



# Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Biuro Rady Krajowej

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa  
e-mail: rkzzm@wp.pl; <http://www.zzm.org.pl>

tel. +48 22 474 26 15  
tel/fax +48 22 474 26 16

RKZZM 50/07/2018

Warszawa, dnia 09.07.2018r.

**Pan  
Andrzej Bittel  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury**

## **Uwagi do projektu założeń Ustawy o czasie pracy maszynistów.**

Ustawa o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów jest od dawna oczekiwanym aktem prawnym regulującym zasady zatrudnienia i czas pracy kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu pociągów pracowników, którymi są maszyniści. Dziś stosowane zasady oparte o Kodeks pracy z uwagi na specyfikę pracy tej grupy zawodowej są niedoskonałe i prowadzą do nadużyć, które już niejednokrotnie wskazywała zarówno Państwowa Inspekcja Pracy, Urząd Transportu Kolejowego a także Najwyższa Izba Kontroli.

W naszym przekonaniu Ustawa winna przede wszystkim:

- precyzować definicje maszynisty
- czasu pracy i wypoczynku
- maksymalne limity dobowego, miesięcznego i rocznego czasu pracy
- maksymalne limity czasu prowadzenia pojazdu w dzień i w nocy
- miejsce pracy
- zasady zatrudnienia
- narzędzia do kontroli przestrzegania norm opisanych w Ustawie
- system penalizacji związany z nadużyciami w obszarze czasu pracy i zatrudniania maszynistów wpływających na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego opisanego Ustawą

Przedstawiony Projekt założeń Ustawy w zasadzie obejmuje większość oczekiwanych przez nas regulacji, jednak jest szereg zagadnień koniecznych do uzupełnienia a także brakuje szeregu szczegółowych zapisów, które mamy nadzieję znajdą się w Projekcie Ustawy.



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce  
Organizacja członkowska Zrzeszona w strukturach  
KRS: 0000047314 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy  
XII Wydział Gospodarczy KRS  
REGON: 010715435; NIP: 113-03-31-664



Wnioski do uzupełnienia założeń do projektu Ustawy:

1. W **Rozdziale I** do wskazanych definicji należy dodać też definicję czasu pracy maszynisty i definicję wypoczynku.
2. W **Rozdziale II 3.3** należy wskazać maksymalne (nieprzekraczalne) limity czasu pracy dobowego, miesięcznego i rocznego a także maksymalne czasy prowadzenia bez przerwy pojazdu w dzień i w nocy.
3. Nie może być również dopuszczenia w **ust. 3.2.3** pracy maszynisty powyżej 12 godzin bez wskazania, że powyżej 12 godzin niedopuszczalne jest prowadzenie pojazdu a w sytuacjach nadzwyczajnych maszynista może jedynie dozorować pojazd czekając na zmianę, albo wracać pasażerem do miejsca pracy (siedziby zakładu).
4. Nieprecyzyjne jest też sformułowanie w **ust. 3.2.4** mówiące o tym, że układy zbiorowe mogą ustalić **inną** liczbę nadgodzin (inną, czyli można zinterpretować też, że wyższą niż 150). Zgodnie z Kodeksem pracy, ale też przede wszystkim ze względu na specyfikę pracy maszynisty niedopuszczalna jest praca w nadgodzinach (na stanowisku pracy maszynisty występują przekroczenia dopuszczalnych norm czynników szkodliwych dla zdrowia (hałas, wibracje, podciśnienie), dlatego uważamy, że stosowanie normy max 150 nadgodzin w skali roku z powodu przekroczeń dobowego wymiaru czasu pracy (opóźnienia pociągów) to **maksymalny** dopuszczalny limit.
5. Zdaniem ZZM wyznaczenie dwóch stacji macierzystych (**ust. 3.2.5**) może być obszarem nadużyć. W związku z powyższym inne niż jedno określenie miejsca pracy może mieć zastosowanie jedynie w ruchu aglomeracyjnym i dla maszynistów zatrudnionych prowadzeniu prac inwestycyjnych na liniach kolejowych.
6. Obszarem dużych nadużyć w stosowaniu norm czasu pracy jest zatrudnianie maszynistów u wielu pracodawców i dzisiejsza kontrola na podstawie składanych przez maszynistów oświadczeń jest dalece niewystarczająca, dlatego wnioskujemy w **ust. 3.5** o wyraźne wskazanie Urzędu Transportu Kolejowego, jako organu nadzorującego i kontrolującego czas pracy i kwalifikacje maszynistów poprzez Centralny Rejestr Maszynistów, który w systemie online będzie nadzorował zarówno czas pracy maszynistów a ponadto autoryzację na poszczególne rodzaje pojazdów i infrastruktury a także ważność badań lekarskich i ważności uprawnień pozwalających na prowadzenie pociągów.

Jedynie system online, w którym maszynista będzie musiał uzyskać stosowną autoryzację przed uruchomieniem pociągu będzie gwarantował skuteczność kontroli przestrzegania tego obszaru bezpieczeństwa ruchu.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce zwraca też uwagę, że nieuregulowanie zasad zatrudniania i czasu pracy maszynistów jest realnym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu pociągów, dlatego istnieje pilna potrzeba uchwalenia powyższej Ustawy.

*Z uszanowaniem*

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE  
PREZYDENT  
*Leszek Mitek*

