

Sprawozdanie z wyjazdu do Brukseli – 26.X.2006 r.



Od lewej: Henryk Grymel, Sabine Trier, Wiesław Pełka

W dniu 26 października 2006 r. Delegacja w składzie: Henryk Grymel (przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność"), Wiesław Pełka (Centrala PLK), Piotr Dowbor (Zakład Taboru w Gdyni) uczestniczyła w spotkaniu Sekcji Kolejowej ETF w Brukseli. Tego dnia obrady Grupy do Spraw Pakietów Kolejowych były połączone z obradami Grupy Dialogu Socjalnego.

Spotkanie otworzyła Sabine Trier – Zastępca Sekretarza Generalnego ETF. Na wstępie powitała wszystkich uczestników i podziękowała za wyjątkowo liczną obecność. Szczególne gorące słowa powitania

skierowała do delegatów z Federacji Rosyjskiej, co zostało nagrodzone oklaskami. Następnie został odczytany i przyjęty projekt porządku obrad z zastrzeżeniem możliwości zmian, jeżeli zajdzie taka potrzeba w czasie spotkania.

Na wstępie przyjęto sprawozdanie ze spotkania, które odbyło się w dniach 12,13 kwietnia 2006 roku w Paryżu (w tym spotkaniu uczestniczył Jerzy Nowak – Zastępca Przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność"). György Balla Zastępca Sekretarza Generalnego ETF podziękował i pogratulował francuskim związkom za zorganizowanie udanego spotkania na którym przede wszystkim zajmowano się oceną sytuacji sektora kolejowego w Europie po 15 latach od rozpoczęcia liberalizacji, możliwościami i perspektywami rozwoju kolejowego transportu w Europie oraz strategiami, jakie powinny przyjąć związki zawodowe na zliberalizowanym rynku.

Kolega z Francji (związek CGT Cheminots) opowiedział o demonstracji przeciwko liberalizacji, deregulacji i restrukturyzacji kolei zorganizowanej w Paryżu, a skierowanej do francuskich posłów do Parlamentu Europejskiego.



Od lewej: Didier Le Reste (z Francji) – wiceprezydent Sekcji Kolejowej ETF, György Balla (z Węgier) - wiceprezydent Sekcji Kolejowej ETF, Sabine Trier - Zastępca Sekretarza generalnego ETF, Lena Moberg-Lindwall (ze Szwecji) – członek biura w Sekcji Kolejowej ETF. Przy komputerze Eric de Chateaufieux (z Francji).

Następnie György Balla kontynuował omawianie spotkania w Paryżu, gdzie zajmowano się uzgodnieniami pomiędzy ETF i CER (Community European Railways) w sprawie wspólnego stanowiska wobec Parlamentu Europejskiego w sprawie warunków pracy dla personelu zatrudnionego mobilnie (maszyniści, kierownicy pociągów, konduktorzy) w ruchu transgranicznym.

W tym momencie głos zabrała Sabine Trier, która zwróciła uwagę, że ten temat wiąże się bezpośrednio z kolejnym punktem obrad dotyczącym „renegocjacji rozdziału 4 Porozumienia dotyczącego warunków pracy pracowników pracujących w ruchu transgranicznym” i że w dalszym ciągu brak jest wspólnego stanowiska pomiędzy ETF i CER w sprawie czasu pracy maszynistów w

ruchu międzynarodowym, więc zaproponowała przejście do omawiania tego punktu, gdyż zgodnie z programem obrad wiąże się on z ewentualnym udzieleniem mandatu dla ETF w sprawie kontynuowania rozmów z CER i zajęcia stanowiska.

W tym momencie przedstawiciele z różnych państw i kolei zaczęli przedstawiać krajowe systemy pracy maszynistów, które różnią się znacznie. W Niemczech na przykład (w ruchu towarowym) na kolei HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) system pracy maszynistów jest niezgodny z

porozumieniami z CER i ETF. Poniżej podane są dwa przykłady pracy maszynisty z kolei HGK w systemie pracy, który jest zgodny z prawem niemieckim.



Przykład A.

- 1) Pociąg jedzie z Frechen (Niemcy) do Untervaz (Szwajcaria) 9-10 godzin.
- 2) Pierwszy wypoczynek.
- 3) Lokomotywa luzem jedzie do Glattburg (Szwajcaria) około 1 godziny, a następnie z Glattburg z pustym składem do Ingolstadt (Niemcy) ok. 8 godzin. (skład jest tam ładowany)

- 4) Drugi wypoczynek.
- 5) Pociąg wraca z Ingolstadt do Glattburg ok. 8 godzin. i lokomotywa wraca luzem do Untervaz.
- 6) Trzeci wypoczynek.
- 7) Powrót z pociągiem do Frechen i koniec zmiany.

Przykład B.

- 1) Pociąg jedzie ze Stendell do Hamburga ok. 8 godzin.
- 2) Pierwszy wypoczynek.
- 3) Pociąg jedzie z Hamburga do Würzburga ok. 11 godzin.
- 4) Drugi wypoczynek.
- 5) Pociąg jedzie z Würzburga do Großkorbetha ok. 7 godzin.
- 6) Trzeci wypoczynek.
- 7) Pociąg jedzie z Großkorbetha do Stendell ok. 8 godzin i koniec zmiany.

Z drugiej strony jest system stosowany w Polsce, gdzie nie stosuje się wypoczynku - przedstawiony przez Jerzego Kędzińskiego (Przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP).

Oprócz tych dwóch skrajnych, koledzy z Francji, Austrii i Szwecji przedstawiali inne systemy, znajdujące się pośrodku tych omawianych regulujące maksymalną długość czasu pracy przy bezpośrednim prowadzeniu pociągu w dzień i w nocy i.t.p. Dyskusja stawała się burzliwa. Francuzi twierdzili, że należy uregulować sprawę pracy w nocy i czasu prowadzenia pociągu, bo to pozwoli prowadzić pociąg jednej drużynie znającej tabor np. na trasie Paryż – Warszawa – Paryż. Belgowie twierdzili, że należy wycofać się z wypoczynków i stosować system jednozmianowy.

Po przerwie Sabine Trier podsumowała rozmowy i powiedziała, że aby ETF uzyskało mandat do uzgodnienia wspólnego stanowiska z CER do wystąpienia do Komisji Europejskiej w sprawie Dyrektywy dotyczącej uregulowania czasu pracy maszynistów w ruchu międzynarodowym konieczne jest przyjęcie pośredniego rozwiązania, gdyż widzi, że w przypadku propozycji braku wypoczynków Prezydium Sekcji Kolejowej ETF nie uzyska zgody przedstawicieli dużych państw takich jak Francja i Niemcy, a w przypadku propozycji dużej ilości wypoczynków napotka na opór Polski oraz małych państw - Belgii i Austrii. Zaproponowała więc głosowanie o udzielenie mandatu o upoważnienie ETF do rozmów i zawarcia porozumienia z CER w powyższej sprawie na następujących warunkach: porozumienie i dążenie wspólnie z CER do wprowadzenia Dyrektywy o czasie pracy maszynistów w ruchu międzynarodowym z 1 wypoczynkiem. Poza tym czas pracy w dzień nie może być dłuższy niż 9 godzin, a w nocy nie dłuższy niż 8 godzin.

Brak zgody na tą propozycję może oznaczać, że inni będą samodzielnie bez nas uzgadniać regulację czasu pracy maszynistów, a ETF nie będzie brać udziału w tych ustaleniach z powodu braku mandatu od swoich członków.

Zebrani zaakceptowali propozycję jednogłośnie, dając mandat dla ETF do wspólnych prac z CER w tej sprawie zgodnie z propozycją Sabine Trier – Zastępcy Sekretarza Generalnego ETF.

Następnie został odczytany i omówiony raport Komisji Europejskiej z wdrożenia „Białej Księgi” - 1 Pakietu Kolejowego. Z raportu nie wynika, aby liberalizacja rynku przyniosła (oprócz prywatnych przedsiębiorców) specjalne korzyści dla pasażerów i pracowników przedsiębiorstw transportu publicznego.

Kolejnym dokumentem było sprawozdanie z 2 czytania Trzeciego Pakietu Kolejowego w Parlamencie Europejskim:

- liberalizacja kolejowego pasażerskiego transportu publicznego (przedstawiciel włoskich związków w swojej wypowiedzi podkreślił, że Włosi stoją w stałej opozycji do liberalizacji rynku kolejowego, bo to zagraża zdobytym tam przez związki zawodowe specyficznym i korzystnym warunkom umów o pracę i zadowalającej sytuacji socjalnej)
- stanowisko w sprawie licencjonowania maszynistów - ta część pakietu jest największą „kością niezgody” pomiędzy Parlamentem Europejskim i ETF oraz CER (różnice w sprawach certyfikacji, obowiązującego doświadczenia, sposobu szkolenia, wymogów zdrowotnych, egzaminów językowych, podziału na maszynistów kolei normalnotorowych i wąskotorowych prawdopodobnie spowodują wydłużenie prac nad dyrektywą).
- prawa i obowiązki pasażerów w ruchu publicznym

Jako kolejny punkt przedstawiona została informacja o działalności Komisji Dialogu Socjalnego. Tu były w dyskusji poruszane socjalne i inne problemy występujące głównie na takich kolejach jak belgijska, francuska i luksemburska, które już prowadzą regularny międzynarodowy ruch pasażerski o dużym natężeniu ruchu. Przedstawiony także został raport z prac komisji, które odbyły się w Tallinie i Bukareszcie.

Następnym punktem była deklaracja włączenia się w przyszłości UITP (International Association of Public Transport - Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego) i ETF do inicjatywy Komisji Europejskiej - „Zielonej Księgi” Transportu Miejskiego. Inicjatywa jest skierowana na:

- x wzrost gospodarczy, i zatrudnienie
- x poprawę jakości warunków pracy
- x zmniejszenie zatłoczenia w środkach komunikacji
- x poprawę bezpieczeństwa transportu
- x zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i poprawę jakości powietrza
- x redukcję hałasu
- x redukcję zużycia energii w transporcie publicznym
- x poprawę jakości pracy
- x poprawę bezpieczeństwa osobistego

Konieczność włączenia się w prace przy tworzeniu dokumentu Sabine Trier uzasadniła tym, że transport kolejowy również ma być uwzględniony jako element transportu miejskiego, a więc należy „być na miejscu”, aby nie wprowadzono tam „tylnymi drzwiami” zapisów niekorzystnych dla kolejarzy.

Na koniec Jerzy Kędziński z Federacji ZZZ PKP zaprosił wszystkich na spotkanie ETF, które będzie zorganizowane w Warszawie w dniach 14 – 16 maja 2007 r. przez federację ZZZ PKP.

Po krótkiej dyskusji na różne tematy (między innymi informacje o pracach ERA i spotkaniach z przedstawicielami ALE) Sabine Trier zakończyła spotkanie.