



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

Warszawa, 26 października 2020 r.

Szanowny Pan
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu Ministerstwo Infrastruktury

Łanusey Paie Minister,

Kwestia regulacji czasu pracy maszynistów w sposób szczególny pojawia się w związku z tym, że należyta kondycja psychofizyczna maszynisty, podobnie jak kierowcy lub pilota jest warunkiem bezpieczeństwa w transporcie. Tak więc należy spojrzeć na zagadnienie nie tyle z punktu widzenia prawa pracy, ale bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Próbuąc uregulować tę materię należy więc pamiętać o tym, że w istocie chodzi o to aby maszynista podejmujący prowadzenie pojazdu trakcyjnego: a) był wypoczęty, co zależy nie tylko od tego czy uprzednio wykonywał pracę maszynisty, ale jakkolwiek inną pracę; b) nie pozostawał pod wpływem innych okoliczności, w tym silnego stresu spowodowanego także czymkolwiek innym niż praca; c) nie pozostawał pod wpływem alkoholu lub innego środka, który osłabia jego zdolność do bezpiecznego wykonywania pracy.

Kwestia „innej pracy”, wobec wielu form wykonywania różnych zajęć, będzie ostatecznie zawsze oparta na odpowiedzialności po pierwsze maszynistów, a dopiero po drugie ich pracodawców i wreszcie po trzecie, urzędowej ewidencji i nadzorze organów państwowych. Tym bardziej kwestia innych uwarunkowań, które powinny powodować rezygnację z podjęcia się kierowania pojazdem opiera się na odpowiedzialności samego maszynisty. Należy założyć, że maszynista chce wykonać swą pracę bezpiecznie. Należałoby więc

opracować zasadę w myśl której maszynista bez obaw o konsekwencje – także płacowe – może odmówić jazdy przy jednoczesnym ograniczeniu liczby takich odmów w sposób zapobiegający nadużyciom. Kwestia alkoholu powinna być uregulowana w taki sposób, aby nie było wątpliwości co do tego, że pracodawca może przeprowadzić testowanie, także wyrywkowo, przed i w trakcie wykonywania pracy.

Istniejąca regulacja art. 22b ust. 20a i 20b ustawy o transporcie kolejowym (utok) nakłada obowiązek informowania przez maszynistę o zmianie stanu zdrowia, jednak nie dotyczy to kwestii doraźnych. Podobnie art. 22ac uotk nakazuje informowanie o innej pracy w charakterze maszynisty. Ewentualna ewidencja uściśli te dane, ale także nie rozwiąże problemu innej pracy, być może bardziej męcząca niż maszynisty.

Ocena Skutków Regulacji obecnego projektu opiera się na badaniach z okresu 2013 - 2016, z których wynika, że w tym przedziale czasu liczba przypadków świadczenie pracy w czasie przeznaczonym na odpoczynek znacząco zmniejszyła się - od 528 w 2013 do 53 w 2016. Także przypadki świadczenia pracy w okresie urlopu lub usprawiedliwionej nieobecności, która są raczej przejawem naruszenia dyscypliny pracy niż uwarunkowań bezpieczeństwa uległy istotnej redukcji. Brak jest analizy na ile naruszenia czasu pracy są pośrednią przyczyną zdarzeń i wypadków. Należałoby zatem oczekiwać danych zaktualizowanych i poszerzonych o kwestię wypadkowości. Dane przedstawione w OSR nie stanowią bowiem uzasadnienia dla nowej, kosztownej regulacji.

Sama zasada ewidencji czasu pracy nie budzi wątpliwości, aczkolwiek nie jest ona panaceum w sytuacji, gdy maszynista przystępuje do pracy zmęczony. Wydaje się, że istotne jest też stopniowe tworzenie systemu identyfikacji i scentralizowanej rejestracji maszynistów i ich czasu pracy. Imienne karty z wpisem do systemu lub karty – najlepiej komputerowym - czasu podjęcia pracy i zakończenia. dające dodatkowo gwarancje identyfikacji przy



przekazywaniu pojazdu trakcyjnego. Ten drugi czynnik może być istotny wobec rozległości sieci i niekoniecznej osobistej znajomości maszynistów zmienników.

Pozytywnym aspektem jest przyjęcie normy dotyczącej pracy w różnych formach. Jednak zdecydowanie lepsze było wprowadzenie pojęcia stosowanego w pkt. 7 umowy zbiorowej – czas prowadzenia pociągu i operowanie ograniczeniami tego właśnie czasu.

Wprowadzenie pojęcia „stacji macierzystej” jest wadliwe, niepraktyczne i nie ma odpowiednika w żadnym dokumencie regulującym czas pracy w transporcie. Uznanie, że maszynista kończący pracę np. w miejscu zamieszkania albo mający zapewniony hotel ma doliczać do czasu pracy dojazd i powrót do stacji macierzystej jest nielogiczne. Szereg przewoźników nie musi mieć jakiegokolwiek stacji w pobliżu swojej siedziby i pojęcie stacji macierzystej będzie fikcją. Dopuszczenie dwu stacji macierzystych, ale określonych ściśle dla każdego maszynisty jest niewystarczające. I tak:

- a. W przypadku podmiany maszynisty na terenie węzła logiczne jest aby dostosować to miejsce do wygody maszynistów i obiegu składów a nie stosować sztywno jedną a nawet dwie stacje. Dotyczy to zarówno ruchu dalekobieżnego jak i aglomeracyjnego,
- b. Jeżeli przewoźnik ma siedzibę na północy kraju, obsługuje trasy na południe, a zechce wykorzystać fakt, że maszynista mieszka w centrum i tam wszystkim będzie najwygodniej to będzie to niemożliwe, gdyż czasy „teoretycznego” dojazdu mogą całkowicie wyczerpać dopuszczalny czas pracy,
- c. Ignoruje się oczywistą dla każdego pracownika transportu możliwość odpoczynku maszynisty w odpowiednich warunkach poza stacją macierzystą i poza miejscem zamieszkania.

Na tym tle już mniej ważną, ale praktycznie istotną wadą jest użycie nieznanego w uotk i w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym pojęcia „przewozów aglomeracyjnych”. Oczywiście kategoria przewozów aglomeracyjnych jest z punktu widzenia funkcjonalnego jak najbardziej trafnym wyodrębnieniem pewnej grupy przewozów dotyczących obszaru

definiowanego poprzez więzi społeczno – ekonomiczne. Jest stosowana w nazwach podmiotów, które takie przewozy realizują lub w celu nazwania pociągów. Jednak wymienione ustawy i inne przepisy pomijają to pojęcie, a operują obszarami wynikającymi z podziału administracyjnego. Z tego punktu widzenia przewozy aglomeracyjne kwalifikowane są najczęściej jako wojewódzkie, ale czasami realizują te funkcje pociągi międzywojewódzkie, używa się też pojęcia metropolii, powiatu itd. Przewoźnicy nie będą więc mieć pewności, które przewozy mogą zakwalifikować do aglomeracyjnych i uzyskać tak potrzebną elastyczność w organizowaniu obiegu załóg.

Czy przewoźnik kolejowy cechujący się następującymi standardami: wysoka częstotliwość obsługi linii; duża liczba miejsc zatrzymywania; stosowanie cyklicznego rozkładu jazdy; nierównomierny rozkład potoku podróżnych w ciągu dnia i malejąca wielkość potoku podróżnych wraz z oddalaniem się od centrum aglomeracji; tabor ułatwiający szybką wymianę pasażerów; stosowanie biletów wieloprzejazdowych i uproszczona taryfa opłat kwalifikuje się jako kolej aglomeracyjna wskazana w projekcie ustawy? Czy w przypadku dużej aglomeracji miejskiej posiadającej kilka stacji na swoim obszarze dotyczy to wszystkich stacji w tym obszarze czy też konieczny będzie wybór jednej ze stacji i wskazanie jej jako stacja macierzysta? Zachodzi zatem obawa, że przepis o wyłączeniu spod obowiązku definiowania stacji macierzystej będzie martwy.

Projekt na definicji stacji macierzystej opiera całokształt regulacji czasu pracy, odpoczynku itd. W tej części jest on nie do poprawy i nie do zaakceptowania.

Już w opinii przedstawianej w roku 2014 FK RBF pytało czemu ma służyć pojęcie stacja macierzysta? Wątpliwości te są aktualne i nie doczekały się wyjaśnienia. Co w przypadku gdy maszyniści nie są zobowiązani do stawiania się w siedzibie firmy przed rozpoczęciem pracy, bo firma nie posiada stacji macierzystej (siedziba firmy znajduje się np. w Gdańsku a oddział w Polsce południowej)? W obecnych czasach, gdy możliwe jest przysyłanie wiadomości tekstowych i uzyskanie kontaktu telefonicznego niemal w każdym miejscu, wprowadzenie pojęcia stacji macierzystej i konieczności stawiania się na niej maszynisty przed rozpoczęciem pracy jest rozwiązaniem szkodliwym dla poziomu bezpieczeństwa. Wprowadzenie konieczności stawiania się w stacji macierzystej wpłynie bowiem na wydłużenie czasu



dojazdu maszynisty do miejsca przejęcia pojazdu kolejowego, co przełoży się na zwiększenie zmęczenia pracownika oraz zwiększy koszty pracodawcy.

Koncepcja limitowania czasu pracy i odpoczynku oparta na pojęciach czasu prowadzenia, czasu odpoczynku w miejscu zamieszkania i czasu odpoczynku poza miejscem zamieszkania w należytych warunkach stosowana do ruchu interoperacyjnego (w umowie zbiorowej dotyczącej UE), lepiej odpowiada współczesnej organizacji pracy, godząc realia obiegu załóg, bezpieczeństwa i warunków pracy.

W definicji czasu pracy niejasne jest zdefiniowanie czasu dojazdu. Na liniach o ruchu towarowym lub o niewielkiej liczbie pociągów będzie to dojazd innym transportem, w tym np. własnym samochodem. Aby uniknąć nieporozumień należy określić, że chodzi o możliwie najkrótszy czas dojazdu przy użyciu transportu publicznego lub pojazdem samochodowym plus określona rezerwa. Powinna być także możliwość wskazania miejsca zamieszkania lub miejsca zakwaterowania na czas oddelegowania do pracy poza miejscem zamieszkania i poza siedzibą firmy. Wydaje się że należałoby także przewidzieć kwestię noclegu poza miejscem zamieszkania lub stacją macierzystą, o ile w ogóle nie nastąpi rezygnacja z tego pojęcia. Przyjęte rozwiązania – dotyczące koncepcji stacji macierzystej oraz szeroka definicja czasu pracy - doprowadzą do dalszego obniżenia konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu. Jest też prawdopodobne, że ich zastosowanie spowoduje pogłębienie problemu braku maszynistów. W związku ze zmniejszeniem liczby godzin prowadzenia pojazdu trakcyjnego z powodu wliczania do czasu pracy maszynisty czasu przeznaczonego na dojazd do albo od pojazdu trakcyjnego, gdy jego przejęcie lub zaniecie następuje poza stacją macierzystą nastąpi zmniejszenie efektywności pracy maszynistów oraz wzrost kosztów pracy.

Zróznicowanie regulacji pracowników i innych maszynistów oraz zmniejszenie elastyczności obiegu załóg może spowodować – leżące przecież często w krótkoterminowym interesie obu stron – odchodzenie na dużą skalę od zatrudniania maszynistów na umowę



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

o pracę, co w dłuższym horyzoncie czasu raczej pogorszy i warunki pracy i bezpieczeństwo transportu.

Zważywszy na:

- niepewność co do stabilności rynku przewozów w wyniku pandemii, co wymaga raczej poprawy elastyczności pracy przewoźników niż jego usztywnienia;
- spodziewaną ewolucję od przewozu ładunków masowych o stałych relacjach do przywozu wymagającego większej elastyczności w wyniku zmiany struktury energetyki i przemysłu;
- brak wyraźnych argumentów przemawiających za proponowanymi regulacjami jako sposobem poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym;
- niedostosowanie, pomimo uwag zgłaszanych we wcześniejszej fazie, koncepcji ustawy do realnych warunków, w których większość przewoźników nie operuje sztywnymi miejscami stacjonowania maszynistów i lokomotyw (nie ma stacji które można by kwalifikować jako macierzyste) i powtarzanie, kilkakrotnie już odrzucanej przez środowisko pracodawców kolejowych, koncepcji stacji macierzystej;
- celowość zachowania maksymalnej ostrożności w nakładaniu na przedsiębiorstwa kolejowe dodatkowych obciążeń regulacyjnych rodzących istotne skutki finansowe;
- brak możliwości istotnej zmiany koncepcji ustawy a tym samym jej poprawy

wnosimy o zaprzestanie prac nad proponowanym projektem!

Z poważaniem
Adrian Furgalski

W załączeniu: tabela pokazująca regulacje dotyczące czasu pracy w zawodach transportowych pokazująca gorszą sytuację maszynistów w przypadku przyjęcia ustawy; szczegółowe uwagi Lotos Kolej i PKP Energetyka w przypadku dalszego procedowania projekt

Regulacja	Kodeks Pracy (Dz.U 2020.1320) (zasady ogólne)	Czas pracy kierowców (Dz. U. 2019.1412) (także tramwaje)	Prawo lotnicze (Dz. U. 2018.1183, art. 103 – 103d)	Umowa ETF – CER oraz uotk (Dz.U.U.E.L.2005.1 95.18; Dz. U. 2017.2117. r. 4b)	Opiniowany projekt
Kto podlega ustawie	Pracownik	Pracownik, przedsiębiorca wykonujący osobiście przewozy, inni wykonujący osobiście przewozy .	Załoga statku powietrznego	Załoga pociągu wykonująca usługi transgraniczne. Stosowanie dobrowolne do 15 km i stacje – 3 w PL 1 w IT	Maszyniści zatrudnieni na podstawie stosunku pracy lub na innej podstawie
Miejsce odniesienia dla początku/ końca czasu pracy/odpoczynku				Miejsce zamieszkania	Stacja macierzysta – siedziba pracodawcy, podmiotu zatrudniającego, inne gdzie jest obowiązek stawienia się przed rozpoczęciem oraz po zakończeniu pracy Stacje określa umowa z maszynistą. Mogą być dwie. Nie określa się dla prac inwestycyjnych, utrzymanio wych oraz przewozów aglomeracyjnych (art. 3

					pkt. 3, art. 6).
Definicja czasu pracy	Pracownik pozostaje <u>w dyspozycji</u> w zakładzie pracy lub innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy (art. 128. §1)	Pracownik: Czynności związane z wykonywaniem przewozu, prowadzenie, załadunek lub nadzór, obsługa codzienna, utrzymanie czystości, czynności administracyjne. <u>Pozostawanie na stanowisku, oczekiwanie na załadunek.</u> Nie wlicza się nieusprawiedliwionych postojów, dobowego odpoczynku. Przedsiębiorca – czas <u>w jakim jest do dyspozycji podmiotu</u> na rzecz którego ...		<u>Jest w pracy,</u> wykonuje pracę, <u>pozostaje w dyspozycji</u> zgodnie z przepisami lub praktyką krajową – to co nie jest czasem pracy stanowi czas odpoczynku. Czas prowadzenia pociągu – czas odpowiedzialności za prowadzenie jednostki trakcyjnej <u>z wyłączeniem</u> czasu na uruchomienie i włączenie urządzeń, ale łącznie z przerwami w czasie których jest odpowiedzialny.	Obsługa pojazdu, dojazd i powrót do/od pojazdu trakcyjnego jeżeli <u>poza stacją macierzystą.</u> Przyjęcie/zdanie pojazdu, Dojazd do/ze stacji macierzystej do pojazdu. Badania lekarskie, psychologiczne, szkolenia, egzaminy, sprawdziany, udział w postępowaniach I kontrolach. Przerwa do 15 minut, obowiązkowa gdy czas pracy > 6h (art. 4)
Definicja odpoczynku		Nieprzerwany okres w którym kierowca może swobodnie dysponować czasem (odeślanie do		Okres odpoczynku:– W dobie: 12h nieprzerwanych w miejscu zamieszkania w okresie 24h,	

		Rozporządzenia WE nr 561, art. 4)		można skrócić do 9h raz na 7 dni, następny musi 12h, Odpoczynek poza miejscem zamieszkania: odpoczynek dobowy, który nie może być wykorzystany w zwyczajowym miejscu zamieszkania pracownika wykonującego pracę w trasie; 8h w ciągu 24h, po nim musi być kolejny w miejscu zamieszkania, odpowiedni komfort	
Czas pracy tygodniowy/dobowy	40h / 8 h (Art. 129 §1)	Prac: 40 h / 8h	40h / 8 h, długie dystanse 40h/18 Ratownictwo lub śmigłowiec : okres roczny 1900h i inne (art. 103a-103c)	Prowadzenie pociągu 9h doba, ale zmiana nocna 8h max 80h/2 tyg.	Stosunek pracy:40h / 8h Inna podstawa: 48h z przedłużeniem do 60h /
W okresie rozliczeniowym	4 miesiące ale możliwe przedłużenie do 12 miesięcy (Art. 129 §1 i 2)	4 miesiące ale możliwe przedłużenie do 12 (art. 15)	3 mies.		Praca: 2 miesiące Inni: 4 miesiące
Czas		Maksymalnie 9h		< 9h dla zmiany	

prowadzenia pojazdu pociągu		przedłużenie do 10 ale nie więcej niż 2 razy/tyg godzin (art. 6 RWE)		dziennej i <u><8h</u> <u>nocnej</u> , <80h na dwa tyg.	
Przeciętny tygodniowy czas pracy łącznie z nadliczbowymi.	Z godzinami nadliczbowymi nie może przekraczać 48 h (art. 131 §1)	Pracownik i nie pracownik – 48 h w okresie 4 mc. Z możliwością przedłużenia do 60h o ile nie przekroczy 48h w rozl. 4 mies. Jeżeli w czasie nocnym to do 10h/dobę. W trans. regularnym przy trasach do 50km do 10h/dobę			
W systemie równoważnego czasu pracy	12h / dobę w okresie rozliczeniowym 1 miesiąc z <u>możliwości</u> <u>a</u> <u>przedłużeni</u> <u>a</u> <u>do 3 mc</u> (art. 135)				12h/dobę w okresie rozliczeniowym 1 miesiąca
Praca w nocy	Jeżeli ¼ w porze nocnej, jeżeli niebezpieczne to do 8h/dobę. Dodatek 20% (art. 151 – 7)	Nie więcej niż 10 godzinna dobę (art. 21)		Czas prowadzenie pociągu < 8h	
Dozorowanie urządzeń lub	16h / dobę w rozl. 1				

pozostawianie w pogotowiu.	mc, odpoczynek = czas pracy, niezależnie od 35h. (art. 136)				
Pilnowanie mienia, ochrona osób, straż poz., służby ratownicze	24h / dobę w rozl 1 mc i jak wyżej				
Praca ciągła	43h/tyg. rozl. 4 tyg, 12h/dobę				
Przerwa niepłatna – w układzie lub regulaminie	Do 60 min.				
Praca przerywana	1 przerwa do 5h niezaliczana do czasu pracy – przysługuje połowa wynagrodzenia jak za czas przestoju	w szczególnie uzasadnionych przypadkach, 1 przerwa do 5h przew. regularne, do 6 h, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7h (czyli 13h), połowa wynagrodzenia jeżeli swobodnie dysponuje czasem			
Limit godzin nadliczbowych	Akcja ratunkowa lub szczególne potrzeby. 150h w roku. Dopuszczal				150 h w roku kalendarzowym

	na inna liczba w układzie lub regulaminie . Dodatkowe 100Lub 50% wynagrodz enia lub wolne na wniosek pracownika .				
Odpoczynek dobowy/tygod niowy	Nieprzerwa nie 11h / 35h z wyjątkiem akcji ratowniczej , zmiany pory pracy zmianowej – zmniejszeni e do 24h (art. 132 – 133)	Dobowo 11 h może być w pojeździe, jeżeli jest m. do spania i na postoju. W reg do 50km art. 31c.		Na każde 7 dni 24h tygodniowego + <u>12h dobowego</u> (36) W roku 104 okresy po 24h, w tym 52 tyg. Po 24h w tym zaw. 12 podwójnych obejm soboty i niedziele i 12 podwójnych bez gwarancji So N.	Dobowy 12 h, ale jeżeli dłuższy czas pracy to taki sam czas odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwa- ny 36 h w sytuacjach nadzwyczaj- nych
Przerwa	Jeżeli 6h to tom minimum 15 min wliczane do czasu pracy (art. 134)	Jeżeli 6h to tom minimum 15 min wliczane do czasu pracy, Art. 13 – kolejne 30 lub 45m.		Czas pracy >8h – 45 min Czas pracy od 6 do 8 h, min. 30 min. Nie ma zastosowania gdy dwu maszynistów. Nie maszyniści – jeżeli >6h, to 30 min.	
Dyżur	Nie wliczany do pracy, ale nie narusza	Nie wlicza się do czasu pracy, chyba że pracuje.			



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

	prawa do odpoczynk u, wolne lub 60% wynagrodz enia (art. 151-5).				
Podróż służbowa jako dojazd poza stałe miejsce pracy.	Art.77 – 5 odsyła do Rozp. Ministra lub układu zbiorowego				
Odpowiedzialn ość i ewidencja	Pracodaw- ca				