



30-10-2020

NOWE PRZEPISY O CZASIE PRACY MASZYNISTÓW NIE PODNIOSĄ BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów, wbrew celowi określone w ustawie, nie podniesie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Może wręcz skutkować ograniczeniem dostępności maszynistów na rynku pracy i podniesieniem kosztów funkcjonowania przewoźników kolejowych.



Z powodu niewielkiej liczby maszynistów pracujących na polskim rynku oraz luki pokoleniowej w tym zawodzie dotychczasowe problemy zostaną jeszcze bardziej uwidocznione. Co ważne, regulacje dotyczące definicji czasu pracy maszynistów - ze względu na szeroki jej zakres oraz jedynie 2-miesięczny okres rozliczeniowy - wygenerują duże koszty pracy tej grupy zawodowej.

Na tym jednak nie koniec. Największe zastrzeżenia budzi różnicowanie przez projektodawcę czasu pracy maszynistów w zależności od podstawy zatrudnienia. Tygodniowy czas pracy maszynistów zatrudnionych u kilku podmiotów na innej podstawie niż umowa o pracę będzie dłuższy niż w przypadku wykonywania pracy na podstawie jednej lub kilku umów o pracę.

- Projekt ustawy budzi szereg naszych wątpliwości zarówno z punktu widzenia pracodawcy, jak i w kontekście bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. W projekcie znalazły się definicje, które w naszej ocenie wprowadzają swego rodzaju rewolucję w dotychczasowym systemie prawa pracy w tym zakresie, jak np. definicja dotycząca czasu pracy maszynisty oraz idące za tym konsekwencje związane z obliczaniem tego czasu - mówi Robert Stępień, prezes Kolei Mazowieckich.

W ocenie Pracodawców RP nowe regulacje promują zawieranie stosunków cywilnoprawnych (wobec wyższego tygodniowego wymiaru czasu pracy). W efekcie różnicują sytuację podmiotów, których kwalifikacje do wykonywania zawodu maszynisty są jednakowe. W praktyce przepis ten może również spowodować brak kontroli nad wymaganymi dobowymi i tygodniowymi normami czasu pracy.

- Trudno nam zaakceptować wskazany w ustawie obowiązek ujmowania stacji macierzystej jako obligatoryjnego elementu umowy o pracę. Pracodawca powinien mieć możliwość wskazania co najmniej czterech stacji macierzystych, a określenie w umowie o pracę do 2 stacji macierzystych spowoduje konieczność zmiany organizacji pracy drużyn pociągowych, w tym również pracowników drużyn konduktorskich. Wpłynie to bezpośrednio na zwiększenie zapotrzebowania w tych grupach zawodowych i spowoduje znaczące zwiększenie kosztów pracy. Obligatoryjne elementy umowy o pracę wskazuje Kodeks Pracy, jest to wyliczenie wyczerpujące i brak jest uzasadnienia prawnego dla różnicowania sytuacji prawnej maszynistów w tym zakresie - dodaje prezes Kolei Mazowieckich.

Podsumowując, wiele zaproponowanych w projekcie rozwiązań spowoduje wzrost kosztów po stronie pracodawcy z uwagi na konieczność zwiększenia zatrudnienia, a dodatkowo utrudni sytuację na rynku w zakresie dostępności maszynistów.

BACK