

Na kolei bez tachografu

ZATRUDNIENIE | Specjalnej ustawy nie będzie, choć kontrole wykazują liczne nieprawidłowości w czasie pracy maszynistów. Najczęściej zbyt długo pracują.

ksawery wardacki

Od nieco ponad roku Urząd Transportu Kolejowego kontroluje, u ilu pracodawców zatrudnieni są maszyniści oraz czy ich praca wypełnia normy wynikające z kodeksu pracy i ustawy o transporcie kolejowym. Kontrole pokazują, że naruszenia są nagminne. Aż w 75 proc. wypadków inspektory wykryli co najmniej jedno złamanie przepisów. Mimo to ustały prace nad zapowiadaną po tragedii w Szczekocinach ustawą o czasie pracy maszynistów.

Praca po godzinach

Uprawnienia UTK wynikają z nałożonego w 2013 r. przez nowelizację ustawy o transporcie obowiązku informowania o zatrudnieniu maszynisty. Prowadzący pojazd kolejowy muszą składać oświadczenia o tym, gdzie i w jakim wymiarze są zatrudnieni jako maszyniści. Jeżeli nie wywiążą się z tego obowiązku lub podadzą nieprawdę, grozi im grzywna. Oświadczenia, w których pracownik deklaruje zatrudnienie u większej liczby kolejowych przewoźników, trafiają do UTK, który je weryfikuje.

Urząd podsumował kontrole czasu pracy maszynistów przeprowadzone w 2014 r. Zbadano 128 pracowników kolei. U ok. 75 proc. prowadzących pojazdy kolejowe wykryto nieprawidłowości. Uchybienia były różne: wykonywanie pracy podczas zwolnienia lekarskie-

go, niezłożenie oświadczenia lub poświadczenie w nim nieprawdy, zatrudnienie w dwóch podmiotach bądź niezachowanie 11-godzinnego nieprzerwanego wypoczynku wynikającego z kodeksu pracy. Łącznie co trzecie naruszenie związane było ze zbyt krótkim odpoczynkiem.

- W tym roku wykryliśmy kolejne nieprawidłowości, zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców - informuje Grzegorz Mazur ze UTK. - Obowiązek składania oświadczeń jednak sprawi, że odsetek naruszeń będzie maleł - dodaje.

Naruszenia czasu pracy UTK musi zgłaszać do Państwowej Inspekcji Pracy. Ta instytucja wielokrotnie sygnalizowała, że maszyniści pracują za długo. Zdarzały się przypadki 15 godzin nieprzerwanej służby.

Także sądy zajmują się sprawami maszynistów. Głośnym przypadkiem był związkowiec maszynista z PKP Cargo, który miał poświadczać nieprawdę na swoich kartach pracy, a w rzeczywistości pracował gdzie indziej. Pod koniec stycznia sąd rejonowy potwierdził, że jego zwolnienie dyscyplinarne było uzasadnione.

Martwy projekt

Pod koniec 2013 r. ówczesne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawiło projekt założeń do ustawy o czasie pracy maszynistów. Według nich niezależnie od podstawy zatrudnienia maszynista

OPINIA

Łukasz Kuczkowski

radca prawny w kancelarii Raczkowski Paruch, kieruje biurem kancelarii w Poznaniu

DLA „RZ”



MATERIAŁ PRASOWY

Stworzenie specjalnej ustawy o czasie pracy maszynistów na wzór ustawy o czasie pracy kierowców nie jest konieczne. Obecne przepisy kodeksu pracy zupełnie wystarczą do należytego zarządzania czasem pracy. Taka szczególna regulacja często powoduje wątpliwości w jej późniejszej interpretacji zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców, co widoczne jest zwłaszcza na przykładzie ustawy dotyczącej kierowców zawodowych.

Część wykrytych przez Urząd Transportu Kolejowego naruszeń związanych z czasem pracy wynika też z postawy samych maszynistów, którzy z własnej woli np. wykonują pracę w czasie zwolnienia lekarskiego. To potwierdza, że nie jest potrzebna odrębna regulacja, lecz dokładniejsza kontrola warunków pracy maszynistów przeprowadzana z uwzględnieniem specyfiki tego zawodu.

mógłby prowadzić pociąg maksymalnie przez osiem godzin w nocy i dziesięć w ciągu dnia. Także dojazd do lokomotywy i jej zdanie byłyby doliczane do czasu pracy.

Po kilku miesiącach konsultacji Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju miało zarzucić prace nad ustawą.

- Odbyło się kilka spotkań dotyczących projektu, następnie zostaliśmy poinformowani, że nie będzie on kontynuowany - mówi Piotr Macioszek, wiceprezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

Przeciwnie takiemu obrotowi spraw są związki zawodowe, które domagają się wprowadzenia tej regulacji.

- Cały czas jesteśmy za rozwiązaniem, by maszynista miał obowiązek posiadania swojego „tachografu”, tak by nie

było możliwe nieprzebranie czasu pracy - mówi Henryk Grymel, szef kolejowej „Solidarności”.

Jednak zdaniem Piotra Macioszka zatrudnienie u kilku przewoźników i nagminne naruszenie czasu pracy na kolei było szczególnie widoczne ok. pięć lat temu. Jego zdaniem obecnie nastąpiła poprawa, na którą wpływ miały działania UTK i PIP.

- Dlatego trzeba odpowiednio wykorzystywać istniejące instrumenty, a nie tworzyć odrębną regulację, która spowoduje olbrzymie trudności u przewoźników - zwraca uwagę Macioszek. ©

masz pytanie, wyślij e-mail

prawo@rp.pl