

Warszawa, 9 stycznia 2023 roku

Szanowny Pan

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W załączeniu przedstawiam stanowisko oraz poprawki Forum Kolejowego Railway Business Forum do projektu ustawy o czasie pracy maszynistów datowanego 9.12.2022:

1. 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 kwalifikację prowadzenia pojazdu kolejowego (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 tym artykule jest niemal całkowicie pomijalne a prędkości techniczne nie przekraczają z reguły 10-15 km/h.

Proponujemy zatem zapis:

Art. 2.1. Przepisów ustawy nie stosuje się do czasu pracy maszynistów:

1) wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;

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;

2. Czas pracy maszynistów określonych w ust. 1 punkt 1 reguluje ustawa o transporcie kolejowym.

3. Czas pracy maszynistów określonych w ust. 1 punkt 2 reguluje ustawa Kodeks pracy oraz rozdział 3 i 5 ustawy.

2. W porównaniu do projektu z 2018 roku usunięto niemożliwą do realizacji u większości przewoźników ideę stacji macierzystej. Koncepcja punktu rozpoczęcia i zakończenia pracy w art. 4 jako podstawy do wymiarowania czasu pracy maszynisty jest w zasadzie odpowiednia, jednak zależnie od interpretacji przepisu art. 5 można uznać, że sumaryczny czas dojazdu i powrotu do/z tych punktów transportem organizowanym przez pracodawcę musi być ≤ 4 h. Rodzi to wiele pytań i niepraktycznych sytuacji.

Przykładowo, firma budowlana prowadzi budowę w oddaleniu od siedziby i miejsca zamieszkania pracowników w odległość 5 h jazdy autokarem i organizuje taki transport do kwater w pobliżu budowy. Zatrudnia maszynistów pojazdów trakcyjnych, które pracują na budowie. Czy może zabrać do autokaru maszynistów, czy też ma obowiązek wezwać ich do odbycia podróży służbowej do miejsca przeznaczenia własnym sumptem i rozliczyć jej koszty? Podobnie klasyczny przewoźnik od czasu do czasu ma obieg asymetryczny i musi posłać maszynistę po pociąg albo po odbiór EZT lub lokomotywy z przeglądu. Przewoźnicy towarowi realizują pracę często w oparciu o indywidualne rozkłady jazdy i wtedy także może się zdarzać potrzeba dowiezienia maszynisty w odległy punkt. Czy można to zrobić samochodem służbowym firmy? Niejasność art. 5 uległaby zniwelowaniu, gdyby była wyraźna definicja odpoczynku oraz wyraźne odesłanie do warunków podróży służbowych (w kodeksie pracy – umowy zbiorowe)

Art. 5 w proponowanym brzmieniu będzie naszym zdaniem sprzyjał ponadto dyskryminacji przewoźników zaliczających się do przedsiębiorstw małych i średnich, ponieważ stwarza on niekorzystne warunki dla prowadzenia działalności przewozowej. W przypadku gdy wystąpi konieczność uruchomienia pociągu w miejscu znajdującym się w znacznym oddaleniu od siedziby spółki, przewoźnik nie będzie mógł zrealizować takiego przewozu, z uwagi na brak możliwości dowiezienia maszynisty w łącznym czasie 4 godzin. Podtrzymując generalną uwagę co do niejasności tego artykułu, proponujemy zapis:

Art. 5. Jeżeli pracodawca lub podmiot zatrudniający, na swój koszt, organizuje transport dla maszynistów do punktu rozpoczęcia pracy lub z punktu zakończenia pracy, to czas tego transportu nie może trwać dłużej niż 6 godzin łącznie.

3. Ograniczenie tygodniowego czasu pracy do 40 godzin w stosunku do określonego w Kodeksie Pracy jest niczym nie uzasadnione. Tygodniowy czas pracy określony w Kodeksie pracy jest wynikiem dobrych praktyk stosowanych od wielu lat w różnych dziedzinach pracy. Natomiast ograniczenie tygodniowego czasu pracy do 48 godzin powoduje praktycznie wyłączenie prawa maszynistów do wykonywania dodatkowej pracy. Takie zapisy nie prowadzą to podniesienia poziomu bezpieczeństwa tylko do dyskryminacji maszynistów w stosunku do innych zawodów. Proponujemy zatem zapis:

Art. 6. 1. Czas pracy maszynisty zatrudnionego u kilku pracodawców lub podmiotów zatrudniających, a także zatrudnionego jednocześnie przez pracodawcę i podmiot zatrudniający, podlega sumowaniu i nie może przekraczać tygodniowo:

1) 48 godzin – w przypadku zatrudnienia na podstawie dwóch lub więcej stosunków pracy;

2) 60 godzin – w przypadku zatrudnienia na dwóch lub więcej innych podstawach niż stosunek pracy;

3) 60 godzin – w przypadku zatrudnienia na podstawie stosunku pracy i innej podstawie niż stosunek pracy; w takim przypadku zatrudnienie na podstawie stosunku pracy nie może przekraczać 48 godzin.

4. Przepisy o okresie rozliczeniowym dłuższym niż jeden miesiąc wprowadzono w Kodeksie pracy ze względu na wiedzę ustawodawcy o tym, że w niektórych dziedzinach gospodarki występuje sezonowość. Zapotrzebowanie na transport zarówno pasażerski jak i towarowy podlega sezonowości. Nieuwzględnienie tego faktu w prawie doprowadzi do drastycznego obniżenia konkurencyjności transportu kolejowego. Proponujemy zatem zapisy:

Art. 7. Czas pracy maszynisty zatrudnionego na podstawie stosunku pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnym pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Art. 8. 1. W systemie równoważnego czasu pracy jest dopuszczalne przedłużenie czasu pracy maszynisty zatrudnionego na podstawie stosunku pracy nie więcej niż do 12 godzin na dobę, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.”

5. Generalnie należy stwierdzić, że projekt zawiera przepisy stymulujące przekształcenie rynku maszynistów z rynku maszynistów pracowników w rynek maszynistów na samozatrudnieniu, co nie powinno mieć miejsca. Różnicowanie limitów czasu pracy dla maszynistów zatrudnionych na podstawie umowy o pracę i maszynistów zatrudnionych na umowach cywilnoprawnych (art. 6, 7 i 13) nie znajduje merytorycznego uzasadnienia. Konsekwencją będzie przecież mniejsza ochrona praw zatrudnionych maszynistów co stoi w sprzeczności z deklarowaną polityką Rządu. Uważamy, że wybór umowa o pracę lub samozatrudnienie powinien być wyborem stron umowy. Prawo podatkowe i dotyczące składek ZUS i tak zawiera elementy stymulujące taki kierunek zmian. Jesteśmy przeciwni zakazowi samozatrudnienia, ale uważamy, że ustawa nie powinna zachęcać do odchodzenia od umów o pracę. Jeżeli przewoźnik stanie w obliczu braku obsady z powodu choroby innego maszynisty i to do prac nie wymienionych w art. 11 ust. 2 lub z powodu nieoczekiwanego zwiększenia pracy przewozowej i potrzebuje zatrudnić maszynistę, to trafia na przeszkodę z art. 7 lub art. 8 ust. 2, nawet jeżeli jest/są maszyniści gotowi do podjęcia dodatkowej pracy.

Projekt zawiera jednak obszerny poradnik jak wybrnąć z sytuacji. Wymieńmy w uproszczeniu dwie ścieżki: a) art. 6. ust. 1 zwraca uwagę na możliwość zatrudnienia - tego lub innego - maszynisty pośrednio poprzez innego pracodawcę lub zleceniodawcę; b) art. 13 sugeruje porozumienie z maszynistą chętnym do dodatkowych zarobków, aby przeszedł na samozatrudnienie. Zatem pracodawca i pracownik uważający, że umowa o pracę z jednym pracodawcą ma pewne zalety (ciągłość, bezpieczeństwo socjalne, możliwość szkoleń, badań itp.) są karani różnymi ograniczeniami. Nie ma żadnej racji przemawiającej za stymulacją transformacji rynku w jedną lub drugą stronę. Liczba godzin nadliczbowych (plus norma kodeksowa) powinna być zgodna z dopuszczalnymi czasami pracy na samozatrudnieniu. Lista możliwych przypadków stosowania godzin nadliczbowych powinna być otwarta z tym, że w niektórych z nich podjęcie pracy musi być obowiązkowe (np. likwidacja awarii) a w innych dobrowolne (np. zwiększona praca, zastępstwo).

6. Istotną luką projektu jest niedookreślenie definicji odpoczynku i odpowiedzialności za jego realizację (np. warunki i czas noclegu, sposób spędzania czasu). Skupienie się na pomiarze czasu pracy na stanowisku maszynisty powoduje, że sam maszynista i pracodawca ma i będzie miał jasną dokumentację pracy co pozwoli egzekwować odpowiednie przerwy w pracy, ale tylko na kolei. Jeżeli do tego dodamy ograniczenia co do godzin nadliczbowych u pracodawcy, nieuchronne będzie w wielu przypadkach poszukiwanie pracy poza swym pracodawcą i / lub w ogóle poza koleją. Maszynista może więc podjąć pracę kierowcy, co czasami podlega jakiejś ewidencji, ale także

operatora maszyny budowlanej lub rolniczej, gdzie ewidencja nie wystąpi. Zatem złożone systemy ewidencji skłaniają do przestrzegania przerw w pracy kolejowej, ale nie odpowiadają na pytanie czy maszynista podjął pracę na kolei bezpośrednio po wielu godzinach np. prac polowych lub budowlanych. Sprawdzanie trzeźwości odpowie na pytanie o trzeźwość. Natomiast całokształt oceny czy maszynista jest zdrowy, wypoczęty i trzeźwy należy ostatecznie do samego maszynisty. Konieczne jest zatem wpisanie do ustawy - a w konsekwencji do umów / systemów bezpieczeństwa / odpowiednich instrukcji - warunków noclegu (o ile jest konieczny przed jazdą), a także obowiązku oświadczenia lub jego domniemanie o tym, że maszynista jest wypoczęty. Jest to formalność, ale w przypadku zajścia zdarzenia, może być przedmiotem badania i jeżeli okaże się, że przyczyną było zmęczenie – odpowiedniej reakcji.

7. Wejście w życie przepisu art. 11 ust. 2 spowoduje paraliż transportu kolejowego wynikający z faktu, że:

a) pociągi się opóźniają z przyczyn często niezależnych od przewoźnika np. wypadków innych pociągów. W przypadku pociągu zatrzymanego na stacji lub na szlaku (np. w lesie) maszynista w przypadku przekroczenia godzin nie będzie mógł dalej prowadzić takiego pociągu, gdyż zgodnie z zapisami ust. 2 będzie mógł jedynie go dozorować i nadzorować ogrzewanie. Aby pociąg taki mógł kontynuować jazdę niezbędne będzie dostarczenie innego maszynisty często z daleka do miejsca, do którego nie ma dojazdu innym środkiem jak pociąg. W przypadku linii jednotorowych będzie powodowało to konieczność znalezienia i uruchomienia dodatkowego pociągu, który z ograniczoną prędkością dotrze do stojącego pociągu w celu zmiany maszynisty, co samo w sobie stanowi zagrożenie bezpieczeństwa.

b) zapotrzebowanie na transport pasażerski jak i towarowy podlega sezonowości. Zdarzają się sytuacje trudne do przewidzenia, w których następuje nagły wzrost zapotrzebowania na transport np. wszelkiego rodzaju kryzysy (wojna w Ukrainie), powodujące konieczność przewiezienia w krótszym czasie większych ilości np. węgla, paliw czy ludności. W pewnych okresach przewoźnicy muszą zatem zatrudnić więcej maszynistów niż w okresie całego roku. Z uwagi na to, że maszynista jest wysoce wykwalifikowanym pracownikiem nie ma możliwości zatrudniania i zwalniania maszynistów w zależności od potrzeb w ciągu roku. Z uwagi na specyfikę szkolenia maszynistów nie ma wielu chętnych do pracy na tym stanowisku przez co maszynistów już nawet w sytuacji nie kryzysowej jest zbyt mało. Proponujemy zatem zapis:

Art. 11. 2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w przypadku wystąpienia:

1) sytuacji i zdarzeń wymagających od maszynisty podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii;

2) potrzeb pracodawcy w zakresie zapewnienia dozoru pojazdu kolejowego lub ogrzewania pociągu lub prowadzenia pociągu w przypadku jego opóźnienia lub konieczności zapewnienia ciągłości pracy transportu kolejowego w przypadku niedoboru maszynistów w stosunku do potrzeb przewozowych.

8. Z uwagi na brak dyspozytur całodobowych u niektórych przewoźników, mogą oni nie być w stanie zrealizować obowiązku ewidencji godzin pracy maszynistów, zgodnie z zapisami art. 15 ust 6. Aby zachować zgodność z ww. obowiązkiem, konieczne byłoby tworzenie dodatkowych struktur zatrudnienia, zajmujących się bieżącą i ciągłą ewidencją czasu pracy maszynistów.

Proponujemy zatem zmianę zapisu przywołanego ustępu:

6. Pracodawca oraz podmiot zatrudniający wprowadza dane do ewidencji o rzeczywistej godzinie:

1) rozpoczęcia świadczenia pracy - nie wcześniej niż 12 godzin przed rozpoczęciem świadczenia pracy i nie później niż 12 godzin po rozpoczęciu świadczenia pracy przez maszynistę;

2) zakończenia świadczenia pracy - nie później niż 12 godzin po zakończeniu świadczenia pracy przez maszynistę.

9. Negatywnie oceniamy proponowaną w art. 19. 1. wysokość sankcji wobec pracodawcy (do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym) jako niewspółmierną do rodzaju naruszenia. Podkreślamy ponadto, że zachodzi potrzeba określenia procedury odwoławczej.

10. W naszym przekonaniu ustawa przewiduje w art. 21. 1. i 23. 1. zbyt krótkie, bo 4 miesięczne terminy realizacji nowych obowiązków. Postulujemy wydłużenie tych terminów **do 8 miesięcy**.

Z pozdrowieniem

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
FORUM KOLEJOWE
RAILWAY BUSINESS FORUM

Adrian Furgalski
Adrian Furgalski