

Warszawa, 22 marca 2022 roku

Szanowny Pan

Paweł Olszewski

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Ławowy Paweł Przewodniczący

Po konsultacjach ze zrzeszonymi w związku pracodawców Forum Kolejowe Railway Business Forum podmiotami zajmującymi się kolejowym przewozem osób pozwalam sobie przekazać propozycję poprawek wraz z uzasadnieniem do projektu ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy (druk nr 2093):

Art. 2. ust. 1 Dobowy wymiar czasu pracy obsady pociągu, o której mowa w § 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476, z 2016 r. poz. 1849 oraz z 2019 r. poz. 964 i 2352) oraz innych pracowników niezbędnych do obsługi pasażerskich przewozów kolejowych przewożących osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, dla których stacja początkowa lub końcowa znajduje się na terenie całego kraju oraz stacji granicznych na obszarze innych państw, może zostać wydłużony do 16 godzin, przy czym łączny czas prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu nie może przekroczyć 12 godzin.

Art. 2. ust. 2 W przypadku, o którym mowa w ust. 1, ograniczenie nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 132 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162), jest dopuszczalne do nie mniej niż

8 godzin, i nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 133 § 1 tej ustawy, do nie mniej niż 24 godzin, obejmującego co najmniej 8 godzin nieprzerwanego odpoczynku dobowego.

Uzasadnienie:

Przy okazji pierwszych konsultacji podniesiony został zapis o łącznym czasie prowadzenia pociągu przez 9 godzin. Obecnie możliwe jest prowadzenie pojazdu w skrajnym przypadku przez około 11,5 godziny (12 godzin pracy odejmując kodeksową przerwę). W przypadku zdarzenia losowego, gdy zajdzie konieczność wydłużenia służby ponad 12 godzin nie można zabezpieczyć się przed zapisem o 9 godzinach prowadzenia pociągu. Z uwagi na sytuację i braki kadrowe w drużynach pociągowych oraz specyfikę prowadzenia pociągów humanitarnych w długich relacjach w oddaleniu od gniazd przewoźników i mało uczęszczanych liniach proponuje się wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu/pociągu z 9 do 12 godzin z zachowaniem kodeksowego czasu wypoczynku podczas służby. Proponuje się także skrócenie nieprzerwanego wypoczynku tygodniowego z 32 do 24 godzin.

Art. 3. ust. 1 „Maszynista obsługujący przewozy kolejowe, o których mowa w art. 2, który nie posiada znajomości odcinków linii kolejowych, na których ma prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, może go prowadzić. Prędkość jazdy pojazdu kolejowego lub pociągu w takim przypadku nie może być większa niż 60 km/h.

Uzasadnienie:

Zaproponowany zapis o ile umożliwi jazdę maszynisty bez zapoznania szlaku w szczególnych, opisanych warunkach to jednak nie nawiązuje do zapisów ustawy o transporcie kolejowym (art. 22b ustęp 18). Wynikowo nie jest możliwe prowadzenie pociągu z innym maszynistą lub przedstawicielem zarządcy posiadającym znajomość szlaku z pełną prędkością, ale możliwe jest prowadzenie pociągu z uchodźcami bez tych wymienionych osób z prędkością 60 km/h.

Art. 6. ust 1. Przewoźnik kolejowy, który w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. uruchamia dodatkowy pociąg pasażerski nieuwjęty w rocznym rozkładzie jazdy albo włącza dodatkowy wagon lub zespół trakcyjny do pociągu pasażerskiego stałego

kursowania, przewożący osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy uzyskuje uprawnienie do otrzymania z tego tytułu finansowania ze środków Funduszu.

Uzasadnienie:

W naszym przekonaniu zamiast fakultatywności finansowania przewozu powinno być zapisane potwierdzenie zasady, że finansowanie się należy czyli wykonywanie przewozów uprawnia do otrzymania środków z Funduszu.

Art. 6. ust 4. Wysokości stawek ryczałtowych, o których mowa w ust. 2 i 3, uwzględniają koszty dostępu do linii kolejowych, energii trakcyjnej albo paliwa trakcyjnego, utrzymania taboru, amortyzacji, remontów, ubezpieczeń, pracy obsługi konduktorskiej i drużyn trakcyjnych, obsługi podróżnych oraz funkcjonowania stacji zwrotnych i wynoszą:

- 1) 68 zł za jeden pociągokilometr - w przypadku dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy;*
- 2) 16 zł za jeden pojazdokilometr - w przypadku dodatkowego zespołu trakcyjnego włączonego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania;*
- 3) 5 zł za jeden wagonokilometr - w przypadku dodatkowego wagonu włączonego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania.*

Uzasadnienie:

Obecna treść generuje nierówność podmiotów wobec wysokości przyznanego dofinansowania. Wyżej wyceniane są bowiem pociągi, które są w stanie uruchomić jedynie PKP IC oraz Polregio. Przewoźnicy uruchamiający pociągi humanitarne składające się z EZT otrzymają niższą rekompensatę niż przewoźnicy uruchamiający pociągi składające się z lokomotywy i wagonów. Przewoźnicy regionalni dysponują jedynie pociągami typu EZT różnej długości – trójczłonowych, czterocłonowych i dłuższych. W związku z powyższym, przy stawce ryczałtowej równej dla wszystkich przewoźników stawka ta powinna pokrywać koszty uruchomienia pociągów najdroższych. Tymczasem zaproponowana stawka nie zapewnia pokrycia nawet podstawowych kosztów dostępu do

linii i energii. Stawka za pockm powinna być jednakowa dla wszystkich niezależnie od rodzaju taboru. Różnicowanie w zakresie stawki powinno pozostać jedynie w zakresie dodatkowych wagonów i EZT włączanych do pociągów stałego kursowania.

Art. 17. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymagań określonych w art. 3 i art. 4 w terminie 14 dni po wejściu w życie niniejszej ustawy.

Uzasadnienie:

Użycie zwrotu "niezwłocznie" na określenie terminu realizacji obowiązków wynikających z ustawy powinno być zastąpione konkretnym realnym terminem.

Z foru kolojow

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
FORUM KOLEJOWE
RAILWAY BUSINESS FORUM
Adrian Furgalski
Adrian Furgalski