

X kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**  
**(NR 235)**  
z dnia 13 maja 2026 r.



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 235)

13 maja 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przedstawienie przez ministra infrastruktury pana Dariusza Klimczaka oraz podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Piotra Malepszaka szczegółowej informacji na temat centralizacji harmonogramów pracy drużyn konduktorskich w PKP Intercity.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami, **Jarosław Kucz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Winnicki** przewodniczący Krajowego Sekretariatu Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80” wraz ze współpracownikami, **Daniel Biernacik** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Piotr Nowicki** członek zarządu – wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej, grupa W7, **Michał Ruszkiewicz** członek prezydium Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni, **Mikołaj Cendro** ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych PROM oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

## **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam pana Janusza Malinowskiego, prezesa zarządu PKP Intercity SA, wraz ze współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam szeroką reprezentację związków zawodowych, w tym: pana Jana Przywoźnego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, wraz ze współpracownikami; pana Bartłomieja Winnińskiego, przewodniczącego Krajowego Sekretariatu Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80”, wraz ze współpracownikami; pana Michała Ruszkiewicza, członka prezydium Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni, wraz ze współpracownikami; pana Jarosława Kucza, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, wraz ze współpracownikami. Witam również pana Piotra Nowickiego, członka zarządu – wiceprezesa Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej, który reprezentuje grupę W7, oraz pana Mikołaja Cendro, reprezentującego Polską Radę Organizacji Młodzieżowych.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 17 kwietnia 2026 r.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury pana Dariusza Klimczaka oraz podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Piotra Malepszaka szczegółowej informacji na temat centralizacji harmonogramów pracy drużyn konduktorskich w PKP Intercity. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę przedstawicieli wnioskodawców: panią poseł Paulinę Matysiak i pana posła Marcina Horałę, o przedstawienie wniosku. Bardzo proszę.

## **Poseł Marcin Horała (PiS):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ustaliliśmy, że poczynię tutaj wstęp, a pani poseł będzie kontynuować. Szanowni państwo, dzisiejsza kwestia – to informacja zwłaszcza dla

tych z państwa posłów, którzy może jeszcze nie słyszeli – dotyczy wątpliwej zmiany sposobu ustalania grafików, harmonogramu pracy w systemie planistycznym w PKP Intercity. Do tej pory generalnie robili to planiści, osoby, które w większych skupiskach pracowników – tak to nazwijmy – były na miejscu, siedziały, ustalały te grafiki, a obecnie przeszliśmy na system scentralizowany i, jak można domniemać, zautomatyzowany. Choć wydawałoby się, że różnica tutaj jest wtórna, bo mówimy...

**Posel Marek Sowa (KO):**

To mamy teraz przyjąć te grafiki? Szykuj się.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Panie pośle, przepraszam, ja się łatwo rozpraszam i jak pan poseł mówi, to...

**Posel Marek Sowa (KO):**

Właśnie zauważyłem. Pan planistą być nie może, to nie wiem, czemu pan podjął się tego zadania.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę, panie pośle, o kontynuowanie.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Otóż, choć mogłoby się wydawać, że to zmiana mało istotna, bo po prostu dotycząca technikaliów, sposobu opracowania harmonogramu czy grafiku pracy, który i tak musi po pierwsze spełniać przesłanki kodeksowe, zapewniać określoną liczbę dni wolnych, po drugie zapewniać odpowiednią obsadę, nakład pracy, który jest niezbędny do obsługi zaplanowanych przejazdów, to jednak jest to zmiana bardzo istotna z punktu widzenia pewnej niematerialnej satysfakcji z pracy i jakości pracy od strony pracowników, ponieważ poza kodeksowymi uregulowaniami jest jeszcze całe bogactwo życia ludzkiego. Są bardzo różne życiowe przypadki, z którymi do tej pory można było pójść do planisty, przekazać mu to, a planista na miarę możliwości, na miarę tego, na co pozwala Kodeks pracy i jakie są wymagania firmy, jeżeli mógł, uwzględnił tego rodzaju okoliczności. Zazwyczaj uwzględniał całe bogactwo życiowych przypadków. Co więcej, tak jak to mówią pracownicy, trzy, pięć, siedem lat temu, kiedy przyjmowali się do tej pracy, możliwość pewnej elastyczności w grafiku, możliwość dostosowania grafiku do życiowych potrzeb – oczywiście w granicach rozsądku, w granicach Kodeksu pracy i potrzeb firmy – to była jedna z okoliczności, zalet tej pracy, jaką im przedstawiano wtedy, kiedy się zatrudniali.

Te życiowe sprawy są naprawdę bardzo różne. W przeciwieństwie do jednego z kolegów posłów ja nie podchodziłbym do nich tak krotocwilnie, bo w sytuacji, kiedy jest na przykład małżeństwo z dzieckiem, które mieszka w miejscowości, które nie dojedzie do tej pracy inaczej niż samochodem i w związku z tym musi dojeżdżać razem, planista wie o tym, żeby takie małżeństwo planować na przykład na jedną zmianę. W innym przypadku nie mają jak temu dziecku zapewnić opieki, jest wręcz odwrotnie, muszą pracować na zmiany na zakładkę. Są przypadki osób, które się doszkalały albo szkoliły innych, pracują w szkołach kolejowych też po godzinach. Są wreszcie przypadki osób – tak, bo kierownictwo firmy podaje to jako taką krotocwilę – że ktoś na przykład śpiewał w chórze czy miał jakieś inne... Naprawdę nie ma tego złego w tym, że ktoś śpiewa w chórze i rozwija swoje pasje, jeżeli da się to pogodzić z pracą.

Do tej pory – w starym systemie – dawało się to pogodzić i plan pracy był opracowywany tak, że i to wszystko, czego wymaga kodeks: czasy odpoczynku, określona liczba godzin w tygodniu, określona liczba godzin w miesiącu, było dochowane i pokryte były możliwości firmy, i w miarę możliwości te wszystkie życiowe potrzeby pracownika były uszanowane. Zautomatyzowanie tego, scentralizowanie i oddzielenie od pracownika powodują, że od strony praktycznej wygląda to tak, że powstaje pewien automatyzm robienia grafiku. Oczywiście pracownik może zgłaszać do tego jakieś swoje uwagi, propozycje, tylko że tak jak do tej pory tych uwag było mniej więcej może 10%, tak teraz jest zasadniczo 90% i oczywiście większość z nich jest nieuwzględniona.

Zgodnie z przepisami pracodawca ma prawo tak ułożyć grafik. Pytanie tylko po co. Czy w imię wątpliwej oszczędności, nie wiem na ilu: trzech, pięciu, siedmiu etatach w sali całego kraju? Przecież oprogramowanie i licencja też jednak kosztują. Tak drastyczne pogorszenie jakości pracy? To tak samo, jakby, nie wiem, obniżyć wszystkim pensje o jakieś spore pieniądze, tylko wtedy chociażby firma miała oszczędności, tak? Pracownicy byli niezadowoleni, ich poczucie satysfakcji z pracy było znacząco obniżone, ale przynajmniej polepszyły się bilans firmy.

Tymczasem tutaj wpływ bilansowy jest niemal zerowy, a subiektywna satysfakcja z pracy znacząco maleje.

To na dłuższą metę powoduje, że będzie problem z tym, żeby wartościowych pracowników utrzymać w pracy, bo w takiej sytuacji, jeżeli na przykład małżeństwo notorycznie nie będzie mogło zapewnić sobie opieki nad dzieckiem, jedna z tych osób zwolni się z pracy, a obydwie na przykład są wartościowymi, doświadczonymi pracownikami, w które firma inwestowała, żeby się szkoliły, żeby zdobywały kwalifikacje itd., itd. Choć, jak mówię, niektórzy podchodzą do tego jak do sprawy mało poważnej, to jest to sprawa poważna, bo jest to sprawa, w której pewne działania firmy powodują, że ona na dłuższą metę traci swoją wartość, traci ten... Brzydko to się nazywa, ale to jest realny kapitał, kapitał ludzki. Szczególnie uderza to w sytuacji, kiedy jest generalny ruch w kierunku optymalizacji, w kierunku zwiększenia pracy przewozowej, z czego się cieszymy. Odbywa się to metodą zmniejszania obsad, zwiększania wielkości składów, zmniejszania czasu na obsługę, na zmianę drużyny itd., itd., wzrasta ciśnienie, wzrasta presja na pracownika i jeszcze w tym momencie dokładamy – z perspektywy pewnie niejednego – taką życiową złośliwość, która strasznie utrudnia mu życie, mimo że do tej pory, jak mówię, wszystko było zorganizowane z dużo większą satysfakcją dla pracownika, a jednocześnie ze spełnieniem wszystkich wymogów, o których tutaj mówiliśmy. Kończąc: zawsze budzi zastanowienie to, jak ktoś zabiera się do naprawiania czegoś, co się nie zepsuło. Oddaję głos.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę o kontynuowanie.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Będę kontynuować. Myślę, że to wprowadzenie było właściwe, ponieważ już pan poseł Sowa swoim śmiechem udowodnił, że dla niego ten temat jest zabawny, a on jest naprawdę poważny. Nie zebraliśmy się tutaj, żeby dyskutować o planie pracy, harmonogramie pracy jakiejś konkretnej, pojedynczej osoby – zresztą w takich sprawach posłowie nie interweniują – tylko chcemy porozmawiać na temat zmiany systemowej, jaka zaszła u narodowego przewoźnika, jakim jest spółka PKP Intercity.

Dlaczego ten temat trafił do Komisji Infrastruktury? Drodzy państwo, trafił dlatego, że zgłaszali się pracownicy drużyn konduktorskich, którzy byli zaniepokojeni wprowadzonymi od początku marca zmianami – one cały czas są w ramach tzw. pilotażu – w układaniu harmonogramów pracy drużyn konduktorskich. Tych kilkanaście tygodni temu pracownicy usłyszeli o trzymiesięcznym pilotażu. Co podkreślali pracownicy spółki, którzy kontaktowali się i ze mną, i z panem posłem Horałą? Podkreślali, że są oczywiście świadomi specyfiki swojej pracy, jej obciążeń, natomiast nie mogą zaakceptować ograniczania wpływu na własny czas wolny ani rozwiązań, które pod pozorem ochrony zdrowia prowadzą też do nierównego traktowania ze względu na płeć.

Może przeczytam państwu kilka cytatów z wiadomości, których otrzymałam bardzo wiele, żeby zrozumieć, o co w tej dyskusji chodzi. To nawet nie były dziesiątki, tylko setki wiadomości i mnóstwo rozmów z kierownikami pociągów i konduktorami, które państwu zobrazują, jak ta zmiana wpływa na życie pracowników. Od razu podkreślę, że są to cytaty, które są zanonimizowane. Nie podaję, z jakiego zakładu są to pracownicy, nie można po tym tego rozpoznać, bo myślę, że to jest kolejny temat, który powinien wybrzmieć, że wielu pracowników spotkało się z szykanami tylko z tego powodu, że kwestionowało zasadność wprowadzania tego systemu.

Pierwszy cytat: „Jestem pracownikiem, który dojeżdża do pracy prawie 100 km. Miałam grafik dostosowany tak, aby móc dojechać i wrócić o ludzkich godzinach do domu. Teraz mój plan wygląda tak, że z dojazdem do domu moja zmiana trwa 17 godzin”. Drugi cytat: „Przy układaniu harmonogramu pracy mieliśmy również niepisaną umowę o stałych drużynach konduktorskich. Ten system działał wiele lat i nie był – wbrew słowom pana prezesa – wynikiem podejścia «tę osobę lubię, a tamtej nie lubię», ale raczej zaufania do drugiej osoby. W wielu grupach dyspozycyjnych występują stałe zespoły pracowników ze względu na lepsze rozumienie się pozwalające na szybszą reakcję, wydajniejszą pracę, lepsze wykonywanie obowiązków”. Trzeci cytat: „Wprowadzone zmiany zachwiały więc nie tylko wspólnymi dojazdami do pracy (w godzinach początku lub końca służby często transport publiczny nie funkcjonuje), ale zwyczajnie zburzyły

często dobrze działający mechanizm”. I ostatni: „Mimo tych wszystkich problemów szczerze kocham tę pracę i czuję dumę z bycia kolejarzem. W zamian za to słyszymy słowa pogardy o braku etosu pracy i konieczności wychowywania pracowników. Takie wypowiedzi sprawiają, że ten etos zanika, przestajemy czuć się jak ludzie, a zaczynamy jak numery w Excelu, który można dowolnie przesuwac albo usuwać”.

Do czego ci pracownicy nawiązywali? Ano nawiązywali do wypowiedzi pana prezesa Malinowskiego, ponieważ zahaczyłam o ten temat przy okazji innego posiedzenia Komisji Infrastruktury pod koniec lutego. Wtedy pan prezes powiedział tak – to są tylko wyimki z tej wypowiedzi – „Dużo prościej jest ze starszymi kolejarzami. Oni ten etos czują. Trudniej jest z młodzieżą. Musimy ich wychować. Oczywiście są informowani, jak przychodzą do pracy, że to jest praca w świętek, piątek, bo tak jest”.

Drodzy państwo, rozmawiałam z naprawdę z wieloma osobami, które pracują na kolei, które pracują jako konduktor od kilku lat, czasami nawet po lat 9, 10, 11 lat. Oni byli zdruzgotani tą wypowiedzią, tym, że są traktowani jak osoby, które nie wiedzą, co w tej pracy robią, jak osoby, którym wszystkiego można zakazać, które nie mają życia prywatnego, które nie mogą poprosić o wolne w jeden dzień w miesiącu.

Co jeszcze mówił pan prezes Malinowski? „Większość pracowników będzie zadowolona, bo im harmonogramy się poprawia, ale w zakładach było też bardzo dużo kumoterstwa i kombinowania”. Pan prezes mówił: „Skończy się kumoterstwo. To kumoterstwo dotyczy oczywiście paru procent pracowników. Dziewięćdziesiąt parę procent podchodzi do tego uczciwie, żeby to jasno wybrzmiało”.

Skoro ten problem kumoterstwa dotyczył paru procent pracowników, bardzo prosiłabym, żebyśmy na dzisiejszym posiedzeniu Komisji usłyszeli, dlaczego państwo za to się nie wzięliście i tego nie rozwiązywaliście, tylko wprowadziliście rozwiązanie, które dotyczy 100% pracowników drużyn konduktorskich. Drugie pytanie w tym zakresie, bo przecież w takim systemie czasu pracy pracują też inni pracownicy: Czy będziecie państwo chcieli to planowanie rozszerzać na innych pracowników, na przykład na pracowników drużyn trakcyjnych? Jeżeli tak, to kiedy?

Poprosiłabym jeszcze o jasne przedstawienie informacji, dlaczego w ogóle zdecydowaliście się państwo wprowadzić taki pilotaż i jakie stały za tym argumenty. W jakim zakresie były planowane te zmiany i jak były konsultowane z organizacjami związkowymi i samymi pracownikami, także z kobietami, z pracowniczkami, które pracują w drużynach konduktorskich? Wiem, że 5 lutego było spotkanie w tej sprawie, wiem, że było spotkanie wczoraj. Bardzo prosiłabym o przedstawienie ustaleń z tych dwóch spotkań spółki ze stroną związkową.

Bardzo prosiłabym o informację dotyczącą analizy skutków: społecznych, zdrowotnych, organizacyjnych, które były przeprowadzone przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu limitu długości służby wyłącznie dla kobiet. Tu proszę też o informację, czy to będzie wprowadzone, czy już jest wprowadzone. To są pytania, które wystosowałam do państwa w lutym. Poprosiłabym o informację dla wszystkich posłów. Wiemy, że ten pilotaż w tym momencie nie uwzględnia tzw. kaloryczności służb i tej straty kalorii na podstawie służb, ale czy on będzie uwzględniany i od kiedy?

Bardzo prosiłabym także o informację, czy w ogóle dopuszczacie państwo możliwość odstąpienia od tego pilotażu albo jego znacznej modyfikacji, jeżeli będzie jednoznacznie negatywna ocena ze strony pracowników. Bardzo prosiłabym o informację, czy spotykacie się tylko ze związkami zawodowymi, czy też próbowaliście ten pilotaż skonsultować ze wszystkimi pracownikami, na przykład na podstawie ankiety do pracowników drużyn konduktorskich, zebrania takich uwag. Miałam bardzo dużo zgłoszeń od samych pracowników, zwłaszcza w lutym i w marcu, którzy zgłaszali, że ich prośby o konkretne wolne nie były uwzględniane. To potrafiło zrujnować często cały plan i całą logistykę dnia codziennego, która wcześniej działała... i było to uwzględniane.

Na pewno będę miała wiele pytań, ale niech państwo powiedzą – to jest pytanie też od pracowników – w jaki sposób pracownicy mają we właściwy sposób formułować te wnioski, swoje prośby o konkretne dni. Wiele z nich nie było uwzględnianych. Nie będę już cytowała tej wypowiedzi pana prezesa z końca lutego, bo pan prezes dworował sobie z wielu różnych spraw, z tego, w jaki sposób pracownicy spędzają swój wolny czas, kiedy chcą mieć dzień wolny na jakieś swoje dodatkowe zajęcia czy na jakieś hobby. Myślę, że to też jest istotne w tej dyskusji.

Chciałabym podkreślić jeszcze jedną rzecz. Słuchają nas podróżni. Drodzy państwo, drużyny konduktorskie, z którymi spotykamy się w czasie podróży, wykonują swoją pracę każdego dnia,

od poniedziałku do piątku, ale także w soboty i w niedziele. Wykonują pracę w nocy, wykonują pracę w święta, wtedy, kiedy większość z nas ma dzień wolny. Pracują w stałym czasie. Czasami mają zmiany i te zmiany w jednym tygodniu wypadają im w nocy, czasami kończą pracę o godz. 2.00, czasami zaczynają o godz. 5.00. To jest naprawdę ciągły tryb pracy. Wydaje mi się, że także pracodawcy powinno zależeć, żeby mieć zadowolonych, wypoczętych pracowników, żeby tam, gdzie można, pójść pracownikom na rękę, na przykład w sytuacjach, w których ktoś kontynuuje naukę i uczęszcza na zajęcia, ma jakąś pasję, ma wizytę u lekarza i bardzo często nie potrzebuje nawet całego dnia wolnego, tylko po prostu potrzebuje mieć wolne do godz. 12.00, bo załatwi sobie swoją wizytę, a w pracy może być od godz. 13.00 czy 14.00. Bardzo często nie było chęci, żeby pójść na rękę.

Teraz, w nowym systemie automatycznego planowania nie ma takiej możliwości. Wcześniej pracownicy mieli takie możliwości. Absolutnie tego nie rozumiem. Bardzo prosiłabym, żeby pan prezes przedstawił korzyści, jakie rzekomo miałyby odnosić spółka z tytułu wprowadzenia takiej automatyzacji. Nie mówię tutaj o korzyści związanej z tym, że teraz ten harmonogram układa się w kilka godzin, a nie w kilka dni, tak jak wcześniej. Pan prezes mógłby także opowiedzieć nam, co dzieje się z planistami, którzy byli zatrudnieni w spółce przed wprowadzeniem tego pilotażu, ile tych osób było, a ile jest teraz, i w jaki sposób są wykorzystywane ich umiejętności.

Od razu, panie przewodniczący, zgłaszam się do pytań, bo na pewno będę się odnosiła i będę miała pytania do wypowiedzi przedstawicieli spółki. Od razu chciałabym to zaznaczyć. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu. Panie ministrze?

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, ponieważ dzisiaj wchodzimy – chyba po raz pierwszy, bo nie pamiętam takiego posiedzenia Komisji – w kwestie zarządzania operacyjnego spółką już na poziomie codziennego funkcjonowania spółki, jakim jest układanie planu pracy, grafiki, to muszę podkreślić, że ministerstwo oczywiście nie ingeruje w ten poziom działalności spółki, bo nie powinno ingerować w ten poziom działalności spółki. Dlatego w kwestiach szczegółowych oddam głos panu prezesowi, też panu prezesowi Wawrzyniakowi, dyrektorom spółki, żeby szczegółowo wypowiedzieli się w kwestiach bardzo szczegółowych, jeśli chodzi o dzisiejsze posiedzenie Komisji. Co warto podkreślić, panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chciałbym, żebyśmy koncentrowali się na zasadniczych sprawach funkcjonowania transportu kolejowego. Te sprawy są ważne, jednak w mojej ocenie one pozostają w gestii zarządu i oceny zarządu efektywności tych rozwiązań. Stąd prosba, panie prezesie, o wyjaśnienie nam tej sprawy.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

**Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:**

Szanowni państwo, przygotowaliśmy prezentację, ale po tym, co usłyszeliśmy, po tych półprawdach, w sumie nie będę tej prezentacji pokazywał, tylko od razu się odniosę.

Po pierwsze, harmonogramy są przygotowywane zgodnie z przepisami Kodeksu pracy i zakładowym układem zbiorowym pracy. Tam, skąd wyszło najwięcej tych uwag i nieporozumień, czyli w zakładzie Gdynia, pojawiła się również kontrola PIP. Ta kontrola się zakończyła. Ta kontrola nie stwierdziła żadnych uchybień. Duża część strony społecznej – w tym „Solidarność” – pisemnie poinformowała nas, że odcina się od tego tematu, że ten temat jest sztucznie wywołany przez grupę z jednego zakładu.

Odniosę się teraz do tego, co robią planiści. To robią ci sami planiści. Tych planistów było 19. W tej chwili tę pracę wykonuje 10 planistów, tych samych, którzy robili to wcześniej. Tych 9 oczywiście nie zwolniliśmy: pracują, mają inne zajęcia i realizują się zawodowo, a 10 dotychczasowych planistów robi to w swoim miejscu pracy, bo nie przeprowadziliśmy ich wcale do Warszawy, tylko robią to na centralnym systemie. Konsultacje są prowadzone. Spotkanie było m.in. wczoraj, ale najbardziej niezadowolonej grupy społecznej związku zawodowego na tej konsultacji oczywiście nie było. Inne związki były, ale tych osób generalnie nie było.

Pani poseł, przygotowaliśmy pisemne wyjaśnienie. Mało tego, zaproponowaliśmy pani spotkanie w spółce, żeby na dowodach pokazać pani, jak to wszystko wyglądało. Nie przyjęła pani mojego zaproszenia, a pisemnie panią zapraszałem.

Na czym problem... wygląda? Oczywiście mogą się zdarzać i zdarzają się przypadki, że komuś może być trudniej, ale nie jest tak – to jest tylko półprawda – że nie ma możliwości zgłaszania uwag. Można je zgłaszać różnorako: poprzez system, poprzez iPada, poprzez maila, poprzez przełożonego. Można to robić na etapie planowania, można to robić na etapie wykonawczym, czyli dyspozytorskim. To jest naprawdę daleko idąca nieprawda, że nie można tego robić. Oczywiście nie wszystkie uwagi są realizowane. Specjalnie nie chcę tego pokazywać, bo nie będziemy tolerowali tego, że ktoś potrzebuje siedmiu dni wolnego na urodziny teściowej. To jest też kompromitowanie nas, kierownictwa tej spółki. Ja takich uwag nie będę przyjmował.

Czego dotyczy problem? Problem generalnie dotyczy trzech kwestii. Po pierwsze, ten system skończył z możliwością wymuszania urlopu bez brania urlopu. Co się robiło? Planowało się. Miało się znajomego planistę: cztery–pięć dni wolnego proszę, jeden dzień służby proszę i następnie cztery–pięć dni wolnego. Oczywiście w założeniu na tę służbę pojawi się UŻ. Mam urlop 11 dni, dwa tygodnie wolnego. To jest nagminne.

Gdyby przyszła pani do nas do spółki, pokazałibyśmy pani stare harmonogramy, to, jak to wyglądało, i naocznie zobaczyłaby pani, że to było dużą patologią przez lata tolerowaną w spółce. Nie mówię, że robili to wszyscy pracownicy, broń Boże. To naprawdę mały odsetek, ale ten odsetek dezorganizował pracę nam jako odpowiedzialnym za spółkę, również innym osobom, bo im też trzeba było psuć harmonogramy, zmuszać ich do częstszych służb.

Kolejna kwestia. Jak to bywa, służby są różne: są lekkie, są trudne, bo pociągi są krótkie, są długie, są lepiej płatne, bo są jakieś sprawy graniczne. Oczywiście, jak ktoś ma dojsie do planisty, to ma służby dobre, płatne i lekkie. Ten problem też staraliśmy się rozwiązać. Zrobiliśmy to troszkę na wzór mistrzostw świata czy mistrzostw Europy w piłce nożnej. Zrobiliśmy koszyki: lekka służba, trudna służba, trudniejsza służba. Teraz już nie jest tak, że ktoś może dostawać tylko trudne służby, a ktoś będzie dostawał lekką służbę. To jest oczywiście nauka. Cały czas ten system poprawiamy, słuchamy strony społecznej. Nie jest tak, że jesteśmy zafiksowani, że mamy tylko rację.

Kolejna sprawa. Zmuszamy planistę do wolnego, bo mamy inną pracę. Są takie osoby – to też byśmy pokazali – które wyrabiały po 150 godzin poza naszą pracą w Intercity. Oni potrzebowali specjalnego harmonogramu, żeby to pogodzić. Takie są fakty. Pokazałbym to pani poseł, tylko trzeba było skorzystać z mojego zaproszenia.

Tak to wygląda z naszej strony. Tak jak powiedziałem, na bieżąco rozmawiamy i staramy się poprawiać. Rozmawiamy m.in. z wykonawcą, żeby wykonać jeszcze dodatkową funkcjonalność, żeby mogły jeździć te przysłowiowe pary, małżeństwa czy osoby, które jeżdżą od lat i mają do siebie pełne zaufanie. Chce tego strona społeczna? Postaramy się to systemowo zrobić. To wszystko się dzieje i to jest tłumaczone na tych spotkaniach.

Było pytanie o to, jakie mamy korzyści, czy to tylko tych 19 na 10 planistów. Nie, korzyści są duże, bo prawda jest taka, że wykorzystanie urlopów o dziwo zwiększyło się o 20%. Nagle pracownicy zaczęli wykorzystywać urlopy: nie kumulowali po 30, 50, 70 dni, tylko zaczęli wykorzystywać urlopy, bo skończyło się to, że można brać 11 dni wolnego bez urlopu. To się po prostu skończyło. To jest ten uzysk, że osoby, pracownicy zaczynają wybierać urlopy, zmniejszają się nadgodziny. To chyba dobrze. Oczywiście zwiększamy zatrudnienie, ale państwo wiecie, że zdecydowanie szybciej zwiększamy pracę eksploatacyjną i ofertę spółki. Ona rośnie zdecydowanie dynamiczniej niż zatrudnienie w naszej spółce.

Oczekiwałem więc nie takiego krytykowania, że krzywdzimy naszych pracowników. Nie wykluczam, że mogą być pojedyncze przypadki, gdzie pracownik ma trudno, tylko to wszystko można zrobić. Średniomiesięcznie – pan dyrektor mnie tutaj poprawi – takich uwag trafia poprzez system 200. Te uwagi są w miarę możliwości realizowane. Nie jest tak, że pracownicy są tego pozbawieni. Tak jak powiedziałem: urlopy bez urlopów, zabezpieczenie sobie wolnego, żeby podejmować pracę w innym miejscu, i sprawiedliwe traktowanie służb; służby ciężkie dla wszystkich po równo, służby lekkie dla wszystkich po równo. Jeżeli są jakieś służby, które wiążą się z lepszym wynagrodzeniem, to też niech nie będą tylko dla jednej wybranej osoby czy wybranych osób.

Tyle miałem do powiedzenia na wstępie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Jako pierwsi zapisali się pani poseł Paulina Matysiak i pan poseł Marcin Horała. Bardzo proszę. Kto z państwa posłów?

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Tak, ja mam...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Moment, moment. Kto z państwa posłanek, posłów chce zabrać głos? Widzę pana posła Rafała Webera. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chce zabrać głos? Pytam, zanim zamknę listę. Nie, na ten moment nie ma chętnych. Bardzo proszę, zgłasza się pan ze strony społecznej. Bardzo proszę, czy ktoś jeszcze z państwa? Pan też, tak? Dobrze, mam dwie osoby, szanowni państwo.

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Ja tak na gorąco. Myślę, że zapiszę się jeszcze raz, ale panie prezesie, nie odpowiedział pan na nasze pytania.

**Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):**

Ale po co jeszcze raz?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

To jest prowokacja.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Nie, to nie jest prowokacja.

**Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):**

Jeszcze raz i jeszcze raz?

**Posel Krystyna Sibińska (KO):**

Nie można wypowiedzieć się od razu?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę zabrać głos.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Panie prezesie, prosiłam pana, żeby pan przedstawił, jak wyglądały przede wszystkim dwa spotkania ze stroną społeczną i jakie były ustalenia. Na spotkaniu – już przypominę datę – 5 lutego było spotkanie w sprawie organizacji czasu pracy w drużynach konduktorskich i takie spotkanie miało miejsce wczoraj. Nie przedstawił pan żadnego podsumowania ani ustaleń ze stroną społeczną, tego, co padło na tych spotkaniach, jakie były propozycje, które wystosowała strona społeczna.

Pan prezes zarzucił nam mówienie mnóstwa półprawd. W ogóle nie podnosiliśmy kwestii związanej z Kodeksem pracy. Absolutnie nie kwestionujemy tego, że te służby dla pracowników są układane w tym kontekście niewłaściwie. Nie, one są zgodne z Kodeksem pracy. Pracownicy także to wiedzą. Podnosimy kwestię tego, jaki to ma wpływ na wszelkie życiowe kwestie, które zgłaszali nam pracownicy drużyn konduktorskich.

W swojej wypowiedzi pan prezes powiedział także o nadużywaniu, wymuszaniu urlopu, że było to nagminne działanie niewielkiego, małego odsetka osób. Zanotowałam to sobie szczególnie. Ponawiam swoje pytanie. Dlaczego nie rozwiązujecie państwo problemu wyrugowania takiej patologii, na którą zwracacie w swoich wypowiedziach uwagę – pan prezes mówił o tym pod koniec lutego na posiedzeniu naszej Komisji, mówił pan o tym także dzisiaj – tylko wprowadzacie rozwiązanie, które dotyczy wszystkich pracowników, którzy pracują na stanowiskach konduktorów czy kierowników pociągu? Czy pan prezes może posłom wyjaśnić, jak wygląda dzień pracy kierownika albo konduktora pociągu? Jak planujecie państwo tzw. czas administracyjny dla tych pracowników? Czy nie dochodzi tutaj do problemów, że zaczyna się zmiana i kierownik czy konduktor pociągu zaczyna pracę, w zasadzie nie mając czasu na to, żeby dobrze przygotować się do swojej pracy, i musi przychodzić wcześniej, w czasie wolnym? Czy może nam pan tutaj więcej powiedzieć, żeby posłowie zrozumieli, jak ta praca wygląda?

Ma to oczywiście wpływ na świadczenie przez państwa usługi, z której korzystają obywatele. Dlatego o tym dzisiaj rozmawiamy, nie dlatego, że chcemy wchodzić w kompetencje zarządzających spółką. Chcemy zrozumieć, z czego biorą się pewne rozwiązania. Bardzo proszę, żeby pan prezes odpowiedział i wyjaśnił kwestie, które teraz poruszyłam, niektóre po raz drugi, bo pan po prostu tego nie wyjaśnił. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę, pan poseł Marcin Horała.

**Poseł Marcin Horała (PiS):**

Wiele kwestii poruszyła już pani poseł. Ja uzupełniając.

Po pierwsze, pan prezes był łaskaw stwierdzić, że od tego protestu odcina się związek zawodowy „Solidarność”. Na zaproszenie organizatorów w zeszły czwartek byłem na pikiecie pod siedzibą spółki. Zdaje się, że pana prezesa wtedy akurat w siedzibie nie było, to może nie wie, że taka pikietą się odbyła. Szczerze mówiąc, na własne oczy widziałem pikietę, w której brali udział przedstawiciele związku zawodowego „Solidarność”, w tym reprezentanci zarządu regionu, w tym reprezentanci różnych organizacji zakładowych, również na zasadzie solidarnościowej wspierający ten protest, więc poza okolicznością, że miałem jakieś wielogodzinne halucynacje – co jest jednak niezwykle mało prawdopodobne – z tym odcinaniem się chyba tak nie do końca...

Po drugie, to, co pan prezes podał jako przykład, czyli dwa kilkudniowe okresy wolne przezielone jednym dniem pracy, na który bierze się urlop na żądanie, to oczywista patologia, którą trzeba rugować metodami zarządczymi. Nie trzeba zmieniać całego systemu dla tych kilku procent, które być może go nadużywają, uprzykrzając się pozostałym dziewięćdziesięciu paru procentom. Zwracam też jednak uwagę na taką okoliczność, że na przykład Trójmiasto, Pomorze to jest specyficzne miejsce, gdzie ruch wakacyjny w tradycyjnym okresie urlopowym jest szczególnie natężony, więc nie wiem, czy z punktu widzenia firmy to, żeby właśnie w tym okresie pracownicy masowo wybierali sobie urlopy, i sytuacja, w której grafik ustawia się tak elastycznie, że pracownicy mają kilka dni pod rząd dla siebie i dla rodziny, dzięki czemu nie biorą na przykład dwu- czy trzytygodniowego urlopu w okresie, kiedy akurat w tym miejscu jest szczególnie wyťažona praca, nie jest po prostu lepszą sytuacją, oczywiście jeżeli to wszystko odbywa się w kodeksowych ramach. Jak ktoś ma kilka wolnych dni w grafiku, to potem przez kolejne dni więcej pracuje i te godziny odrabia.

To właśnie jest bardziej ludzkie, elastyczne podejście, dzięki któremu te problemy udaje się rozwiązywać. Za chwilę może się okazać, że faktycznie będzie duże ciśnienie, żeby te urlopy w pełnych wymiarach wybierać właśnie wtedy, kiedy jest szczyt pracy przewozowej i kiedy będą z tym problemy. Nie wiem, czy za chwilę nie będzie tak, że okaże się, że jest więcej zwolnień lekarskich – wiemy, jak to wygląda – że jest więcej urlopów na żądanie, bo jeżeli nie dostosuje się człowiekowi grafiku, to życie ma swoje prawa. Sytuacja, w której można to wszystko zrobić, tak poukładać, żeby i wymogi prawne były spełnione, i obsada była zapewniona, i te wszystkie potrzeby były uwzględnione... Nadal nie widziałem wypowiedzi pana prezesa o tym, dlaczego nie mogło tak być, poza tymi – jak sam pan przyznaje – kilkoma procentami, nielicznymi osobami, które być może tego systemu nadużywały. Trzeba było zwalczać te nieliczne przypadki, a nie wywracać do góry cały system.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę, pan poseł Rafał Weber.

**Poseł Rafał Weber (PiS):**

Panie ministrze, panie prezesie wraz ze współpracownikami, szanowni państwo ze strony społecznej, panie i panowie posłowie, jest takie powiedzenie, które pasuje do tej sytuacji, powiedzenie o wylaniu dziecka z kąpielą. Wydaje się, że z taką sytuacją mamy do czynienia, bo eliminacja niezdrowych praktyk, które faktycznie nie powinny mieć miejsca, jest potrzebna, natomiast pytanie, czy powinna być to eliminacja tak daleko idącymi sposobami. Jeżeli faktycznie jest tak – a wypowiedź pana prezesa rozumiem tak, że póki co w nowym systemie tak jest – że pracownicy nie mogli pracować w grupach czy w zespołach, do których byli przyzwyczajeni, w ramach których się znali, mieli zaufanie, i ten system od samego początku tego nie zakładał, a dopiero teraz, po kilku miesiącach jest korygowany, to jest to podejście, które nie powinno mieć miejsca. Tutaj chyba wszyscy się zgodzimy. Nawet, jak sądzę, zgadza się zarząd spółki,

który chce tę kwestię naprawić. W mojej ocenie to było do przewidzenia. Być może, gdyby ta dyskusja, dialog ze stroną społeczną i z pracownikami był wcześniej, przed wprowadzeniem nowego systemu planowania, tej sytuacji można byłoby uniknąć.

Jeżdżę pociągiem. Też zdarza mi się zamienić słowo z konduktorami albo kierownikami pociągu. Była obawa, jak ten system zafunkcjonuje, może nie w indywidualnych przypadkach, chociaż zapewne też, ale generalnie o to, jakie będzie podejście pracowników, którzy – co zostało wspomniane na początku przez pana posła Marcina Horałę – na początku zatrudnienia mieli powiedziane, że będzie możliwe zastosowanie elastycznego podejścia do wyznaczania ich dyżurów, a teraz systemowego elastycznego podejścia już nie ma. Rozumiem wypowiedź pana prezesa, że są reakcje na jakieś sygnały, na jakieś wskazania nie za każdym razem. Jest pytanie, czy to nie będzie się wiązało z exodusem pracowników ze spółki, szczególnie w miastach, w których nie ma problemu ze znalezieniem zatrudnienia. Są również inni przewoźnicy kolejowi, regionalni, którzy z chęcią przyjmą doświadczonych pracowników.

Wydaje mi się, że ten system wymaga jednak korekt. Dobrze, że zauważa to zarząd, i dobrze byłoby te korekty zrealizować ze stroną społeczną. Myślę, że zdanie pracowników, których nowe planistyczne zasady dotyczą, jest bardzo istotne. Oni powinni mieć mocny udział w tym, żeby sytuacje patologiczne czy złe wyeliminować, a z drugiej strony nie przeszkadzać tym, którzy oczekują elastycznego podejścia i którzy przyzwyczaili się do takiego podejścia, a to podejście pomogło im podjąć decyzję o tym, żeby zatrudnić się w PKP Intercity.

#### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Jako kolejny głos zabierze pan Jan Przywoźny. Bardzo proszę.

#### **Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jan Przywoźny:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowne panie posłanki, posłowie, panie ministrze, prezesi, koledzy, miałem nie zabierać głosu. Na to posiedzenie Komisji Infrastruktury przyszedłem tylko z ciekawości, bo jestem z krwi i kości kolejarzem – 48 lat na kolei – i zawsze biorę udział w posiedzeniach, na których mówimy o bezpieczeństwie, o transporcie kolejowym, na których mamy zagrożenia w transporcie kolejowym. Takie ostatnie posiedzenie Komisji, panie przewodniczący, pan prowadził. Byłem na nim, zabierałem głos i myślałem, że w salach sejmowych rozważane są takie sprawy: ważne, które decydują o bezpieczeństwie i prowadzeniu ruchu kolejowego w Polsce.

Nie sposób odnieść się do tego. Lubilem panią poseł Paulinę Matysiak, która mówi czasami, że tu jest zagrożenie, tu jest zagrożenie. W niektórych przypadkach jest to omawiane na posiedzeniach Komisji, ale w tym przypadku – z całym szacunkiem, pani poseł – ktoś panią w to wkręcił. W dniu wczorajszym odbyło się spotkanie 10 central związkowych. To to, o co pani pytała. Cały czas trwa pilotaż systemu, który ma być wprowadzony – jeszcze nie wiemy kiedy – po uzgodnieniu ze stroną społeczną. Wczoraj na tym spotkaniu osiem postulatów zostało zgłoszonych do dalszego procedowania w systemie pilotażu i w harmonogramach pracy.

Nie będę odnosił się do tego, czy one były do tej pory łamane i wykorzystywane. Pan poseł Horała powiedział, że pracownikowi należy się odpoczynek, a pan namawia pracownika do zmęczenia i do przeciążenia pracą, bo jeżeli pracownik bierze sobie w harmonogramie pracy kolejne pięć, sześć dni wolnego, a później masowo bierze kolejne służby, to co: zwiększa się bezpieczeństwo pracy na kolei, czy spada bezpieczeństwo pracy na kolei? Według mnie, starego praktyka, spada. To wy, państwo jako prawodawcy, Sejm, w którym ustalacie prawo... Mamy Kodeks pracy. W Kodeksie pracy mamy systemy czasu pracy: jednozmianowy, wielozmianowy i system równoważnych norm czasu pracy. Proszę państwa, nikt nie ma złotego środka, który zadowoliliby wszystkich w systemie równoważnego czasu pracy. Każdy musi ponieść ciężar tej pracy, bo ta praca – jak powiedział pan poseł Horała – wymaga pracy w warunkach świątecznych, nocnych i w innych porach, które dla pracownika, który je wykonuje, są obciążeniem.

Nie chciałbym, żeby przypadki, jakie mamy tu dzisiaj, wracały do tej Komisji, bo dla mnie jako kolejarza to jest troszeczkę niepoważne. Cały czas trwają rozmowy. Dialog nie został zerwany. Na chwilę obecną nie ma ostatecznego ustalenia, jak będzie wyglądała praca drużyn konduktorskich, a mówimy o pracy od 2,2 tys. do 2,3 tys. pracowników, którzy pracują w tych drużynach konduktorskich i zarabiają, proszę państwa, niemałe pieniądze. Oni nie pracują za darmo. Walczymy o to, żeby ta ciężka praca była godnie opłacana.

Pani poseł, zanim więc będzie pani chciała wnieść takie rzeczy na Komisję, proszę o szerszą konsultację w tym temacie. Proszę nie dawać się wkręcać w jakieś tematy, gdzie ktoś osobiście,

jedna, może dwie osoby straciły na centralnym planowaniu przywileje, przywileje, których ponad 2 tys. pracowników do tej pory nie miało. Z tego, co teraz słyszymy, tych 2 tys. pracowników mówi, że nareszcie będzie komu robić te niewygodne służby, które są kulą u nogi, które są bardzo ciężkie. Nie będzie wybierania sobie w planie pracy tłustych kotów, bo tak to było nazywane. Tłuste koty były wybierane. Był pracownik, który wykonywał w równoważnym systemie pracy normę czasu pracy 168 godzin czy 170 i brał 5 tys. zł wynagrodzenia, i był pracownik, który robił tę samą normę i brał 12 tys. zł wynagrodzenia. Zdaliście sobie sprawę, z czego to wynika? I zrobił...

**Poseł Krzysztof Habura (KO):**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:**

Nie, miał tyle samo godzin, ale zrobił w tzw. DD, zrobił w porze nocnej, w porze świątecznej dodatkowe służby. I o to jest tutaj ta hucpa? Dziękuję, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Do głosu zgłosił się również pan Michał Ruskiewicz, reprezentujący NSZZ „Solidarność”. Bardzo proszę.

**Członek prezydium Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni Michał Ruskiewicz:**

Dzień dobry państwu. Chciałbym się przedstawić.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Zakład w Gdyni.

**Członek prezydium OZ NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni Michał Ruskiewicz:**

Tak. Nazywam się Michał Ruskiewicz, jestem kierownikiem pociągu pasażerskiego i towarowego w Gdyni w PKP Intercity. Dzień dobry, panie prezesie. Dzień dobry, panowie dyrektorzy. Szanowni państwo, występuję na pewno jako pracownik, nie pod płaszczykiem związkowca, ale jako pracownik, jako czynny kierownik pociągu.

Szanowni państwo, chciałbym sprostować słowa pana prezesa. Bardzo proszę wybaczyć stres i treść. To jest moje pierwsze takie wystąpienie. Panie prezesie, „Solidarność” się od nas nie odwróciła. Od początku występowaliśmy jako organizacja zakładowa, to prawda. Jako organizacja zakładowa mamy osobowość prawną. Występowaliśmy jako organizacja zakładowa od samego początku. Zostaliśmy wsparci przez Region Gdański NSZZ „Solidarność”, przez przewodniczącego regionu gdańskiego, przez pana Krzysztofa Dołę. Nasze działanie zostało wsparte przez pana Jacka Prętkiego, przewodniczącego Sekcji Regionalnej Kolejarzy. Szanowni państwo, na pikiecie – już nie ma tego zdjęcia – był również pan Jan Majder, wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i przewodniczący Sekcji Zawodowej PKP Cargo. Nie byliśmy więc sami, panie prezesie.

Co do kontroli Państwowej Inspekcji Pracy w naszym zakładzie, to prawda, była kontrola. Była na wniosek nasz, naszej organizacji zakładowej, tylko że kontrola polegała na kontrolowaniu, sprawdzaniu aspektów, które nie były zawarte w naszym wniosku. Sprawdzano rzeczy oderwane od naszego wniosku. Wnioskowaliśmy o problemach, które wynikają chociażby z tego pilotażu. Szanowni państwo, w momencie wprowadzenia pilotażu w miesiącu marcu jest nam odbierany tzw. czas administracyjny. W regulaminie pracy naszego zakładu mamy wyszczególnione konkretne czasy, za które powinno nam się płacić wynagrodzenie. Od momentu wprowadzenia pilotażu ten czas administracyjny jest okrojony. Nie dostajemy go w takich ilościach... Tak, panie Danielu, oczywiście, nawet teraz mogę przeczytać, o jakie konkretne służby chodzi. Szanowni państwo, mam przygotowane takie służby.

Szanowni państwo, nie byliśmy wczoraj na spotkaniu tylko i wyłącznie dlatego, że jako organizacja zakładowa nadal jesteśmy i działamy w międzyzakładowej komisji koordynacyjnej, w której reprezentuje nas przewodnicząca, pani Małgorzata Kiliś, to dlatego nas nie było, jednak 5 lutego przewodniczący naszej organizacji zakładowej oczywiście był.

Szanowni państwo, spółka umożliwiła nam dwa dni wnioskowania o dni wolne. Niestety, praktyka pokazała, że nawet te dwa dni, panie prezesie, okazały się trudnością. Nie otrzymaliśmy tych dwóch dni. Proszę mi uwierzyć, że nie otrzymywaliśmy nawet tych dwóch dni.

Od pana Daniela słyszeliśmy, że wszystko będzie w miarę możliwości. Tak, panie Danielu, przecież miał pan taką retorykę. Mówił nam pan o tym, że te dwa dni będą w miarę możliwości. Tak, przekazywał nam pan takie informacje.

Szanowni państwo, od samego początku, odkąd pracuję w PKP Intercity – jest to siedem lat – słyszałem, że nie ma ciężkich i lekkich służb. Są służby, panie prezesie. Są służby. Wykonujemy te służby każdego dnia, nie patrząc, czy jedziemy do Warszawy, czy jedziemy do Olsztyna, czy jedziemy do Piły. Każdego dnia zakładamy nasz mundur, tak jak wspominałem, nie zważając, w jakim kierunku jedziemy. Obowiązki wykonujemy tak samo. Należycie wykonujemy te obowiązki. Szanowni państwo, na pikiecie mówiłem o tym, że wystarczy wejść na media społecznościowe i zwrócić uwagę, jak poprawił się wizerunek pracowników PKP Intercity, pracowników drużyn konduktorskich. Szanowni panowie, przecież to my wypracowaliśmy ten wizerunek, my jako drużyny konduktorskie, kierownicy, kierowniczk, konduktorzy i konduktorki.

Szanowny panie prezesie, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, bałem się o tym mówić, ale powiem. Ja wykonuję inną pracę. Możliwe, że nie będę jej wykonywał po tym posiedzeniu Komisji. Wykonuję inną pracę dla PKP Intercity. Wykonuję manewry, panie prezesie. Na stacji Gdynia Główna w sezonie stoję na wysokości zadania. W tamtym roku byłem koordynatorem manewrów na stacji Gdynia Główna. Żaden pociąg nie miał opóźnienia z naszego powodu. Wykonuję te manewry na stacji Zbąszynek niedaleko Zielonej Góry. Tam wypracowuję 150 godzin dla PKP Intercity, panie prezesie. Szanowni państwo, mam tę przyjemność, że od tamtego roku uczę w Technikum Kolejowym w Bydgoszczy. Reprezentuję PKP Intercity. Panie prezesie, ja tam pracuję. I co? Nie otrzymuję wolnego na te manewry. Jako pracownik PKP Intercity muszę wykonać zlecenie dla PKP Intercity, bo chcę, panie prezesie, to prawda, chcę, ale do tej pory dawana mi była możliwość wykonania tej pracy dla Intercity. Szanowni państwo, w tej szkole reprezentuję Intercity, chcę reprezentować Intercity, bo, tak jak wspominałem na pikiecie, jest to najlepsza firma, do której mogłem trafić, najlepszy przewoźnik pasażerski w Polsce, ale niestety utrudnia nam się życie.

Szanowni państwo, my, rodzice, uważamy i czujemy się dyskryminowani. Podam państwu przykłady. Jest małżeństwo. Moja żona też jest kierownikiem pociągu. Wspólnie wychowujemy córkę. Poznaliśmy się w PKP Intercity. Jest małżeństwo, które pracuje na stanowisku kierownika pociągu. On kończy pracę o godz. 23.00. Są z okolic Gdyni. Ona rozpoczyna pracę o godz. 3.38. Nie jest w stanie dojechać, szanowni państwo, do domu. On nie jest w stanie przejąć opiekę nad dziećmi. To jest jeden przykład. Szanowni państwo, grupa ludzi, pracowników sekcji handlowej w Gdyni dojeżdżała razem do pracy przez 20 lat i po 20 latach nie ma możliwości dojazdu. Szanowni państwo, nie wszyscy mają prawo jazdy.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Szanowny panie przewodniczący, mam poczucie, że chyba dotknęliśmy istoty problemu, który pojawił się w zakładzie. Rozumiejąc pańskie słowa, emocje i to, o czym pan mówi, mam jednak głębokie przekonanie – skonsultowaliśmy to też w prezydium – że sprawa ta ma jednak charakter dalece indywidualny, związany z sytuacją w konkretnym zakładzie.

**Członek prezydium OZ NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni Michał Ruszkiewicz:**

Niestety właśnie nie. Chciałbym przedstawić...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie przewodniczący, przepraszam bardzo. Po wsłuchaniu się w różne głosy, które padały na posiedzeniu Komisji, mam głębokie przekonanie, że sprawa ma jednak indywidualny charakter. Oczywiście zaraz pozwolę panu dokończyć pańskie słowa, zachęcając, żeby zmierzał pan do końca, natomiast mam przekonanie, że właściwym forum do rozwiązywania tego typu spraw zakładowych związanych z organizacją pracy w danym zakładzie pracy jest kierownictwo tego zakładu, ewentualnie, jeżeli dotyczy to spraw strategicznych, kierownictwo spółki.

To powiedziawszy, bardzo proszę w związku z tym, żeby pan zmierzał do końca, bardziej w kwestiach systemowych niż w kwestiach przypadków indywidualnych, ponieważ, tak jak dowiedzieliśmy się, mówimy tutaj o grupie 2,3 tys. pracowników związanych z bezpiecznym wykonywaniem zadań na kolei, od których zależy zdrowie i życie pasażerów. To jest temat, który jest niezwykle istotny, dlatego trudno wchodzić w każdą indywidualną sytuację tysięcy

pracowników. Stąd zachęcam pana do tego, żeby uprzejmie odniósł się pan do kwestii systemowych i zmierzał do zakończenia wypowiedzi.

**Członek prezydium OZ NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni Michał Ruszkiewicz:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym pokazać, że to nie jest tylko i wyłącznie regionalny problem. Przeprowadziłem, przeprowadziliśmy ankietę, w której udział wzięły 702 osoby, z czego do badania zakwalifikowały się 645 osoby z drużyn konduktorskich, osoby, które podały imię i nazwisko.

Szanowni państwo, chciałbym przytoczyć tylko dwa, trzy pytania i wyniki tej ankiety. Chodzi przede wszystkim o dyspozycyjność pracy. Padło pytanie: „Czy obecny system wpływa na twoją dyspozycyjność w pracy?”. Chciałbym przypomnieć jeszcze raz, że dotyczy to 645 pracowników PKP Intercity. 74,3% wskazało odpowiedź, że zmniejsza: zmniejsza nam dyspozycyjność. Nasza dyspozycyjność zmniejsza się z powodu tej automatyzacji. Szanowni państwo, przejdę jeszcze do pytania: „Czy obecny system planowania harmonogramów pracy utrudnia ci poświęcenie czasu na twoje pasje, hobby lub aktywności pozazawodowe?”. Szanowni państwo, 75,7% badanych odpowiedziało, że tak: utrudnia nam to życie. Ostatnie pytanie, w sumie dwa ostatnie pytania: „Jak oceniasz wpływ nowego systemu na twoją motywację?”. Szanowni państwo, 78,1% ankietowanych czuje się zdemotywowanych. I ostatnie pytanie, szanowni państwo: „Czy chciałbyś/chciałabyś powrotu do wcześniejszego modelu planowania lokalnego, czyli «planista na sekcji»?”. Szanowni państwo, 87,8% ankietowanych odpowiedziało, że tak, chcą planisty na sekcji, z tego względu, że nie chodziło o dogadywanie się z tym planistą, tylko o wpływanie na nasze życie, na nasze pasje, na nasz rozwój, na naszą edukację, na wychowywanie naszych dzieci.

Szanowny panie ministrze, pana tata też był maszynistą i na pewno... Jest maszynistą. Na pewno doskwierała panu nieobecność taty.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie przewodniczący, bardzo proszę, naprawdę. Panie przewodniczący, przekroczył pan pewną granicę.

**Członek prezydium OZ NSZZ „Solidarność” PKP Intercity Zakład Północny w Gdyni Michał Ruszkiewicz:**

Szanowni państwo, chcę tylko zobrazować, że wcześniej faktycznie mogliśmy mieć możliwość ingerencji w nasz harmonogram, w nasze dni wolne. Teraz nie ma takiej możliwości, bo, jak wspomniałem na początku, nawet dwa dni nie były uwzględniane, nasze dwie prośby o dni wolne nie były uwzględniane. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Dziękuję. Szanowni państwo, bardzo proszę, oddaję głos ministrowi, który jest odpowiedzialny za kolej, panu Piotrowi Malepszakowi. Panie ministrze, bardzo proszę, ale zanim, chcę zwrócić się do pana prezesa Malinowskiego. Bardzo dziękuję, dlatego że ta dyskusja pokazała, jak ważne są takie zmiany dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Panie prezesie, bardzo dziękuję za to, że współpracują państwo ze stroną społeczną, ze związkami zawodowymi i że spowodowaliście, że wielu pracowników odzyskało nadzieję na to, że będzie w pracy równo traktowanych. Znam to także z własnych doświadczeń. Jest to niesłychanie budujące poczucie związania pracowników z firmą. Panie prezesie, dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Panie przewodniczący, dzisiaj wyjątkowo nie będę przedłużał, nie będę zajmował czasu, bo zawsze rozmawiamy dużo i myślę, że rozmawiamy o sprawach systemowych i że o takich powinniśmy rozmawiać. Cieszę się, że taki system jest wdrażany. Oczywiście zawsze jest taka sytuacja, że komuś to nie pasuje, bo zawsze komuś coś nie pasuje. Chciałbym, żeby pasowało dziewięćdziesięciu kilku procentom pracowników.

Idąc dalej, wiem, że Intercity będzie wdrażało tego typu systemy w kolejnych grupach zawodowych. Pan przewodniczący Przywoźny powiedział to dosyć jasno, wyrażając to konkretnymi liczbami. Jeśli są bardzo duże dysproporcje w wynagrodzeniu przy – mówiąc kolokwialnie – przepracowaniu takiej samej liczby godzin, to ten, kto był w tej elitarnej grupie, będzie niezadowolony, bo pracował tyle samo, ale zarabiał znacznie więcej.

Szanowna Komisjo, dzisiaj powinniśmy zaadresować te kwestie w Intercity i zamknąć, żeby nie robić kolejnych posiedzeń Komisji poświęconych sytuacji w Intercity w kolejnych grupach zawodowych, gdzie będzie wdrażany podobny system, bo on tak samo dotknie tych, którzy mieli pewne układy i zarabiali dużo więcej niż średnia w danej grupie zawodowej. O to też chodzi, żeby likwidować – często używam tego słowa, użyję też dzisiaj – pewne kwestie patologiczne. Jeśli mamy patologię, po prostu musimy na tę patologię reagować. Podkreślam raz jeszcze, zawsze interesuje mnie, jaka jest skala problemu, czyli czy dotyczy 60, 80, 100% pracowników, czy dotyczy jakiejś małej, wybranej grupy pracowników, która może ponieść jakąś stratę w nowym systemie.

Podkreślam, panie przewodniczący, będą kolejne takie wdrożenia. Pewnie pan prezes powie coś więcej o tym, jaki jest ich harmonogram, ale dobrze byłoby, żebyśmy nie spotykali się ponownie w tej samej sprawie, bo mamy znacznie większe, poważniejsze systemowe tematy kolejowe do omawiania i na tym powinniśmy się skoncentrować.

Panie przewodniczący, dzisiaj niestety będę musiał już opuścić nasze spotkanie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Przepraszam, panie przewodniczący, czy mogłabym powiedzieć panu ministrowi tylko jedno zdanie?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Moment, momencik.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Bardzo bym prosiła.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

To może już w bilateralnych relacjach.

Szanowny panie ministrze, zanim opuści pan nasze posiedzenie, pragnę pana poinformować, że dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu. Mówię o tym dlatego, że jeżeli będą kolejne wnioski dotyczące podobnych spraw w tym trybie, to oczywiście nasza Komisja zgodnie z treścią regulaminu Sejmu będzie musiała się tym zająć, chociaż wtedy, kiedy słucham pana przewodniczącego Przywoźnego, zawsze mam wrażenie, że mówi o sprawach ważnych, sedno spraw...

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Czy mogłabym zdanie?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Apeluję do państwa, żeby czasem wsłuchać się w mądre słowa naszych partnerów społecznych, bo czasem lepiej po prostu porozmawiać i poznać szczegóły, choćby – tak jak mówił pan prezes Malinowski – najpierw rozpoznać dogłębnie sprawę i to, gdzie jest problem, a później ewentualnie rozpoczynać batalię w Komisji. Tak jak mówię, jeżeli państwo posłowie złożą wniosek, to oczywiście nasza Komisja będzie ten wniosek procedować.

Panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Mogę zdanie, panie przewodniczący...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Jeżeli pani poseł musi...

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

...jedną rzecz do pana ministra, żeby to...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Zostanie w protokole.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Odsłucha sobie. Zostanie w protokole. To nie pan minister będzie posłom mówił, czy zwołają posiedzenie Komisji w danym temacie, czy nie zwołają.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, pani poseł.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Tak, niech to wybrzmi.

**Posel Marek Sowa (KO):**

Przewodniczący to powiedział.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Tak, przewodniczący wyraził w tej sprawie opinię. Teraz oddam głos panu prezesowi Malinowskiemu, który ze stoickim spokojem, ale i dogłębną merytoryką odpowie na kwestie, które pojawiły się w dyskusji. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:**

Odnosnie do ustaleń ze spotkań ze stroną społeczną są spisane stosowne protokoły i je pani prześlemy. Najbardziej drażliwe tematy są zawieszone. Będziemy na ten temat dalej rozmawiać. Protokoły prześlemy.

Chciałem tylko dodać, że system został zakupiony 10 lat temu przez naszych poprzedników, ale powiem, że była to bardzo dobra i roztropna decyzja. Za to ich pochwałę. Nie będę krytykował. Bardzo dobrze zrobili. W czasie pandemii została wdrożona w tym systemie elektroniczna ewidencja czasu pracy. Mianowicie kierownik pociągu ze swojego iPada mógł dane elektronicznie wysłać do systemu, żeby mieć naliczone wynagrodzenie. Też były ogromne protesty. Tego nie chciano. Był opór. Dlaczego się udało? Powiem, co zabrzmia kuriozalnie, że na szczęście była pandemia. Kuriozalnie to brzmi. Była pandemia i to przeszło, bo inaczej były protesty. Tego nie chciano. W ciągu kolejnych lat tych funkcjonalności przybywało i wchodzimy w taki etap, że ten system się domyka.

Kolejną grupą zawodową będzie zespół kasjerów. To jest blisko 600 osób. Ostatnią grupą, bo tu jest najwięcej różnych uwarunkowań, będą maszyniści. Tam dochodzą jeszcze kolejne funkcjonalności, które są niepotrzebne w przypadku drużyn konduktorskich czy zespołów kasjerskich. Będziemy to po prostu realizowali.

Teraz jeszcze odpowiem tak. Jak dzisiaj zapytamy planistów, czy chcieliby wrócić do starego, to odpowiadają: „Panie prezesie, zwolnimy się. Nie chcemy”. Harmonogramy powinny być wydawane na siedem dni przed rozpoczęciem miesiąca. To dobrze wszyscy wiecie. Bardzo często wiele służb było w ogóle nieobsadzonych, bo planista nie był w stanie tego zrobić w tym całym rzucie różnych uwag, więc harmonogramy były wydawane z opóźnieniem, ale najczęściej, żeby dotrzymać terminów przed stroną społeczną, dużo służb było formalnie nieobsadzonych i biedny dyspozytor był petentem, błagał, prosił, żeby ktoś te służby wziął. Nie mogło być innej decyzji.

Naprawdę rozmawiamy ze stroną społeczną i chyba jak w żadnej spółce mamy konsensus, w zasadzie zawsze potrafimy się porozumieć. Uważam, że sprawa jest diametralnie wyolbrzymiona i myślę, tak szczerze mówiąc, że na tej sali nie powinniśmy o tym mówić.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Szanowni państwo, zgodnie z przyjętą procedurą na koniec maja prawo zabrać głos państwo posłowie wnioskodawcy, wobec tego bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak i pan poseł Marcin Horała. Bardzo proszę.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, to nie pan będzie decydował o tym, o czym będziemy rozmawiali na posiedzeniu Komisji.

**Posel Marek Sowa (KO):**

To już trzeci raz.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Tak, mogę to powtórzyć i czwarty...

**Posel Marek Sowa (KO):**

To proszę czwarty raz, tak.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

...i piąty...

**Poseł Marek Sowa (KO):**

I szósty, i dziewiąty.

**Poseł Paulina Matysiak (niez.):**

...bo to posłowie decydują... Jak będą państwo posłowie krzyczeć, to posiedzimy tu dłużej, po prostu.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Pani poseł, bardzo proszę.

**Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):**

Pani nas straszy?

**Poseł Paulina Matysiak (niez.):**

Nie, tylko mówię, że proszę nie krzyczeć.

**Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):**

Angażuje pani też administrację Sejmu, którzy też chcą mieć urlop, wie pani?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Pani poseł, przepraszam bardzo. Wszystkie panie posłanki... Pani poseł, bardzo proszę o merytoryczną wypowiedź, bez takich osobistych wtrętów. Bardzo proszę.

**Poseł Paulina Matysiak (niez.):**

Droży państwo, panie przewodniczący, to nie był osobisty wtręt, bo naprawdę to posłowie decydują o tym, o jakim temacie będziemy rozmawiać. To posiedzenie Komisji, jak już pan przewodniczący wszystkim przypomniał, było zwołane właśnie w takim trybie. Jeżeli więc będziemy chcieli rozmawiać o czasie pracy kasjerów albo maszynistów, to zaręczam panu prezesowi, że być może jeszcze się spotkamy i porozmawiamy.

Wracając natomiast do naszej dyskusji dotyczącej planowania zmian dla drużyn konduktorskich, powiem tak. Reakcja posłów, którzy śmiali się, kiedy pracownik spółki mówił o tym, że pracownicy nie mogą realizować swoich życiowych pasji, moim zdaniem jest niedopuszczalna. Przypomnę, bo mówiłam to, że mówimy o osobach, które pracują w nocy, w dzień, w weekendy, w święta. To naprawdę nie jest jakaś fanaberia, że ktoś chce mieć wolne w określonym czasie i o to wnioskuję. O tym mówimy.

Dziękuję panu Przywoźnemu za tę uwagę, panie przewodniczący. Żałuję też, że aż tak bardzo nie uderza pan o kwestie bezpieczeństwa, także walcząc o prawa drużyn konduktorskich, bo możemy zacząć ze spółką rozmawiać. Na ilu pociągach mamy trzyosobową obsadę drużyn konduktorskich? Może pan prezes nam powie? Dlaczego w zasadzie na wszystkich pociągach mamy dwuosobowe obsady? Czy to nie zmniejsza bezpieczeństwa, jeżeli jedziemy? Na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji podnosiłam temat strasznego wypadku w Pabianicach. Być może udałooby się go uniknąć, gdyby były tam trzy osoby. Nie wiemy tego, ale może pan prezes nam powie, ile trzyosobowych obsad drużyn konduktorskich dzisiaj jest zaplanowanych na następny miesiąc. Myślę, że to może być istotne.

Pan prezes w ogóle nie poruszył tematu, który wybrzmiał i w moim pytaniu, i chyba w pytaniu pana związkowca, dotyczącego czasu administracyjnego. Czy faktycznie jest tak, że spółka przycina na tym – mówiąc kolokwialnie – i oszukuje pracowników i że oni w czasie wolnym muszą przychodzić do pracy wcześniej, żeby ich służba się zgadzała? Przecież nikt nie podważa tego, że za pracę w nocy, za pracę w święta należy się dodatkowe wynagrodzenie. Mnie to nawet zadziwiło, że ubolewa nad tym przewodniczący związków zawodowych. Przecież pan powinien tego pilnować.

**Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:**

Pani poseł, proszę nie wkładać w moje usta tych słów. Ja tylko powiedziałem...

**Poseł Paulina Matysiak (niez.):**

Natomiast...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie przewodniczący, dam panu...

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Droży państwo, jeżeli wybrzmiewał chociażby temat dysproporcji, jeżeli chodzi o wynagrodzenia, to ponawiam to pytanie do pana prezesa. Dlaczego państwo tego problemu nie rozwiązywaliście? Dlaczego nie rozwiązywaliście problemu, który dotyczył tzw. kumoterstwa, o którym pan prezes kilkakrotnie mówił i o którym mówił, że dotyczy kilku procent osób, które pracują? Dlaczego przed chwilą mówi nam pan, że pytał planistów, których było 19, a zostało 10, czy chcieliby wrócić do systemu przed, i oni mówią, że nie? Niech pan zapyta 2,3 tys. pracowników, czy chcą wrócić do systemu przed, czy chcą zostać przy tym. Przepraszam, jeżeli rozmawiamy w taki sposób i używamy takiej argumentacji, to proszę spytać wszystkich pracowników z drużyn konduktorskich, co uważają na temat obecnego planowania.

Pytanie – też bardzo konkretne – na które nie uzyskaliśmy odpowiedzi... Według założeń wprowadzenia trzymiesięcznego pilotażu pilotaż ma się kończyć z końcem tego miesiąca. Czy on się skończy, czy państwo od tego odstąpiacie, czy go wydłużacie? Na ile? Przed chwilą była mowa o tym, że będzie obejmował innych pracowników. Od kiedy? Czy też będziecie robić pilotaż? Czy już rozmawiacie z tymi grupami zawodowymi, że ich także takie planowanie obejmie?

To naprawdę nie jest zabawny temat. On żywo dotyczy obsady pociągów, osób, które dbają o nasze bezpieczeństwo, kiedy wsiadamy i podróżujemy. Warto się zastanowić, w jakich warunkach pracy, na jakich zasadach, z jakimi problemami wiąże się praca konduktora albo kierownika pociągu. Apeluję do posłów o odrobinę empatii w tym zakresie. Dlatego o tym rozmawiamy. Nie jest tak, że – jak tutaj padło, jak mówił też pan przewodniczący Przywoźny – ktoś mnie wkręca. Nie, panie przewodniczący, nikt mnie nie wkręca. Rozmawiałam z setkami osób. Osobiście rozmawiałam z setkami osób i setki osób do mnie napisały, tak.

**Głos z sali:**

Tysiące?

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Nie, nie z tysiącem. Z setkami osób. Panie przewodniczący, jakby pan pochylił się nad tą kwestią i uczciwie porozmawiał z pracownikami drużyn konduktorskich, zaręczam, usłyszałby pan to samo, co ja. Niech się pan raczej zastanowi, dlaczego pracownicy tych drużyn nie chcą przyjść do pana z problemem. Może boją się powiedzieć o tym, jak wyglądają warunki pracy, kto wie.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Szanowna pani poseł, takie osobiste wycieczki w reakcji na rzetelną, rzeczową krytykę dotyczącą tego wniosku są absolutnie niedopuszczalne.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Panie przewodniczący...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Zachęcam panią poseł, żeby szanowała pani ludzi, tak jak pani tutaj peroruje o tym, że należy szanować innych ludzi.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

A czy pan uważa, że...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Uważam, pani poseł, że tego typu osobiste wycieczki wobec przedstawiciela strony społecznej są po prostu niedopuszczalne. Rozumiem, że nie wszystkie wypowiedzi przedstawicieli strony społecznej mogą podobać się politykom, natomiast nic nie zwalnia polityków z szanowania osób, które tutaj przychodzą po to, żeby podzielić się swoją wiedzą. Czasem trzeba z pokorą wysłuchać nawet tych słów, które nie do końca pasują do wniosków politycznych.

Pani poseł, szanując więc pani prawo do zabrania głosu na koniec jako podsumowania tego wniosku, zachęcam panią do tego, żeby skupiła się pani na merytorycznej stronie, a nie na krytykowaniu i osobistym atakowaniu przedstawicieli związków zawodowych. To jest po prostu niedopuszczalne. Pani poseł, bardzo proszę o kontynuowanie, ale z tymi zasadami, o które panią proszę.

**Posel Paulina Matysiak (niez.):**

Wydaje mi się, że każdy z nas jest chyba na innym posiedzeniu Komisji, bo nie krytykowałam żadnego związkowca, który jest na tej sali.

Jeszcze raz przypomnę natomiast swoje pytania. Mam nadzieję, że pan prezes odpowie, bo pytam w imieniu pracowników drużyn konduktorskich. Pan prezes nie ma odwagi zapytać pracowników drużyn konduktorskich, kierowników i konduktorów, więc ja pytam w ich imieniu. Chciałabym, żeby pan prezes na te pytania odpowiedział.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Czy pan poseł Horała... Tak, będzie kontynuował. Bardzo proszę, panie pośle.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Po pierwsze, chciałbym, żeby to tutaj tak nie przeszło, bo padło tu stwierdzenie ze strony pana przewodniczącego, które zmroziło mi krew w żyłach. Dziwię się, że to przeleciało bez efektu. Pan przewodniczący stwierdził, że harmonogram pracy ustawiony zgodnie z ustawowymi czasami odpoczynku dobowego i miesięcznego, w którym kilka dni wolnych jest skumulowanych... ale spełnia to wszystkie ustawowe kryteria, że taki harmonogram powoduje obniżenie bezpieczeństwa w ruchu. To chyba trzeba bić na alarm. To trzeba zmienić układ zbiorowy albo zmienić Kodeks pracy. Nie może być tak, że...

**Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:**

Właśnie...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie przewodniczący...

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Zgodnie z przepisami ustawione mogą być obniżające bezpieczeństwo w harmonogramie...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie pośle, przepraszam. Dokończy pan, ale muszę powiedzieć, że na koniec jednak pozwolę panu przewodniczącemu na to, żeby odniósł się do tej wypowiedzi, dlatego że w tej chwili wyciągnął pan kawałek z wypowiedzi pana przewodniczącego i znowu próbuje personalnie uderzać, tak jak przed chwilą zrobiła to pani posłanka. Zachęcam pana posła do tego – wiem, że pan potrafi – żeby ta dyskusja nie schodziła poniżej pewnego poziomu, na którym powinniśmy o tej sprawie rozmawiać, skoro już musimy. Panie pośle, bardzo proszę o kontynuowanie.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Panie przewodniczący, tak się nie da. Jeżeli prowadzi pan obrady w ten sposób, że wszystko, co się panu nie podoba, pan z perspektywy takiego... nie wiem kogo właściwie...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Nie. Nie, panie pośle. Panie pośle, przepraszam. Wyciągnął pan kawałek, panie pośle...

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Z zachowaniem wszelkich form grzecznościowych, w sposób niezwykle spokojny, merytorycznie zwracam uwagę...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Jeszcze raz. Wyciągnął pan kawałek ze strony wypowiedzi pana przewodniczącego...

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Ale powiedział pan. Powiedział.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Ale nie dodał pan, że jeżeli jest długa przerwa, a później następuje kumulacja i ktoś pracuje przez wiele, wiele dni w ruchu ciągłym, to może to zagrażać bezpieczeństwu. Tego pan już nie powiedział, ale oddam głos panu przewodniczącemu.

**Posel Marek Sowa (KO):**

Wiadomo, że tysiąc ludzi jest złych, że musi robić cały czas, a tamten ma tydzień wolnego. Przecież to jest analogiczne.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

...zgodnie z kodeksowymi zasadami...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo proszę, panie pośle, apeluję do pana, żeby szanować naszych gości, którzy przychodzą tutaj i mówią o ważnych rzeczach, nawet jeżeli nie zgadza się to z pewnymi tezami politycznymi, które próbują państwo przedstawić opinii społecznej. Panie pośle, bardzo proszę o kontynuowanie z zachowaniem dobrych zasad naszej Komisji. Bardzo proszę.

**Posel Marcin Horała (PiS):**

Kolejne tezy, które się tutaj pojawiły, były takie, że mamy do czynienia z jakimś indywidualnym problemem. Zachęcam zwłaszcza państwa posłów, którzy przynajmniej częściowo, zakładam, sporo jeżdżą koleją... Tam są pracownicy, można ich spytać. Od czasu, jak zająłem się tą sprawą, miałem bardzo dużo przypadków takich, że w czasie sprawdzania biletu czy przy wychodzeniu z pociągu podchodzi konduktor czy inny członek drużyny konduktorskiej i dziękuje mi za to, że zająłem się tą sprawą. Nie miałem ani jednego sygnału, żeby podszedł i powiedział: „Panie pośle, jestem zadowolony z nowego grafiku, proszę to zostawić”. Nie miałem ani jednego takiego przypadku. Tak samo do biura poselskiego i na oficjalny mail wpływają interwencje od pracowników, którzy są niezadowoleni z tej zmiany.

I tak, zgadzam się, bo tu jako argument za tym, że to jest dobra zmiana, wskazywano, że przy każdej zmianie są jacyś niezadowoleni. To prawda, przy każdej zmianie, również takiej, która jest na dobre, bywają niezadowoleni, ale to nie znaczy, że z automatu każda zmiana jest na dobre i że z automatu mamy ignorować wszystkie głosy niezadowolonych. To, że kiedyś była inna zmiana, która była dobra, a ktoś był niezadowolony, nic nie mówi nam o tym, czy ta zmiana obecnie jest dobra, czy zła, bo to jest zupełnie inna kwestia.

Kolejna sprawa to dialog społeczny i rozmowa. Szanowni państwo, nie wiem, czy będziemy tu udawać, że nie wiemy, że pierwotnie ta zmiana miała być wprowadzona zupełnie bez pilotażu, że to właśnie to, że trochę zainteresowali się tym posłowie, media, że sprawa stała się głośna, sprawiło, że jednak wycofano się z decyzji, żeby wprowadzać bez pilotażu, i jest pilotaż i dialog. To jest też dla strony społecznej okazja w ogóle, że jesteście zaproszeni, rozmawiacie. To właśnie dzięki temu, że to nie odbywa się cicho i że ktoś, część pracowników, czasem być może się narażając – znamy to, wiemy, jakie tam idą do nich teksty, jak są traktowani – mimo wszystko ma odwagę, żeby głośno mówić o tym, że są z tego niezadowoleni.

Pojawiła się tu teza, która bardzo mnie zdziwiła. Nieobecny już pan minister Malepszak powiedział, że dwie osoby pracują tak samo, a różnie zarabiają. W sytuacji, kiedy jedna osoba chodzi na przykład tylko na pierwszą zmianę, a druga osoba pracuje na przykład tylko w święta i w pracę nocną, to nie jest taka sama praca. Ta druga praca to jest dużo cięższa praca. To nie jest przypadek, że praca nocna czy praca w święta jest więcej płatna niż praca w zwykłe dni robocze. Powiem więcej, może zdarzyć się tak, że jest pracownik, który ma takie okoliczności życiowe, że w ogóle nie może sobie pozwolić na nocną pracę czy pracę w święta, i może być inny pracownik, któremu na tym będzie szczególnie zależało, bo ma taką sytuację życiową, że wszystko mu jedno i chętnie weźmie na siebie cięższe, ale lepiej płatne obowiązki. Jeżeli obydwaj są zadowoleni, jeżeli to im odpowiada i mogą na przykład wspólnie pójść do planisty i powiedzieć, że tak się umówili, to, znów, nie widzę problemu, żeby tego zabraniać, oczywiście jeżeli wszystkie strony zainteresowane byłyby zadowolone i to pozwalałoby im jakoś ułożyć sobie życie.

Ostatnia już uwaga jest koleżeńska. Panie przewodniczący, też byłem przewodniczącym Komisji, prowadziłem obrady, również wtedy, kiedy przychodzili ministrowie z rządu, w którego koalicji rządzącej byłem. Naprawdę, zachowajmy powagę sejmowej Komisji i funkcji kontrolnej Sejmu nad rządem. Naprawdę nie musimy tłumaczyć się przed ministrami, że wykonują swoje regulaminowe obowiązki i przepraszać ich za to, że zwracamy im głowę funkcją kontrolną Sejmu. Od tego jest Sejm, od tego jest Komisja, od tego są posłowie, żeby tak robić. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Panie pośle, nikt nie będzie się tłumaczył, regulamin jest jasny, natomiast wie pan, są sprawy, które są ważne i systemowe, i są takie, które we wszystkich budzą co najmniej zdziwienie. Myślę, że dobrą tradycją w parlamencie było to, że ten *core*, który zajmuje parlament, i tę funkcję kontrolną parlament sprawował wobec spraw systemowych, tych, które wpływają na życie

obywateli, szanując jednocześnie autonomię konkretnych jednostek w konkretnych, nawet indywidualnych, sprawach do podejmowania decyzji, które rozwiązują sprawy właśnie tam. Muszę powiedzieć, że próba wywarcia presji w tej sprawie przypomina próby ręcznego sterowania w sprawach, w których parlament ręcznego sterowania nigdy nie powinien mieć. To nikomu nawet nie powinno przyjść do głowy. Panie pośle, wszystko powinno mieć swoje miejsce.

Pozwolę jeszcze i poproszę pana przewodniczącego Przywoźnego, żeby uprzejmie sprostował państwa posłów, którzy absolutnie naruszyli...

**Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, pani poseł Paulina Matysiak powiedziała takie słowa, że są ludzkie i nieludzkie godziny pracy. Pani chce, to odpowie, albo tu Komisja odpowie: To kto ma wykonywać te nieludzkie godziny pracy? To po pierwsze.

Do pana posła Horały... Nieprawdą jest... Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy na piśmie wystąpiła do prezesa zarządu spółki PKP Intercity w sprawie konsultacji w tym temacie. To jest. Można sprawdzić.

Teraz druga sprawa, o bezpieczeństwie. Proszę sobie sprawdzić, żeby bezpieczeństwo było zachowane, harmonogramy pracy... Kto ma więcej dni wolnych pracy: pracownik pracujący w równoważnym systemie czasu pracy, czy pracownik pracy jednozmianowej? Tyle. Dziękuję, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

**Poseł Marek Sowa (KO):**

Chcę powiedzieć, że też dostaję w trakcie posiedzeń Komisji SMS-y, na przykład taki: „Czy Komisja Infrastruktury nie ma poważniejszych tematów do zajęcia?”.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):**

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji i w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego wieczoru.