

Prezes Izby

Marita Szustak

Wiceprezesi Izby

Przemysław Korwiel

Piotr Macioszek

Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu

Andrzej Kwiek

Ryszard Leszczyński

Henryk Pińkowski



Warszawa, 13 lipca 2018 r.

Piotr Macioszek

Wiceprezes Zarządu

Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

IGTL/2/1/5/MG/2018

Pan

Andrzej Bittel

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo DTK.9.0211.3.2018.WN.14 Nk: 71190/18 kierujące do konsultacji publicznych projekt założeń do ustawy o czasie pracy maszynistów (data wpływu 13 czerwca 2018 r.), poniżej przedstawiam stanowisko Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

IGTL jako ogólnopolskie stowarzyszenie przedsiębiorstw kolejowych ma obowiązek podejmowania działań korzystnych dla całej branży kolejowej. W swoich opiniach staramy się uwzględnić interesy naszych członków, ale równocześnie jako sygnatariusz Deklaracji Kultury Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym staramy się promować dobre praktyki w transporcie kolejowym. Z zadowoleniem przyjmujemy wszelkie inicjatywy zmierzające do realizacji powyższych celów. Niestety, nie możemy pozytywnie ocenić przedstawionych założeń do ustawy, ponieważ nie widzimy w ich treści rozwiązań korzystnych dla rynku, ani rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo.

Przewoźnicy zrzeszeni w Izbie jednoznacznie stwierdzają, że proponowane zmiany nie podniosą poziomu bezpieczeństwa, co jest wskazywane jako główne uzasadnienie podjęcia prac legislacyjnych, a jednocześnie doprowadzą do ograniczenia dostępności maszynistów na rynku. Wziąwszy pod uwagę występujące już teraz problemy z dostępnością maszynistów oraz dopływem nowych pracowników, wprowadzanie dodatkowych nieuzasadnionych obostrzeń może doprowadzić do bardzo głębokiego kryzysu przewozowego i spowodować trudne do odrobienia straty sektora kolejowego w zakresie konkurencyjności, a co za tym idzie udziału w przewozach towarów i osób.

W okresie od 2014 roku (kiedy pojawiły się pierwsze propozycje założeń do ustawy o czasie pracy maszynistów) udoskonalono narzędzia w zakresie kontroli i wykrywania

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego; Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa

tel. +48 22 654 09 42, fax. +48 22 654 08 96; e-mail: igt@igt.pl; www.igt.pl

NIP: 527-10-49-972; REGON: 011594198; KRS nr: 0000130913

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy KRS

Konto: Bank Pekao SA, I o/W-wa - filia, Nr rachunku 92 1240 1037 1111 0000 0693 2684

nieprawidłowości w celu zlikwidowania patologii występujących w obszarze zatrudniania maszynistów. Wprowadzenie konieczności składania przez maszynistów oświadczeń o zatrudnieniu u drugiego pracodawcy oraz wprowadzenie obowiązku uzgadniania przez pracodawców harmonogramów pracowników zatrudnionych u więcej niż jednego pracodawcy, a także podjęcie ścisłej współpracy pomiędzy UTK i PIP doprowadziło do znacznego obniżenia zagrożeń wynikających z nieprawidłowego zatrudnienia, co dokumentują dane statystyczne, znajdujące się w uzasadnieniu do projektu.

IGTL podkreśla, że przytoczone w uzasadnieniu podjęcia prac legislacyjnych przypadki naruszania powszechnie obowiązujących przepisów o czasie pracy są w przypadku grupy zawodowej maszynistów marginalne i nie mają charakteru systemowego, zatem ich przytoczenie jako podstawy procedowania jest merytorycznie nieuzasadnione. Pracodawcy kolejowi mają w coraz większym stopniu świadomość kwestii bezpieczeństwa związanych z czasem pracy, a mechanizmy nadzorcze i kontrolne, jakie posiada UTK i PIP są skutecznie wdrażane.

Propozycja wprowadzenia „stacji macierzystej”, zwłaszcza w proponowanym brzmieniu i w kontekście proponowanych zmian w przepisach, jest w opinii IGTL bezzasadna i będzie miała negatywne konsekwencje. Charakter organizacji ruchu pociągów jest zróżnicowany, a jeszcze bardziej zróżnicowany jest charakter zatrudnienia maszynistów (ruch pasażerski: lokalny, dalekobieżny i międzynarodowy, ruch towarowy: miejscowy, czyli wykonywanie manewrów na stacjach i bocznicach, lokalny, dalekobieżny i międzynarodowy, pociągi robocze itp.). W każdym przypadku skutki wprowadzenia tej regulacji będą inne, jednak generalnie negatywne dla rynku poprzez istotne ograniczenie mobilności pracownika.

Przede wszystkim brak jest uzasadnienia do ujmowania stacji macierzystej, jako obligatoryjnego elementu umowy o pracę. Niezbędne elementy umowy o pracę zawiera Kodeks Pracy i jest to wyliczenie wyczerpujące. Oczywistym jest, że charakter pracy maszynistów wymaga ciągłego przemieszczania się i tym samym – zgodnie z orzecznictwem SN – uzasadnionym jest wpisywanie, jako miejsca pracy dla tych osób, określonego terytorium (województwo, kilka województw a nawet terytorium całego kraju). Dodatkowo, należy wskazać, że maszynista, jest zawodem zaliczanym do tzw. pracowników mobilnych. Oznacza to między innymi, że miejsce świadczenia pracy powinno być określone jako rzeczywisty teren, po którym porusza się maszynista (analogicznie do miejsca świadczenia pracy kierowców (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19.11.2008 r. (sygn. akt II PZP 8/08), z której wynika, iż „miejsce świadczenia pracy pracownika mobilnego oznaczające pewien obszar jego aktywności zawodowej musi odzwierciedlać rzeczywisty stan rzeczy, ma zatem być to obszar, w którym pracownicy mobilni będą na stałe zobowiązani do przemieszczania się”). W przypadku pracy maszynistów, tak jak ma to miejsce w zakresie świadczenia pracy przez kierowców, miejsce wykonywania pracy powinno obejmować pewien obszar geograficzny, a nie stały punkt w zależności od stanu rzeczywistego.

Określenie wymaganego wypoczynku w sposób nieistotny zmienia ustalenia Kodeksu Pracy, a jednocześnie wprowadza ograniczenia co do możliwych do zastosowania systemów pracy 3 i 4 brygadowego, gdzie odpoczynki tygodniowe mogą być 24 godzinne. Jest to naszym

zdaniem również niezasadne. Wprowadzenie dobowego wymiaru czasu pracy do 8 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 2 miesięcy, pozbawione jest racjonalnego uzasadnienia. Zmiana ta zaostrza postanowienia Kodeksu Pracy, w powyższym zakresie z 4-miesięcznego okresu rozliczeniowego do okresu 2-miesięcznego. Podobnie rzecz wygląda w kontekście projektowanych zmian w zakresie wprowadzenia równoważnego czasu pracy, gdzie również proponuje się bezpodstawne modyfikacje już przyjętych i funkcjonujących rozwiązań w Kodeksie Pracy, poprzez skrócenie kodeksowych okresów rozliczeniowych. Brak możliwości przedłużenia okresu rozliczeniowego w systemie równoważnych norm czasu pracy do 3 miesięcy spowoduje że maszynistów będzie brakowało w sezonie turystycznym w transporcie pasażerskim, a w transporcie towarowym w okresie zwiększonego zapotrzebowania na przewóz (np. węgla przed okresem grzewczym). Natomiast po tych okresach będziemy mieli do czynienia z nadmiarowym zatrudnieniem.

Obowiązkowe sumowanie czasu pracy przy prowadzeniu pojazdu kolejowego oraz przy zatrudnieniu na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego naszym zdaniem nie ma uzasadnienia. Problemem nie jest ilość godzin, tylko kwestie zapewnienia odpowiedniego wypoczynku i w tym miejscu tu wystarczające byłoby rozszerzenie istniejącego rozwiązania dotyczącego składania oświadczeń oraz uzgadniania harmonogramów. W przypadku przyjęcia proponowanego rozwiązania, konieczne byłoby wyłączenie spod sankcji zarówno pracodawcy, jak i podmiotu zatrudniającego na podstawie umowy cywilnoprawnej, w przypadkach wystąpienia przekroczeń w zakresie czasu pracy. Stosowanie sankcji można rozważyć jedynie wobec pracownika, który pomimo obowiązujących go ograniczeń, podjął pracę na rzecz pracodawcy lub innego podmiotu zatrudniającego go, na podstawie umowy cywilnoprawnej.

Stanowczo wygórowane i nadmiernie restrykcyjne jest rozwiązanie pozwalające na nałożenie na pracodawcę administracyjnej kary pieniężnej, w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym. Taka kara jest zbyt wysoka i nieadekwatna do rodzaju naruszenia, a ponadto nie uwzględnia specyfiki przedsiębiorstw np.: budowlanych, dla których działalność przewozowa nie jest podstawowym źródłem przychodów. Od kary powinno przysługiwać odwołanie i w tym zakresie potrzebna byłaby odpowiednia procedura. Ewentualnej karze mogłyby podlegać jedynie naruszenia, które powtarzają się, pomimo uprzedniego wezwania Prezesa UTK do zaniechania konkretnych naruszeń.

W projekcie ustawy pojawiają się składniki czasu pracy maszynisty, takie jak: czas przeznaczony na przyjęcie i zdanie pojazdu trakcyjnego, czynności związane z obsługą pojazdu trakcyjnego, czas przeznaczony na dojazd do pojazdu trakcyjnego, jeżeli jego objęcie następuje poza stacją macierzystą, czas przeznaczony na powrót do stacji macierzystej po zdaniu pojazdu trakcyjnego, jeżeli czynność ta następuje poza stacją macierzystą. W dokumencie nie zostało wyjaśnione, jaki cel zostanie zrealizowany poprzez takie zróżnicowanie składników czasu pracy. W przypadku transportu lotniczego takie zróżnicowanie powoduje wyłączenie czasu

czynności niezwiązanych bezpośrednio z lotem z maksymalnych norm czasu zatrudnienia oraz istnienie możliwość zróżnicowania w związku z tym wynagrodzenia.

Nie sposób się zgodzić z tym, aby czas poświęcony przez pracownika na udział w postępowaniach prowadzonych przez sądy/prokuraturę/itp. zawsze i bezwarunkowo wliczany był do czasu pracy. Przede wszystkim, warunkiem takiego zaliczenia powinno być wezwanie maszynisty przez odpowiedni organ do obowiązkowego stawiennictwa. Ponadto, koniecznym byłoby wyłączenie tutaj przypadków, gdy takie postępowanie toczy się np. w związku ze zdarzeniem zaistniałym z winy tego pracownika (ale nie wyłącznej). Taka regulacja nie dotyczy innych grup zawodowych, co może powodować wątpliwość, co do pewnego rodzaju dyskryminacji i nierówności wobec prawa.

Pragniemy zwrócić również uwagę na brak transparentności w procesie opracowywania założeń do ustawy. W naszej opinii, przy opracowywaniu zmian systemowych o tak istotnym znaczeniu dla rynku przewozów kolejowych (czyli de facto całego sektora transportu i gospodarki) konieczne jest zapewnienie jak najszerzej i odzwierciedlającej strukturę rynku, reprezentacji zainteresowanych podmiotów. Z dostępnych w domenie publicznej informacji wynika, że w procesie tworzenia założeń nadmiernie wyeksponowana została rola części związków zawodowych oraz podmiotów pozostających pod kontrolą Skarbu Państwa, bez należytej reprezentacji sektora prywatnego. Liczymy, że taka sytuacja nie jest działaniem intencjonalnym i w przyszłości zostanie zapewniona równowaga reprezentacji odpowiadająca roli poszczególnych graczy na rynku.

Z szacunkiem

Niceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Przewoźników Kolejowych
Piotr Macioszek