



Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

BM-II.059.1.335.2026

Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17387 Pana Posła Piotra Głowskiego wraz z grupą posłów, w sprawie wpływu zasad emerytur pomostowych na deficyt kierowców autobusów w transporcie publicznym, proszę przyjąć wyjaśnienia należące do właściwości Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

Zgodnie z art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 19 grudnia 2009 r. o emeryturach pomostowych¹, prawo do emerytury pomostowej ulega zawieszeniu bez względu na wysokość uzyskiwanego przychodu w razie podjęcia przez uprawnioną do niego osobę pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3, na podstawie stosunku pracy lub umowy cywilnoprawnej.

Regulację tę przewidział ustawodawca z uwagi na charakter świadczenia, jakim jest emerytura pomostowa. Świadczenie to (o charakterze okresowym, przysługujące do osiągnięcia powszechnego wieku emerytalnego) kierowane jest bowiem do osób wykonujących pracę, która wraz z wiekiem staje się szczególnie trudna ze względu na malejącą z czasem wydolność psychofizyczną pracownika². Dotyczy to prac wykonywanych w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, determinowanych siłami natury, procesami technologicznymi lub szczególnymi wymaganiami, którym osoby starsze mogą nie sprostać, a dostępnymi środkami profilaktyki technicznej, organizacyjnej i medycznej nie można skutecznie ograniczyć zagrożenia, jakie prace te stanowią dla życia lub zdrowia wykonujących je osób.

Jakiegokolwiek łagodzenie tego przepisu (np. poprzez wprowadzenie regulacji, która umożliwiłaby niestosowanie go w stosunku do osób, które wykonywałyby pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze w niepełnym wymiarze czasu pracy) kwestionowałoby podstawowe założenie tego aktu (znajdujące odzwierciedlenie w definicjach pracy w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze³), a w odniesieniu do prac wykonywanych przez kierowców autobusów w transporcie

¹Dz. U. z 2025 r. poz. 1749, z późn. zm.

² Zob. art. 3 ust. 1-3 ustawy o emeryturach pomostowych.

³ Widać to zarówno w definicji pracy w szczególnych warunkach, jak i pracy o szczególnym charakterze zawartych w art. 3 ust. 1-3 ustawy o emeryturach pomostowych. Zgodnie z art. 3 ust. 1 tej ustawy: „Prace w szczególnych warunkach to prace związane z czynnikami ryzyka, które z wiekiem mogą z dużym prawdopodobieństwem spowodować trwałe uszkodzenie zdrowia, wykonywane w szczególnych warunkach środowiska pracy, determinowanych siłami natury lub procesami technologicznymi, które mimo zastosowania środków profilaktyki technicznej, organizacyjnej i medycznej stawiają przed pracownikami wymagania przekraczające poziom ich możliwości, ograniczony w wyniku procesu starzenia się jeszcze przed osiągnięciem wieku emerytalnego, w stopniu utrudniającym ich pracę na dotychczasowym stanowisku (...)”. Z kolei prace o szczególnym charakterze, zgodnie z art. 3 ust. 1 tej ustawy, to: „prace wymagające szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej, których możliwość należytego wykonywania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu publicznemu, w tym zdrowiu lub życiu innych osób, zmniejsza się przed osiągnięciem wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanego z procesem starzenia się”.

publicznym (pkt 8 zał. nr 2 do ustawy o emeryturach pomostowych) mogłoby prowadzić do sytuacji powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego⁴.

Odnosnie do dwóch pierwszych pytań pragnę podkreślić, że sytuacja kadrowa (niedobór kierowców autobusów i ich odejścia z zawodu) w transporcie publicznym nie należy do właściwości Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, dlatego też w podległym mu resorcie nie prowadzono analiz dotyczących wpływu art. 17 ust. 4 ustawy o emeryturach pomostowych w nowym brzmieniu na opisaną sytuację. Podkreślić przy tym trzeba, że na ten problem kierownictwu resortu pracy nie zwracało również uwagi kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury.

Warto dodać ponadto, że emerytura pomostowa nie jest przyznawana z urzędu, lecz na wniosek pracownika, w związku z czym, osoby wykonujące pracę kierowców autobusów w transporcie publicznym, jeżeli stan zdrowia im na to pozwala⁵, mogą ją kontynuować (również w niepełnym wymiarze czasu pracy) po osiągnięciu 60 r. życia (w przypadku mężczyzn) i 55 r. życia (w przypadku kobiet).

Informuję, że z uwagi na powyższe w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej nie prowadzi się obecnie prac, których celem byłaby zmiana kształtu obowiązującej regulacji art. 17 ust. 4 ustawy o emeryturach pomostowych.

Z wyrazami szacunku

z up. Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej
dr hab. Sebastian Gajewski, prof. uczelni
Podsekretarz Stanu
/-kwalifikowany podpis elektroniczny-/

⁴ Na co wskazywały m in. organizacje związkowe, w wystąpieniach kierowanych do ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego w starym brzmieniu art. 17 ust. 4 ustawy o emeryturach pomostowych (vide Dz.U. Nr 237, poz. 1656).

⁵ Co musi oczywiście znajdować swoje potwierdzenie w orzeczeniu lekarskim, w którym stwierdza się, że nie ma przeciwwskazań do wykonywania tego rodzaju pracy.