



L.dz. 807/2020

Warszawa, 26.10.2020

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

W związku z pismem DTK – 4.0210.5.2019.WN.10 przedstawiamy opinię Stowarzyszenia do projektu ustawy (projekt z dnia 9 października 2020 roku) o czasie pracy maszynistów.

Stowarzyszenie zasadniczo pozytywnie opiniuje propozycję uregulowania drogą ustawową, najważniejszych spraw dotyczących czasu pracy maszynistów. Uważamy jednak, że przedłożony do konsultacji społecznych projekt ustawy (z dnia 9 października 2020 roku) wymaga dopracowania.

Mając na względzie zabezpieczenie standardów wykonywania zawodu maszynisty i zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy również pamiętać aby nie pogarszać konkurencyjności kolei, która jest już obecnie na niskim poziomie. W takiej intencji przedkładamy niniejsze opinie, uwagi i propozycje.

Transport kolejowy jest drugą, obok transportu samochodowego, gałęzią transportu lądowego. Jak wynika ze statystyk GUS transport samochodowy zanotował, w ostatnich dekadach, olbrzymie wzrosty przewozów. Szczególnie jest to widoczne po wejściu Polski do UE. Udziały kolei w rynku przewozowym systematycznie maleją.

Dla rozwijającego się dynamicznie rynku przewozów samochodowych Sejm uchwalił w dniu 16 kwietnia 2004 roku (dwa tygodnie przed wejściem Polski do UE) ustawę o czasie pracy kierowców. Ten akt prawny był i jest w ocenie kierowców bardzo przydatną regulacją.

Inicjatywę uchwalenia ustawy o czasie maszynistów traktujemy zatem jako bardzo ważną aby w tym obszarze regulacji zacząć nadrobić dystans kolei wobec transportu samochodowego. Stowarzyszenie popiera zatem tą inicjatywę legislacyjną.

Analizując projekt ustawy o czasie pracy maszynistów (projekt z dnia 9.X.2020) nie sposób jednak nie odnosić propozycji poszczególnych zapisów do sprawdzonych regulacji z ustawy o czasie pracy kierowców.

Jest to naszym zdaniem celowe i możliwe, pomimo, że kierowca i maszynista to dwa zupełnie inne zawody.



Celem wszystkich regulacji w obszarze transportu kolejowego powinno być przede wszystkim usprawnienie funkcjonowania kolei, po to aby zmniejszać dystans jej konkurencyjności do transportu samochodowego.

Uwzględniając powyższe należy zwrócić uwagę, że:

1. W ustawie o czasie pracy kierowców mamy podział kierowców na tych, którzy wykonują swoje obowiązki na podstawie stosunku pracy oraz na tych, którzy swój zawód wykonują osobiście. Jest to podział klarowny i obejmujący wszystkich kierowców.
2. W projekcie o czasie pracy maszynistów mamy natomiast podział maszynistów na tych, którzy wykonują swoje obowiązki na podstawie stosunku pracy oraz na tych, którzy swój zawód wykonywać będą na innej podstawie niż stosunek pracy. Powstają pytania:
 - 1). Czy jest potrzebna ta odmienność od regulacji z ustawy o czasie pracy kierowców ?;
 - 2). Czy maszynista też mógłby, według projektu regulacji, wykonywać swój zawód osobiście – na podstawie zarejestrowanej przez siebie działalności gospodarczej ? Przecież można sobie wyobrazić maszynistę, który posiada (włada) lokomotywę manewrową i świadczy przy jej pomocy usługi manewrowe; podobna sytuacja może dotyczyć kolejowych pojazdów specjalnych.
3. Ustawa o czasie pracy kierowców określa zadania dla pracodawców, natomiast projekt ustawy o czasie pracy maszynistów wprowadza, oprócz pracodawcy pojęcie podmiotu zatrudniającego. Jest to w naszej ocenie niepotrzebne i komplikujące dalszą część regulacji. Należy poprzestać na relacji: pracownik (maszynista) – pracodawca = podmiot zatrudniający.
4. Ustawa o czasie pracy kierowców reguluje czasy pracy wszystkich kierowców, natomiast według projektu ustawy o czasie pracy maszynistów, niektóre grupy maszynistów będą z tej regulacji wyłączone i pozostaną pod jurysdykcją ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym. Czy ten dualizm jest potrzebny ? Naszym zdaniem nie.
5. Przepisy projektu ustawy o czasie pracy maszynistów lokują się pomiędzy przepisami Kodeksu Pracy a regulacjami Zakładowych Układów Zbiorowych, przy czym należy zauważyć, że:
 - 1) Przepisy projektowanej ustawy nic nie zmieniają w obowiązujących przepisach Kodeksu Pracy.
 - 2) Wszystkie przepisy projektowanej ustawy będą nadrzędne wobec regulacji Zakładowych Układów Zbiorowych. Można powiedzieć, że przepisy projektowanej ustawy będą (po ich wejściu w życie) kosztem – umniejszeniem regulacji w Zakładowych Układach Zbiorowych
6. Należy zatem zastanowić się czy wszystkie propozycje zapisów w projektowanej ustawie są potrzebne, czy nie ograniczają one nadmiernie



swobód negocjacyjnych i uzgodnieniowych, jakie powinni mieć pracodawcy i związki zawodowe. Przykładowo dotyczy to kwestii: określania stacji macierzystej, pracy w godzinach nadliczbowych i wielu innych kwestii. Zagadnienia te są klasycznymi do uregulowania w Regulaminach Pracy i w Zakładowych Układach Zbiorowych. Zważyć należy, że tradycja regulowania warunków pracy i płacy pracowników branży kolejowej ma długą tradycję. W ustawie należałoby zatem ustanowić jedynie pewne ramy generalne i standardy, które powinny być honorowane w regulacjach zakładowych.

7. Kontrowersyjna – w zasadzie nie do przyjęcia jest propozycja uzależniania wysokości kar za naruszenie przepisów ustawy, od wysokości przychodów.
8. Niepotrzebnym jest naszym zdaniem nakładanie na Prezesa UTK obowiązku utworzenia ewidencji czasu pracy maszynistów. To jest przecież podstawowy obowiązek pracodawców, którzy zatrudniają maszynistów. Prezes UTK powinien zachować w tej sprawie wyłącznie funkcje kontrolne.

Generalnie ustawa jest potrzebna, ale dużo prostsza. Zagadnienia operacyjne wypełnią pracodawcy i związki zawodowe w wynegocjowanych układach zbiorowych. Jak najmniej nowych, biurokratycznych obowiązków, które generują koszty, osłabiając tym samym konkurencyjność kolei.

Z pozdrowieniami

Józef/Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia