KW-WPS-1420/ 20 /2019 Poznań, dnia .12.2019 r.

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-828 Warszawa

Dot. sprawy DTK-4.0210.4.2019 WN2

Zgodnie z otrzymaną informacją o zamieszczonym w BIP na stronie Rządowego Centrum Legislacji projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, Spółka Koleje Wielkopolskie sp. o.o. przedkłada stanowisko dotyczące projektowanych rozwiązań:

1. Stworzenie centralnego rejestru maszynistów, gromadzącego w jednym miejscu spójne   
   i wiarygodne dane, uważamy za właściwe.

W uzasadnieniu projektowanej regulacji przedstawiono m.in. w tabelach szacowany koszt wdrożenia nowych zadań po stronie Prezesa UTK , natomiast brak jakichkolwiek informacji o kosztach, jakie poniesie Przewoźnik. Zaznaczamy, iż wprowadzenie systemu teleinformatycznego nie zwalnia żadnego Przewoźnika/Pracodawcy z gromadzenia   
w wersji papierowej dokumentów w postaci np. zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, orzeczenia o ukończonych badaniach lekarskich, jeżeli akta osobowe pracowników są prowadzone w wersji papierowej. Również podmioty uprawnione do prowadzenia badań lekarskich będą zaangażowane dwutorowo, ponieważ pracownikowi, który stawi się na badania lekarskie ze skierowaniem papierowym, będą przekazywane papierowe orzeczenia lekarskie, a na potrzeby UTK podmioty przeprowadzające badania lekarskie wprowadzać będą dodatkowe informacje do systemu informatycznego. Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej (Dz. U. z 2018r. poz.91 z póź. zm.) określa:   
a) zakres, sposób i warunki prowadzenia, przechowywania oraz zmiany postaci dokumentacji pracowniczej, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji   
w postaci elektronicznej w zakresie organizacji jej przetwarzania i przenoszenia pomiędzy **systemami** teleinformatycznymi;

b) sposób i tryb doręczania informacji lub zawiadomienia o możliwości odbioru dokumentacji pracowniczej w przypadku upływu okresu jej przechowywania oraz poprzedniej postaci tej dokumentacji w przypadku zmiany postaci jej prowadzenia   
i przechowywania, a także sposób odbioru dokumentacji pracowniczej;  
c) sposób wydawania kopii całości lub części dokumentacji pracowniczej pracownikowi,

Każdy Pracodawca decyduje o formie prowadzenia akt pracowniczych (wersja papierowa lub elektroniczna). Większość Przewoźników prowadzi dokumenty pracownicze w wersji papierowej, więc sugerowanie zmniejszenia obciążenia pracy po stronie Przewoźnika nie jest uzasadnione. Nawet w przypadku prowadzenia dokumentacji pracowniczej w wersji elektronicznej Rozdział 4 ww Rozporządzenia nakłada na Pracodawcę obowiązek zapewnienia struktury technicznej i formatu plików zgodnych z systemem teleinformatycznym współpracującym, a realizacja tego obowiązku wiąże się również z dodatkowymi kosztami.

1. Pojawia się istotna obawa, iż proces legislacyjny może wyprzedzić rozwiązania informatyczne. W projektowanej ustawie zakłada się stworzenie systemu monitorowania czasu pracy, określającego ściśle określone elementy. Zakres gromadzonych danych wskazanych w Rozdziale 4c projektowanej regulacji, jest szeroki i wymaga, aby system informatyczny, który obecnie jest wykorzystywany do gromadzenia informacji o czasie pracy był zintegrowany (zautomatyzowany) z projektowanym centralnym systemem informatycznym. Brak potencjalnej kompatybilności modułu czasu pracy spowoduje zapewne powstanie kolejnych kosztów po stronie Przewoźnika, np. wskutek projektowanego rozwiązania wprowadzania danych: rozpoczęcia pracy - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczeciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu, a zakończenia pracy – nie później niż godzinę po zakończeniu pracy.
2. W naszej ocenie zasadne jest wprowadzenie jednolitych egzaminów państwowych na licencję i świadectwo maszynisty, przeprowadzanych przez Prezsa UTK. Nie mniej jednak należy wyeliminować zagrożenie wydłużenia procesu od momentu rozpoczęcia szkolenia maszynisty do momentu wydania świadectwa m.in. poprzez wyznaczenie terminu egzaminu teoretycznego i praktycznego, który będzie ustalany z listy terminów wyznaczanych I dostępnych przez UTK.
3. Uważamy, iż dodanie w art. 66 ust. 1 projektowanej regulacji **pkt 10** o brzmieniu “podmiot, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 25y ust.3 i 6, nie dokonał za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, obsługujacego rejestr wprowadzenia danych do rejestru, dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 25 z ust. 10 pkt 1, albo wprowadził dane nieprawdziwe” podlega nałożeniu kary pieniężnej w wysokości 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym” jest zbyt rygorystyczny w stosunku do przewinienia np. przekazania danych o zakończeniu pracy – nie później niż godzinę po zakończeniu pracy. Rejestracja czasu pracy maszynistów w projektowanej regulacji, przy braku szczegółowych rozwiązań branżowych dla stanowiska maszynisty nie gwarantuje   
   w naszej ocenie realizacji zakładanego jej celu.
4. Jednoczesnie pragniemy zwrócic uwagę, iż przyjęcie proponowanych zmian w ustawie wymusza dokonanie zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Zauważamy brak spójności m.in. pomiędzy:

* projektem zapisu art.22a ust. 5 pkt 4: “który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy   
  i umiejętności” a §13 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty: “Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejetności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności jednego egzaminatora”
* zapis art. 22bb ust. 3 pkt 3 ppkt3 o treści: “zdanie sprawdzianu wiedzy   
  i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin” wymaga doprecyzowania w rozporządzeniu wykonawczym. Uważamy i projektowany zapis ma na celu wprowadzenie SWiU tzw. wewnętrznego przed dopuszczeniem do egzaminu na świadectwo nie określając, co w przypadku jeżeli kandydat nie zaliczy tego SWiU ( kto winien taki SWiU przeprowadzić?).
* zapisy art. 22bb ust. 9: “Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatora oddelegowanego przez ośrodek szkolenia, posiadającego świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i do jazdy po określonej infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin” oraz ust 11: ”Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” nasuwają wątpliwości i rodzą kolejne pytania, kto ponosi koszty trasy i pojazdu kolejowego do przeprowadzenia praktycznej części egzaminu? proponowana forma zapisu uniemożliwia prowadzenie egzaminu praktycznego na pociągach planowych.