

Warszawa, 13 stycznia 2023

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

ul. Lwowska 6/2

00-658 Warszawa

Sz.P.

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, organizacji zrzeszającej polskich licencjonowanych przewoźników kolejowych rzeczy, niniejszym zgłaszamy szereg fundamentalnych uwag do przedłożonego projektu ustawy o czasie pracy maszynistów z 9 grudnia 2022 (dalej: Projekt), a także poddajemy w wątpliwość celowość oraz zasadność dalszych prac nad przedmiotowym Projektem. Przedłożony Projekt (wraz z dołączonymi do niego: Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji) posiada szereg fundamentalnych wad, które, w naszej ocenie, z dużym prawdopodobieństwem mogą doprowadzić do szeregu niekorzystnych zjawisk zarówno dla branży kolejowej, pracowników jak i finansów sektora publicznego. Należy do nich zaliczyć w szczególności:

- prawdopodobny możliwy dalszy spadek udziału kolei w transporcie (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu)
- prawdopodobne pogorszenie sytuacji środowiska naturalnego (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu, gdzie zakłada się wręcz poprawę sytuacji środowiska naturalnego)
- pogorszenie sytuacji finansowej maszynistów poprzez ograniczenie możliwości zarobkowania i/lub niższe zabezpieczenie społeczne w tym emerytalne (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu)
- możliwe pogorszenie sytuacji bezpieczeństwa w transporcie globalnie na skutek spadku udziału kolei w rezultacie wprowadzenia Projektu (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu)
- prawdopodobny wzrost kosztów przewoźników kolejowych przy jednoczesnym spadku produktywności poprzez doprowadzenie do zmniejszenia podaży dostępnej pracy maszynistów i powiązany z tym wzrost kosztów jednostkowych (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu)
- możliwe istotne pogorszenie sytuacji finansów publicznych poprzez uszczuplenie wpływów z tytułu składek na ubezpieczenie zdrowotne oraz społeczne (zignorowane w OSR oraz Uzasadnieniu).

Zwracamy również uwagę, że w ostatnim (tj. dotyczącym roku 2021) „Raportcie w Sprawie Bezpieczeństwa” opublikowanym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, będącego całościowym podsumowaniem problematyki bezpieczeństwa na polskiej kolei, nie pada żadna wzmianka o potrzebie dokonywania zmian w regulacjach związanych z czasem pracy maszynistów. Co istotne: kwestia „czasu pracy maszynistów” stanowiła jeden z wytypowanych przez Prezesa UTK obszarów tematycznych kontroli na rok 2021. Z powyższego jasno i jednoznacznie wynika, że pomimo przeprowadzenia przez Prezesa UTK kontroli w tym zakresie, **Prezes UTK nie stwierdził aby wprowadzanie nowych regulacji było konieczne** i (skądinąd słusznie) skupił się na działaniach mających na celu eliminację przekroczeń czasu pracy w ramach istniejących uregulowań.

Fundamentalne wątpliwości budzi również tryb pracy nad Projektem. W tym zakresie należy wskazać w szczególności na następujące negatywne aspekty:

- brak dostatecznego uzasadnienia potrzeby wprowadzania regulacji (analizy sprzed 8-11 lat, **1 przypadek istotnego przekroczenia czasu pracy**, oparcie Uzasadnienia i OSR na nieudowodnionych tezach będących w istocie rzeczy anonimowymi opiniami)
- brak odniesienia do rzeczywistej sytuacji rynkowej branży kolejowej (niedobór maszynistów, jedne z najwyższych w Europie i niedawno podwyższone stawki dostępu, radykalny wzrost kosztów energii trakcyjnej)
- używanie w OSR oraz Uzasadnieniu swobodnych opinii (w naszej ocenie: błędnych) zamiast dowodów oraz brak poparcia w/w opinii/tez- rzeczowymi analizami

- Pominięcie w OSR oraz Uzasadnieniu wszelkich argumentów (m.in. przytoczonych powyżej oraz zgłaszanych w toku konsultacji poprzednich wersji ustawy oraz założeń do ustawy) świadczących o niekorzystnych aspektach Projektu
- niedopuszczalna, **dyskryminacyjna praktyka tworzenia Projektu z całkowitym pominięciem sektora prywatnego** (Projekt oraz jego założenia były wypracowywane w ramach Zespołu Trójstronnego, a prywatnym przewoźnikom Ministerstwo Infrastruktury odmówiono dostępu do udziału w pracach Zespołu, a zgłaszane na poprzednich etapach pracy nad Projektem uwagi sektora prywatnego nie zostały wzięte pod uwagę)
- ukrywanie realnego celu wprowadzania nowej regulacji, jakim jest – w naszej ocenie - doprowadzenie do zrównania warunków pracy u przedsiębiorców spoza Grupy PKP (Związku Pracodawców Kolejowych) oraz pozostałych przedsiębiorców poprzez narzucenie pozostałym przedsiębiorcom regulacji dobrowolnie przyjętych przez pracodawców zrzeszonych w ZPK („równanie w dół”)
- brak spójności wewnętrznej Projektu
- Brak zaprojektowania narzędzi do realnej egzekucji przekroczeń czasu pracy przez maszynistów.

W załączeniu przekazujemy szczegółowy wykaz uwag do przedłożonego Projektu oraz dokumentów mu towarzyszących (OSR, Uzasadnienie).

Ubolewamy, że Projekt został przedłożony w oderwaniu od sytuacji branży kolejowej. W przypadku **przyjęcia Projektu spowoduje on ograniczenie podaży pracy maszynistów oraz doprowadzi do wzrostu kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych.** Tymczasem bieżąca sytuacja naszej branży jest już teraz bardzo trudna:

1. Kolej systematycznie traci udziały w rynku kosztem transportu drogowego;
2. Na rynku brakuje maszynistów, a koszt ich wyszkolenia jest bardzo wysoki, a czas trwania szkolenia na maszynistę – bardzo długi (ok. 2 lata lub nawet więcej);
3. Wysoka inflacja prowadzi do wzrostu kosztów w praktycznie wszystkich obszarach kosztowych po stronie przewoźników (presja płacowa, wzrost kosztów energii trakcyjnej, wzrost kosztów taboru, podwyżka stawek dostępu do infrastruktury kolejowej).

W związku z wagą poszczególnych uwag oraz fundamentalnym i niekorzystnym znaczeniem Projektu dla naszego sektora wnosimy o odrzucenie przedmiotowego Projektu w całości.

Chcemy zdecydowanie podkreślić, że w interesie pracodawców jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa oraz eliminacja zachowań patologicznych, zagrażających bezpieczeństwu.

Jako pracodawcy podejmujemy istotny wysiłek aby na polskich torach było jak najbezpieczniej. Nie oznacza to jedna, że godzimy się na szafowanie pojęciem „bezpieczeństwa” w oderwaniu od realnych potrzeb i przy braku analiz. Uważamy, że samo użycie słowa „bezpieczeństwo” do uzasadnienia dowolnego działania jest kontr-produktywne: nasza konkurencja (tj. przede wszystkim transport drogowy) nie śpi, i każde pogorszenie konkurencyjności branży kolejowej w efekcie poprawia konkurencyjność transportu drogowego. W ostatecznym więc rozrachunku na skutek nieprzemyślanych regulacji dochodzić będzie do pogorszenia globalnego bezpieczeństwa w transporcie, gdyż transport drogowy ma niższe wskaźniki bezpieczeństwa. Nie wolno o tym zapominać, i nie wolno się na to zgadzać.

Uważamy, że bezpieczeństwo w transporcie kolejowym jest związane z zapewnieniem czasu wypoczynku (co nie jest jednoznaczne nie z ograniczaniem czasu pracy). W związku z tym ewentualnemu analizom pod kątem wprowadzenia nowych regulacji mogłyby podlegać aspekty związane ze zdefiniowaniem czasów i reguł wypoczynku, a także - z wypracowaniem skutecznych mechanizmów do lepszej egzekucji istniejących przepisów o czasie pracy. Prace nad takim nowym projektem muszą być prowadzone transparentnie i z poszanowaniem głosu wszystkich uczestników rynku, w oparciu o merytoryczne analizy i aktualne dane, oraz w sposób zapewniający poprawę (niepogorszenie) konkurencyjności kolei względem innych środków transportu.

Jako świadomi i zaangażowani w budowę kultury bezpieczeństwa przewoźnicy chętnie włączymy się w takie prace.

Z poważaniem,

Wojciech Jurkiewicz

Prezes Zarządu

Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Szczegółowe uwagi
Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych
do projektu ustawy o czasie pracy maszynistów z dnia 9 grudnia 2022

ZAŁOŻENIA DO PROJEKTU

Przede wszystkim, poddajemy w wątpliwość ideę, wokół której osnuty jest Projekt: jeśli wprowadzone zostaną ograniczenia czasu pracy ponad te istniejące dzisiaj (dla umowy o pracę), to bezpieczeństwo zostanie poprawione.

W naszej opinii bezpieczeństwo związane jest przede wszystkim z zapewnieniem odpowiedniego wypoczynku. Jest to fundamentalna różnica filozoficzna, gdyż o ile w zakresie czasu pracy można wyobrazić sobie docelowy system, który w czasie rzeczywistym monitoruje sytuację czasu pracy wszystkich maszynistów i pozwala unikać niebezpiecznych sytuacji z winy pracodawcy, o tyle nawet taki system będzie wciąż niepełny z punktu widzenia bezpieczeństwa: w czasie, który w systemie będzie widniał jako czas odpoczynku pracownik chcący osiągnąć dodatkowy zarobek będzie mógł (i może dzisiaj) podejmować działania zarobkowe w obrębie innych profesji, lub też może podejmować działania niezarobkowe prowadzące do nadmiernego zmęczenia. Tymczasem przedłożony Projekt zwraca uwagę tylko i wyłącznie na możliwe niewłaściwe zachowania pracodawców (oraz osoby odpowiedzialne za czas pracy po stronie pracodawców), pomijając w zupełności oczywisty obszar, który – ze względu na brak nadzoru oraz brak regulacji – w naszej opinii wydaje się o wiele większym obszarem ryzyka związanego ze zmęczeniem maszynistów. Pracodawca – nawet po wprowadzeniu pełnej funkcjonalności systemu KREMIK – nie będzie miał pełnej wiedzy o stanie psychofizycznym pracownika ani o jego zmęczeniu wynikającym z pracy zarobkowej w innej profesji. Wiedzy tej nie wnoszą również oświadczenia składane dzisiaj przez pracowników (dają tylko ogólną wiedzę, że dany pracownik ma zawartą umowę z innym podmiotem). Tymczasem brak nawet rozważenia hipotetycznej sytuacji, w której pracownik zatrudnia się na stanowisku maszynisty u jednego pracodawcy i np. jako kierowca taksówki u drugiego pracodawcy oraz brak sankcji dla pracowników – będących jedynym elementem systemu, który ma pełną wiedzę o swoim stanie psychofizycznym i o wszystkich swoich zajęciach – dyskwalifikuje ten Projekt jako element budowy bezpieczeństwa na polskiej kolei.

W Uzasadnieniu kilkakrotnie pojawia się nawiązanie do ustawy o czasie pracy kierowców. Należy jednak zauważyć, że przepisy dotyczące kierowców zawodowych mają wyższe limity niż te proponowane obecnie dla maszynistów. W tym kontekście Projekt jednoznacznie przyczynia się do pogorszenia konkurencyjności kolei.

TRYB PRACY NAD PROJEKTEM

Należy zauważyć, że prace nad projektem (a pierwotnie – nad założeniami do projektu) trwają już wiele lat. Poprzednie projekty – w bardzo wielu miejscach: zbieżne z przedłożonym obecnie Projektem – były poddane silnej krytyce branży, co powinno zakończyć prace nad tą

regulacją (a zaoszczędzony czas mógłby zostać przeznaczony np. na przygotowanie o wiele bardziej potrzebnych zmian w regulacjach dotyczących szkoleń maszynistów). Tymczasem po raz kolejny i bez klarownego uzasadnienia proponowany jest Projekt oparty co do zasady na poprzednio odrzuconych projektach.

Dyskryminacja przewoźników niezwiązanych z Grupą PKP rozpoczęła się już zresztą znacznie wcześniej: jak czytamy w Uzasadnieniu: „*projektowana ustawa została opracowana na podstawie projektu założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów przygotowanych przez Podzespół ds. bezpieczeństwa przy Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa, powołany w dniu 23 stycznia 2017 r.*”. Podkreślamy, że – pomimo zgłoszonego akcesu do prac w tym Zespole – ZNPK nie został do niego dopuszczony. Brak transparentności i dyskryminacyjny charakter pracy nad Projektem są zapewne powodem, dla którego przedmiotowy Projekt budzi tak duży sprzeciw branży.

Zdumienie budzi również brak powiązania Projektu ze stanem bezpieczeństwa polskiej kolei. Od lat Prezes UTK przygotowuje coroczny „Raport w Sprawie Bezpieczeństwa” (dalej: Raport). W ostatnich latach (2019, 2020, 2021) kwestię czasu pracy maszynistów poruszono tylko w Raporcie za rok 2019, gdzie jednak wskazywano przede wszystkim na przekroczenia (tj. przekraczające obecnie obowiązujące normy) czasu pracy przez maszynistów. Należy jednakże odnotować marginalną skalę zjawiska: jak czytamy w Raporcie za 2019 rok sądy wydały w tych sprawach 14 wyroków, w tym 11 wyroków orzekających karę grzywny na łączną kwotę 5 000 (pięć tysięcy złotych). Zestawienie tej kwoty z samymi tylko kosztami wprowadzania regulacji założonymi przez Wnioskodawcę (a w naszej opinii – mocno niedoszacowanych i nie biorących pod uwagę szeregu zjawisk przeliczalnych na pieniądze) kosztami rzędu 146,6 mln PLN budzi zdumienie.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI PROJEKTU

W opinii ZNPK sposób prowadzenia Oceny Skutków Regulacji (OSR) jest kolejnym elementem w pełni dyskwalifikującym przedłożony Projekt. OSR jest wybiórcza i jednostronna. Wydaje się wręcz, że OSR powstała nie po to aby zbadać prawdziwe skutki regulacji (tego nie robi), ale dlatego, że taki jest wymóg. Czytając OSR odnosi się wręcz wrażenie, że najpierw powstał Projekt, a dopiero na koniec dorabiane do niego są pozostałe obligatoryjne elementy, w tym OSR.

Część 1: Jaki problem jest rozwiązywany?

Lektura OSR wskazuje jednoznacznie, że żaden.

Już pierwsze zdanie OSR w tym elemencie („*eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów [istniejących – dop. ZNPK] limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku między służbami.*”) wskazuje, że ewentualnym problemem mogłoby być naruszanie istniejących norm czasu pracy. Następnie przywołuje się analizy PIP, w ramach których, jak zauważa sam Wnioskodawca w OSR: „*stwierdzono tylko jeden przypadek świadczenia pracy przez maszynistę w wymiarze 22,5 godziny*”. W świetle powyższego – braku danych o jakichkolwiek wypadkach

spowodowanych na skutek zmęczenia ale w ramach obecnie istniejących limitów czasu pracy (a nie ich patologicznych przekroczeń) – brak jest argumentów za procedowaniem Projektu.

Należy również zauważyć, że mamy rok 2023, a więc ostatnia analiza PIP, przeprowadzona w 2016 roku ma już 7 lat i od tego czasu sytuacja mogła ulec znacznej zmianie. Oznacza to, że Wnioskodawca w żaden sposób nie udowodnił, że rzekomo rozwiązywany problem rzeczywiście istnieje. Naraża to na duże koszty sektor finansów publicznych, maszynistów oraz przedsiębiorców.

Część 6: Wpływ na sektor finansów publicznych

Przeprowadzona w tym obszarze analiza jest wybiórcza i jednostronna. Bierze pod uwagę tylko koszty finansowe (nakłady) ponoszone bezpośrednio przez budżet oraz „pozostałe jednostki” na budowę systemu teleinformatycznego. Wynika z tego, że Wnioskodawca uznał, że fundamentalna część Projektu, tj. przepisy dotyczące limitu czasu pracy, będą dla sektora finansów publicznych neutralne. Z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością możemy stwierdzić, że jest to bardzo duże niedopatrzenie.

Przede wszystkim należy zauważyć, że Projekt stawia różne limity czasu pracy dla umowy o pracę oraz dla innych form zatrudnienia. Innymi formami zatrudnienia mogą być np. umowa zlecenie (z osobą fizyczną) albo umowa o świadczenie usług (z osobą fizyczną prowadzącą jednoosobową działalność gospodarczą, dalej: umowy b2b): o ile stosując umowę o pracę wyraźnie ograniczy się podaż pracy maszynistów, o tyle w ramach innych form zatrudnienia ta podaż będzie mogła być porównywalna do dzisiejszej, a zatem od strony operacyjnej będzie opłacało się odchodzić od umów o pracę. Co istotne, również pobieżna analiza finansowa (pod kątem wysokości podatku dochodowego od osób fizycznych, wysokości składek na ubezpieczenie zdrowotne oraz społeczne) wskazuje, że w przypadku zastosowania umów b2b i przy założonym niezmiennym (w stosunku do dzisiejszego) poziomie kosztów pracodawcy, możliwe będzie wręcz osiągnięcie przez maszynistów wyższych dochodów „na rękę”. Odbędzie się to jednak kosztem niższych wpływów do budżetu z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych oraz niższych składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne, a docelowo – kosztem niższych emerytur dla maszynistów w przyszłości.

Przestrzegamy przed błędnym zakładaniem, że umowy typu b2b pojawią się tylko po stronie przewoźników prywatnych: jednym z powodów głośnego strajku w kontrolowanym przecież w pełni przez Skarb Państwa lotniczym przewoźniku PLL LOT w 2018 roku był przecież brak zgody tego przewoźnika na odejście od stosowania umów typu b2b z pilotami i personelem pokładowym.

Bardzo pobieżna analiza w tym zakresie wskazuje, że **rocznie uszczuplenie dochodów sektora finansów publicznych (budżetu państwa oraz ZUS) może wynieść 300-500 mln w skali roku, czyli 3-5 mld PLN w okresie 10 lat**, do którego odnosi się OSR.

OSR pomija również aspekt związany z podatkiem dochodowym od osób prawnych – przewoźników kolejowych. W sposób oczywisty Projekt pogarsza konkurencyjność branży, która systematycznie traci udziały w rynku. Dalsze pogorszenie konkurencyjności naszej branży może spowodować ograniczenie skali działalności, a zatem i spadek dochodów

budżetu państwa z tytułu podatku CIT. Być może Wnioskodawca w tym aspekcie uznał, że spadek w sektorze kolei skompensują zwiększone wpływy ze strony sektora transportu drogowego (co jest prawdopodobne), tym niemniej brak jest jakichkolwiek analiz w tym zakresie.

Część 7: Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Dyskwalifikujące jest niemal zupełne zignorowanie tego ważnego elementu OSR. Wnioskodawca nie przeprowadził w tym zakresie żadnych analiz.

Tymczasem, w opinii ZNPK, Projekt będzie miał bardzo duże znaczenie dla gospodarki, przedsiębiorczości oraz duży wpływ na sytuację rodzin czy gospodarstw domowych.

Jak już uprzednio wskazano, Projekt z niezrozumiałych względów wyraźnie „promuje” (zarówno operacyjnie, jak i finansowo) tzw. inne formy zatrudnienia, w tym m.in. umowy b2b. Przejście znacznej części maszynistów na umowy b2b będzie miało duży wpływ na ich sytuację. Również alternatywa, czyli pozostanie maszynistów na umowach o pracę, ale z mocno zredukowanym limitem czasu pracy, będzie miało wpływ na ich sytuację.

W przypadku przejścia na umowy b2b, w pierwszej kolejności wyraźnemu pogorszeniu ulegnie poziom zabezpieczenia emerytalnego. Pogorszeniu może również ulec szeroko rozumiana konsumpcja: co prawda wypłata „na rękę” w tym scenariuszu, przy zachowaniu tego samego co dotychczas poziomu całkowitych kosztów pracodawcy, może ulec poprawie, o tyle maszyniści mogą napotykać problemy z uzyskaniem np. kredytów, w tym w szczególności kredytów hipotecznych, co będzie miało negatywny wpływ na sytuację rodzin.

W kontekście tworzenia silnych zachęt do przechodzenia na umowy typu b2b, z pewną dozą ironii można zauważyć, że Wnioskodawca zapomniał wskazać w OSR, że Projekt będzie miał dobroczynny wpływ na rozwój przedsiębiorczości. Pytanie tylko, czy o taką przedsiębiorczość powinno chodzić.

Należy również dostrzec, że pojęcie „urlopu” jest zarezerwowane dla umów o pracę. Wszelkie umowy cywilnoprawne nie zawierają obligatoryjnie tego elementu. **Może się więc okazać, że maszyniści nie będą mieli dni wolnych od pracy** innych niż ściśle wynikających z zapisów Projektu.

Część 9: Wpływ na rynek pracy

Teza, jakoby „projekt nie rodził negatywnych skutków na rynek pracy”, w świetle powyższych konstatacji, jest błędna. Projekt tworzy silne zachęty zarówno dla maszynistów jak i dla przewoźników kolejowych do odchodzenia od umów o pracę i zastępowania ich umowami np. typu b2b. Jest to sprzeczne z prowadzonymi w ostatnich latach przez rząd „uszczelnieniami” systemu i stwarzaniem zachęt do przechodzenia na umowy o pracę (czemu miało służyć, i służy, tzw. o-ZUS-owanie umów-zleceń).

Część 10: Wpływ na pozostałe obszary

Wnioskodawca pozwolił sobie w tej części na niepoparte żadnymi danymi stwierdzenie, że Projekt doprowadzi do „wzrostu konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego”

oraz na „zwiększenie wielkości przewozów kolejowych”. Trudno odgadnąć, jak doszło do tej konstatacji, tym niemniej kluczowym jest, że będzie dokładnie odwrotnie: przedłożony Projekt pogorszy konkurencyjność kolei i spowoduje spadek przewozów. Gdyby Projekt miał doprowadzić do poprawy konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, to z całą pewnością branżowe organizacje kolejowe nie poddawałyby tak silnej krytyce Projektu (oraz jego poprzednich wersji).

Jest to ważne również w kontekście środowiskowym: mniejszy udział kolei to wzrost przewozów transportem drogowym, będącym dalece bardziej niekorzystnym dla środowiska naturalnego.

Część 12: W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Wskazano, że nie rzadziej niż raz na 3 lata dokonywana będzie analiza m.in. „liczby zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przy badaniu których stwierdzono nieprawidłowości dotyczące czasu pracy maszynistów”.

W tym zakresie należy tylko stwierdzić, że taka analiza po raz pierwszy powinna zostać wykonana przed uchwaleniem Projektu, a wręcz przed rozpoczęciem prac nad Projektem.

PROJEKT USTAWY

Poniżej przedstawiamy wybrane, najważniejsze konkretne uwagi do poszczególnych elementów Projektu.

Art. 2

W przypadku prowadzących pojazdy kolejowe odpowiednio na liniach stanowiących infrastrukturę wydzieloną oraz na bocznicach kolejowych poziom ryzyka znacznie różni się od tego, z którym mamy do czynienia na liniach kolejowych wchodzących w skład europejskiego jednolitego obszaru kolejowego. W związku z powyższym zasadne jest zwolnienie z projektowanej regulacji pracowników posiadających wyłącznie kwalifikacje prowadzących pojazdy kolejowe (w rozumieniu Art. 22d. Ustawy o transporcie kolejowym), którzy wykonują czynności wyłącznie na drogach kolejowych, o których mowa w Art. 17d. ust. 2. Ustawy o transporcie kolejowym. Ryzyko zdarzeń spowodowanych przez prowadzącego pojazd w przypadku bocznic i linii kolejowych, o których mowa w Art. 17d. ust. 2. jest niemal całkowicie pomijalne, prędkości techniczne nie przekraczają z reguły 10-15 km/h.

Postulujemy dodanie w art. 2 ust. 1 punktu 2): „*prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym wyłącznie w zakresie prowadzenia przez nich pociągów i pojazdów kolejowych po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym z wyjątkiem rozdziałów 3 i 5 ustawy.*”

Art. 4 ust.2

Projekt Ustawy praktycznie eliminuje możliwość wykonywania służb nadliczbowych przez maszynistę. Kontrole prowadzone przez Prezesa UTK, w których czas pracy maszynisty ma być liczony do jego czasu pracy, zaburzają realizację zadań przewozowych przewoźnika.

Wnosimy o wykreślenie tego punktu w całości.

Art. 5

Zapis ten spowoduje, że pracodawcy przestaną organizować pracownikom transport, co będzie pogarszało sytuację pracownika (nawet jeśli w ostatecznym rozrachunku pracodawca zwróci pracownikowi te koszty, to nie będzie dokonywał czynności „organizacji” transportu maszynistów).

Z perspektywy zasad poprawnej legislacji, przepis ten jest sformułowany niepoprawnie, albowiem nie przewiduje sytuacji, w której czas transport organizowany przez pracodawcę miałby wynieść np. 4,5 godziny.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa arbitralne wprowadzenie limitu 4 h jest nieuzasadnione.

Projektowana treść przepisu pogarsza sytuację maszynistów także w zakresie komfortu pracy. Praktyką wśród przewoźników jest to, że w przypadku wykonywania odległych przewozów od miejsca zamieszkania maszynisty, przewoźnik zapewnia maszyniście nocleg i wyżywienie w hotelu w celu zapewnienia mu wypoczynku. Niektórzy maszyniści wolą jednak czas przeznaczony na wypoczynek spędzić w taksówce, w bardziej komfortowych warunkach tak,

aby szybciej znaleźć się w otoczeniu rodziny. Proponowany zapis uniemożliwia stosowanie opisanej praktyki.

Apelujemy o wykreślenie tego przepisu w całości. Z ostrożności, proponujemy by alternatywnie dokonać zwiększenia limitu do co najmniej 6 godzin.

Art. 6

Niedopuszczalne jest różne traktowanie maszynistów zatrudnionych w oparciu o różne typy umów.

Niedopuszczalne jest ustalanie mniejszych limitów dla maszynistów niż dla kierowców zawodowych, dla których zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE tygodniowy czas pracy kierowcy może być przedłużony z 56 do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. Z kolei kierowcy zatrudnieni w przewozach komunikacji pasażerskiej, realizujący przewozy regularne, w których długość linii komunikacyjnej nie przekracza 50km, zgodnie z Ustawą o czasie pracy kierowcy z 2004 roku, w ciągu tygodnia mogą prowadzić pojazd do 60 godzin.

Podkreślamy, że co do zasady ryzyko popełnienia błędu skutkującego bezpośrednim wypadkiem jest o wiele większe w transporcie drogowym. Nie ma zatem żadnego uzasadnienia dla przyjmowania regulacji ustanawiającej niższe limity dla branży kolejowej.

Wnosimy o odrzucenie tego przepisu w całości i pozostawienie obecnych regulacji, względnie o ustanowienie limitu 60 godzin i 4-miesięcznego okresu rozliczeniowego (tak jak to jest zaproponowane dla maszynistów na umowach b2b oraz zleceniach w art. 13 Projektu).

Niezależnie od powyższego, w przypadku pozostawienia tego przepisu, wnosimy o zmianę sformułowania „*tygodniowo*” na „*średniotygodniowo*”.

Art. 7

Projekt zakłada, że okres rozliczeniowy czasu pracy maszynisty zatrudnionego na podstawie stosunku pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 2 miesięcy. Takie arbitralne skrócenie okresu rozliczeniowego względem regulacji z kodeksu pracy, który zakłada 4 miesięczny okres rozliczeniowy, a także brzmienia art. 13 (czasu pracy w przypadku zatrudnienia innego niż stosunek pracy) projektu jest nieuzasadnione.

Ponadto zakładane brzmienie tego przepisu ogranicza czas pracy maszynisty do 8 godzin na dobę, podczas gdy czas pracy maszynisty względem zatrudnienia maszynisty na innej podstawie niż czas pracy nie został określony.

Wnosimy o odrzucenie tego przepisu w całości.

Art. 8

W systemie równoważonego czasu pracy konieczne jest zachowanie 4-miesięcznego okresu rozliczeniowego. Jest to konieczne ze względu na silną sezonowość przewozów. Brak takiej możliwości radykalnie ograniczy możliwość prowadzenia pociągów w szczycie sezonu przewozowego – w dużej mierze będzie to nie do nadrobienia w innych częściach roku. Przykładowo wielu przewoźników dla których istotną częścią pracy przewozowej jest przewóz węgla, odnotowuje zwiększoną potrzebę dyspozycyjności maszynistów w okresie jesienno-zimowym. Doskonałym przykładem potrzeby elastyczności w tym zakresie obrazują ostatnie wydarzenia związane z pilnym sprowadzaniem węgla drogą morską.

Wnosimy o zmianę sformułowania „*nieprzekraczającym miesiąca*” na „*nieprzekraczającym 4 miesięcy*”.

Art. 9

Niezrozumiałe jest także wydłużenie prawa do co najmniej 12 godzin nieprzerwanego odpoczynku w każdej dobie i do 36 godzin nieprzerwanego odpoczynku względem ogólnych regulacji z kodeksu pracy. Wydłużenie wskazanego czasu o jedną godzinę nie ma wpływu na bezpieczeństwo czy komfort pracy maszynistów, a powoduje jedynie niepotrzebne komplikacje związane tworzeniem harmonogramu czasu pracy.

Art. 11 ust 2

Zawężenie możliwości pracy maszynisty w godzinach nadliczbowych do potrzeb pracodawcy w zakresie zapewnienia dozoru pojazdu kolejowego lub ogrzewania pociągu jest nieprzemysłane. Istnieją także inne sytuacje, często niezależne od pracodawcy, np. przedłużenie czasu przejazdu na skutek nieprzewidzianych uszkodzeń infrastruktury.

Zwracamy uwagę na możliwe negatywne konsekwencje dla maszynistów: ograniczenie możliwości pracy w nadgodzinach oznacza mniejszy zarobek, co ma szczególnie duże znaczenie w okresie kilkunastoprocentowej inflacji.

Wnosimy o dodanie do art. 11 ust 2 punktu 3 o treści: „*potrzeb pracodawcy zapewniających ciągłość procesu przewozowego.*”

Art. 11 ust. 3

Zgodnie z Ustawą o czasie pracy kierowców z dnia 16.04.2004 liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę nie może przekraczać 260 godzin. Zawód kierowcy zawodowego jest bardzo zbliżony swoją charakterystyką do zawodu maszynisty, przy czym to w zawodzie kierowcy występuje wyższe ryzyko popełnienia błędu skutkującego bezpośrednio wypadkiem. Niezrozumiałe jest zatem ograniczenie ilości godzin nadliczbowych maszynisty o 110 w stosunku do kierowcy zawodowego.

Wnosimy o zmianę sformułowania „*150 godzin*” na „*260 godzin*”.

Art. 13

Zupełnie nieuzasadnione jest rozróżnienie czasu pracy i okresu rozliczeniowego pomiędzy maszynistami zatrudnionych na podstawie stosunku pracy i na innej podstawie niż stosunek pracy. Z całą pewnością rozróżnienie to nie ma podstaw w bezpieczeństwie, a rzekomo taki jest motyw przedłożenia Projektu. Zaproponowane w art. 13 limity są zbieżne z istniejącymi obecnie limitami, ale – w przypadku przyjęcia Projektu – będą znajdowały zastosowanie tylko do umów cywilnoprawnych oraz b2b. Spowoduje to w sposób oczywisty wzrost atrakcyjności tych umów z punktu widzenia zarówno przewoźników, jak i maszynistów.

Wnosimy o odrzucenie tego przepisu w części, w jakiej dokonuje on zróżnicowania wymiaru czasu pracy i okresu rozliczeniowego pomiędzy umową o pracę a innymi formami, oraz o pozostawienie zaproponowanych w art. 13 ust. 2 limitów.

Art. 15

Wprowadzenie danych do ewidencji o rzeczywistej godzinie rozpoczęcia i zakończenia świadczenia pracy przez pracodawcę (podmiot zatrudniający) tworzy jedynie fikcyjny stan, w którym inny pracodawca (podmiot zatrudniający) będzie mógł zaplanować harmonogram czasu pracy maszynisty. Przede wszystkim projekt nie zakłada sytuacji, w której inny pracodawca (podmiot zatrudniający) dowie się o fakcie rozpoczęcia świadczenia pracy maszynisty w tej samej godzinie, co w momencie wpisu do ewidencji czasu pracy maszynisty, który po zakończeniu czasu pracy musi udać się na odpoczynek. Innymi słowy tworząc harmonogram pracy maszynisty uwzględnia się nie tylko czas jego pracy, ale także i przysługujący mu odpoczynek. Konkludując, prowadzony w czasie rzeczywistym rejestr nie ułatwi planowania wypoczynku, a umożliwi jedynie wykrywanie w sytuacji w których maszynista z prawa do wypoczynku nie skorzystał. Nie służy to bezpieczeństwu ani lepszej organizacji, a jedynie sankcjonuje sytuacje w których do niepożądanych sytuacji doszło.

Art. 15 ust. 5

Wnosimy o zmianę sformułowania „trzech dni” na „siedmiu dni”.

Art. 15 ust. 6

W naszej opinii ewidencja nie przysłuży się do wyłapywania „na bieżąco” sytuacji przekroczeń, natomiast jej wartość będzie wynikała z samej świadomości, że ewentualne przekroczenia będą wyłapane i usankcjonowane. W związku z tym postulujemy odejście od skazanej z góry na niepowodzenie próby wprowadzania informacji w trybie zbliżonym do „na bieżąco”, co będzie wiązało się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych osób przez przewoźników i ponoszenia kosztów z tym związanych.

Wnosimy o zmianę brzmienia na „Pracodawca oraz podmiot zatrudniający wprowadza dane do ewidencji o rzeczywistej godzinie najpóźniej do 10 dnia miesiąca za poprzedni miesiąc.”

Ponadto uważamy, że docelowy system powinien naśladować system tachografów znanych z transportu drogowego, gdzie zrzucanie danych z tachografu następuje raz na miesiąc. System powinien być prosty i tani, a równocześnie zapewniać możliwość wykrywania nieprawidłowości.

Do wiadomości:

1. Sz.P. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
2. Sz.P. Paweł Olszewski, Przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP
3. Sz.P. Jan Hamerski, Przewodniczący Komisji Infrastruktury Senatu RP