



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 4 marca 2014 r.

DTK4tw-020-17/13

NU: 62387/14

PRACJA LEW...
17. 03. 2014

WPEŁYNIŁO
Kf 767
Wg rozdzielnika

S. ARCELSKI
do J. WOJNAROWSKIEJ
P. KACZMARCZYK

Działając na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167), art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.) oraz § 36 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. poz. 979), przekazuję w załączeniu **projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów** wraz z testem regulacyjnym, z uprzejmą prośbą o zajęcie stanowiska odnośnie przedłożonego projektu w terminie 30 dni od dnia jego doręczenia.

MINISTER
Z W.P.
Zbigniew Kuropki
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- 1) Projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów;
- 2) Test regulacyjny do projektu założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów.



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. (22) 273 70 10
fax (22) 273 70 11
www.mrr.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA



Rozdzielnik:

- 1) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) Konfederacja Lewiatan;
- 3) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 4) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 5) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 6) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 7) Forum Związków Zawodowych;
- 8) PKP S.A.;
- 9) PKP PLK S.A.;
- 10) PKP Cargo S.A.;
- 11) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 12) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 13) PKP Intercity S.A.;
- 14) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 15) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 16) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;
- 17) Sekcja Kolejowa „Solidarność”;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP;
- 19) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 20) Fundacja PRO KOLEJ.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

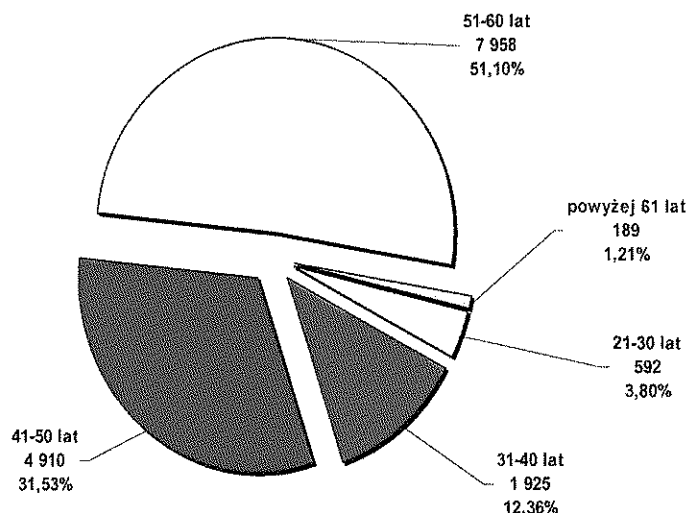
**Projekt założeń projektu ustawy o czasie
pracy maszynistów**

Warszawa, luty 2014 r. (wersja II)

1. CEL PROJEKTOWANEJ USTAWY I ISTOTA PROPONOWANYCH ROZWIĄZAŃ

Postępujące zmiany w sektorze transportu kolejowego i związane z nimi wzrost liczby przewoźników kolejowych, którzy wykonują przewozy na sieci kolejowej w Polsce¹, powodują, iż niezbędne jest podjęcie działań ustawowych zmierzających do utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez standaryzację warunków pracy maszynistów kolejowych. Aktualnie na rynku kolejowym w Polsce mamy do czynienia z niepożądaną sytuacją, w której to spośród około 17,5 tys. osób posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych, ponad połowa znajduje się w przedziale wiekowym 46-60 lat, a na rynku pracy brakuje około 1100 maszynistów.²

Wykres nr 1: Struktura wiekowa maszynistów w Polsce



Źródło: *Analiza czasu pracy maszynistów*, Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa 2013, s. 10 (dane dotyczą wyłącznie maszynistów wykonujących czynności u przewoźników kolejowych i nie sumują się do wyniku 17,5 tys.).

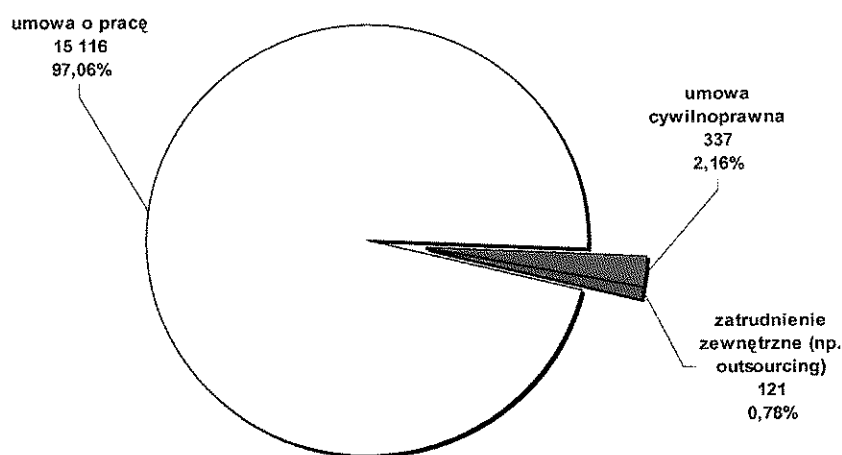
Rosnący niedobór maszynistów na rynku kolejowym w Polsce sprawia, że często są oni, w ramach stosunku pracowniczego, obowiązani do odbywania wielogodzinnych podróży w celu objęcia pociągu, który mają następnie prowadzić, co często jest przyczyną naruszania norm dotyczących nieprzerwanego odpoczynku. Dodatkowo przewoźnicy kolejowi stosują różne zasady zaliczania określonych czynności wykonywanych przez maszynistę do czasu pracy.

¹ Według stanu na dzień 05.02.2014 r. licencje na wykonywanie przewozów kolejowych, a tym samym status przewoźnika kolejowego posiadało łącznie 104 przedsiębiorców. Dla porównania w roku 2011 licencje posiadało łącznie 89 przedsiębiorców. Źródło: statystyki Urzędu Transportu Kolejowego.

² Wyliczenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju na podstawie danych uzyskanych od przewoźników kolejowych

Zdarzają się również przypadki, w których maszyniści – kierując się chęcią wypracowania dodatkowego dochodu – wykonują pracę maszynisty w oparciu o umowy o niejednorodnej formie (w oparciu o umowę o pracę, umowa zlecenia, umowa o dzieło) dla różnych pracodawców.³ Konsekwencją występowania powyższych zjawisk jest to, że maszyniści niejednokrotnie w ciągu pojedynczej doby pracują u więcej niż jednego przedsiębiorcy przez czas zdecydowanie dłuższy aniżeli 12 godzin, a możliwość sankcjonowania takich zachowań w świetle obowiązującego prawodawstwa jest ograniczona. Stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a zatem w konsekwencji również dla zdrowia i życia ludzkiego.

Wykres nr 2: Liczba maszynistów wykonujących czynności u przewoźników kolejowych wg rodzajów umów.



Źródło: *Analiza czasu pracy maszynistów*, Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa 2013, s. 7.

Poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym zależy od wielu czynników, tak o charakterze technicznym związanych z infrastrukturą i taborem, jak i ludzkich związanych bezpośrednio z personelem wykonującym zadania związane z bezpieczeństwem ruchu i odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa transportu. Jako najważniejsze czynniki warunkujące bezpieczeństwo należy wymienić stan techniczny infrastruktury kolejowej, taboru, organizację ruchu i przewozów kolejowych, kwalifikacje zawodowe i należyte wykonywanie obowiązków przez pracowników.

³ Na temat nieprawidłowości związanych z czasem pracy maszynistów zob. *Bezpieczeństwo pracy na kolei: bezpieczeństwo pracy przy wykonywaniu robót torowych, przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów*, Państwowa Inspekcja Pracy – Główny Inspektorat Pracy, Warszawa 2013. http://rop.sejm.gov.pl/1_0ld/opracowania/pdf/material70.pdf (dostęp w dniu 12.02.2014 r.).

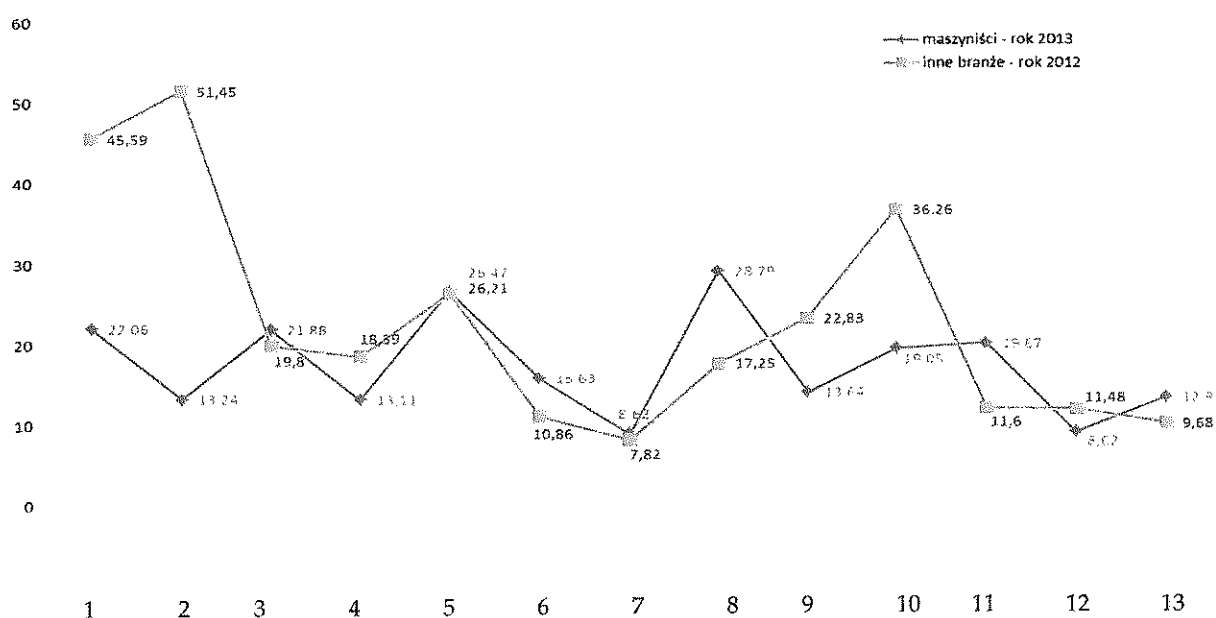
Badania naukowe⁴ podejmujące zagadnienie obciążenia pracą osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty analizujące zarówno obciążenie fizyczne, psychiczne i emocjonalne związane z wykonywaniem przez nich obowiązków służbowych, dowodzą, iż ten rodzaj pracy związany jest ze szczególnym obciążeniem, którego efektem jest występowanie znacznego zmęczenia. Jakkolwiek wysiłek dynamiczny maszynistów jest stosunkowo niski, jednak obciążenie statyczne oceniane na podstawie przyjmowanej pozycji ciała i braku możliwości jej zmiany kwalifikowane jest już, w zależności od zastosowanej metody, jako średnie bądź duże. Przyjmowanie stałej siedzącej pozycji ciała i niezmiennej postawy, ekspozycja na hałas, wstrząsy i drgania przenoszone przez siedzisko oraz złe warunki mikroklimatyczne kabiny sprzyjają występowaniu rozmaitych dolegliwości, przede wszystkim ze strony układu mięśniowego i szkieletowego. Pod względem obciążenia psychicznego praca maszynisty jest oceniana w badaniach jako szczególnie ciężka, w szczególności w związku z koniecznością nieprzerwanego odbioru i przetwarzania informacji, z jednej strony dotyczących stanu linii kolejowej, poruszających się obiektów, sygnałów przekazywanych przez dróżników i dyżurnych ruchu oraz odbieranych np. z semaforów, z drugiej strony dotyczących planowanego rozkładu jazdy i pracy pociągu. Za odbiór informacji w przeważającej części odpowiedzialny jest narząd wzroku, co powoduje nierównomierne obciążenie receptorów zmysłu. Wysiłek związany z podejmowaniem decyzji w normalnych warunkach jazdy jest oceniany w badaniach jako umiarkowany, bowiem co do zasady praca maszynisty polega na podejmowaniu rutynowych czynności zgodnie z ustalonymi procedurami, jednak należy uwzględnić ryzyko występowania zdarzeń o charakterze nagłym wymagających natychmiastowej modyfikacji standardowego sposobu postępowania i bezzwłocznego podejmowania decyzji.

W polskim prawodawstwie istnieją jako *lex specialis* do uregulowań zawartych w Kodeksie Pracy odrębne regulacje prawne mające zastosowanie do normowania czasu i warunków pracy osób wykonujących pracę w innych gałęziach transportu. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92 poz. 879, z późn. zm.) w sposób szczegółowy reguluje czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych, okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców a także zastosowanie przepisów prawa unijnego odnoszących się do transportu drogowego. Autonomiczna regulacja ma zastosowanie w odniesieniu do transportu lotniczego: art. 103-103d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2002 r. nr. 130 poz. 1112). Istnienie szczególnych uregulowań odnoszących się do czasu pracy kierowców w transporcie drogowym a także pilotów i członków załóg powietrznych w transporcie lotniczym jest uzasadnione potrzebą

⁴ Por. szerzej: J. Koterba, R. Paluch, *Obciążenie fizyczne i psychiczne maszynistów elektrowozów*, http://ergonomia.ioz.pwr.wroc.pl/download/ocena_obciazenia_praca-do_projektu.pdf (dostęp w dniu 6 sierpnia 2013 r.)

indywidualnego podejścia ze strony racjonalnego ustawodawcy do kwestii regulacji czasu pracy osób świadczących usługi o charakterze transportowym z uwagi na specyfikę świadczonej pracy i związaną z nią szczególną odpowiedzialność a także szczególnego rodzaju zagrożenia wiążące się z niezachowaniem odpowiednich norm i warunków czasu pracy. Należy podkreślić, iż także w sferze transportu kolejowego istnieje analogiczna potrzeba uwzględnienia w regulacji czasu pracy i odpoczynku pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu kolejowego, w szczególności maszynistów i specyfiki pracy wykonywanej przez takich pracowników.

Wykres nr 3: Odsetek pracodawców, u których stwierdzono nieprawidłowości związane z czasem pracy maszynistów na tle innych branż.



- 1 – prowadzenie ewidencji czasu pracy
- 2 – określenie systemów, rozkładów i okresów rozliczeniowych czasu pracy
- 3 – przestrzeganie normy dobowej (rekompensata)
- 4 – przestrzeganie przeciętnie tygodniowej normy czasu pracy
- 5 – jednokrotne zatrudnienie w dobie roboczej
- 6 – zatrudnianie pracowników w granicach dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych przeciętnie w tygodniu
- 7 – zatrudnianie pracowników w granicach dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym

- 8 – zatrudnianie pracowników z zachowaniem 35-godzinnego odpoczynku tygodniowego
- 9 – zatrudnianie pracowników z zachowaniem 11 godzinnego (lub dłuższego jeśli wynika to z wewnętrzzakładowych źródeł prawa pracy) odpoczynku dobowego
- 10 – zapewnienie dni wolnych wynikających z przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym
- 11 – udzielanie pracownikowi raz na 4 tygodnie (lub częściej jeśli wynika to z wewnętrzzakładowych źródeł prawa pracy) niedzieli wolnej od pracy
- 12 – zapewnienie innego dnia wolnego lub dodatkowego wynagrodzenia za pracę w niedzielę, święto
- 13 – przestrzeganie przepisów o pracy w porze nocnej

Źródło: *Bezpieczeństwo pracy na kolei: bezpieczeństwo pracy przy wykonywaniu robót torowych, przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów*, op. cit., s. 20.

Podkreślenia wymaga, iż również w prawie Unii Europejskiej dostrzeżono znaczenie przestrzegania norm czasu pracy dla kwestii bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Wyrazem uznania wagi przedmiotowego zagadnienia jest dyrektywa Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15). W dyrektywie Rady 2005/47/WE dokonano przeniesienia postanowień umowy zbiorowej zawartej między Europejską Federacją Pracowników Transportu (EFT) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) i uregulowano czas pracy członków personelu kolejowego (w tym maszynistów) świadczących pracę w ruchu transgranicznym. Transpozycji dyrektywy 2005/47/WE dokonano w rozdziale 4b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594).

Należy zauważyć, iż w istniejącym stanie prawnym brak jest autonomicznej regulacji określającej szczegółowo warunki i czas pracy osób zatrudnionych w sferze transportu kolejowego odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa transportu kolejowego w ruchu krajowym. W odniesieniu do regulacji tej kwestii zastosowanie mają przede wszystkim przepisy *Kodeksu pracy*, zakładowych układów zbiorowych pracy oraz zakładowych regulaminów pracy jednostek organizacyjnych poszczególnych pracodawców. Przedmiotem w/w regulacji są przede wszystkim normy i wymiar czasu pracy, okresy rozliczeniowe, systemy czasu pracy, rozkłady czasu pracy, odpoczynki dobowe i tygodniowe, pracę w niedziele i święta oraz w porze nocnej.

W powyższym kontekście celowe jest wskazanie, że jakkolwiek ogólne przepisy prawa pracy stosuje się także do normowania czasu pracy maszynistów prowadzących pociągi w ruchu krajowym, to specyfika transportu kolejowego wymaga stworzenia regulacji autonomicznej. Regulacja ta będzie miała walor regulacji *lex specialis* w relacji do systemowych norm *Kodeksu pracy*.

Mając na względzie przytoczone okoliczności za celowe należy uznać opracowanie kompleksowej regulacji na poziomie ustawowym, uwzględniającej z jednej strony specyfikę pracy wykonywanej przez maszynistę, a także zidentyfikowane w tym zakresie tendencje i nieprawidłowości, a z drugiej obowiązujące prawodawstwo Unii Europejskiej normujące warunki i czas pracy maszynistów wykonujących czynności w ruchu transgranicznym. Istnienie takiej regulacji ułatwi również nadzór nad przestrzeganiem norm czasu pracy i wypoczynku pracowników. Biorąc pod uwagę obowiązujący stan prawny należy uznać za uzasadnione uregulowanie w odrębnym akcie prawnym jednolitych zasad mających zastosowanie do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu krajowym i w ruchu transgranicznym, określających normy i wymiar czasu pracy.

2. ZAKRES PRZEWIDYWANEJ REGULACJI

2.1 ZAKRES PRZEDMIOTOWY

Zakres przedmiotowy ustawy opracowanej na podstawie projektowanych założeń będzie obejmował ustalenie norm czasu pracy dla maszynistów, w tym maksymalnego czasu pracy, wymaganego czasu odpoczynku, maksymalnego limitu godzin nadliczbowych oraz składników czasu pracy. Projektowana ustawa będzie ponadto zawierała przepisy określające obowiązki maszynistów i przedsiębiorców, na rzecz których maszyniści świadczą pracę lub usługi, kompetencje Prezesa UTK jako organu odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów ustawy, a także katalog sankcji za nieprzestrzeganie jej postanowień.

2.2 ZAKRES PODMIOTOWY

Ustawa, która zostanie przygotowana na podstawie niniejszych założeń będzie określać prawa i obowiązki maszynistów związane z czasem pracy. Adresatami norm zawartych w przepisach ustawy będą ponadto: Prezes UTK, a także podmioty zatrudniające bądź korzystające z usług maszynistów tj. przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, przedsiębiorcy wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej i inne podmioty zatrudniające maszynistów.

3. ZASADNICZE KWESTIE WYMAGAJĄCE UREGULOWANIA

Projekt ustawy będzie złożony z siedmiu rozdziałów.

3.1. Rozdział 1 będzie zawierał postanowienia ogólne określające, że przepisy ustawy regulują czas pracy maszynistów wykonujących czynności na podstawie stosunku pracy lub innych stosunków prawnych prowadząc pociągi wyłącznie w ruchu krajowym albo w ruchu pomiędzy Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej (*wykonanie postanowień dyrektywy Rady 2005/47/WE – umowa między CER a ETF – dotychczasowy rozdział 4b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*). Jednocześnie nie ma w tym miejscu potrzeby wskazywania, że w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Relacje pomiędzy Kodeksem pracy a postanowieniami ustaw szczególnych reguluje bowiem art. 5 Kodeksu pracy.

W tym rozdziale znajdzie się ponadto słownik określeń używanych w ustawie. W treści projektowanej ustawy konieczne będzie wprowadzenie definicji legalnej pojęcia **maszynista**, biorąc pod uwagę konieczność uwzględnienia różnorodnych form zatrudnienia, stanowisk i dokumentów poświadczających uprawnienie do prowadzenia pojazdów trakcyjnych, trwający okres przejściowy na wdrożenie systemu licencji i świadectw maszynisty, jak również konieczność uniknięcia obchodzenia prawa ze strony osób, które prowadzą pojazdy trakcyjne np. zarówno w ruchu liniowym jak i dodatkowo, u kolejnego pracodawcy, na

bocznicach kolejowych. Biorąc pod uwagę powyższe określenie maszynista będzie oznaczało osoby uprawnione do prowadzenia pojazdu trakcyjnego po infrastrukturze kolejowej lub bocznicach kolejowych, na podstawie licencji i świadectwa maszynisty albo prawa kierowania pojazdem trakcyjnym, wydanych na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, które świadczą pracę lub usługi na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego. Dla celów niniejszej ustawy, występująca w Kodeksie pracy definicja **pracodawcy** zostanie zmodyfikowana w taki sposób, aby obejmowała także przedsiębiorcę, na rzecz którego maszynista świadczy usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej. Biorąc pod uwagę, że w przepisach ustawy określających składniki czasu pracy używane będzie pojęcie **stacji macierzystej**, również ono powinno zostać odpowiednio zdefiniowane jako adres siedziby przedsiębiorcy, adres jego oddziału lub inne miejsce, w którym maszyniści są obowiązani do stawienia się przed lub po rozpoczęciu świadczenia pracy. Określenie stacji macierzystej będzie wskazane jako obligatoryjny element umowy o pracę, a także umów cywilnoprawnych, na podstawie których maszyniści świadczą pracę lub usługi.

Ustawa będzie posługiwać się także określeniami przewoźnik kolejowy, użytkownik boczniczy zarządca infrastruktury, infrastruktura kolejowa, bocznicie kolejowe. Te pojęcia będą na gruncie projektowanej regulacji rozumiane zgodnie z ich systemowym znaczeniem z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

3.2. W rozdziale 2 znajdują się przepisy materialne określające **normy czasu pracy** i wymagane okresy odpoczynku dla maszynistów prowadzących pojazdy trakcyjne **w ruchu krajowym**. Normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku będą obowiązywały także maszynistę prowadzącego pociągi na rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy (czas pracy u różnych przedsiębiorców będzie podlegał sumowaniu). W tym zakresie przewiduje się wprowadzenie następujących rozwiązań:

3.2.1. Maksymalny czas pracy

Dobowy wymiar czasu pracy maszynisty będzie wynosił 8 godzin w przeciętnie 5-dniowym tygodniu pracy. Dobowy wymiar czasu pracy będzie mógł przy tym podlegać przedłużeniu do 12 godzin w danej dobie. Tygodniowy wymiar czasu powinien wynosić przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. Zostanie zastrzeżona możliwość przedłużenia tygodniowego wymiaru czasu pracy o maksymalnie 12 godzin w jednym tygodniu. Przedłużenie takie będzie mogło nastąpić tylko wtedy, gdy średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

3.2.2. Określenie wymaganego czasu odpoczynku

Maszynista będzie miał prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku dobowego, a jeżeli pracował dłużej niż 11 godzin, wówczas wypoczynek powinien trwać tyle, ile poprzedzająca go praca. Maszyniście będzie przysługiwało prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku w tygodniu. Nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku będzie mógł obejmować mniejszą liczbę godzin, nie mniejszą jednak niż 24 godziny w razie wystąpienia sytuacji wymagających od maszynisty podjęcia czynności dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii.

3.2.3. Maksymalne limity godzin nadliczbowych

Zostanie ustanowiony maksymalny roczny limit godzin nadliczbowych na poziomie 250 godzin.

3.2.4. Składniki czasu pracy

W projekcie ustawy wymienione zostaną następujące składniki czasu pracy maszynisty:

- czas przeznaczony na przyjęcie i zdanie pojazdu trakcyjnego,
- wszelkie czynności związane z obsługą pojazdu trakcyjnego,
- czas przeznaczony na dojazd do pojazdu trakcyjnego, jeżeli objęcie go następuje poza stacją macierzystą (pojęcie stacji macierzystej zostanie zdefiniowane w rozdziale 1),
- czas przeznaczony na powrót do stacji macierzystej po zdaniu pojazdu trakcyjnego, jeżeli czynność ta następuje poza stacją macierzystą,
- badania lekarskie i psychologiczne zlecone przez przedsiębiorcę, na rzecz którego maszynista świadczy pracę lub usługi,
- szkolenia, egzaminy oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności wymagane do kontynuowania pracy na stanowisku maszynisty,
- udział w postępowaniu wyjaśniającym prowadzonym przez przedsiębiorcę, na rzecz którego maszynista świadczy pracę lub usługi,
- udział w postępowaniach prowadzonych Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, sądy, prokuratury i inne organy ochrony prawnej, dotyczących pracy maszynisty,
- udział w kontrolach prowadzonych przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego lub Państwowej Inspekcji Pracy dotyczących pracy maszynisty.

W tym rozdziale znajdzie się dodatkowo przepis wskazujący, że układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne w zakresie długości obowiązkowych przerw lub okresów odpoczynku oraz niższe normy maksymalne dotyczące długości czasu pracy, niż przewiduje to ustawa. Jest to rozwiązanie analogiczne do zastosowanego w art. 23 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

3.3. W rozdziale 3 znajdują się przepisy materialne określające normy czasu pracy wymagane okresy odpoczynku dla maszynistów prowadzących pociągi w ruchu pomiędzy Polską a

innym państwem członkowskim Unii Europejskiej. Zawarte w tym rozdziale przepisy będą stanowiły transpozycję postanowień *dyrektywy Rady 2005/47/WE*. Również w tym przypadku normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku będą obowiązywały także maszynistę prowadzącego pociągi na rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy.

3.4. Rozdział 4 będzie zawierał przepisy dotyczące **obowiązków maszynistów i przedsiębiorców, którzy zatrudniają lub korzystają z usług maszynistów**. Obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy zostanie rozciągnięty również na przedsiębiorców, którzy korzystają z usług maszynistów na podstawie umów cywilnoprawnych. Przedsiębiorca zatrudniający lub korzystający z usług maszynisty będzie obowiązany do poinformowania maszynistów o obowiązujących ich przepisach w materii czasu pracy, jak również uzyskania oświadczenia od maszynisty o respektowaniu tych postanowień. W celu identyfikacji przypadków „podwójnego zatrudnienia” każdy maszynista wykonujący czynności prowadzenia pojazdu trakcyjnego na rzecz jakiegokolwiek przedsiębiorcy będzie składał oświadczenie, które zawiera informację dotyczącą wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu. W przypadku złożenia przez maszynistę oświadczenia, w którym stwierdza on, że wykonuje czynności prowadzenia pojazdu trakcyjnego także u innego podmiotu, oświadczenie to przedsiębiorcy zatrudniający lub korzystający z usług maszynistów będą przekazywać Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Są to rozwiązania, które zostaną przeniesione z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (art. 22ca).

3.5. W rozdziale 5 znajdą się regulacje normujące instytucję **nadzoru administracyjnoprawnego** nad respektowaniem przez maszynistów oraz zatrudniających ich przewoźników kolejowych przepisów projektowanej regulacji. Określone zostaną kompetencje Prezesa UTK niezbędne do zapewnienia przestrzegania przepisów ustawy, środki władczego oddziaływania znajdujących zastosowanie w obliczu stwierdzenia nieprawidłowości w zakresie realizacji postanowień ustawy oraz tryb i warunki przeprowadzania kontroli maszynistów i przedsiębiorców, na rzecz których wykonują oni czynności zawodowe.

3.6. Rozdział 6 będzie określał **odpowiedzialność administracyjnoprawną i karnoprawną** za naruszenie przepisów normujących czas pracy maszynistów. W rozdziale dotyczącym sankcji zostaną określone przepisy penalizujące zachowania maszynistów polegające na naruszaniu norm dotyczących czasu pracy podczas wykonywania czynności na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego. W tym zakresie sankcją będzie grzywna nakładana w drodze mandatu karnego przez Prezesa UTK. Orzekanie w sprawach o te czyny będzie następowało w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Jeżeli maszynista będzie naruszał normy czasu pracy wykonując czynności zawodowe w ramach jednego

stosunku prawnego, sankcje będzie ponosił przedsiębiorca, który go zatrudnia lub korzysta z jego usług. W tym przypadku Prezes UTK będzie mógł wymierzyć administracyjną karę pieniężną w wysokości do 2 % rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym. Sankcje te będą mogły być stosowane niezależnie od sankcji przewidzianych w Kodeksie pracy nakładanych na pracodawców w przypadku wykroczeń przeciwko prawom pracownika dotyczących czasu pracy.

3.7. W rozdziale 7 zawarte zostaną zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe. Zmiany w przepisach obowiązujących obejmować będą uchylenie przepisów art. 1 pkt 6, rozdziału 4b oraz przepisów art. 22ca, art. 65 ust. 1a i art. 66 ust. 1 pkt 3a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (przepisy te zostaną przeniesione do ustawy opracowanej na podstawie niniejszych założeń). Dodatkowo w tym akcie prawnym, w przepisach ustrojowych określających zakres zadań Prezesa UTK zostanie dodany przepis wskazujący, że do zadań Prezesa UTK należy nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy o czasie pracy maszynistów. Wprowadzone zostaną ponadto przepisy przejściowe, zgodnie z którymi przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i inni pracodawcy maszynistów dostosują dotychczasowe umowy o pracę i umowy na podstawie których maszyniści świadczą usługi, do postanowień ustawy w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Z uwagi na konieczność dostosowania organizacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego i innych podmiotów będących adresatami przepisów zawartych w ustawie do wymagań w niej określonych, przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

4. INFORMACJE DODATKOWE

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 14114), projekt założeń zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy opracowany na podstawie niniejszych założeń nie będzie zawierał przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie będzie podlegał notyfikacji Komisji Europejskiej w tym trybie.

5. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Wstępna wersja założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów została przedstawiona partnerom społecznym i omówiona na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniu 31 lipca 2013 r. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele związków zawodowych, pracodawców i organizacji zrzeszających pracodawców. W pisemnych stanowiskach do założeń przekazanych przez poszczególnych uczestników Zespołu zarysowały się zasadnicze rozbieżności co do kształtu proponowanych rozwiązań.

Projekt założeń w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) Konfederacja Lewiatan;
- 3) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 4) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 5) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 6) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 7) Forum Związków Zawodowych;
- 8) PKP S.A.;
- 9) PKP PLK S.A.;
- 10) PKP Cargo S.A.;
- 11) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 12) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 13) PKP Intercity S.A.;
- 14) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 15) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 16) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;
- 17) Sekcja Kolejowa „Solidarność”;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP;
- 19) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 20) Fundacja PRO KOLEJ.

<p>Nazwa projektu Projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Zbigniew Klepacki, Podsekretarz Stanu w MIR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w MIR, tel.: (22) 630 13 00, Kamil.Wilde@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26.02.2014 r.</p> <p>Źródło: inne</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. Jaki problem jest rozwiązywany? (maksymalnie 100 słów)

Eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku pomiędzy służbami. Wyeliminowanie nieprawidłowości wynikających ze zróżnicowania standardów odnoszących się do warunków pracy maszynistów u poszczególnych przewoźników kolejowych działających w Polsce.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt (maksymalnie 100 słów)

Wprowadzenie do systemu prawnego szczególnej regulacji ustawowej dotyczącej czasu pracy maszynistów obejmującej swoim zakresem określenie jednolitych norm i wymiaru czasu pracy maszynistów, a także obowiązków pracodawców i podmiotów korzystających z maszynistów tym zakresie wraz z określeniem katalogu sankcji w razie nieprzebrzeganie przepisów ustawy. Wdrożenie powyższych rozwiązań ustawowych zapewni przestrzeganie norm czasu pracy przez maszynistów wykonujących czynności na podstawie umowy o pracę lub umów cywilnoprawnych w tym również przez tych, którzy wykonują czynności u różnych przewoźników kolejowych. Wprowadzona zostanie standaryzacja warunków pracy maszynistów u wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce. Wyeliminowane zostaną zjawiska związane z czasem pracy maszynistów, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

3. Jakie były analizowane inne rozwiązania, w tym rozwiązania pozalegislacyjne? Dlaczego ich nie zastosowano?

Nie ma możliwości rozwiązania problemu poprzez działania pozalegislacyjne z uwagi na materię regulowaną w projektowych założeniach. Kwestie dotyczące czasu pracy są obecnie szczegółowo regulowane zarówno w Kodeksie pracy jak i w Układach Zbiorowych Pracy, a także - w odniesieniu do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym - w prawie Unii Europejskiej (dyrektywa Rady 2005/47/WE).

4. Jeżeli projekt wdraża prawo UE, jakie są przewidywane rozwiązania poza bezwzględnie wymaganymi przez UE?

Przepisy prawa UE regulują jedynie zagadnienia związane z czasem pracy maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym (w projekcie ustawy znajdują się przepisy wdrażające dyrektywę Rady 2005/47/WE dotyczącą czasu pracy personelu kolejowego w ruchu transgranicznym, przeniesione z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym). W ustawie opracowanej na podstawie przedmiotowych założeń znajdują się także przepisy regulujące czas pracy maszynistów prowadzących pociągi wyłącznie w ruchu krajowym.

5. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Łączna liczba maszynistów w państwach członkowskich UE wynosi około 93 000, z czego około 5-7 tys obsługuje ruch transgraniczny. Większość państw członkowskich UE stosuje do tej grupy zawodowej przepisy ogólnego prawodawstwa dotyczącego czasu pracy, uzupełnione poprzez Układy Zbiorowe Pracy. Spośród państw członkowskich UE sektorowe regulacje odnoszące się do czasu pracy maszynistów i innych pracowników kolei obowiązują w 4 państwach członkowskich UE Francji, Holandii, Włoszech i Niemczech. W Niemczech Układy zbiorowe pracy mają charakter międzyzakładowy i obejmują wszystkich maszynistów prowadzących pociągi u tamtejszych przewoźników kolejowych.

Źródło: *Study on Implementation and application of directive 2005/47/EC on the certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector*, TNO REPORT, Amsterdam 2012.

6. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Maszyniści	17 500	Statystyki MIR	Bezpośrednie – określenie praw i obowiązków związanych z czasem pracy
Przewoźnicy kolejowi	104	Dane UTK	Bezpośrednie – określenie warunków zatrudniania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów.
Zarządcy infrastruktury	8	Dane UTK	Bezpośrednie – określenie warunków zatrudniania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów.

7. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W październiku 2012 r. skierowano do partnerów społecznych kwestionariusz z prośbą o wskazanie zagadnień związanych z warunkami pracy maszynistów, które ich zdaniem wymagają ujednoczenia. Uzyskano odpowiedzi łącznie od 15 podmiotów. W ramach wstępnych konsultacji pierwsza wersja założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów została przedstawiona partnerom społecznym i omówiona na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniu 31 lipca 2013 r. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele związków zawodowych, pracodawców maszynistów i organizacji zrzeszających pracodawców (w sumie 15 podmiotów rynku kolejowego). W pisemnych stanowiskach do założeń przekazanych przez poszczególnych uczestników Zespołu zarysowały się zasadnicze rozbieżności co do kształtu proponowanych rozwiązań.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z rekomendowanego rozwiązania

nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Dla potrzeb monitorowania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów, w projekcie przewidziano nałożenie na uczestników rynku nowych obowiązków o charakterze informacyjnym i sprawozdawczym.

9. Wyniki analizy wpływu

Koszty w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany

		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2013 r.)	budżet państwa							
	jednostki samorządu terytorialnego							
	inne jednostki sektora finansów publicznych							
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	58	58	58	58	58	58	580
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa							
	jednostki samorządu terytorialnego							
	inne jednostki sektora							

	finansów publicznych	Wzrost zatrudnienia w grupie zawodowej maszynistów o około 6 % (konieczność wyszkolenia dodatkowo około 1000 maszynistów, przy obecnych brakach w drużynach trakcyjnych szacowanych na poziomie 1100 maszynistów). Możliwe obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu ze względu na spodziewany wzrost kosztów pracy.
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	rynek pracy (dodaj/usuń)	

Niemierzalne

Korzyści w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany

		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	budżet państwa							
	jednostki samorządu terytorialnego							
	inne jednostki sektora finansów publicznych							
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

W ujęciu niepieniężnym

budżet państwa	
jednostki samorządu terytorialnego	
inne jednostki sektora finansów publicznych	
przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	Minimalizowanie strat dla przewoźników kolejowych i nadawców towarów wynikających z poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, których przyczyną jest błąd maszynisty spowodowany obniżeniem sprawności psychofizycznej.
rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wyeliminowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją.
rynek pracy	Standaryzacja i poprawa warunków pracy maszynistów. Konieczność zatrudnienia dodatkowo około 1 tys. maszynistów.

Niemierzalne

Wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej	W przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei przyjmuje się wskaźnik VPN odzwierciedlający wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej. W Polsce przyjmuje się, że wartość VPN na osobę wynosi około 2 mln zł.
---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:

Założenia:

- Górny limit godzin nadliczbowych na poziomie 250 godzin rocznie.
- Koszt wyszkolenia jednego maszynisty – 40 tys. zł.
- Praca eksploatacyjna na kolei – 218 mln pckm/ dane wyjściowe za 2012 r.
- Średni miesięczny czas prac maszynisty w Polsce: 156, 4 godz./m-c.

Źródła danych:

1. Bezpieczeństwo pracy na kolei: bezpieczeństwo pracy przy wykonywaniu robót torowych, przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów, Państwowa Inspekcja Pracy – Główny Inspektorat Pracy, Warszawa 2013.
2. Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013.
3. Analiza czasu pracy maszynistów, Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa 2012.

10. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wzmocnienie kadrowe i kompetencyjne Urzędu Transportu Kolejowego w związku z nowymi zadaniami – od 2015 r.
Ograniczenie przypadków naruszania norm czasu pracy przez maszynistów – od 2016 r.

11. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie rzadziej niż raz na 3 lata Minister Infrastruktury i Rozwoju będzie dokonywał oceny funkcjonowania ustawy dotyczącej czasu pracy maszynistów, na podstawie następujących mierników:

- 1) liczba zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przy badaniu których stwierdzono nieprawidłowości dotyczące czasu pracy maszynistów;
- 2) liczba nieprawidłowości dotyczących czasu pracy maszynistów stwierdzonych w toku kontroli dokonywanych przez Prezesa UTK;
- 3) suma kar pieniężnych nałożonych na podmioty rynku kolejowego w związku z nieprzestrzeganiem przepisów ustawy.

12. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak