywek spalinowych jest bowiem dla prawidłowego funkcjonowania kolei równie potrzebna, jak praca maszynistów zwykłych pojazdów trakcyjnych, co nie oznacza jednak, że ma taką samą rangę i zasługuje na identyczne traktowanie w sferze uprawnień emerytalno-rentowych.

Z wyżej wskazanych względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 393^{12} KPC orzekł jak w sentencji.

==========