

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z 15 października 2019 r. ma zasadniczo dwa cele:

1. przejęcie egzaminowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
2. stworzenie systemu monitorowania kompetencji oraz czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz osób ubiegających się o prace na tych stanowiskach.

Jego zakres jest na tyle duży, że w praktyce konieczne będzie wydanie nowych aktów wykonawczych dotyczących maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, dlatego też proponuje się dokonanie kompleksowych i całościowych zmian w tej materii, obejmujących także m.in. kwestie związane z badaniami lekarskimi, uprawnieniami do prowadzenia pojazdu kolejowego, procesami związanymi z licencjami i świadectwami maszynistów.

Wydawanie nowych rozporządzeń, pisanych całkowicie od zera, jest idealną okazją do uwzględnienia wszystkich zagadnień, które usprawnią działanie rynku kolejowego, w tym zakresie. Nieuzasadnione jest pisanie nowych „wybrakowanych” rozporządzeń, które będą przenosić stare złe rozwiązania. Dlatego też zakres zmian w projekcie musi być znacznie większy, tak by odpowiednio skonstruować akty prawne niższego rzędu. Zbyt częste zmiany ustawy oraz rozporządzeń są rozwiązaniem niekorzystnym dla rynku kolejowego, który potrzebuje stabilnych i długotrwałych rozwiązań. Proponuje się poniższe zmiany.

Dodanie w ustawie o transporcie kolejowym:

art. 3 ust. 10. Przepisów rozdziału 4 nie stosuje się do: infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do ruchu turystycznego oraz pojazdów turystycznych, które się po niej poruszają.

Uzasadnienie: Przepis ma na celu uregulowanie kwestii związanej z prowadzeniem pojazdów turystycznych, głównie drezyn. Potocznie przez kolej drezynową rozumie się sieć kolejową, na której prowadzony jest ruch przy pomocy drezyn na torach zamkniętych dla normalnego ruchu pociągów. Przepis ma na celu zalegalizowanie tej formy turystyki. Należy zmniejszyć obciążenia administracyjne jakie ciążą na podmiotach prowadzących turystykę kolejową. W tym celu należy zlikwidować obowiązek posiadania certyfikatu, autoryzacji i świadectwa bezpieczeństwa. Ruch drezyn powinien odbywać się zgodnie z regulaminem, a nie w oparciu o rozporządzenie w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Osoby prowadzące drezynę turystyczną powinny być zwolnione z obowiązku posiadania praw kierowania pojazdem kolejowym.

Zmiana brzmienia art. 13 ustawy o transporcie kolejowym:

ust. 1a pkt 5 nadzór nad ośrodkami szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej „ośrodkami szkolenia”, oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty;

ust. 1a pkt 5a lit. b listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty;

ust. 7d. Prezes UTK w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty ma prawo:

- 1) wstępu do pomieszczeń podmiotu wykonującego badania lekarskie i psychologiczne;

- 2) kontroli dokumentacji medycznej i psychologicznej związanej z wykonanymi badaniami i orzekaniem;
- 3) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień.

ust. 7e. Czynności, o których mowa w ust. 7d, przeprowadza Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej

Uzasadnienie: Zaproponowane brzmienie trzech pierwszych przepisów ma związek z propozycją likwidacji badań dotyczących świadectwa maszynisty. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w art. 16 ust. 1 DYREKTYWY 2007/59/WE to licencja maszynisty jest dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań zdrowotnych niezbędnych do pracy na stanowisku maszynisty. Proponuje się dostosowanie przepisów krajowych do założeń wspólnotowych i pozostawienie jedynie badań związanych z licencją maszynisty. Badania w celu uzyskania licencji maszynisty powinny być najbardziej rygorystyczne i powinny być wykonywane raz w życiu w momencie rozpoczynania kariery.

Jednocześnie proponuje się zmianę nazwy orzeczenia lekarskiego, tak by uwzględniała ona przywrócenie licencji maszynisty. Dotychczas w celu przywrócenia ważności licencji maszynisty wykonywano badania w celu jej uzyskania lub zachowania. Przepis wskazywał, że można zachować ważność dokumentu, który tę ważność utracił lub uzyskać licencję maszynisty, pomimo jej posiadania. Sugerowane brzmienie wydaje się likwidować wskazaną nielogiczność.

Zmiana czwartego przepisu, związana jest z nieskutecznością przepisu w brzmieniu dotychczasowym. Ustawodawca zgodnie z art. 19, w związku z art. 29 DYREKTYWY 2007/59/WE przypisał Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zadanie związane z nadzorem podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty, przydzielając mu narzędzie w postaci podmiotu, który spełnia takie same wymagania, ale nie jest wpisany na listę Prezesa UTK. Świadomie, bądź nie, stworzył martwy przepis, bowiem w momencie jego wprowadzania badania maszynistów wykonywały jedynie komórki organizacyjne przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz podmioty medyczne z nim współpracujące, w praktyce niezdolne do wykonywania kompleksowych badań na szeroką skalę. W związku z tym istniał jeden podmiot wpisany na listę, który ewentualnie mógłby wykonywać kontrolę na rzecz Prezesa UTK, gdyby się z niej wykreślił, ale wtedy nie miałby czego kontrolować.

Ze względów formalnych i organizacyjnych nie ma praktycznie możliwości, aby na wolnym rynku znalazł się podmiot spełniający wymagania ustawowe, który mógłby świadczyć usługi na rzecz Prezesa UTK. Jediną możliwością jest zlecenie tych zadań jednemu z podmiotów obecnie wpisanych na listę Prezesa UTK. W związku z powyższym nie wykonuje się kontroli w tym zakresie. Efektem tego mogą być liczne nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania badań lekarskich, które nie są w żaden sposób monitorowane i możliwe do weryfikacji, bowiem Prezes UTK nie posiada realnych narzędzi do wykonania takiej kontroli. Utrzymywanie obecnego stanu może skutkować narastaniem nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania badań i prowadzenia dokumentacji, przez podmioty badające maszynistów, co może skutkować, w skrajnym przypadku, wypadkiem spowodowanym przez osobę o złym stanie zdrowia.

Jedynym podmiotem, który posiada odpowiednie zaplecze techniczno-naukowe, kadry, w tym szereg specjalistów z zakresu medycyny kolejowej oraz psychologów specjalizujących się w tej dziedzinie, a co najważniejsze odpowiednią wiedzę naukową i doświadczenie w zakresie zagrożeń występujących w transporcie kolejowym, wpływających na stan zdrowia pracowników, jest Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej, będące jednostką organizacyjną Polskich Kolei Państwowych S.A. Podmiot ten powinien zostać ustawowo zobligowany do wykonywania kontroli na rzecz Prezesa UTK oraz do kształcenia nowych lekarzy i psychologów. Obecnie na rynku istnieją tylko trzy podmioty wykonujące badania dla maszynistów, w związku z bardzo wysokimi barierami wejścia na rynek, w tym także niedoborem lekarzy i psychologów specjalizujących się w medycynie transportu.

Zmiana brzmienia art. 18 ustawy o transporcie kolejowym:

ust. 2. pkt 2 po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.

Uzasadnienie: Sens przepisu w brzmieniu dotychczasowym był odmienny od tego przedstawionego w art. 2 ust. 3 lit d DYREKTYWY 2007/59/WE. Przepis krajowy wskazywał, że z obowiązku posiadania licencji i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe specjalne nieprzeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych. O tym jakie uprawnienia trzeba posiadać, decydowało przeznaczenie pojazdu, a nie jego faktyczne wykorzystanie. Skutkiem tego pojazdy kolejowe specjalne przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych musiały być prowadzone przez maszynistów. Zastosowanie przepisu w praktyce oznaczało ograniczenie możliwości wykorzystywania sprzętu budowlanego, który jeździł po torach czynnych przez podmioty zajmujące się modernizacją, naprawą, utrzymaniem infrastruktury kolejowej nie będące przewoźnikami kolejowymi posiadającymi certyfikat bezpieczeństwa lub zarządcami posiadającymi autoryzację bezpieczeństwa. W celu wykorzystania sprzętu podmioty te musiały uzyskać licencję przewoźnika kolejowego, choć ich celem nie był przewóz osób i rzeczy. Zmiana przepisu ma na celu umożliwienie prowadzenia pojazdów specjalnych po torze zamkniętym przez prowadzących pojazdy kolejowe. Po torze czynnym pojazdy te byłyby prowadzone przez maszynistów lub byłyby przewożone w składzie pociągu przez przewoźnika lub zarządcę.

Zmiana brzmienia art. 22 ustawy o transporcie kolejowym:

ust. 2b. Niekaralność, o której mowa w ust. 2 pkt 1, powinna być sprawdzana przez Prezesa UTK w Krajowym Rejestrze Karnym.

Uzasadnienie: Dotychczasowy przepis nakładał dodatkowy i niepotrzebny obowiązek po stronie kandydata na maszynistę. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami organy administracji państwowej powinny wymieniać się posiadanymi przez siebie informacjami. Informacja o karalności znajduje się w Krajowym Rejestrze Karnym prowadzonym przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Projekt ustawy zakłada, że „Dane gromadzone w rejestrze [Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe] są do niego przekazywane z rejestru Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej (REGON), krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju (TERYT) i Krajowego Rejestru Karnego (KRK). W związku, z tym przekazywanie przez maszynistę oświadczenia jest bezzasadne, bowiem sam projekt ustawy zakłada pozyskiwanie informacji przez Prezesa UTK z KRK, która jest wiarygodna w przeciwieństwie do oświadczenia. Dodatkowo skutkiem złożenia nieprawdziwego oświadczenia jest zmiana wydanej uprzednio decyzji przez Prezesa UTK i pociągnięcie do odpowiedzialności karnej kandydata na maszynistę. Należy zapobiegać uzyskiwaniu uprawnień przez osoby niespełniające wymagań, a nie karać podwójnie.

ust. 2c. Posiadacz licencji maszynisty poddaje się badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust.11 pkt 2. W przypadku nieuzyskania orzeczenia lekarskiego licencja maszynisty jest zawieszona.

Uzasadnienie: Zgodnie z art. 16 ust. 1 DYREKTYWY 2007/59/WE jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny zastosowanie powinna mieć ta sama procedura. Tymczasem przepisy krajowe były w tym zakresie niespójne, bowiem w przypadku otrzymania orzeczenia lekarskiego stwierdzającego niespełnienie wymagań zdrowotnych licencja była zawieszana, w przypadku niewykonania badań stawała się nieważna. Art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE zakładał, że właściwy organ [Prezes UTK] ma obowiązek „prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność

wygasła, które zostały zawieszona, cofnięta lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany”. Jednocześnie zgodnie z załącznikiem 1 do DECYZJI KOMISJI 2010/17/WE są tylko trzy statusy licencji maszynisty: ważna, zawieszona, cofnięta. Brak jest licencji nieważnej. Skutek niewykonania badań w terminie oraz wykonania badań i otrzymania wyniku negatywnego powinien być ten sam – zakaz prowadzenia pojazdu kolejowego do czasu przejścia badań lekarskich i psychologicznych i otrzymania orzeczenia o spełnieniu wymagań zdrowotnych. W tym czasie licencja powinna zostać „zawieszona” i taki status powinna otrzymać w rejestrze licencji maszynistów.

Zgodnie z założeniami DYREKTYWY 2007/59/WE zmiany statusów w rejestrze będą następowały na bieżąco (regularnie) i odzwierciedlały stan faktyczny. Stan faktyczny jest taki, że w momencie niewykonania badań zgodnie z harmonogramem albo w momencie niespełnienia wymagań zdrowotnych maszynista nie może prowadzić pojazdu kolejowego. Proponuje się w przypadku zawieszania licencji, rezygnację z prowadzenia postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji. Faktyczna decyzja jest bowiem wydawana przez lekarza uprawnionego, od której przysługuje odwołanie. Dotychczasowa decyzja Prezesa UTK i tak wydawana była w oparciu o decyzję lekarza. Stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) powodowało, że stan faktyczny (brak możliwości prowadzenia pojazdu kolejowego) oraz prawny były ze sobą niezgodne. Należy uprościć procedury zawieszania i przywracania licencji maszynisty tak by były one zgodne ze stanem faktycznym, a jednocześnie zapewniały możliwość odniesienia się jej posiadacza oraz podmiotu go zatrudniającego.

ust. 2d. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się co:

- 1) 36 miesięcy – do ukończenia 55. roku życia,
- 2) 12 miesięcy – po ukończeniu 55. roku życia

– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.

Uzasadnienie: Zmiana treści przepisu ma na celu przyjęcie zasady jaka powinna obowiązywać we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej zgodnie z art. 16 DYREKTYWY 2007/59/WE. Artykuł ten zakłada, że badania medyczne (sprawność fizyczna) muszą być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55. roku życia, a następnie co rok. Obecna częstotliwość badań jest zbyt duża i prowadzi do nieuczciwej konkurencji pomiędzy podmiotami kolejowymi, stwarzając dogodniejsze warunki dla podmiotów zagranicznych, które kierują maszynistów na badania zgodnie z częstotliwością określoną w przedstawionym artykule.

Dodanie nowych przepisów:

ust. 2e. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się w okresach krótszych niż okresy, o których mowa w ust. 2d:

- 1) po każdym poważnym wypadku, w którym uczestniczył maszynista;
- 2) po zakończeniu czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą, trwającej dłużej niż 30 dni;
- 3) w przypadku powrotu maszynisty do pracy po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 4) w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem;
- 5) w przypadku określonym w art. 22b ust. 16;

6) w innych przypadkach określonych w przepisach dotyczących profilaktycznej ochrony zdrowia pracowników.

2f. Badania, o których mowa w ust. 2c, ust. 2e, są wykonywane, z zastrzeżeniem ust. 2d oraz przepisów wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

2g. Przejście przez maszynistę badań, o których mowa w ust. 2c, ust. 2e uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy.

2h. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy nie mogą dopuścić do wykonywania czynności maszynisty osoby bez aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.

2i. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są zwolnieni z obowiązku:

- 1) kierowania maszynistów świadczących pracę na badania wstępne i okresowe i kontrolne, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy;
- 2) pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych, o których mowa w pkt 1;

Uzasadnienie: Dodanie powyższych przepisów wiąże się z przyjęciem założenia, że pozostają jedynie badania związane z licencją maszynisty, a likwidowane są badania związane ze świadectwem maszynisty. Wprowadzenie powyższych przepisów ma na celu zmniejszenie liczby wykonywanych badań lekarskich. Likwidacja badań na świadectwo spowoduje, że kandydat na maszynistę lub maszynista na podstawie jednego orzeczenia będzie mógł świadczyć pracę lub usługi na rzecz kilku podmiotów, które nie będą zobowiązane do wykonywania kolejnych badań w celu uzyskania i zachowania świadectwa maszynisty. Informacja o badaniach znajdować się będzie w Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Zgodnie z art. 16 DYREKTYWY 2007/59/WE badania medyczne (sprawność fizyczna) wykonywane są jedynie w celu uzyskania i zachowania ważności licencji maszynisty. Nie ma potrzeby wykonywania dodatkowych badań na świadectwo maszynisty. Skutkuje to dodatkowymi kosztami, szczególnie w przypadku gdy maszynista świadczy pracę lub usługi na rzecz kilku podmiotów. Wykonanie dodatkowych niczym nieuzasadnionych badań na świadectwo jest kolejnym dodatkowym obciążeniem dla polskich przedsiębiorstw i rozwiązaniem stwarzającym przewagę konkurencyjną po stronie podmiotów zagranicznych. Badania na licencję maszynisty powinny odpowiadać jednocześnie badaniom, o którym mowa w Kodeksie pracy. Proponowany przepis przewiduje, że to na kandydacie na maszynistę lub maszyniście ciążyć będzie obowiązek wykonania badań. Dotychczas każdy podmiot, na rzecz którego maszynista świadczył pracę lub usługi był zobowiązany do kierowania na badania, przechowywania orzeczeń oraz pokrywania kosztów. Wynikało to z faktu, że inne podmioty nie mogły uzyskiwać nienależnych im korzyści kosztem innego podmiotu, u którego te czynności byłyby wykonywane. W celu zmniejszenia liczby badań i zmniejszenia kosztów po stronie pracodawców zwolniono ich z obowiązku wynikającego z Kodeksu pracy, tak by każdy podmiot mógł uznawać orzeczenia lekarskie. Wydaje się, że nie ma innego sensownego i sprawiedliwego rozwiązania – albo maszynista będzie wykonywał powyższe czynności albo wszystkie podmioty. Jednocześnie jak już wcześniej wspomniano orzeczenia lekarskie będą przechowywane w Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Przyjęto także założenie, że badania w celu uzyskania licencji maszynisty powinny być najbardziej rygorystyczne i powinny być wykonywane raz w życiu w momencie rozpoczynania kariery. Badania w celu zachowania lub przywrócenia licencji maszynisty odpowiadają w zależności od okoliczności

badaniom wstępnym u kolejnego pracodawcy, badaniom okresowym lub kontrolnym. Dotychczas przy zatrudnianiu maszynisty poddawany był on badaniom wstępnym z Kodeksu pracy, które były zarazem badaniami w celu uzyskania kolejnego świadectwa maszynisty. W praktyce zdarzało się, że podmioty medyczne wykonywały badania bardziej rygorystyczne niż to wynika z przepisów.

Jednocześnie we wprowadzonym przepisie wskazano, że kandydat na maszynistę wykonujący pracę lub usługi przy czynnościach maszynisty musi także posiadać ważne badania. Zmiana ma na celu zachowanie zgodności z przepisami Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, zgodnie z którymi kandydat na maszynistę może być członkiem drużyny trakcyjnej, a zatem powinien mieć aktualne badania na licencji maszynisty tak samo jak maszynista.

Zmiana brzmienia dalszych przepisów art. 22:

ust. 5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.

Uzasadnienie: Zmiana redakcyjna przepisu, w związku z zaproponowaną zmianą nazwy orzeczenia, uwzględniającą przywrócenie licencji maszynisty.

ust. 6. Prezes UTK zawiesza licencję maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 1 lub 4.

Uzasadnienie: Zgodnie z art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE zakładano, że zmiany statusów w rejestrze będą następowały na bieżąco i odzwierciedlały stan faktyczny. Stan faktyczny jest taki, że w momencie niewykonania badań zgodnie z harmonogramem albo w momencie niespełnienia wymagań zdrowotnych maszynista nie może prowadzić pojazdu kolejowego. Proponuje się w przypadku zawieszania licencji, rezygnację z prowadzenia postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji. Faktyczna decyzja jest bowiem wydawana przez lekarza uprawnionego, od której przysługuje odwołanie. Dotychczasowa decyzja Prezesa UTK i tak wydawana była w oparciu o decyzję lekarza. Stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) powodowało, że stan faktyczny (brak możliwości prowadzenia pojazdu kolejowego) oraz prawny były ze sobą niezgodne. Należy uprościć procedury zawieszania i przywracania licencji maszynisty tak by były one zgodne ze stanem faktycznym, a jednocześnie zapewniały możliwość odniesienia się jej posiadacza oraz podmiotu go zatrudniającego.

Dodatkowo przepis uwzględnia zawieszenia licencji maszynisty dla osób skazanych prawomocnym wyrokiem, zamiast cofania licencji zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów. Przepisy DYREKTYWY 2007/59/WE nie przewidują wymogu niekaralności, który to wymóg ze względów bezpieczeństwa został wprowadzony w przepisach krajowych. Dotychczas ustawodawca nie przewidział możliwości prawnej odzyskania cofniętej licencji. Jedynie zawieszono licencje mogły zostać przywrócone. W praktyce może dojść do ułaskawienia osoby skazanej, a także zatarcia się wyroku, w efekcie czego osoba taka powinna mieć prawo do powrotu do pracy w zawodzie. Niemożliwym jest wydanie nowej licencji, bowiem danej osobie został nadany europejski numer identyfikacyjny maszynisty i utworzony został odpowiedni wpis w rejestrze, zgodnie z art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE i załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 oraz DECYZJĄ KOMISJI 2010/17/WE.

Nadanie nowego numeru w rejestrze tej samej osobie jest niezgodne z powyższymi przepisami. Uznać należy, że utrata zdolności do prowadzenia pojazdu kolejowego w związku ze skazaniem prawomocnym wyrokiem ma charakter czasowy, a nie trwały, dlatego też licencja do czasu ułaskawienia lub zatarcia wyroku powinna być zawieszona. Po ułaskawieniu lub zatarciu wyroku maszynista powinien złożyć wniosek o jej przywrócenie.

ust. 6a. Prezes UTK przywraca licencję maszynisty, która została zawieszona po otrzymaniu odpowiednio, w zależności od powodu zawieszenia, orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w ust. 5 lub informacji z Krajowego Rejestru Karnego potwierdzającej niekaralność, o której mowa w ust. 2 pkt 1

Uzasadnienie: Dostosowanie przepisu umożliwiającego przywrócenie licencji maszynisty zawieszonyj w związku ze skazaniem za przestępstwo popełnione umyślnie. Przepisy DYREKTYWY 2007/59/WE nie przewidują przywrócenia licencji maszynisty. Również wzór wniosku zawarty w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 na przewiduje wśród powodów złożenia wniosku przywrócenia licencji maszynisty.

Przywrócenie licencji powinno następować z urzędu po otrzymaniu w systemie teleinformatycznym orzeczenia lekarskiego lub informacji z Krajowego Rejestru Karnego. Przywrócenie powinno mieć charakter czynności materialno-technicznej polegającej na zmianie statusu licencji w rejestrze licencji maszynistów z zawieszonyj na ważny. Prowadzenie postępowania administracyjnego w tym przypadku jest bezzasadne, bowiem trudno spodziewać się, aby strony (posiadacz licencji i podmiot go zatrudniający) mogły być niezadowolone z rozstrzygnięcia.

Osoba, która nie wykonała badań zgodnie z harmonogramem do czasu wykonania kolejnych badań, które potwierdzą spełnienia wymagań zdrowotnych posiada zawieszonyj licencję, której ważność zostaje przywrócona natychmiast po wydaniu orzeczenia przez lekarza o spełnieniu wymagań zdrowotnych. Analogicznie sytuacja będzie się miała w przypadku osoby, która otrzymała orzeczenie o niespełnieniu wymagań zdrowotnych.

ust. 7. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa licencję maszynisty osobie zmarłej lub która otrzymała licencję bez spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2.

Uzasadnienie: Przepis w brzmieniu dotychczasowym przywidywał cofnięcie licencji maszynisty w przypadku skazania jej posiadacza prawomocnym wyrokiem lub w przypadku trwałego niespełna wymagań zdrowotnych. Oba powody nie kwalifikują się do cofnięcia, a jedynie do zawieszenia licencji maszynisty. Kwestia zamiany cofnięcia na zawieszenie w przypadku skazania jej posiadacza prawomocnym wyrokiem została przedstawiona powyżej (patrz uzasadnienie do ust. 6 dotyczącego zawieszenia licencji maszynisty).

W przypadku niezdolności do pracy w wyniku niespełnienia wymagań zdrowotnych nie powinno następować cofanie licencji, ze względu na rozwój medycyny i możliwość leczenia dotychczas nieuleczalnych schorzeń, a także możliwość wystąpienia cudu (nieuzasadnionego, a czasami wręcz niemożliwego z punktu widzenia medycznego ozdrowienia). Wskazać także należy, że cofniętej licencji nie można przywrócić.

Licencje maszynisty powinny być wycofywane z obiegu w przypadku śmierci danej osoby, a także gdy zostały wydane osobom, które nie spełniano wymagań do jej wydania (np. brak wykształcenia, niespełnianie wymagań zdrowotnych w momencie jej wydania) lub gdy kandydat na maszynistę wprowadził Prezesa UTK w błąd – składając nieprawdziwe oświadczenie lub sfałszowany albo nieważny dokument. Wydanie licencji w wyniku wprowadzenia Prezesa UTK w błąd skutkować powinno: zmianą decyzji administracyjnej (uchyleniem decyzji dotychczasowej i rozstrzygnięciem w postaci odmowy wydania licencji), zwrotem karty licencji maszynisty, w celu unieważnienia i zniszczenia, zmianą statusu

licencji w rejestrze na cofniętą i wskazaniem powodu cofnięcia. Zgodnie z art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście rejestrze licencji maszynisty, zwanym także europejskim numerem identyfikacyjnym (EIN, który jest nadawany przy pierwszym wydaniu licencji zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 powinny być gromadzone informacje o wszystkich wydanych kartach licencji maszynisty (dokumentach) – wydanej po raz pierwszy, zaktualizowanych lub zmienionych, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszony, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. W powyższej sytuacji, po spełnieniu wszystkich wymagań i otrzymaniu decyzji o wydaniu licencji maszynisty, status licencji w rejestrze dla maszynisty, któremu przydzielono nr EIN zostanie zmieniony z cofniętej na ważną, bowiem najnowsza wydana karta licencji maszynisty jest ważna. W rejestrze (odpowiednich polach) powinna widnieć informacja, że pierwsza wydana karta licencji maszynisty jest cofnięta (wycofana).

ust. 8a. Posiadacz licencji maszynisty jest obowiązany zawiadomić Prezesa UTK o utracie tego dokumentu, jego zniszczeniu w stopniu powodującym nieczytelność, a także o zmianie stanu faktycznego wymagającej aktualizacji lub zmiany danych w nim zawartych, w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

Uzasadnienie: Wyodrębniono zmianę danych rozumianą jako zmianę ograniczeń zdrowotnych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010.

ust. 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK, na podstawie wniosku lub w przypadku, gdy informacje podane na karcie licencji wymagają sprostowania zgodnie z danymi zawartymi na wniosku, po uprzednim sprawdzeniu czy nie nastąpiły zmiany ograniczeń wynikających ze stanu zdrowia oraz czy licencja jest wciąż ważna i czy nie została zawieszona lub wycofana wydaje na okres pozostający do końca okresu ważności dotychczasowej licencji maszynisty nową kartę licencji maszynisty.

Uzasadnienie: Dotychczasowy przepis nie uwzględniał wszystkich sytuacji, które wymuszają wydrukowanie nowej karty licencji maszynisty (dokumentu). Dodano możliwość wydruku karty przez Prezesa UTK, w związku z możliwością popełnienia błędu przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, który nie wynikał z błędu wnioskodawcy – dane na wniosku były prawidłowe, ale zostały źle wprowadzone do rejestru licencji maszynistów. Sprostowanie danych na karcie licencji maszynisty (dokumencie) powinno być wykonywane „z urzędu, a nie na wniosek”. Jednocześnie nowa treść przepisu wymusza sprawdzenie, przy wydawaniu dokumentu ograniczeń zdrowotnych. Tym samym osoba ubiegająca się o wtórnik licencji maszynisty, w przypadku posiadania przez Prezesa UTK orzeczenia lekarskiego potwierdzającego zmianę danych w stosunku do danych zawartych na poprzedniej karcie, dostanie nową zmienioną kartę licencji maszynisty ze zmienionymi ograniczeniami, natomiast w rejestrze licencji maszynisty odłożone zostaną wszelkie informacje związane z wtórnikami, w tym przyczyna jego wydania.

ust. 9a. Posiadacz licencji maszynisty, po otrzymaniu nowej karty licencji maszynisty lub odzyskaniu utraconego dokument, zobowiązany jest natychmiast przesłać nieaktualną kartę do organu, który ją wydał, w celu zniszczenia.

Uzasadnienie: Dostosowanie przepisu zgodnie z pkt 5 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010, zgodnie z którym: „W przypadku gdy informacje podane na licencji ulegną zmianie, posiadacz karty zobowiązany jest natychmiast przesłać kartę do organu, który ją wydał, w celu wymiany. Jednocześnie nieważna karta zostanie zniszczona. Ta sama procedura obowiązuje w przypadku odnalezienia zagubionej karty po wydaniu nowej”. W obiegu może być tylko jedna karta licencji maszynisty. Dotychczasowy przepis nakładał obowiązek zwrotu karty jedynie przy wydaniu wtórnika. Tymczasem pominięto szereg innych sytuacji takich jak aktualizacja, czy zmiana danych, które są częstsze i także wymagają zwrotu poprzedniej karty. Jednocześnie karty zwrócone powinny być niszczone.

Zmiana brzmienia art. 22a:

ust. 1 pkt 3 listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.

Uzasadnienie: Zmiana redakcyjna przepisu, w związku z zaproponowaną zmianą nazwy orzeczenia, uwzględniającą przywrócenie licencji maszynisty oraz likwidację badań na świadectwo maszynisty.

ust. 6 Badania lekarskie i psychologiczne w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty, mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy.

Uzasadnienie: Zmiana przepisu ma na celu zmniejszenie bardzo wyśrubowanych wymagań dla podmiotów ubiegających się o wpis na listę. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważność podmiot, ubiegający się o wpis na listę powinien spełniać wymagania określone w art. 22a ust. 6 ustawy, a zatem być uprawniony do wykonywania badań w służbie medycyny pracy i zajmować się zadaniami medycyny kolejowej. W praktyce jedynie podmioty wywodzące się ze struktur dawnych Polskich Kolei Państwowych są w stanie spełnić wskazane wymagania. Dotychczasowy wymóg stanowił bardzo istotną barierę wejścia na rynek, dla podmiotów, które nie zajmowały się zadaniami medycyny kolejowej, ale spełniały pozostałe wymagania określone w rozporządzeniu. Brak konkurencji może doprowadzić do stagnacji na rynku, a nawet do jego zapaści. Może skutkować także niską jakością wykonywanych badań, nieatrakcyjnymi lokalizacjami miejsc przeprowadzania badań i nieodpowiednimi warunkami lokalowymi. Duża liczba podmiotów realizujących badania, to korzystna oferta dla klienta, który może zrezygnować z usług podmiotu, który nie spełnia jego oczekiwań.

W związku z powyższym wykreślono frazę „zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej”. Jednocześnie w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wykonywanych usług, należy wzmocnić rolę Prezesa UTK, w imieniu którego nadzór nad podmiotami wpisanymi na listę powinno sprawować Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej, które zajmuje się zadaniami medycyny kolejowej. Liberalizacja przepisu jest możliwe tylko przy zapewnieniu nadzoru przez kompetentny do tego podmiot.

ust. 8b. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia przekazuje Prezesowi UTK aktualny wykaz instruktorów, w ciągu siedmiu dni od dnia dokonania zmiany.

Uzasadnienie: Wprowadzono przepis narzucający obowiązek informowania Prezesa UTK, dla celów statystycznych, informacyjnych i kontrolnych, o aktualnym stanie kadry prowadzącej szkolenia. W związku z przejściem przez Prezesa UTK egzaminów wskazane jest zderegulowanie funkcji instruktora i likwidacja wniosku o zmianę w wykazie instruktorów. W wyniku zmiany przepisu to ośrodek szkolenia będzie dokonywał zmian w wykazie instruktorów i informował o tym niezwłocznie Prezesa UTK.

Weryfikacja poziomu wykształcenia kandydatów na maszynistów następować będzie w postaci egzaminu państwowego. Dlatego też to na ośrodku powinien spoczywać obowiązek doboru odpowiedniej kadry szkoleniowej posiadającej wymagane kompetencje, kwalifikacje i uprawnienia. Skutkiem tego będzie prowadzenie i aktualizowanie (zmiany w postaci wykreślenia i dopisania osób, a także zmiany tematów szkolenia przez nie realizowanych) wykazu instruktorów odpowiednio przez każdy z ośrodków szkolenia. Prezes UTK nie powinien w drodze decyzji zatwierdzać dopisania instruktora, gdyż w nowym stanie prawnym jest to bezzasadne i bezcelowe.

ust. 9a W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia składa wniosek o zmianę zakresu wykonywanych czynności, przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się.”

Uzasadnienie: Likwidacja pkt 2 wskazanego ustępu, w związku z przejściem przez Prezesa UTK egzaminów oraz zderegulowaniem funkcji instruktora. Dotychczas Prezes UTK bardzo długo rozpatrywał wnioski o dopisanie instruktorów do wykazu, co znacząco utrudniało prowadzenie działalności ośrodkom szkolenia i egzaminowania. Zawiązane to było brakami formalnymi wniosku oraz brakiem kompetencji osób w zakresie tematów szkolenia, o których prowadzenie się ubiegają, a także w zakresie prowadzenia pojazdu kolejowego. Samo wprowadzenie przepisu obligującego ośrodki szkolenia do składania oświadczeń, nawet pod rygorem sankcji karnej, nie spowoduje zniknięcia wskazanych nieprawidłowości. Należy spodziewać się, że spora część składanych oświadczeń byłaby nieprawdziwa, co odbije się negatywnie na przedsiębiorcach prowadzących ośrodki szkolenia. Lepszym rozwiązaniem jest weryfikacja kompetencji instruktorów na gruncie, w trakcie działań kontrolnych Prezesa UTK, aniżeli wydawanie decyzji przez Prezesa UTK w oparciu o złożone oświadczenie. Dodać należy, że przy wydawaniu przez Prezesa UTK decyzji i tak trzeba dokonać kontroli na gruncie, aby zweryfikować prawdziwość oświadczenia.

ust. 9c Prezes UTK odmawia zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 9a, jeżeli przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o rozszerzenie zakresu wykonywanych czynności.

Uzasadnienie: zmiana redakcyjna związana z likwidacją pkt 2 wskazanego ustępu dotyczącego podstawy do odmowy wpisu instruktora lub egzaminatora do wykazu. Zgodnie z powyższymi założeniami likwiduje się wnioski o wpis do wykazu instruktorów, a kwestie dotyczące egzaminatorów regulują inne nowe przepisy wskazane w dalszej części projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

ust. 10a. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:

- 1) prowadzenie szkoleń w sposób niezgodny z programami szkolenia;
- 2) wydanie dokumentu lub wprowadzenie do ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, danych potwierdzających ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, niezgodnych ze stanem faktycznym;
- 3) niewprowadzenie albo nieterminowe wprowadzenie danych do ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1;
- 4) nieprzekazanie albo nieterminowe przekazanie aktualnego wykazu instruktorów;
- 5) prowadzenie szkoleń przez osoby niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10 lub niewpisane do wykazu instruktorów;
- 6) prowadzenie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez osoby niewpisane do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1.;
- 7) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.

Uzasadnienie: W związku z deregulacją zawodu instruktorów, przerzucono na przedsiębiorcę obowiązek monitorowania kompetencji, wykształcenia i uprawnień osób szkolących. Wprowadzono

sankcję za prowadzenie szkoleń przez osoby niespełniające wymagań oraz przez osoby niezgłoszone do Prezesa UTK.

Zmiana brzmienia art. 22b:

ust. 1. Przewoźnicy kolejowi posiadający certyfikat bezpieczeństwa i zarządcy posiadający autoryzację bezpieczeństwa wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010.

Uzasadnienie: Uszczegółowienie przepisu zgodnie z założeniami przedstawionymi w art. 2 pkt 1 DYREKTYWY 2007/59/WE „Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa”. Dotychczasowe brzmienie przepisu sugerowało, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy posiadający świadectwo bezpieczeństwa również mogą wystawiać świadectwa maszynisty, co jest niedopuszczalne.

Usunięcie wszystkich przepisów dotyczących badań na świadectwo maszynisty.

Uzasadnienie: Dostosowanie przepisów, w związku z propozycją likwidacji badań na świadectwo maszynisty.

Zmiana brzmienia art. 22ba:

1. Prezes UTK na wniosek kandydata na maszynistę składany w formie elektronicznej przeprowadza egzamin na licencję maszynisty w zakresie podstawowej wiedzy zawodowej obejmującej w szczególności zagadnienia, które są istotne dla wykonywania zawodu maszynisty i mają zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, i powinien być podpisany przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, profilu zaufanego albo podpisu osobistego.

3. Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line.

4. Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz dostępnych terminów sesji egzaminacyjnych, dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.

5. Egzamin na licencję maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK.

6. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty jest spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1-5.

7. Egzaminator nie dopuszcza kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty do egzaminu na licencję maszynisty, jeżeli:

- 1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin na licencję maszynisty;
- 2) nie uiszczono opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty;
- 3) dane z okazanego dokumentu tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin na licencję maszynisty nie są zgodne z danymi znajdującymi się w ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1;

8. Egzamin na licencję maszynisty jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.

9. Prezes UTK prowadzi bazę pytań egzaminacyjnych, którą podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.

10. Od wyniku egzaminu na licencję maszynisty nie przysługuje odwołanie.

Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów. Usunięto dotychczasowy ust. 3 jako zbędny na poziomie ustawy. Wcześniejsze przepisy wskazują na możliwość złożenia wniosku o wydanie licencji maszynisty przez kandydata na maszynistę. Przenumerowano pozostałe ustępy. Usunięto frazę „z listy egzaminatorów” w ust. 5 jako zbędną. Z kolejnych przepisów wynika, że egzaminator to osoba wpisana do rejestru egzaminatorów (a nie na listę). Przeredagowano ust. 8. Usunięto informację, że egzamin skład się z części teoretycznej. Dotychczasowy zapis był nielogiczny bowiem egzamin na licencję nie ma części. Nie ma żadnej innej części, aniżeli test.

Zmiana brzmienia art. 22bb:

1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika lub zarządcy infrastruktury zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzaminy na świadectwo maszynisty.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, i powinien być podpisany przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, profilu zaufanego, podpisu osobistego albo innych danych autoryzacyjnych przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.

3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie świadectwa maszynisty do egzaminu na świadectwo maszynisty jest:

- 1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;
- 2) ukończenie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;
- 3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z zakresu prowadzenia typu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.

4. Przepis art. 22ba ust. 4 i 7 stosuje się.

5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.

6. Część teoretyczną egzaminu przeprowadza się w formie:

- 1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego, oraz
- 2) zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego.

7. Pytania egzaminacyjne, o których mowa w ust. 6 pkt 1, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429).

8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK.

9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem dwóch egzaminatorów oddelegowanych:

- 1) przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, posiadającego świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego po określonej infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin,
- 2) przez Prezesa UTK.

10. Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.

11. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest zdanie części teoretycznej.

12. Od wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty nie przysługuje odwołanie.

Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów. Zmieniono odesłanie do art. 22ba, w związku ze zmianami w tym artykule. Usunięto frazę „z listy egzaminatorów” w ust. 8 jako zbędną. Z kolejnych przepisów wynika, że egzaminator to osoba wpisana do rejestru egzaminatorów (a nie na listę). Przeredagowano dotychczasowe ust. 9-10 tworząc nowy ust.9. Konsekwencją tego było przenieście kolejnych ustępów.

Zmiana brzmienia art. 22bd:

1. Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów, który jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego z wyłączeniem danych, o których mowa w ust. 3 pkt 2-7.

2. W rejestrze egzaminatorów gromadzi się następujące dane egzaminatorów:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL;
- 4) obywatelstwo;
- 5) adres zamieszkania;
- 6) adres e-mail;
- 7) numer telefonu;
- 8) numer licencji maszynisty, jeżeli została wydana;
- 9) nazwy krajów, w którym egzaminator został także uznany;
- 10) numer ewidencyjny;
- 11) zakres czynności, do wykonywania których egzaminator został uznany;
- 12) daty konsultacji, o których mowa w ust. 5 pkt 2, w których uczestniczył.

3. Wpis do rejestru egzaminatorów może uzyskać osoba, która:

1) posiada co najmniej 4-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nabyte w okresie 5 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do rejestru;

2) posiada co najmniej średnie wykształcenie;

3) posiada licencję maszynisty i świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia określonego typu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej w zakresie odpowiadającym przeprowadzanemu egzaminowi – w przypadku egzaminatorów przeprowadzających część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty z prowadzenia pojazdu kolejowego;

4) posiada znajomość języka polskiego odpowiadającą co najmniej poziomowi biegłości językowej B2 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy – w przypadku egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej;

5) ukończyła szkolenie z zakresu zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej obowiązujących na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w wymiarze co najmniej 80 godzin, przeprowadzone przez ośrodek szkolenia, który posiada uprawnienia do wykonywania czynności, o których mowa w art. 22a ust. 4c pkt 4 ustawy – w przypadku egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej;

6) posiada kwalifikacje pedagogiczne;

4. Prezes UTK w drodze decyzji:

1) na wniosek zawierający dane, o których mowa w ust. 2 pkt 1-9, wraz z dołączonymi kopiami dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3 wpisuje do rejestru egzaminatorów osobę spełniającą wymagania, o których mowa w ust. 3, oraz nadaje jej numer ewidencyjny i określa zakres czynności, które może wykonywać albo odmawia wpisu do rejestru w przypadku gdy osoba nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3;

2) wykreśla z rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności, w przypadku:

a) wniosku egzaminatora,

b) braku wymaganych kwalifikacji lub uprawnień, o których mowa w ust. 3,

c) utraty rękopisem wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niezależny,

d) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i wiarygodności dokumentów,

e) śmierci egzaminatora,

f) nieuczestniczeniu w konsultacjach, o których mowa w ust. 5 pkt 2

5) aktualizuje i zmienia dane zgromadzone w rejestrze egzaminatorów, w przypadku przekazania informacji, o których mowa w ust. 5.

4. Osoba ubiegająca się o wpis do rejestru egzaminatorów jest zwolniona z obowiązku dołączania kopii dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3 pkt 1-3, jeżeli ich spełnienie zostało uprzednio sprawdzone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a nie odnoszą się one do prowadzenia egzaminów wyłącznie na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Egzaminatorzy są obowiązani:

1) przekazywać Prezesowi UTK informacje o zmianie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1-9, w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany.”;

2) uczestniczyć raz na trzy lata w konsultacjach organizowanych przez Prezesa UTK.

Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów, w celu poprawy przejrzystości zapisów. Połączono art. 22bd oraz 22 be tworząc jeden spójny artykuł. Zastosowano następujący układ logiczny: w pierwszej części poruszono kwestię dotyczącą prowadzenia rejestru, a w kolejnej wniosków, związanych z obsługą rejestru oraz wymagań jakie ciążą na egzaminatorach.

Zmieniono zakres danych gromadzonych w rejestrze uzupełniając go o nazwy krajów, w którym egzaminator został także uznany, daty konsultacji, w których uczestniczył oraz zmieniając rodzaj uprawnień na zakres czynności, do wykonywania których został uznany. Dodanie informacji o krajach, w którym egzaminator został także uznany jest istotne z punktu widzenia egzaminowania maszynistów poruszających się w ruchu międzynarodowym. Egzaminator uznany przez kilka krajów członkowskich może przeprowadzić egzaminy lub sprawdziany wiedzy i umiejętności na trasie obejmującej przejście graniczne. Informacja ta jest szczególnie istotna dla ośrodków szkolenia, które mogą chcieć skorzystać z usług danego egzaminatora.

Przechowywanie w rejestrze informacji o uczestnictwie egzaminatora w konsultacjach organizowanych przez Prezesa UTK ma na celu monitorowanie aktywności egzaminatora. Jedynie egzaminatorzy uczestniczący raz na trzy lata w konsultacjach mogą egzaminować maszynistów. Konsultacje organizowane przez Prezesa UTK powinny służyć podnoszeniu kompetencji egzaminatorów, a przede wszystkim wymianie doświadczeń w zakresie prowadzenia pojazdu kolejowego, tworzeniu zmian w zadaniach egzaminacyjnych oraz wypracowywaniu dobrych praktyk szkoleniowych.

Zamiana rodzaju uprawnień na zakres czynności, do wykonywania których egzaminator został uznany związana była z doprecyzowaniem informacji jakie dane będą gromadzone w rejestrze. Podobny zapis zawarty został w pkt 38 lit b ZALECEŃ KOMISJI nr 2011/766/UE.

Zmiana brzmienia art. 22d polegająca na wykreśleniu stanowiska pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych.

Uzasadnienie: Zgodnie z założeniami DYREKTYWY 2007/59/WE oraz ustawą o zmianie ustawy z 2013 r. implementującą dyrektywę stanowisko pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego powinno zniknąć do 29 października 2018 r. Dlatego też konieczne jest usunięcie stanowiska z art. 22d jak też rozporządzenia wykonawczego odnoszącego się do tego artykułu.

Zmiana brzmienia art. 25y.:

1. W ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, gromadzi się następujące dane:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 4) obywatelstwo;
- 5) adres zamieszkania;
- 6) adres e-mail;
- 7) numer telefonu;
- 8) datę zgonu;
- 9) fotografię;

- 10) wzór podpisu;
- 11) dotyczące świadectwa maszynisty, w tym:
 - a) datę wydania świadectwa maszynisty, a w przypadku świadectwa maszynisty wydanego na czas określony, także przewidywany termin upływu jego ważności,
 - b) daty dokonania aktualizacji, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa maszynisty,
 - c) nazwę i adres przewoźnika kolejowego albo zarządcy infrastruktury, który wydał świadectwo maszynisty,
 - d) numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury,
 - e) informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty w tym: kategoriach i podkategoriach świadectwa maszynisty, typach pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony, infrastrukturze kolejowej, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego, poznanych językach obcych;
- 12) dotyczące dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1;
- 13) o odbytych szkoleniach, w tym pouczeniach okresowych i doraźnych, oraz przygotowaniu zawodowym;
- 14) o podmiotach, które przeprowadziły szkolenie lub przygotowanie zawodowe;
- 15) o egzaminach, autoryzacjach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności;
- 16) o egzaminatorach, którzy przeprowadzili egzaminy lub sprawdziany wiedzy i umiejętności;
- 17) o orzeczeniach potwierdzających spełnienie albo niespełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty albo do wykonywania pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe;
- 18) o kierowaniu pojazdem kolejowym w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka odurzającego;
- 19) o skazaniu prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1;
- 20) o zastosowanych środkach karnych i zapobiegawczych polegających na:
 - a) zakazie lub zawieszeniu w wykonywaniu czynności maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe,
 - b) obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu kolejowym,
 - c) zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych – w okresie ich obowiązywania.

Uzasadnienie: Usunięto obowiązek przechowywania w rejestrze dokumentów potwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego. W rejestrze powinny być przechowywane informacje zawarte na tych dokumentach, o czym mowa w kolejnych przepisach, ewentualnie zwiualizowane dokumenty, lub też skany wydanych dokumentów. Zaproponowane rozwiązanie dotyczyć powinno głównie świadectw zdania egzaminu kwalifikacyjnego, gdyż jest to najważniejszy dokument dla osób, które wykonują czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe, a

obecnie zdarza się, że to ten dokument najczęściej ginie (gdyż jego posiadaczom wydaje się, że po uzyskaniu uprawnień, nie będzie już więcej potrzebny).

Przeredagowano informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty tworząc jeden wspólny zapis w celu poprawy przejrzystości tekstu.

W zakresie danych dotyczących maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe dotychczasowa treść przepisu była bardzo chaotyczna i niespójna. Należy przyjąć zasadę, że albo dokonuje się podziału na dane przypisane poszczególnym stanowiskom albo nie stosuje się w ogóle takiego podziału. Tymczasem w części przepisów użyto terminologii specjalistycznej dotyczącej poszczególnych stanowisk (autoryzacje w przypadku prowadzących pojazdy kolejowe i sprawdziany wiedzy i umiejętności w przypadku maszynistów), a w pozostałych już nie (prowadzący pojazdy zamiast szkoleń na licencję i świadectwo maszynisty odbywają przygotowanie zawodowe). Dla przykładu maszyniści przechodzą egzaminy na licencję i świadectwo maszynisty oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności, natomiast prowadzący pojazdy kolejowe egzaminy: kwalifikacyjny, okresowe, weryfikacyjne i autoryzacje (sprawdziany wiedzy i umiejętności na stanowisku pracy). Przyjęto jedną zasadę braku podziału na stanowiska.

Usunięto przepis dotyczący przechowywania informacji o prawach kierowania pojazdem kolejowym, w związku z propozycją likwidacji tego dokumentu. Obecnie istnieją dwa dokumenty, które mogą posłużyć do identyfikacji prowadzącego pojazdy kolejowe na pojedzie: prawo kierowania pojazdem kolejowym oraz dokument upoważniający do pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe, zwany „upoważnieniem”. Wskazać należy, że upoważnienie posiada zdjęcie i podpis posiadacza, nazwę stanowiska, informacje o typach pojazdów kolejowych oraz infrastrukturze kolejowej, przebytych egzaminach okresowych oraz autoryzacjach. Prawa kierowania pojazdem kolejowym zawierają dużo mniej informacji, które dublują się z tymi zawartymi na upoważnieniach lub też są nieistotne jak np. rodzaj trakcji. Informacja ta jest dużo bardziej ogólna aniżeli typ pojazdu kolejowego. W związku z powyższym wskazana jest likwidacją praw kierowania pojazdem kolejowym jako dokumentu całkowicie zbędnego.

Dostosowano nazwę orzeczenia zgodnie z zaproponowanymi wcześniej zmianami oraz przenieść odpowiednio ustępy.

2. W ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 2, gromadzi się dane określające:

- 1) nazwę stanowiska;
- 2) rzeczywisty czas świadczenia pracy lub usług;
- 3) miejscowości rozpoczęcia i zakończenia świadczenia pracy lub usług;
- 4) rodzaj umowy
- 5) miejsce zatrudnienia – w przypadku umowy o pracę;

Uzasadnienie: W ewidencji powinny być gromadzone informacje nie tylko o maszynistach świadczących pracę, ale w szczególności świadczących usługi. Dotychczasowe literalne brzmienie przepisu mogło być podstawą do uchylania się od obowiązku przekazywania informacji o osobach świadczących usługi. Ze względów bezpieczeństwa szczególnie istotne jest gromadzenie informacji o maszynistach, którzy świadczą usługi, bowiem nie stosuje się do nich Kodeksu pracy, a zatem mogą oni stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w związku z przemęczeniem związanym z wydłużonym okresem wykonywania czynności.

3. Dane, o których mowa w ust. 1, są wprowadzane do ewidencji przez:

- 1) ośrodek szkolenia – w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych;

2) przewoźnika kolejowego posiadającego certyfikat bezpieczeństwa i zarządcę infrastruktury posiadającego autoryzację bezpieczeństwa – w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów;

3) zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na budowie, modernizacji, odnowieniu lub remoncie infrastruktury kolejowej – w zakresie danych dotyczących prowadzących pojazdy kolejowe;

4) podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty oraz jednostkę uprawnioną do oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników – w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich.

Uzasadnienie: Sprecyzowano rodzaje podmiotów, które są zobligowane do wprowadzania danych do ewidencji. Zastosowano nazwy podmiotów obowiązujące w innych częściach ustawy oraz aktach niższego rzędu.

7. Podmioty, o których mowa w ust. 6, przekazują dane o najbliższej miejscowości i rzeczywistej godzinie:

1) rozpoczęcia świadczenia pracy lub usług – nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu wykonywania czynności;

2) zakończenia świadczenia pracy lub usług - nie później niż godzinę po zakończeniu wykonywania czynności.

Uzasadnienie: Zmiana treści przepisu ma na celu sprecyzowanie, że obejmuje on także, a może przede wszystkim, osoby które nie są zatrudnione na podstawie umowy o pracę.

Proponuje się następujące zmiany w przepisach przejściowych zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 2. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rejestr ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów prowadzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, staje się rejestrem ośrodków szkolenia, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Wpisy w rejestrze ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów stają się wpisami w rejestrze ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów.

3. Wnioski o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, z dniem jej wejścia w życie stają się wnioskami o wpis do rejestru ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów.

4. Do postępowań w sprawie wpisu do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, w tym w sprawie rozszerzenia zakresu wykonywanych czynności, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 3. 1. Egzaminatorzy wpisani do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym i uprawnieni do prowadzenia egzaminów stają się

egzaminatorami w rozumieniu ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, bez konieczności spełniania wymagań, o których mowa w art. 22bd. ust. 3.

2. Postępowania o wpisanie do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust.8 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, z dniem jej wejścia w życie umarza się.

3. Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane o egzaminatorach, o których mowa w ust 1.

4. Zakres danych, o których mowa w ust. 3, formę i terminy ich przekazania określi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 4. 1. Licencje maszynisty i świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność na okres, na który zostały wydane.

2. Do postępowań dotyczących wydania, przedłużenia ważności, zawieszenia, cofnięcia, przywrócenia licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w tym dokumencie oraz wydawania jego wtórników, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 5. 1. Szkolenia i egzaminy kandydatów na maszynistów, rozpoczęte i niezakończone w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania licencji maszynisty, świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty, wydane na podstawie ust. 1, uprawniają odpowiednio do ubiegania się o uzyskanie licencji maszynisty albo świadectwa maszynisty.

3. Szkolenia i sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów, rozpoczęte i niezakończone w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych nie dłużej niż przez miesiąc od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

4. Protokoły ze sprawdzianów wiedzy i umiejętności, wydane na podstawie ust. 3, uprawniają odpowiednio do aktualizacji, zawieszenia, cofnięcia lub wydania kolejnego świadectwa maszynisty.

5. Ośrodki szkolenia przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy listę osób, które były uczestnikami szkolenia lub egzaminu w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy obejmującą:

1) imię i nazwisko;

2) datę i miejsce urodzenia;

3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument ;

4) numer licencji maszynisty – w przypadku kandydatów na maszynistów posiadających licencję maszynisty.

Art. 6. 1. Podmioty, o których mowa w art. 25y ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą przekażą dane o kandydatach na maszynistów, maszynistach, kandydatach na prowadzących pojazdy kolejowe lub prowadzących pojazdy kolejowe, którzy świadczą pracę lub usługi na ich rzecz.

2. Zakres danych, o których mowa w ust. 1, oraz formę i terminy ich przekazania określi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 7. 1. Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania licencji lub świadectwa maszynisty lub w celu zachowania ich ważności oraz potwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Badania rozpoczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przeprowadza się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

3. Wnioski o przeprowadzenie ponownego badania są rozpatrywane zgodnie z dotychczasowymi przepisami, jeżeli pierwsze badanie zostało przeprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. 1 Dokumenty upoważniające do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.

2. Prawa kierowania pojazdem kolejowym tracą ważność z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Komisje egzaminacyjne stwierdzające kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej powołane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują uprawnienia do stwierdzania kwalifikacji tych pracowników.

4. Szkolenia i egzaminy pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia niniejszej ustawy prowadzi się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

5. Uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa zdania egzaminu kwalifikacyjnego uprawniają odpowiednio do uzyskania dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej.

6. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły przygotowanie zawodowe na stanowisko prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych mogą przystąpić do egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego

Uzasadnienie: Zgodnie z wcześniejszymi założeniami zmodyfikowano odpowiednio przepisy przejściowe. W art. 2 uwzględniono szczególny rodzaj wniosku o zmianę zakresu czynności wykonywanych przez ośrodek szkolenia, tak by nie budziło wątpliwości, że te postępowania mogą być dalej prowadzone. W art. 3 wskazano, że dotychczasowi egzaminatorzy zachowują uprawnienia i mogą egzaminować pomimo brak ukończonych kursów pedagogicznych, który to wymóg został wprowadzony w celu uzyskania wpisu do rejestru egzaminatorów. Jednocześnie wskazano, że dotychczasowe wnioski w sprawie dopisania do wykazu instruktorów i egzaminatorów umarza się. W przypadku ubiegania się o funkcję egzaminatora należy złożyć wniosek o wpis do rejestru. Prezes UTK nie powinien dokonywać wpisy do wykazu instruktorów, w związku z zaproponowaną deregulacją w tej materii. W art. 5 wydłużono okres umożliwiający dokończenie dotychczasowych szkoleń do dwóch lat. W praktyce może zdarzyć się, że tuż przed wejściem w życie rozpocznie się szkolenie w celu uzyskania licencji lub świadectwa maszynisty. W związku z tym, że szkolenie na świadectwo maszynisty mogło trwać prawie dwa lata nie powinno się doprowadzić do sytuacji, że nie da się fizycznie dokończyć rozpoczętego szkolenia, ze względu na ograniczenie czasowe. Przeredagowano ust. 2 tego artykułu uwzględniając uzyskanie odpowiednio licencji lub świadectwa maszynisty. Dodano także przepisy

przejściowe dotyczące szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów przyjmując założenia analogiczne jak w przypadku kandydatów na maszynistów. Dodano art. 7 dotyczący orzeczeń lekarskich oraz art. 8 dotyczący uprawnień prowadzących pojazdy kolejowe oraz szkoleń i egzaminów na to stanowisko. Zgodnie z opisanymi założeniami przyjęto unieważnienie i likwidację praw kierowania pojazdem kolejowym. Jednocześnie założono zmianę jednej ze specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych na prowadzący pojazdy kolejowe specjalne po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego. Skutkiem tego osoby które rozpoczęły przygotowania zawodowe zgodnie z programem dla starej specjalności powinny zdać egzamin w nowej specjalności.

Należy mieć także na uwadze ujednolicenie nazwy drugiej ze specjalności – na poziomie ustawy mowa jest o prowadzących pojazdy kolejowe po drogach kolejowych, a na poziomie aktu wykonawczego po liniach kolejowych. Należy w akcie niższego rzędu przyjąć nazwę specjalności zgodną z ustawą.

Pozostałe artykuły przepisów przejściowych powinny zostać odpowiednio przenieumerowane.