

18 listopada 2019

Szanowni Państwo,

W załączeniu przesyłam stanowisko Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych odnośnie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzających m.in. egzaminy na świadectwo maszynisty prowadzone pod egidą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

ZNPK kierunkowo popiera tę zmianę, przy czym koniecznym jest wypracowanie precyzyjnych rozwiązań, które zapobiegą zmaterializowaniu się poważnych i licznych obaw czynionych przez przewoźników, a związanych z praktyczną stroną wdrażania zmiany.

W tym kontekście pod rozwagę poddajemy zorganizowanie konferencji konsultacyjnej, podczas której branżowi eksperci omówią zgłoszone wątpliwości i wypracują rozwiązanie kierunkowo zgodne z proponowanymi zmianami i minimalizujące ryzyka niekorzystnych zjawisk.

Z poważaniem,

Michał Litwin

Dyrektor Generalny

Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

**Stanowisko Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych  
w odniesieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym  
w zakresie wprowadzenia egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty prowadzonych  
pod auspicjami Prezesa UTK oraz stworzenia rejestru czasu pracy maszynistów oraz  
uprawnień maszynistów**

**Wątpliwość dotycząca zgodności zmian z przepisami UE**

Pewne wątpliwości budzi kwestia zgodności procedowanej regulacji z przepisami UE. Zgodnie bowiem z Dyrektywą 2007/59/WE:

- Brak możliwości odwołania od wyników egzaminu może stać w sprzeczności z zapisami art. 21 („łaściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.”)

Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz egzaminatorów określa: a) (...) w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 15. W tym kontekście prowadzenie egzaminu nie przez przewoźnika kolejowego (lub zarządcę infrastruktury) a przez Prezesa UTK stwarza wątpliwość dotyczącą zgodności tej zmiany z przepisami UE. Teoretycznym rozwiązaniem mogłoby być uwzględnienie - przez każdego przewoźnika na mocy przepisów - obowiązku uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu prowadzonego pod auspicjami Prezesa UTK, ale wówczas znaleźlibyśmy się w punkcie wyjścia, gdyż przewoźnicy – biorący odpowiedzialność za jakość egzaminu – mogliby (i zapewne taka byłaby praktyka), przeprowadzać „dodatkowe” egzaminy we własnym zakresie.

Przywoływana powyżej dyrektywa przewiduje również sankcje za naruszenia przepisów przyjętych zgodnie z dyrektywą. Oznacza to, że musi istnieć mechanizm sankcyjny (określający przynajmniej organ uprawniony do nakładania sankcji oraz wymiar sankcji) możliwy do zastosowania również wobec mającego uprawnienia do egzaminowania (a zatem – również mającego możliwość popełnienia naruszeń przepisów) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkową komplikację stanowi fakt, iż egzaminatorzy mieliby być zatrudniani przez Prezesa UTK tylko na czas egzaminu. Może to prowadzić do rozmycia odpowiedzialności pomiędzy Prezesem UTK i konkretnych egzaminatorów.

**Brak projektów aktów wykonawczych**

Duży niepokój budzi brak opublikowania projektów aktów wykonawczych. Z jednej strony w uzasadnieniu pojawiają się powołania na zapisy tych aktów, a z drugiej – nie ma możliwości odniesienia się do nich. Tymczasem to właśnie szczegółowe zapisy powodują, że dany zapis jest w praktyce akceptowalny lub też generuje problemy. Przy tak fundamentalnych zmianach możliwość odniesienia się do aktów wykonawczych na etapie konsultowania samej ustawy jest absolutnie kluczowa.

Wnosimy o opublikowanie aktów wykonawczych i przedłużenie konsultacji o czas na zaznajomienie się z tymi aktami.

### **Potencjalny konflikt interesów, w jakim może znaleźć się Prezes UTK**

W pierwszej kolejności, powstaje wątpliwość odnośnie akceptowalności rozwiązania polegającego na skupieniu w ramach jednego organu (Prezes Urzędu Transportu Kolejowego) zarówno procesu egzaminowania, jak również nadzoru nad maszynistami. Teoretycznie może zaistnieć konflikt: w przypadku niewłaściwie przeprowadzonego egzaminu (przez Prezesa UTK), na skutek którego zaistnieje zdarzenie niepożądane, w czasie kontroli prowadzonej przez Prezesa UTK (w zgodzie z art. 29 Dyrektywy 2007/59/WE) może powstać tendencja do podnoszenia znaczenia czynników niezwiązanych z dopuszczeniem do wykonywania zawodu (pozostających pod kontrolą przewoźnika), a na minimalizacji znaczenia właściwie przeprowadzonego egzaminu. Należy zadbać o rozwiązanie takiego dylematu, zgodnie z zasadą *nemo iudex in causa sua*. W przeciwnym wypadku nie można wykluczyć z jednej strony zablokowania wejścia w życie przedmiotowej regulacji. Z kolei w przypadku jej przyjęcia możliwe będzie podjęcie prób sądowego kwestionowania decyzji Prezesa UTK pod kątem bezstronności.

Wątpliwość budzi również fakt, iż w dalszym ciągu świadectwo ma być wydawane przez przewoźnika kolejowego (pracodawcę), podczas gdy egzamin przeprowadza Prezes UTK. Rodzi to ryzyko, że w przypadku zaistnienia np. incydentu lub wypadku z udziałem danego maszynisty, to na przewoźnika spadnie odpowiedzialność m.in. za rzetelność egzaminu. Obecnie przewoźnicy, w ramach prowadzonych przez siebie ośrodków szkolenia, mają możliwość minimalizacji tego ryzyka. Nie jest również do końca jasne, czy w świetle przepisów Dyrektywy możliwe jest niejako „wplecenie” w system wydawania świadectwa maszynisty przez przewoźników kolejowych dodatkowego warunku polegającego na tym, że egzamin musi być prowadzony przez Prezesa UTK.

### **Nieuzasadniony poziom opłat za egzamin**

Zaniepokojenie budzi fakt, że opłaty za egzamin wydają się podnosić koszty przewoźników, a poziom „połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę” wydaje się dalece zbyt wysoki i stwarzający bariery wejścia na rynek maszynistów. Zauważyć należy, że przywołane „minimalne wynagrodzenie” odnosi się do wynagrodzenia za miesiąc pracy w wymiarze 40 godzin tygodniowo, podczas gdy egzamin będzie trwał kilka godzin. Oparcie egzaminu o płacę minimalną budzi tym większe obawy w związku z ogłoszonymi przez rząd planami bardzo szybkiego wzrostu płacy minimalnej. Postulujemy o dostosowanie poziomu wynagrodzenia za egzamin do czasu jego trwania i powiązanego z nim nakładu pracy.

### **Pominięcie kosztów przewoźników – delegowanie egzaminatorów**

Należy zauważyć, że w żaden sposób (np. w Ocenie Skutków Regulacji) nierozważone zostały koszty przewoźników. Projekt ustawy w tym zakresie skupia się tylko na kosztach Urzędu Transportu Kolejowego, a pomija perspektywę funkcjonowania ośrodków szkolenia oraz przewoźników kolejowych. Przykładowo, nigdzie nie ma informacji o sposobie rozliczenia kosztów utraconych przychodów związanych z wydelegowaniem egzaminatora (do egzaminu na rzecz kandydata u przewoźnika X) w przypadku, gdy egzaminator jest czynnym maszynistą Przewoźnika Y, który był przewidziany do prowadzenia pociągu komercyjnego.

Zdumienie budzi pełne pominięcie w Ocenie Skutków Regulacji skutków finansowych dla przewoźników kolejowych i ośrodków szkolenia. Zakłada się, że delegowanie przez przewoźników kolejowych (będących ośrodkami szkolenia i egzaminowania) maszynistów-egzaminatorów nie

zaburzy operacji kolejowych ani nie pogorszy wyniku przewoźników. Jest to tym bardziej zastanawiające, że w uzasadnieniu przywoływane są analizy Prezesa UTK wskazujące na niedobór maszynistów na krajowym rynku pracy. O ile przewoźnik będący równocześnie ośrodkiem szkolenia i egzaminowania jest w stanie zoptymalizować czas i miejsce egzaminu pod kątem minimalizacji skutków operacyjnych i finansowych w związku z zakłóceniami, o tyle w przypadku prowadzenia egzaminów przez maszynistów-egzaminatorów na rzecz podmiotów trzecich, pod auspicjami Prezesa UTK, w ramach trasy zamawianej przez przewoźnika zatrudniającego kandydata, nie daje możliwości dokonania optymalizacji zakłóceń, a zatem przewoźnicy zatrudniający maszynistów będących egzaminatorami będą ponosić większe koszty zakłóceń i/lub utraconych przychodów spowodowanych brakiem maszynisty.

### **Wątpliwości odnośnie rozróżnienia „listy egzaminatorów” oraz „rejestru egzaminatorów”**

W wyżej przywołanym kontekście wyrażamy też wątpliwość odnośnie niespójnej terminologii, która może powodować niewłaściwą interpretację zapisów. W niektórych miejscach używa się sformułowania o „liście Prezesa UTK”, podczas gdy w innym miejscu pojawia się „rejestr Prezesa UTK”. Ponadto w Załączniku 3 OSR wskazano, że Prezes UTK zamierza zatrudnić 4 egzaminatorów do realizacji praktycznego egzaminu w zakresie świadectwa maszynisty. Nie jest więc jasne, czy tych 4 (docelowo) maszynistów w jakiś sposób znajdzie się na „liście” lub w „rejestrze” Prezesa UTK, i czy ich kompetencje będą tożsame z egzaminatorami, którzy sami się zgłosili i spełnili stawiane im wymagania. W ostatecznym rozrachunku wątpliwość dotyczy tego, czy Przewoźnik X zatrudniający egzaminatora, który zgłosił się na „listę” będzie zobowiązany do wydelegowania go na żądanie Prezesa UTK do przeprowadzenia egzaminu na rzecz Przewoźnika Y.

W art 22ba pkt 6 projekt zakłada, że „egzamin na licencję przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z listy egzaminatorów” (podobne sformułowanie występuje m.in. w art 22bb pkt 8). Nie jest jasne o jaką listę chodzi. To pojęcie się tu pojawia, a przecież wcześniej mowa jest w ustawie o rejestrze egzaminatorów – nie ma jasności czy te pojęcia są stosowane wymiennie, czy oznaczają coś innego. Dodatkowo rodzi się pytanie - na jakich zasadach Prezes UTK będzie wybierał egzaminatora? Co w sytuacji, jeśli wybrany egzaminator lub jego pracodawca nie wyrażą zgody na udział w egzaminie? Czy ustawa zakłada stworzenie rodzaju przymusu?

### **Pominięte koszty przewoźników dot. wprowadzania danych do rejestru**

Przewoźnicy zrzeszeni w ZNPK podnoszą również koszty związane z wprowadzaniem do systemu danych dotyczących czasu pracy w czasie rzeczywistym. Nawet przewoźnicy mający poniżej 1% udziału w rynku szacują, że obsługa systemu będzie się wiązała ze stworzeniem dodatkowego etatu, a w przypadku przewoźników większych może to być nawet kilka etatów. Szacunkowy koszt jednego etatu to 70 tys. PLN w skali roku. Przewoźnicy zrzeszeni w ZNPK musieliby zatrudnić ok. 20 pracowników, co wiązałoby się z kosztami rocznymi na poziomie 1,4 mln PLN. W skali rynku obsługa tego obowiązku może zatem przekroczyć koszty ponoszone przez Prezesa UTK w związku z wdrożeniem ustawy, szacowane na poziomie 3-4 mln PLN rocznie.

Postuluje się stworzenie systemu automatycznego, w oparciu o elektroniczną warstwę licencji maszynisty, podobną do systemu tachografów wykorzystywanych w transporcie samochodowym.

Niezależnie od powyższego, wnioskujemy o proporcjonalne ograniczenie zobowiązań raportowych w innych obszarach. Jest to o tyle zasadne, że w uzasadnieniu pada stwierdzenie, że *de facto* chodzi o dane obecnie gromadzone, tyle że przez różne podmioty.

### **Problematyka i brak szczegółowych regulacji dotyczących delegowania egzaminatorów**

Rozwiązanie polegające na delegowaniu egzaminatorów przez ośrodki szkolenia zdają się być pochodną braku odpowiednich zasobów kadrowych po stronie Prezesa UTK (OSR przewiduje 4 egzaminatorów do praktycznych części egzaminu). Wydaje się zasadnym, aby Prezes UTK zatrudniał odpowiednią liczbę egzaminatorów (w pełnym lub częściowym wymiarze pracy). Jest to logiczna konsekwencja wyводу o potrzebie zwiększenia bezstronności – jest wątpliwe czy egzaminator na stałe pracujący w wybranym ośrodku szkolenia, i tylko „okazyjnie” delegowany do pracy na rzecz Prezesa UTK, zwiększy poziom bezstronności. (W tym miejscu należy zauważyć że stronniczość może się objawiać na dwa sposoby – zaniżania wymagać „swoim” kandydatom, jak również „złośliwe” podnoszenie wymagań kandydatom np. powiązaniem z konkurencyjnym ośrodkiem szkolenia.). Optymalnym rozwiązaniem byłoby posiadanie przez Prezesa UTK palety egzaminatorów „na wyłączność”, a w celu umożliwienia egzaminatorom pozostania w zawodzie można rozważyć mechanizm „kadencyjny” (konkursy na stanowiska egzaminatorów, np. na 1-2-letnie kadencje). Można również skorzystać z wiedzy i doświadczenia maszynistów odchodzących na emeryturę. O ile samo prowadzenie pociągów wymaga spełnienia rygorystycznych wymagań dot. np. stanu zdrowia, o tyle prowadzenie egzaminu może bazować na doświadczonych osobach, które nie posiadają już uprawnień do prowadzenia pociągów, a bardzo dobrze znają dany typ pojazdu trakcyjnego oraz trasę.

Brakuje szczegółowych regulacji trybu delegowania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia. Brak takich regulacji stwarza realne ryzyko wystąpienia znaczących zatorów w procesie egzaminowania. Szczególnemu rozważeniu muszą ulec następujące kwestie:

- Rozstrzygnięcie konfliktu interesów pomiędzy ośrodkiem szkolenia (np. funkcjonującym w ramach licencjonowanego przewoźnika kolejowego) a Prezesem UTK o dostępność danego konkretnego egzaminatora. Należy zauważyć, że egzaminatorzy w ramach ośrodków szkolenia to przede wszystkim czynni maszyniści, a zatem ich podstawową funkcją jest prowadzenie pociągów pracodawcy, a sprawność, punktualność i regularność prowadzenia operacji kolejowych w celach komercyjnych jest podstawowym celem funkcjonowania przedsiębiorcy będącego przewoźnikiem kolejowym. W sytuacji niskomarżowego biznesu, jakim są przewozy kolejowe, delegowanie przez przedsiębiorcę maszynistów-egzaminatorów musi być wzięte pod uwagę w kalkulacjach w ramach Oceny Skutków Regulacji. Jest to szczególnie istotna z perspektywy przewoźników niezależnych, często charakteryzujących się wyższą efektywnością, a co za tym idzie – bardzo zminimalizowanymi rezerwami, które mogłyby umożliwić bezproblemowe delegowanie egzaminatorów.

Postuluje się ujęcie w projekcie ustawy przynajmniej podstawowych zasad określających prawa i obowiązki wszystkich stron w procesie delegowania, z uwzględnieniem interesu ekonomicznego przewoźników oraz egzaminatorów.

- Wobec włączenia Prezesa UTK w proces egzaminowania na świadectwo maszynisty, przeprowadzenie praktycznej części egzaminu wymaga skoordynowania pod kątem dostępności i logistyki:
  - Egzaminatora UTK (nie ma jasności czy chodzi o egzaminatora będącego na co dzień pracownikiem przewoźnika będącego ośrodkiem szkolenia, czy też o 1 z 4 planowanych do zatrudnienia bezpośrednio przez UTK egzaminatorów)
  - Kandydata
  - Egzaminatora nadzorującego jazdę (będącego pracownikiem tego samego podmiotu, co kandydat)

Tu należy zaznaczyć, że pierwszym interesem przewoźnika delegującego egzaminatora jest zapewnienie ciągłości operacji własnych, a nie egzaminowanie kandydatów zatrudnianych przez przewoźników konkurencyjnych. W tym kontekście istnieje duże ryzyko „niedostatecznej motywacji” pracodawcy zatrudniającego egzaminatora do delegowania swojego pracownika. W tym kontekście kluczowym jest precyzyjne zdefiniowanie tych mechanizmów i procedur. Łatwo sobie wyobrazić sytuację, że pracodawca kandydata, odpowiedzialny za trasę, zamówił trasę dogodną ze swojego punktu widzenia, natomiast z punktu widzenia pracodawcy zatrudniającego egzaminatora będzie to trasa w dużej odległości geograficznej od głównych miejsc prowadzenia operacji i/lub zamieszkania egzaminatora, co może skutkować nawet kilkudniowym „wyjęciem” maszynisty-egzaminatora z grafiku, nawet w przypadku pojedynczego egzaminu.

- Brakuje informacji o limitach liczby egzaminów w przeliczeniu na egzaminatora/przewoźnika go zatrudniającego. W skrajnym przypadku, gdy wielu maszynistów z jednego małego podmiotu znajdzie się na liście egzaminatorów, istnieje możliwość pełnego wstrzymania prowadzenia operacji kolejowych. W sytuacji, gdy interesujący dla wielu kandydatów typ lokomotywy jest eksploatowany tylko przez jednego przewoźnika i tylko ten przewoźnik dysponuje maszynistami mogącymi zostać egzaminatorami, może to również pogorszyć sytuację danego przewoźnika względem konkurentów.

Podkreślić należy, że ze względu na nieścisłości w użytych sformułowaniach (lista vs. rejestr) oraz w kontekście planu zatrudnienia przez UTK 4 egzaminatorów do praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty, wątpliwość dotycząca konieczności wydelegowania egzaminatora przez Przewoźnika X w celu przeegzaminowania kandydata zatrudnionego przez Przewoźnika Y może nie okazać się intencjonalna. Tym niemniej, jeśli wątpliwości pojawiają się na etapie procedowania projektu, to oznacza, że zapisy muszą zostać doprecyzowane, a ewentualne nieścisłości – wyeliminowane.

### **Nieuzasadniona komplikacja procesu nabywania uprawnień**

Należy zauważyć, że – całościowo patrząc - system egzaminowania się komplikuje. Poza egzaminem na świadectwo (prowadzonym przez Prezesa UTK przy pomocy wydelegowanych przez ośrodek szkolenia egzaminatorów), postuluje się wprowadzenie „nowego rodzaju sprawdzianu wiedzy i umiejętności – sprawdzianu dopuszczającego do egzaminu” prowadzonego przez ośrodek szkolenia. Oznaczać to będzie zdublowanie pracy i brak jakichkolwiek korzyści organizacyjnych dla przewoźników kolejowych. Oczekiwanie przewoźników wobec zmian jest takie, że ciężar i odpowiedzialność za egzamin zdejmowany jest z ośrodków szkolenia (często funkcjonujących niejako „w ramach” przewoźnika kolejowego) i przenoszona na rzecz Prezesa UTK, a przewoźnik dostaje zero-jedynkową informację o tym, czy kandydat uzyskał świadectwo maszynisty (i może świadczyć

pracę lub usługi) czy nie, a przy tym nie musi prowadzić egzaminu. Tymczasem postulat „sprawdzianu dopuszczającego”, w rozumieniu ZNPK, oznacza de facto zmianę nazwy dotychczasowego egzaminu na świadectwo z pozostawieniem pełnego ciężaru kosztowego i organizacyjnego po stronie ośrodka szkolenia (przewoźnika), a sam egzamin „państwowy” stanowi dodatkowy ciężar organizacyjny dla przewoźnika (konieczność wydelegowania egzaminatora, ograniczona możliwość/brak możliwości dostosowywania momentu egzaminu do sytuacji operacyjnej, etc.). W sposób oczywisty, ciężar operacyjny przekłada się na ciężary finansowe (podwójny egzamin, podwójne delegowanie egzaminatora).

Wydaje się, że w kontekście wykorzystania symulatorów (sprawdzających reakcje zarówno w sytuacjach trudnych i krytycznych, jak i w warunkach typowych), to właśnie symulator powinien stać się podstawowym weryfikatorem umiejętności prowadzenia pociągu przez kandydata (najtrudniejszym elementem egzaminu). W transporcie lotniczym symulatory są mocno wykorzystywane, scenariusze sytuacji krytycznych są dodatkowo „wspierane” przez operatora symulatora, który np. „psuje” kolejne elementy układu sterowania, zwiększając tym samym trudność.

Postulujemy o ponowną analizę zaproponowanego mechanizmu pod kątem uproszczenia systemu. Nie znajdujemy uzasadnienia dla dublowania podobnych czynności: egzaminu praktycznego na świadectwo oraz „sprawdzianu dopuszczającego”. Wnosimy o wykreślenie „sprawdzianu dopuszczającego” z listy indykatorywnych wymagań.

### **Obawy dotyczące praktycznych aspektów wdrażania – wydłużenie czasu oczekiwania na egzamin**

Wielu przewoźników zrzeszonych w ZNPK szczególnie mocno akcentowała obawy dotyczące wydolności systemu egzaminowania w nowej formule. W sposób oczywisty – ze względu na „podwójną obsadę” egzaminatorów podczas egzaminu praktycznego na świadectwo, dodatkowy element w postaci „sprawdzianu dopuszczającego”, oraz brak możliwości optymalizacji operacyjnej w przypadku egzaminowania przez pracownika jednej firmy pracownika drugiej firmy (np. w dużej odległości geograficznej, w szczycie przewozów, etc.) – dostępność do egzaminów zostanie pogorszona. Obecnie przewoźnicy mogą ten proces optymalizować we własnym zakresie (będąc ośrodkami szkolenia i egzaminowania). Pozostawienie tak ważnej sfery poza kontrolą przewoźników powoduje konieczność stworzenia mechanizmu regulującego terminy egzaminów.

Postulujemy, aby zapisy (art. 22ba pkt 1. Oraz art. 22bb pkt.1) zostały uzupełnione o zdanie: „Termin egzaminu Prezes UTK wyznacza po konsultacji z egzaminatorami, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia wpłynięcia wniosku”.

### **Rozszczelnienie systemu monitorowania czasu pracy maszynistów**

Zauważyć należy, że system monitorowania czasu pracy maszynisty w żaden sposób nie rozwiązuje problemu związanego z możliwością świadczenia przez maszynistę pracy u drugiego pracodawcy (w czasie zaplanowanego przez pierwszego pracodawcę odpoczynku wymaganego przepisami prawa) ale w innym niż maszynista charakterze.

W tym kontekście propozycja rezygnacji z systemu oświadczeń tym bardziej nie znajduje uzasadnienia. W celu poprawy bezpieczeństwa należałoby wręcz rozważyć rozszerzenie oświadczeń o świadczenie pracy (usług) na rzecz jakichkolwiek podmiotów, w jakiegokolwiek formie. Stwarzałoby to

pierwszy mechanizm kompleksowego monitorowania czasu pracy maszynisty, nie tylko w ramach „podstawowego” zawodu, lecz również w każdym innym zawodzie.

Niezrozumiała jest rezygnacja z oświadczeń w sytuacji, gdy praktyka funkcjonowania, w tym koszty, nowego systemu nie są znane. W ocenie ZNPK prowadzi to do pogorszenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Z całą stanowczością apelujemy o pozostawienie systemu oświadczeń co najmniej do czasu ukonstytuowania się nowego systemu (monitorowania czasu pracy) i potwierdzenia jego skuteczności. W wariantcie optymalnym proponowalibyśmy wręcz rozszerzenie systemu obowiązkowych oświadczeń również o świadczenie pracy/usług poza systemem kolejowym. Ostatecznym bowiem celem regulacji jest niedopuszczenie do prowadzenia pociągów przez maszynistów zmęczonych i przekraczających dopuszczalne Kodeksem Pracy limity godzin, a te limity mogą być równie dobrze przekraczane na skutek pracy w zawodach innych niż kolejowe.

### **Wspólny interfejs – potencjalne problemy związane z mnogością systemów u przewoźników**

W zakresie rejestru elektronicznego dot. monitorowania czasu pracy, założenie o stworzeniu wspólnego interfejsu z systemami przewoźników jest zapewne możliwe, ale trudne i kosztowne, gdyż istnieje wiele różnych systemów, w tym – systemy rozwijane lokalnie na potrzeby poszczególnych przewoźników. Apelujemy o nieprzerzucanie na przewoźników kosztów dostosowania interfejsów – system po stronie Prezesa UTK powinien obsługiwać wszystkie eksploatowane obecnie systemy i formaty wymiany danych.

### **Brak ujęcia kwestii regulacji w zakresie szkolenia na licencję oraz świadectwo maszynisty**

W świetle upaństwowienia egzaminu na świadectwo na maszynistę, duży niedosyt budzi brak równoczesnego poruszenia kwestii szkoleń. W opinii ZNPK, prowadzone pod auspicjami Prezesa UTK egzaminy (zarówno na licencję, jak i na świadectwo maszynisty) dają możliwość odejścia od programów szkoleń definiowanych poprzez czas trwania szkolenia. Należy założyć, że egzamin prowadzony przez Prezesa UTK będzie kompleksowo, dogłębnie i bezstronnie sprawdzał wiedzę kandydata. W tym kontekście postulujemy, aby równocześnie odejść od definiowania wymagań w zakresie szkoleń (w części teoretycznej) poprzez czas ich trwania na rzecz określenia wymagań egzaminacyjnych. Zlikwiduje to oczywistą nieefektywność wynikającą z różnego tempa przyswajania materiału przez określonych kandydatów, a także różne preferencje kandydatów odnośnie formy szkolenia. Dzisiejsze regulacje pomijają możliwość samodzielnego opanowania porcji materiału w ramach pracy własnej, a przecież niektórzy kandydaci z pewnością wolą naukę np. w ciszy we własnym domu, zamiast w sali szkoleniowej razem z grupą innych kandydatów. Istnieją też możliwości prowadzenia e-learningu, odtwarzania wykładów w formie audiowizualnej, itp. Co istotne, często sami kandydaci podkreślają, że istniejący system szkolenia to „nieefektywne nabijanie godzin”. Ustanowienie państwowego egzaminu znosi uzasadnienie funkcjonowania systemu definiującego szkolenia poprzez czas ich trwania.

Dobrym kierunkiem jest w tym zakresie stworzenie delegacji ustawowej ministrowi właściwemu ds. transportu do stworzenia szczegółowych wymagań, oraz sposobu, formy i trybu przeprowadzania egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. Postulujemy, aby równocześnie z przyjęciem tych rozporządzeń, uchylić zapisy dotyczące czasu trwania szkoleń (przynajmniej w częściach teoretycznych).

### **Nieuzasadnione wykorzystanie najlepszych maszynistów do czynności administracyjnych**



W ramach egzaminu na licencję maszynisty oraz teoretycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty ustawa zakłada, że „egzaminatora wskazuje Prezes UTK z listy egzaminatorów”. Oznacza to, że do „pilnowania” podczas wypełniania komputerowych testów jednokrotnego wyboru delegowani mają być najlepsi maszyniści (tacy zazwyczaj zostają egzaminatorami), którzy w tym czasie nie mogą świadczyć pracy (usług) związanych z prowadzeniem pociągów, co w świetle niedoboru na rynku maszynistów należy ocenić negatywnie.

Postulujemy, aby egzaminy w części teoretycznej prowadzone na komputerach jako testy jednokrotnego wyboru były nadzorowane przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, nieposiadających tak cennych i brakujących na rynku umiejętności, jak najlepsi maszyniści. Nie znajduje uzasadnienia, aby to maszynista-egzaminator prowadził czynności administracyjne takie jak ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin czy weryfikował fakt dokonania wpłaty za egzamin.

## **Niejasności dotyczące sprawdzianów wiedzy**

Projekt ustawy zawiera nieścisłości i może mocno utrudnić działalność ośrodków szkolenia w zakresie przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i są niejasności co do egzaminatorów i ich udziału w egzaminach:

- Art. 22a ust. 5a pkt b) zakłada przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1. To jest zmieniony zapis ustawy mówiący o ośrodku szkolenia i jego uprawnieniach i obowiązkach ośrodka szkolenia;
- Art. 22a ust. 5a pkt c) zakłada udział egzaminatorów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 5. Oznacza to, że ośrodek musi oddelegować egzaminatora na część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty, nie ma mowy tu o egzaminach na licencję czy części teoretycznej egzaminu na świadectwo.

## **Brak możliwości zgłaszania kandydatów do rejestru egzaminatorów przez ośrodki szkolenia**

Rejestr egzaminatorów (mowa o nim w art. 22be ust. 1) jest nowym tworem. Projekt zakłada, że Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów w ust. 4, dodatkowo w art. 22be jest zapis („osoba ubiegająca się o wpis do rejestru egzaminatorów (...)” co sugeruje, że to sam zainteresowany – egzaminator (właściwie: kandydat na egzaminatora) zgłasza się do UTK o wpis do rejestru, o bycie egzaminatorem, sam aktualizuje dane itp. i sam się może odwołać. Oznacza to, że ośrodek nie ma takiego prawa i możliwości. Innymi słowy, projekt zakłada stworzenie niezależnego (od ośrodków szkolenia) zbioru egzaminatorów, podawany do publicznej wiadomości i zawierający imię i nazwisko oraz posiadany zakres uprawnień przez egzaminatora. Z kolei w art. 22a ust. 5a pkt b) stwierdza się, że przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności jest wykonywane „przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów”. Teoretycznie dany ośrodek mógłby/musiałby z tego rejestru „wybierać” egzaminatorów do przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności, ale sam nie może nikogo do niego zgłosić..

## **Wymagania dotyczące kandydatów na egzaminatorów**

W wymaganiach stawianych kandydatom na egzaminatorów należy doprecyzować niektóre elementy:

- „posiadanie kwalifikacji pedagogicznych” – projekt nie precyzuje o jakie wymagania chodzi. Przy czym zwracamy uwagę, że zbyt mocne sprecyzowanie tych wymagań może radykalnie ograniczyć liczbę egzaminatorów i tym samym doprowadzić do wzrostu kosztów;
- „obowiązek do ustawicznego doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych w zakresie posiadanych uprawnień”. Projekt zakłada, że obowiązek ten egzaminator ma wypełniać samodzielnie. Nie jest więc obowiązkiem ośrodka szkolenia dbania o rozwój egzaminatora (teoretycznie egzaminator nie musi być pracownikiem danego ośrodka szkolenia). Brak zapisów precyzujących czy „ustawiczne szkolenie” oznacza np. lekturę branżowych periodyków czy udział w jakichś szkoleniach lub kursach. Jeśli projekt zakłada to drugie rozwiązanie, to należałoby wskazać o jakie kursy chodzi, jakie muszą mieć program, jaki dowód ukończenia kursu egzaminator

powinien okazać, etc.. I ponownie, należy zadbać o to, by całościowo rozwiązanie nie podnosiło kosztów. Przykładowo, kurs kosztujący 2000 PLN, który miałby być sfinansowany samodzielnie przez egzaminatora może spowodować, że egzaminator ten zrezygnuje z bycia egzaminatorem, co może prowadzić do radykalnej niewydolności systemu egzaminowania.

### **Podsumowanie**

Podkreślamy, że powyższe zastrzeżenia nie są tożsame z negatywnym stanowiskiem dotyczącym idei prowadzenia niezależnych, państwowych egzaminów na świadectwo maszynisty. ZNPK co do zasady popiera taki kierunek zmiany, w którym z przewoźników zdjęty zostanie obowiązek egzaminowania, gdyż umożliwi to skupienie się przewoźnika na swojej podstawowej działalności, jaką jest świadczenie usług przewozów kolejowych. W wielu innych zawodach egzaminy są prowadzone pod państwowymi auspicjami, a pracodawca zatrudnia kandydatów uprawnionych do świadczenia pracy. Naszą troską jest praktyczne zastosowanie tych regulacji, nie pogorszenie sytuacji konkurencyjnej transportu kolejowego (zarówno poprzez dodatkowe koszty, jak również komplikacje operacyjne). Z całą pewnością wszystkie wątpliwości prawne, finansowe i organizacyjne muszą być wyeliminowane przed wejściem w życie przedmiotowej regulacji.