



Warszawa, dnia 30 stycznia 2020 r.

L.dz. FZZ IX 678/30/01/2020

SEKRETARIAT Z CY SZEFKA KS

L.dz. DS-173-116/20

Data wpływu..... 03.02.2020.....

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Pan Dariusz Salomończyk

Opinia Forum Związków Zawodowych do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, pismo SPS-WP-173-16/20.

Forum Związków Zawodowych, ze zrozumieniem przyjmuje konieczność uchwalenia nowelizacji stawy o Transporcie Kolejowym oraz niektórych innych ustaw jako następstwo implementacji prawa wspólnotowego, którego obowiązek zapisany jest w traktatach.

U podłoża niniejszej nowelizacji jest dostosowanie prawa RP do dyrektyw instytucji UE (ujmując zagadnienie szerzej), które zostały szczegółowo wymienione w uzasadnieniu projektu. Doceniamy merytoryczne i całościowe uzasadnienie załączone do rządowego projektu.

Pewne wątpliwości budzi informacja, że 25 grudnia 2018 r., a więc przeszło 13 miesięcy temu minął termin wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1). Nasza obawa wynika z potencjalnie zbyt szybkiego tempa procedowania niniejszego projektu.

W połowie bieżącego roku zacznie obowiązywać IV Pakiet Kolejowy. Chociaż Prawodawca dąży do zrównania praw podmiotów ubiegających się o dostęp do „polskich torów”, istotnym jest zwrócenie szczególnej uwagi na czynnik zachowania bezpieczeństwa na polskiej kolei, a także zwiększenia znaczenia czynnika ludzkiego.

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej





Projektodawca przedkłada zmiany w art. 46 Ustawy o Transporcie Kolejowym, które jak zapewnia w uzasadnieniu: mają na celu zapewnienie, by o licencję przewoźnika kolejowego mógł ubiegać się przedsiębiorca przestrzegający standardów pracowniczych i socjalnych oraz wiarygodny finansowo.

Obecne brzmienie art. 46 ust. 4 pkt 4: członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy — osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu **za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową.**

Proponowana zmiana przyjmuje brzmienie:

Członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy — osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu **za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.**

Zmiana dotyczy w zasadzie wyłącznie dwóch zdań, które należy przyjąć in plus, jednakże w naszym przekonaniu nie wyczerpuje to tematu. Liczba przestępstw zmniejsza się co prawda do jednego („przestępstwo” zamiast „przestępstw”), jednakże wciąż niedookreślone pozostaje: **powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową oraz nowy termin poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.**

Problem w tym, że to czy dane postępowanie pracodawcy/przedsiębiorcy pozostaje „nieumyślne” bądź „poważne” ocenia się dopiero na poziomie postępowania sądowego, które poprzedza często wielomiesięczne postępowanie w ramach kontroli np. w ramach Inspekcji Pracy. Czy Projektodawca rozważył co uczyni w przypadku toczącego się postępowania np. przed Inspekcją Pracy? Czy zawiesi swoją decyzję do czasu wydania wyroku? Czy zwolnienie działacza związkowego, które godzi nie tylko w Kodeks Pracy, ale także układ zbiorowy pracy - będzie przyczyną do wstrzymania postępowania bądź nieudzielenia licencji? Obawiamy się wprowadzenia pewnego relatywizmu definicyjnego, trudno bowiem przypuszczać, że jedna osoba będzie w stanie wstrzymać plan biznesowy dużego przedsiębiorstwa.





Prawodawca wskazuje w uzasadnieniu, że: *do wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie wprowadzanej ustawy postępowań dotyczących wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu stosuje się przepisy dotychczasowe, co ma zapewnić niepogorszenie sytuacji przedsiębiorców.* Niepokojącym jest w tym miejscu takie formułowanie przepisów, by te dążyły do niepogorszenia sytuacji przedsiębiorców, jednakże nie wskazuje się tutaj w ogóle o niepogorszeniu sytuacji pracowników.

Warto w tym miejscu nadmienić, że funkcjonujące m.in. w Niemczech centrale związkowe są zdecydowanie lepiej zinstytucjonalizowane niż w Polsce. Jesteśmy pełni w związku z tym obaw, że rywalizacja o dostęp do „polskich torów“, że użyjemy takiego kolokwialnego zwrotu, odbywać się będzie kosztem polskich pracowników.

Chcielibyśmy uwrażliwić Projektodawcę, że jako FZZ, w którym zrzeszeni są Kolejarze w Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy z uwagą śledzimy proces implementacji IV Pakietu Kolejowego. Rozumiemy, że wdrażanie jego założeń wynika ze zobowiązań zawartych w umowach międzynarodowych, jednakże chcielibyśmy zaapelować o to, aby w procesie tak implementacji przepisów unijnych, jak i przyjmowania poszczególnych strategii narodowych przewoźników kolejowych pamiętać o przestrzeganiu i zabezpieczeniu interesów pracowniczych w taki sposób, aby transformacja polskiej kolei, w tym dostosowania jej do warunków rynkowych nie odbywała się kosztem pracowników - np. w ograniczaniu kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych. Należy w tym miejscu podkreślić, że po raz kolejny uświadamiamy sobie poważną lukę w polskim systemie prawnym dotyczącą braku uregulowania czasu pracy pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów. Próżno szukać dokumentu całościowo wyczerpującego istotę zapewnienia i podnoszenia bezpieczeństwa na kolei.

W aktach prawnych: między innymi ustawie o transporcie kolejowym, czy rozporządzeniu dotyczącym wymogów zdrowia ustawodawca wskazał stanowiska pracy związane z ruchem kolejowym o kluczowym znaczeniu z punktu widzenia procesów przewozowych, jak również z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozów pasażerskich i towarowych - jest ich łącznie **siedemnaście**. — m.in. w grupie dostrzeżemy rewidenta, toromistrza czy kierownika pociągu.

Oczywiście występują regulacje zawarte m.in. w Kodeksie Pracy, układach zbiorowych pracy, regulaminach, jednakże, co komunikują nam także związkowcy należący do Federacji ZZK, nie przystają one do współczesnych wyzwań i w niedostateczny sposób wyczerpują temat, ponieważ praca w nadgodzinach stała się niejako stałą formą zatrudnienia. Znane są przypadki, w których po pracy wykonanej u któregoś z narodowych przewoźników, pracownik udawał się do pracy do jednego z przewoźników prywatnych, u którego pracował w oparciu o umowę o dzieło.





To nie jest koniec tego zagadnienia. Niedopatrzeniem instytucji państwa jest stan rzeczy, w którym spółki prywatne są w stanie dwoma osobami z odpowiednimi uprawnieniami realizować pracę pięciu osób zatrudnionych w spółce państwowej, co znacząco obniża jej koszty pracy i czyni jej ofertę bardziej konkurencyjną. Przykładem może tu być posiadanie przez jedną osobę uprawnień ustawiacza, manerwowego, rewidenta i maszynisty,

Decyzją UTK wprowadzono min. obserwatora szlaku/drogi przebiegu, co jest realizacją postulatów prywatnych operatorów kolejowych, istnieje duże ryzyko przekroczenia norm czasu w dobie pracowniczej. Jednakże Prawodawca, pomimo już dwukrotnego przedkładania gotowego projektu uregulowania kwestii czasu pracy na kolei, nie jest zainteresowany jej wdrożeniem, nad czym ubolewamy.

Jako przedstawiciele strony społecznej interesuje nas także to, że poza sferą regulacji UE pozostają kwestie związane z czasem pracy w poszczególnych krajach. Brak jest w tym aspekcie uregulowań, co jest przedmiotem europejskich kongresów związków zawodowych braku wspólnych przepisów dopuszczających do pracy na konkretnych stanowiskach w aspekcie kwalifikacji. Warto zwrócić uwagę, że np. kolejarze wjeżdżający do innych krajów UE muszą mieć każdorazowe dopuszczenie ze znajomości przepisów w danym kraju. Czy ta kwestia w temacie udzielenia licencji i liberalizacji rynku kolejowego w ramach IV Pakietu Kolejowego jest przedmiotem rozważań Prawodawcy? Wydaje się być to ogromnie istotne.

Na zakończenie chcielibyśmy zaapelować o spokojne i rzetelne procedowanie projektu w ramach konsultacji społecznych, ze swojej strony oferujemy pełne wsparcie merytoryczne.

Z poważaniem

Dorota Gardias

PRZEWODNICZĄCA
FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

