**Załącznik do raportu z konsultacji**

**Zestawienie uwag**

**zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych *projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD65)***

***wraz ze stanowiskiem MI***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Jedn. red.** | **Zgłaszający** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MI** |
|  | Uwaga ogólna | Fundacja ProKolej | Ze względu na szereg uwarunkowań, przede wszystkim o charakterze historycznym, proces  przygotowania zawodowego maszynistów w Polsce jest skomplikowany, długotrwały i kosztowny. W sytuacji postępu technologicznego, rosnącej dostępności nowoczesnych metod i narzędzi edukacyjnych, rozwoju form kształcenia oraz zmian społecznych i kształtu życia zawodowego zastąpienie doczasowego modelu nowym, efektywnym rozwiązaniem jest uzasadnione i potrzebne.  Jednocześnie podkreślić należy, że z punktu widzenia rozwoju i konkurencyjności sektora  kolejowego podstawowym kryterium jakichkolwiek zmian, odnoszących się do poszczególnych etapów procesu kształcenia maszynistów, powinna być przede wszystkim ich efektywność i kompleksowość. Każde działanie przynoszące skutek przeciwny przyczyniać się będzie bowiem do powiększania problemu deficytu pracowników, który już obecnie jest istotną barierą blokującą rozwój branży. | Uwaga uwzględniona.  Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jest jednym z elementów kompleksowego działania Prezesa UTK zmierzającego do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce. Wprowadzenie egzaminu państwowego otwiera również przestrzeń do rozmowy na temat procesu kształcenia kandydatów na maszynistów. |
|  | Uwaga ogólna | Fundacja ProKolej | Trzeci element związany jest z ewentualnymi rozbieżnościami pomiędzy znowelizowaną ustawą a prawem europejskim. Obszar przygotowania zawodowego oraz nadzoru nad bezpieczeństwem  systemu kolejowego – w tym również w zakresie organizacji pracy pracowników związanych  bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego – podlega regulacjom z zakresu jednolitego  europejskiego obszaru kolejowego. Uprawnienia maszynistów mają charakter międzynarodowy, a  podmioty zatrudniające pracowników w tej grupie zawodowej – w tym realizujące przewozy na  polskiej sieci kolejowej – nie zawsze mają siedzibę w naszym kraju. W związku z tym częścią Oceny  Skutków Regulacji powinna być szczegółowa analiza zaproponowanego modelu egzaminowania maszynistów oraz funkcjonowania Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i  prowadzących pojazdy kolejowe pod kątem zgodności z przepisami unijnymi.  Z punktu widzenia zarówno podmiotów rynku kolejowego, jak również samych pracowników  szczególnie istotne jest w tym zakresie wzajemne uznawanie uprawnień – zarówno w wymiarze  krajowym, jak i międzynarodowym – oraz gwarancja równego traktowania wszystkich  przewoźników realizujących przewozy w kraju i za granicą. | Uwaga uwzględniona.  Wprowadzone rozwiązania są efektem szczegółowych analiz przepisów Unii Europejskiej. Docelowy model egzaminowania i monitorowania maszynistów był też przedmiotem rozmów podczas grup roboczych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej a także z kierownictwie Agencji. Proponowane przepisy są zgodne z przepisami Unii Europejskiej. |
|  | Uwaga ogólna | Fundacja ProKolej | W pierwszym z wymienionych obszarów problemem proponowanego modelu egzaminowania kandydatów na maszynistów jest brak procedur odwoławczych, które zastępują „automatyczne reguły sprawdzające i walidujące prawidłowość przeprowadzenia egzaminu”. Praktyka wskazuje jednak, że żaden system ani reguły oceniania nie gwarantują pełnej niezawodności. Pogląd ten potwierdza również doktryna, zgodnie z którą „władcze działania organu wykonującego administrację publiczną muszą być dokonywane w formach, które otwierają przed jednostką prawo do obrony na drodze regulowanej przepisami prawa”.  Należy zauważyć, że prawo do odwołania od wyników egzaminu jest gwarantowane również w  innych obszarach transportu. W przypadku lotnictwa kandydat, który nie zaliczył egzaminu,  zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych, może złożyć do przewodniczącego Komisji egzaminacyjnej odwołanie od każdej części egzaminu. Z kolei rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 lutego 2016 r. w sprawie egzaminów kwalifikacyjnych oraz wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu, przewiduje odwołanie od wyniku egzaminu teoretycznego lub  praktycznego w terminie 14 dni od dnia ustalenia wyniku egzaminu przez Komisję.  W opinii Fundacji ProKolej procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym  oraz niektórych innych ustaw nr UD 534 należy w powyższym zakresie uzupełnić. | Uwaga uwzględniona.  W projekcie wprowadzono przepisy dotyczące procesu odwoławczego od wyników egzaminów. |
|  | Uwagi ogólne | Railway Business  Forum | Zgadzając się z generalnym założeniem uszczelnienia i standaryzacji procesu egzaminowania kandydatów na maszynistów kolejowych a także centralnej ewidencji maszynistów jednocześnie przedstawiamy uwagi co do rozwiązań szczegółowych, budzących wątpliwości:  1. Projektowane zmiany dotyczą kompetencji w zakresie egzaminowania kandydatów na  maszynistów ubiegających się o licencje maszynisty lub świadectwo maszynisty. W obu  przypadkach zakłada się przekazanie kompetencji egzaminowania do Urzędu Transportu  Kolejowego. Zmiana ta uzasadniana jest:  a. zwiększeniem się liczy zdarzeń za które odpowiadają maszyniści egzaminowanie w  obecnym trybie przez ośrodki szkolenia i egzaminowania (str. 10 i 11 uzasadnienia - dokument nr 423532), potrzebą podniesienia jakości i jednolitości kwalifikacji (str. 13), które wobec dużej „zdawalności” w ośrodkach komercyjnych budzą wątpliwości, co nabierze wagi zwłaszcza wobec zwiększenia się luki pokoleniowej,  b. podejrzeniem o brak bezstronności egzaminu prowadzonego przez osoby związane z  konkretnym przewoźnikiem (str. 14 uzasadnienia),  c. faktem, że egzaminy maszynistów kolejowych są wyjątkiem - na licencje pilota samolotu,  samochodowe prawo jazdy lub uprawnienia morskie egzaminuje organ państwowy, a nie  przedsiębiorstwo, jak to jest tradycyjnie na kolei od czasu gdy PKP miało innych charakter - w  istocie wykonywało wiele funkcji państwowych, np. dozór techniczny i nadzór nad kolejami innymi niż PKP,  d. przykładami zagranicznymi, chociaż w uzasadnieniu wskazuje się tylko na Holandię, a nie  ma analizy jak jest w pozostałych krajach UE, w szczególności tych które maja wyższe od Polski  wskaźniki bezpieczeństwa.  2. Projekt zakłada w zasadzie jednakowe traktowanie licencji i świadectwa, co nie jest do  końca uzasadnione. Licencję wydaje UTK, natomiast świadectwo przewoźnik- jest to jego  odpowiedzialność. Szkolenie i egzamin na świadectwo obejmuje miedzy innymi umiejętności  związane z typem pojazdu trakcyjnego, a więc wprowadzenie nowego typu pojazdu do floty  przewoźnika lub skierowanie maszynisty do pracy z nowym typem taboru wymaga nowego  szkolenia i świadectwa.  3. Wydaje się ze byłoby celowe umożliwienie szkołom ponadpodstawowym otrzymanie statusu  ośrodka szkoleniowego prowadzącego sprawdzian na poziomie licencji. Technika i podobne szkoły  ponadpodstawowe uległy istotnemu ograniczeniu w wyniku ustania na pewien zatrudnienie osób  określonych zawodów oraz wynikającej z dużej dynamiki zmian na rynku pracy. Zawężenie  kształcenia do określonego zawodu czy wręcz stanowiska pracy raczej pogarszało niż poprawiało  perspektywy zawodowe absolwenta. Obecnie brak maszynistów uchyla obawę o zatrudnienie.  Natomiast przyjęcie koncepcji, że absolwent zostaje technikiem elektrykiem, mechanikiem lub w dziedzinie innego zawodu, a program kształcenia nie jest zawężony do określonego rodzaju pracy, daje gwarancję, że w przypadku braku warunków zdrowotnych lub innych koniecznych do wykonywania zawodu maszynisty albo kolejnej zmiany koniunktury będzie on kompetentny do wykonywania innej  pracy. Spośród szkół określonych (art.18 ust.1pkt.2 prawa oświatowego) w obecnie obowiązującym prawie pięcioletnie 1) technikum lub 2) szkoła policealna (2,5 roku) dla osób posiadających wykształcenie średnie wydają się adekwatne do kształcenia techników w programie umożliwiającym zdanie egzaminu na licencję maszynisty. Wypracowanie warunków prawnych i organizacyjnych wykracza poza ramy opinii.  4. Przesuniecie czynności egzaminacyjnych z jednostek komercyjnych do jednostki  budżetowej jaką jest UTK rodzi oczywiście obawy o zachowanie adekwatnego budżetu w  przyszłości. Ograniczenie budżetowe może bowiem uczynić z systemu egzaminacyjnego wąskie gardło. Przepisy przejściowe (art. 10 ustawy nowelizującej) gwarantują maksymalne, ale nie minimalne wydatki budżetu. W szczególności wskazane byłoby:  a. określenie minimalnej częstotliwości organizowania egzaminów przez UTK - na przykład  raz na miesiąc. Warunek minimalnej częstotliwości szkoleń i sprawdzianów może być nałożony na ośrodek szkolenia w myśl dotychczasowego i niezmienianego co do tej zasady art. 22b ust. 21 pkt. 4) oraz w nowym pkt. 10a) w art. 22a ust. 11. Analogiczny obowiązek powinien nałożony na UTK.  Praktyka z innych dziedzin transportu pokazuje ze rzadkie organizowanie egzaminów lub szkoleń  może być czynnikiem poważnie ograniczającym działalność.  b. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w  jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.  c. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w  jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.  d. ponadto powinna być zapewniona transparentność egzaminu, to znaczy po egzaminie kandydat powinien mieć prawo uzyskania wiedzy na które pytania odpowiedział wadliwie i jaka jest poprawna odpowiedź.  5. Powyższe problemy oraz logiczny podział, wedle zasady- kto wydaje uprawnienie ten  egzaminuje - prowadzi do wniosku, że UTK powinien prowadzić egzaminy i nadawać licencje, a przewoźnik egzaminować i nadawać świadectwo. Z drugiej strony sytuacja w której egzamin na licencję jest tylko teoretyczny istotnie ogranicza ewentualny efekt zmian mające na celu  scentralizowanie procesu egzaminacyjnego.  6. Celowe jest stworzenie minimalnych cech i warunków wykorzystania w procesie szkolenia  symulatorów, gdyż zwiększenie efektywności i skrócenie czasu szkolenia  8. Zmiany w poszczególnych artykułach uotk są w większości prostymi konsekwencjami  rozszerzenia kompetencji UTK oraz przekształcenia ośrodków szkoleniowo - egzaminacyjnych w ośrodki szkoleniowe lub mają charakter redakcyjny. | Uwagi częściowo uwzględnione.  W zakresie określania terminów przeprowadzenia egzaminów nie jest zasadne sztywne określenie harmonogramu. Wynika to bowiem z faktu, że zamiarem ustawodawcy jest elastyczne organizowanie egzaminów w ramach pojawiającego się popytu.  Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejowi będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego. Dodatkowo ustawa przewiduje, że podczas egzaminu praktycznego obok egzaminatora UTK będzie również egzaminator delegowany przez ośrodek szkolenia.  W pozostałym zakresie uwagi dotyczą rozwiązań szczegółowych, które będą analizowane na dalszym etapie prac legislacyjnych związanych z tworzeniem rozporządzeń wykonawczych. |
|  | Uwaga ogólna | PKP Intercity S.A. | 1) Projekt przewiduje utrzymanie egzaminów z użyciem symulatora, nie określając jednak ich  specyfiki. Szkolenie, a zwłaszcza egzaminowanie kandydatów na maszynistów na  symulatorach innych typów pojazdów niż te, które obejmowało szkolenie lub na  symulatorach „uniwersalnych”; może zdaniem PKP IC mieć wpływ na obniżenie stanu  bezpieczeństwa na kolei.  2) Doprecyzowania wymaga również konieczność „zapewnienia (przez przewoźników) pojazdu  kolejowego oraz trasy, niezbędnych do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na  świadectwo maszynisty”, który bez szczegółowego opisania w przepisach wykonawczych może  być odczytany jako konieczność uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminu.  Kolejną kwestią jest liczba osób przebywających podczas egzaminu w kabinie maszynisty.  Duża część pociągów PKP IC jest obsługiwana dwuosobowo, a podczas egzaminu praktycznego w kabinie, zgodnie z projektem, będzie znajdował się także egzaminowany, egzaminator UTK  (zakładamy, że przeszkolony z zasad BHP na danym typie pojazdu oraz ubezpieczony) oraz  egzaminator Ośrodka Szkoleń przewoźnika, czyli w sumie 5 osób. Według obecnie obowiązujących przepisów w kabinie lokomotywy mogą przebywać maksymalnie  4 osoby, a w kabinie zespołu trakcyjnego maksymalnie 3 osoby i to pod warunkiem, że nie  utrudniają prowadzenia pociągu- niezbędna więc będzie zmiana stosownych regulacji co do  obecności i składu drużyny trakcyjnej oraz uczestników egzaminu.  3) W związku z projektem rodzi się również pytanie, czy w związku z odebraniem uprawnień  do egzaminowania obecnym ośrodkom szkoleniowym, koszty wynagrodzenia egzaminatorów, przejdą na UTK? | Uwagi częściowo uwzględnione.   1. Założenia projektu realizowanego przez Prezesa UTK zakładają zakup symulatorów pojazdów trakcyjnych posiadających uniwersalny pulpit określony właściwymi przepisami UIC i TSI. Wynika to z faktu, że egzamin na symulatorze nie będzie obejmował sprawdzeń związanych z obsługą konkretnego typu pojazdy kolejowego (będzie to nadal właściwość ośrodka szkolenia). Celem egzaminu na symulatorze będzie sprawdzenie umiejętności kandydata na maszynistę właściwego identyfikowania i zachowania podczas sytuacji niebezpiecznych. Zakłada się, że scenariusze egzaminacyjne będą tak przygotowane, że nie będzie konieczna znajomość specyficznych dla danego typu pojazdu kolejowego rozwiązań a uniwersalny charakter pulpitu maszynisty będzie wystarczający do właściwego sprawdzenia kandydata na maszynistę w tej części egzaminu. 2. W tym obszarze przepisy nie wprowadzają dodatkowych zmian. Nie będzie potrzeby uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminów, chyba że przewoźnik postanowi inaczej. 3. W obszarze liczny osób przebywających w kabinie maszynisty przepisy również nie wprowadzają żądnej zmiany. W obowiązującym stanie prawnym egzamin praktyczny przeprowadza dwóch egzaminatorów i tak również zakłada projekt ustawy. 4. Koszty wynagrodzenia egzaminatora zatrudnianego przez Urząd Transportu Kolejowego będą ponoszone przez UTK. |
| 1. **1.** | Art. 1 pkt 1 (zmiana w art. 13 w ust. 1a) | Grupa LOTOS S.A. | W przypadku świadectwa maszynisty uzyskanie tego dokumentu nie powinno być, uzależnione od przeprowadzenia egzaminu przez Prezesa UTK. Świadectwa są dokumentami wydawanymi przez przewoźników i powinny być wydawane jako wynik przeprowadzenia egzaminu przez egzaminatora wskazanego przez przewoźnika kolejowego i pod jego nadzorem. | Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejowi będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego. Dodatkowo ustawa przewiduje, że podczas egzaminu praktycznego obok egzaminatora UTK będzie również egzaminator delegowany przez ośrodek szkolenia. |
|  | Art. 1 pkt 1 (zmiana w art. 16 ust. 2 pkt 9) | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia. |
|  | Art. 1 pkt 2 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | proponowane zastąpienie wyrazów „ośrodek szkolenia i egzaminowania” wyrazami „ośrodek  szkolenia” w art. 13 ust. la pkt 5, ust. 5a lit. a, art. 16 ust. 2 pkt 3 lit. a, art. 22 ust. 4c we wprowadzeniu do wyliczenia, art. 22a ust. l pkt 2, ust. 4, ust. 8 pkt 3, ust. 10 we wprowadzeniu do wyliczenia, ust. 10a we wprowadzeniu do wyliczenia, ust. 11 pkt 8 i 9, ust. 12 pkt 8, art. 22ac ust. 1 pkt 3  – mając na uwadze proponowane w przedmiotowym projekcie ustawy dodanie do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzania egzaminów dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji  maszynisty i egzaminów dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, natomiast pozostawienie w zakresie działania ośrodków szkolenia przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności, które są sprawdzeniem posiadanej wiedzy i umiejętności skierowanych pracowników, a więc są przeprowadzane w formie egzaminu, należy rozważyć czy proponowana zmiana nazwy na „ośrodek szkolenia” nie będzie kolidowała z powierzonymi tym podmiotom obowiązkami. | Uwaga nieuwzględniona  Uwaga ma wyłącznie charakter językowy i nie wypływa merytorycznie na projektu ustawy. |
|  | Art. 1 pkt 3 | PKP SA | W art. 1 w pkt 3 projektu ustawy (zmiana w art. 16 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym) określono górną granicę opłaty za egzamin państwowy w powiązaniu z wysokością minimalnego wynagrodzenia.  Z uwagi na możliwe zmiany kwoty minimalnego wynagrodzenia, proponuje się rozważenie innego sposobu określenia górnego limitu opłaty za egzamin, np. poprzez wskazanie kwoty maksymalnej tak jak  ma to miejsce w przypadku opłat za egzamin państwowy na prawo jazdy, uregulowanych w art. 66 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.). | Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia. |
|  | Art. 1 pkt 3 | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Projekt zmian wprowadza państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty - tj. przejęcie przez Prezesa UTK egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i świadectwa maszynisty – wszystkie uprawnienia dotychczasowych ośrodków szkolenie i egzaminowania w części dotyczącej egzaminowania kandydatów na maszynistów przeniesione zostaną z zadań tych ośrodków i przypisane do zadań UTK. Dodatkowo przed egzaminem w celu uzyskania świadectwa maszynisty przeprowadzanym w UTK kandydat na maszynistę będzie poddawany sprawdzianowi wiedzy i umiejętności realizowanym przez ośrodek szkolenia.  Przejęcie przez UTK organizacji i przeprowadzania egzaminów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty wiąże się ze zmianą roli dotychczasowych ośrodków szkolenia i egzaminowania, które staną się tylko ośrodkami szkolenia. Ośrodki te (w omawianym okresie) będą mogły oprócz szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty, w celu uzyskania świadectwa maszynisty, przeprowadzać sprawdziany wiedzy i umiejętności - rozszerzający, weryfikacyjny, okresowy oraz sprawdzian przed skierowaniem pracownika na egzamin do UTK, nadzorować proces przygotowania zawodowego maszynistów,  przeprowadzać pouczenia okresowe i pouczenia doraźne dla maszynistów. Propozycję zmiany w tym zakresie można opiniować pozytywnie biorąc pod uwagę jej wpływ na podwyższenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wprowadzona zmiana może zapewnić jednolity system egzaminowania, jednakowy poziom przeprowadzanych egzaminów i będzie swego rodzaju sprawdzianem na jakim poziomie ośrodki szkolenia przygotowują kandydatów do pracy na stanowisku maszynisty.  W przypadku wdrożenia proponowanej zmiany w zakresie uwzględniającym dopuszczalną wysokość opłaty za przeprowadzenia egzaminów należy liczyć się ze zwiększonymi kosztami egzaminów, które będą ponosić podmioty zatrudniające maszynistów lub kierujących pojazdami kolejowymi.  Aktualnie przy kompleksowej obsłudze szkoleń i egzaminów jest możliwe i z reguły ma to miejsce, negocjowanie z ośrodkami niższych cen za egzaminy. Obecna cena za egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty wynosi 290 zł brutto. Po przejęciu przez UTK  organizacji egzaminów stawka za egzamin może wzrosnąć do poziomu 50% minimalnego wynagrodzenia za pracę, co biorąc pod uwagę, iż ustawa będzie obowiązywać od 2022 roku oznaczać może znaczny wzrost kosztu samego egzaminu. Dla Spółki będzie to dodatkowy wzrost i tak już wysokich kosztów przygotowania zawodowego maszynistów.  Z przedstawionych względów wnosimy o zmianę art. 16 ust. 2 pkt 1O i ograniczenie stawki za egzamin do poziomu maksymalnie 20 % minimalnego wynagrodzenia za pracę. | Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia. |
|  | Art. 1 pkt 3 | Fundacja ProKolej | Trzeci problem zaproponowanego modelu przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na  maszynistów to ich koszt. W uzasadnieniu do ustawy wskazano, że limit w tym zakresie zostanie  określony na poziomie połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę – czyli począwszy od 2020 r.  około 1,3 tys. zł – dla każdego z etapów. Jeśli przyjąć za projektem ustawy, że konieczne będzie  wniesienie osobno opłaty za egzamin na licencję maszynisty, a następnie dwóch opłat związanych z częścią teoretyczną i praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty łączne koszty dla kandydata sięgną niemal 4 tys. zł.  W opinii Fundacji ProKolej docelowa kwota wskazana w projekcie ustawy o zmianie ustawy o  transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw nr UD 534 jest bardzo wysoka i stworzy  barierę ekonomiczną w dostępie do zawodu. Koszt egzaminów w powiązaniu z dwuletnim okresem przygotowania zawodowego, rygorystycznymi wymaganiami zdrowotnymi pogłębi problem deficytu nie tylko maszynistów ale nawet kandydatów na maszynistów. W związku z tym postulujemy objęcie wszystkich etapów weryfikacji wiedzy jedną wspólną opłatą, ustaloną na poziomie połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę.  Ponadto, odnosząc się do konieczności zniwelowania luki pokoleniowej proponujemy  wprowadzenie dla młodych kandydatów na maszynistów systemu dodatkowych ulg. Wzorem dla tego rozwiązania mógłby być art. 26b ust. 2 ustawy prawo lotnicze, zgodnie z którym osobie która nie ukończyła 21 lat – przysługuje ulga w wysokości 25%, a osobie uczącej się, która nie ukończyła 25 lat 50% stawki opłaty lotniczej. | Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia. |
|  | Art. 1 pkt 4 | Railway Business  Forum | Wobec celowości zwiększenia roli symulatorów w szkoleniu i egzaminowaniu proponujemy  określić warunki minimalne jakie powinny one spełniać. Konkretnie:  Art. 22 ust. 11 uzupełnić o nowy pkt. 10a):  ,,Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: ...  10a) minimalne warunki odwzorowania rzeczywistości przez symulatory wykorzystywane do szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów.”.  Proponujemy wyraźnie wskazać konieczność synchronizacji wymagań z przepisami UE, gdyż  wymagania krajowe są zbyt restrykcyjne, jak na przykład wymagania zdrowotne lub co do czasu  szkolenia. W wielu krajach w których poziom bezpieczeństwa jest lepszy lub porównywalny z  krajowym wymagania te są mniej restrykcyjne bez szkody dal bezpieczeństwa. Konkretnie:  Art. 22 ust. 12, pkt. 9 uzupełnić:  „12. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, mając na  uwadze: ...  9) przepisy Unii Europejskiej dotyczące wymagań zdrowotnych, zakresu wiedzy i umiejętności  niezbędnego do prowadzenie pociągów i pojazdów kolejowych oraz wymagań jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia”. | Uwaga nieuwzględniona  Uwaga wykracza poza zakres merytoryczny projektu. |
|  | Art. 1 pkt 5 | Railway Business  Forum | Znowelizowane ustępy i punkty art. 22a doprecyzowują wymagania odnośnie ośrodków  szkolenia. Ośrodek musi dysponować instruktorami i egzaminatorami (którzy przeprowadzają sprawdziany wewnętrzne jak też są delegowani na egzaminy praktyczne do UTK), W szczególności nowy pkt. 10a) w ust. 11. upoważnia ministra do określenia w rozporządzeniu wykonawczym  minimalnej częstotliwość przeprowadzania przez ośrodki szkolenia sprawdzianów wiedzy i  umiejętności.  Niestety, bez znajomości przepisów wykonawczych odniesienie się do prawidłowości rozwiązań bądź nieprawidłowości jest niemożliwe. | Uwaga nieuwzględniona.  Zmiany mają charakter porządkujący/językowy a nie merytoryczny. W obowiązującym stanie prawnym częstotliwość prowadzenia sprawdzianów jest już określona w przepisach. |
|  | Art. 1 pkt 5 | Railway Business  Forum | W przypadku świadectwa maszynisty, pomimo przeniesienia egzaminu do UTK, komercyjny  ośrodek szkolenia będzie delegował jednego egzaminatora do przeprowadzenia egzaminu  praktycznego w UTK (nowy pkt. 5) w art. zza ust. 4c). Jest to konieczne ze względu na wielość typów pojazdów i szczególnych warunków prowadzenia ruchu pociągów, gdyż Jak się wydaje nie będzie możliwe zgromadzenie w UTK egzaminatorów kompetentnych dla każdego typu pojazdu. Niemniej obawy budzi praktyczna realizacja tego rozwiązania. W jaki sposób będzie organizowana I finansowana  „delegacja” egzaminatora, który z reguły jest pracownikiem przewoźnika kolejowego.  Prawdopodobnie kwestie te będą uregulowane w przepisach wykonawczych (te jednak nie są znane). Może powstać bardzo niebezpieczna sytuacja, w której organizator egzaminu nie będzie dysponował odpowiednimi osobami co opóźni lub uniemożliwi sam egzamin. | Uwaga nieuwzględniona.  Aktualnie ośrodki szkolenia przeprowadzają sprawdziany wiedzy i umiejętności a także egzaminy zatem delegują egzaminatora do ich przeprowadzenia (a w przypadku części praktycznej obowiązkowo aż dwóch egzaminatorów). Kwestie rozliczania wynagrodzenia egzaminatorów są przedmiotem umów cywilnoprawnych a nie ustawy o transporcie kolejowym. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe. |
|  | Art. 1 pkt 5 | Fundacja ProKolej | W przypadku wspomnianej na wstępie czasochłonności problemem nowelizacji ustawy jest brak przepisów regulujących terminy przeprowadzania egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. W projekcie nie wskazano bowiem norm regulujących okres pomiędzy złożeniem wniosku, a terminem egzaminu. W art. 22ba ust. 5 pojawia się wprawdzie wzmianka, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) publikuje wykaz dostępnych terminów sesji  egzaminacyjnych ale dotyczy ona wyłącznie licencji maszynisty.  W opinii Fundacji ProKolej częścią projekty ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz  niektórych innych ustaw nr UD 534 powinna być regulacja gwarantująca efektywność czasową  procesu przygotowania zawodowego maszynistów. W związku z tym postulujemy wprowadzenie przepisu umożliwiającego przystąpienie do egzaminu w przeciągu 21 dni od daty złożenia wniosku przez kandydata, który ukończył szkolenie.  Alternatywnym rozwiązaniem może być zasada stosowana w przypadku lotnictwa.  W rozporządzeniu z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje,  świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych przewidziano, że egzaminy dla  pilotów przeprowadzone są na wniosek kandydata składany do Prezesa Urzędu Lotnictwa  Cywilnego, zgodnie z ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym rocznym planem określającym terminy, miejsce, formę i zakres tych egzaminów. | Uwaga nieuwzględniona.  W zakresie określania terminów przeprowadzenia egzaminów nie jest zasadne sztywne określenie harmonogramu. Wynika to bowiem z faktu, że zamiarem ustawodawcy jest elastyczne organizowanie egzaminów w ramach pojawiającego się popytu. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a) | Grupa LOTOS S.A. | Po wyrazie „egzaminatora” proponujemy dodanie słów: „wpisanego do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1”. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 1 pkt 5 lit b) (zmiana w art. 22a, pkt 5a) lit c); | Grupa LOTOS S.A. | Po wyrazie „egzaminatorów” proponujemy dodanie słów: „wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1”. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a) | Koleje Dolnośląskie | Art. 22a ust. 5 pkt. 4 zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty §13 ust. 1  „Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on  pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora". Proponowany zapis, aby do  przeprowadzania sprawdzianu wiedzy i umiejętności konieczne było posiadanie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego jest sprzeczny z przytoczonym fragmentem rozporządzenia; | Uwaga nieuwzględniona  Uwaga dotyczy treści rozporządzenia a nie projektu ustawy i zostanie wzięta pod uwagę podczas ewentualnej zmiany rozporządzenia. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a) | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22a ust. 5 pkt 4 zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty §13 ust. 1 „ Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora". Proponowany zapis, aby do przeprowadzania sprawdzianu wiedzy i umiejętności konieczne było posiadanie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego jest sprzeczny z przytoczonym fragmentem rozporządzenia. | Uwaga nieuwzględniona  Uwaga dotyczy treści rozporządzenia a nie projektu ustawy i zostanie wzięta pod uwagę podczas ewentualnej zmiany rozporządzenia. |
|  | art. 22a ust. 10a. | Doradcy kolejowi | ust. 10a. Rażącym 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 nieterminowane 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. |  |
|  | Art. 22a ust. 11 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22a ust. 11 - dodanie pkt. 10a jest zbędne, gdyż zakres regulacji znajduje się w rozdziale  3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty. Ponadto tą samą delegację posiada już art. 22b ust. 21 pkt 4 ustawy zmienianej. | Uwaga nieuwzględniona.  Wskazany przepis ma za zadanie doprecyzować zagadnienie. |
|  | Art. 22ba | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22ba - nie doprecyzowano gdzie będzie odbywał się egzamin na licencję maszynisty, wskazane jest jedynie, że: 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 opiaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line". Naszym zdaniem należałoby dookreślić czy egzamin będzie odbywał się w ośrodku egzaminowania UTK, gdzie system teleinformatyczny będzie pełnił funkcję pomocniczą przy przebiegu egzaminu czy z wykorzystaniem systemu będzie możliwe przeprowadzenie egzaminu zdalnie z ośrodka szkolenia. | Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy. |
|  | Art. 22ba | Koleje Dolnośląskie | Art. 22ba - nie doprecyzowano gdzie będzie odbywał się egzamin na licencję maszynisty,  wskazane jest jedynie, że: „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". Naszym zdaniem należałoby dookreślić czy egzamin będzie odbywał się w ośrodku egzaminowania UTK, gdzie system teleinformatyczny będzie pełnił funkcję pomocniczą przy przebiegu egzaminu czy z wykorzystaniem systemu będzie możliwe przeprowadzenie egzaminu zdalnie z ośrodka szkolenia. | Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy. |
|  | Art. 22ba ust. 5 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22ba ust. 5 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy kandydat zostanie skierowany na egzamin na licencję maszynisty w najbliższym dostępnym terminie, czy będzie mógł wybrać termin egzaminu, jak również nie wskazano jaki może być maksymalny tennin od złożenia wniosku do dnia przystąpienia do egzaminu. | Projekt ustawy nie obejmuje i nie powinien obejmować szczegółowych zasad organizacji egzaminu. Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy. |
|  | Art. 22ba ust. 6 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22ba ust. 6 - nie wskazano w jakim trybie i na jakich zasadach będzie wyznaczany  egzaminator przez Prezesa UTK. co w przypadku wyznaczenia egzaminatora z danego ośrodka szkolenia, może mieć negatywny wpływ na realizację obowiązków służbowych lub innych zadań zleconych tej osobie przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz, którego świadczy on usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej. | Uwaga nieuwzględniona.  Wyjaśnienia zawarto w dalszej części dokumentu oraz uzasadnieniu. |
|  | Art. 22ba ust. 11 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 22ba ust. 11 - nie wskazano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący  egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wniosek, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu, który miał wpływ na wynik egzaminu. Ponadto nie przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania na zwolnieniu lekarskim. | Uwaga uwzględniona.  W projekcie wprowadzono możliwość odwołania się od wyniku egzaminu. Kwestie logistyczne organizacji egzaminów nie powinny stanowić przedmiotu materii ustawowej i zostaną ustalone w późniejszym terminie. |
|  | art. 22ba | Koleje Mazowieckie | 1. ust. 1 i 2 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji wskazano, że wniosek o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty. kandydat na maszynistę składa w formie elektronicznej, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, należy rozważyć przypadek, gdy kandydat nie posiada dostępu do internetu lub nastąpi długotrwała awaria systemu, czy nie powinna zostać dodana możliwość złożenia wniosku w formie papierowej, osobiście lub korespondencyjnie,  2. ust. 5 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy kandydat zostanie skierowany na (egzamin na licencję maszynisty w najbliższym dostępnym terminie, czy będzie mógł wybrać termin egzaminu, jak również nie wskazano jaki może być maksymalny termin od złożenia wniosku do dnia przystąpienia do egzaminu.  3. ust. 6 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano w jakim trybie i na jakich zasadach będzie wyznaczany egzaminator przez Prezesa UTK, co w przypadku wyznaczenia egzaminatora z danego ośrodka szkolenia, może mieć negatywny wpływ na realizację obowiązków służbowych lub innych zadań zleconych tej osobie przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz, którego świadczy on usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej,  4. ust. 11 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wniosek, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku  stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu, który miał wpływ na wynik egzaminu. Ponadto nie  przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania na zwolnieniu lekarskim. | Uwaga nieuwzględniona.   1. Projekt ustawy zakłada, że zgłoszenie na egzamin będzie realizowane elektronicznie. Wynika to z faktu specyfiki zgłoszenia podczas którego kandydat na maszynistę będzie dokonywał rezerwacji terminu egzaminu. Jednocześnie należy zaznaczyć, że będzie możliwość złożenia osobiście wniosku w Urzędzie Transportu Kolejowego – jednak nadal elektronicznie. W centrali jak i w oddziałach terenowych UTK będzie możliwość złożenia takiego wniosku z pomocą pracownika UTK, jak również założenia profilu zaufanego. 2. Zakłada się, że podczas procesu rejestracji na egzamin kandydat będzie mógł wybrać termin i miejsce przeprowadzanego egzaminu spośród dostępnych w systemie. 3. Egzaminatorzy realizujący zadania dla Prezesa UTK będą zatrudniani bezpośrednio przez Urząd Transportu Kolejowego i na zasadzie podległości służbowej wyznaczani do wykonania konkretnego zadania jakim jest przeprowadzenie egzaminu. Egzaminatorzy wykonujący zadania dla ośrodka szkolenia będą zatrudniani przez ośrodek szkolenia. 4. Dokonano odpowiednich zmian w projekcie ustawy. |
|  | Art. 22bb | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | 1. Art. 22bb ust. 3 pkt 3 zapis może spowodować zbędne wydłużenie czasu szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty:  §5 ust. 2 „ Część egzaminu obejmującą sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej (...) ·· oraz „ część praktyczna egzaminu polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego ".  Mając na uwadze przytoczone fragmenty rozporządzenia należy uznać, że zakres SWiU, którego należałoby zrobić przez przystąpieniem do egzaminu jest już ujęty w egzaminie dla kandydatów na maszynistów.  2. Art. 22bb ust. 5 proponowany zapis jest zbyt ogólny - zgodnie z proponowanym zapisem ust. 7 tego samego artykułu pytania egzaminacyjne nie będą stanowiły informacji publicznej. W związku z powyższym przy proponowanym zapisie ,,(...) obejmuje w szczególność sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty" nie jest znany dokładny zakres egzaminów, przez co ośrodki szkolenia nie będą miały możliwości przygotowania kandydatów na maszynistę do egzaminu.  3. Art. 22bb ust. 6 pkt 2 - nie określono w jaki sposób będą określane zadania do wykonania podczas jazd na symulatorze. Jeżeli jazdy będą przeprowadzane w oparciu o gotowe, zunifikowane scenariusze - brak informacji czy będą one publikowane przez Prezesa UTK. Dodatkowo w przywołanym punkcie jazdę na symulatorze zakwalifikowano jako część teoretyczną egzaminu, natomiast w rozporządzeniu w sprawie świadectwa maszynisty §5 ust. 6 jazda na symulatorze uznana jest jako część praktyczna egzaminu. Ponadto nie przewidziano przeprowadzenia egzaminu ustnego lub egzaminu pisemnego w formie pytań otwartych, wprowadzenie do części teoretycznej zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego w połączeniu z ww. egzaminem ustnym lub egzaminem pisemnym w formie pytań otwartych, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, będzie miało pozytywny wpływ na weryfikację posiadanej przez kandydata wiedzy, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.  4. Art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora. zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje znaczny wzrost kosztów egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie ,, (. ..) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK" - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności tj. np. w Warszawie. Ponadto nie wskazano czy egzamin praktyczny może zostać przeprowadzony na pociągu kursującym w określonej relacji na podstawie rozkładu jazdy, czy należy do tego celu zapewnić dodatkowy, nie wykorzystywany w czasie egzaminu do świadczenia usług przewozowych pojazd kolejowy oraz dodatkową trasę, jako trasę przejazdu służbowego. Dookreślenie takie ma duże znaczenie w zakresie weryfikacji reagowania kandydata na informacje otrzymywane od dyżurnego ruchu i kierownika pociągu oraz prawidłowość postępowania podczas wymiany podróżnych na poszczególnych stacjach. Nie wskazano także terminu w jakim Prezes UTK powinien wyznaczyć termin egzaminu.  5. Art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw. Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów. | 1. Należy wskazać, że już aktualnie w toku szkolenia kandydata na maszynistę podejmowana jest decyzja o „dopuszczeniu” kandydata do jazdy pojazdem trakcyjnym pod nadzorem maszynisty. Obowiązujący stan prawny nie precyzuje w jakiej formie ma odbyć się ww. dopuszczenie. W przypadku maszynistów etap dopuszczenia do jazdy typem pojazdu kolejowego realizowany jest przez szkolenie, które kończy się sprawdzianem wiedzy i umiejętności ze znajomości typu pojazdu kolejowego. Aktualna luka prawna „dopuszczenia” kandydata do jazdy pojazdem kolejowym została zlikwidowana poprzez wprowadzenie formalnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzanego w trakcie procesu szkolenia. Egzamin państwowy praktyczny będzie ostatecznym potwierdzeniem zdolności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego.  2. Brak jawności pytań nie oznacza braku jawności zakresu zagadnień objętych egzaminem – który określony jest w dyrektywie ws. maszynistów.  3. Uwaga zostanie wzięta pod uwagę przez Prezesa UTK organizującego egzaminy.  4. Odpowiedź na uwagę została przedstawiona w dalszej części dokumentu.  5. Uwaga uwzględniona. |
|  | art. 22bb | Koleje Mazowieckie | 1. ust. 3 pkt 3 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji wskazano. że do egzaminu na świadectwo maszynisty może zostać dopuszczony kandydat, który zda sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być  przeprowadzany egzamin - wprowadzenie dodatkowego wewnętrznego sprawdzenia wiedzy i umiejętności kandydata jest jak najbardziej dobrym rozwiązaniem, jedynie powinien zostać dokładnie określony tryb tego sprawdzianu, w tym ilość możliwych prób jego zdania oraz w przypadku uzyskania wyniku negatywnego we wszystkich przewidzianych próbach, uznanie przez ośrodek - szkolenia za nieukończone i niekierowanie kandydata na egzamin na świadectwo maszynisty, jak również kwestia  możliwości ponownego odbycia szkolenia i jego zakresu,  2. ust. 6 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie przewidziano przeprowadzenia egzaminu ustnego lub egzaminu pisemnego w formie pytań otwartych, wprowadzenie do części teoretycznej zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego w połączeniu z ww. egzaminem ustnym lub egzaminem pisemnym w formie pytań otwartych, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, będzie miało pozytywny wpływ na weryfikację posiadanej przez kandydata wiedzy, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego,  3. ust. 11 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy egzamin praktyczny może zostać przeprowadzony na pociągu kursującym w określonej relacji na podstawie rozkładu jazdy, czy należy do tego celu zapewnić dodatkowy, nie wykorzystywany w czasie egzaminu do świadczenia usług przewozowych pojazd kolejowy oraz dodatkową trasę, jako trasę przejazdu służbowego. Dookreślenie takie ma duże znaczenie w zakresie weryfikacji reagowania kandydata na informacje otrzymywane od dyżurnego ruchu i kierownika pociągu oraz prawidłowość postępowania podczas wymiany podróżnych na poszczególnych stacjach. Nie wskazano ponadto terminu w jakim Prezes UTK powinien wyznaczyć termin egzaminu,  4. ust. 13 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie przewidziano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wniosek, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku  stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu lub innej okoliczności, które miały wpływ na wynik  egzaminu. Ponadto nie przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania  na zwolnieniu lekarskim. | Uwagi częściowo uwzględnione.   1. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdy kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. 2. Uwaga nieuwzględniona – nie zakłada się części ustnej egzaminu. 3. Uwaga nieuwzględniona – nie ma potrzeby regulowania w ustawie czy ma to być pociąg relacyjny czy też dedykowany na egzamin. W tym obszarze przepisy nie wprowadzają dodatkowych zmian. Nie będzie potrzeby uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminów, chyba że przewoźnik postanowi inaczej. 4. Uwaga uwzględniona – wynik egzaminu będzie znany przewoźnikowi. Wprowadzono możliwość odwołania od egzaminu. 5. Kwestie organizacyjne i zmiany terminów egzaminów zostaną uwzględnione przy projektowaniu procesu. |
|  | Art. 22bb | Koleje Dolnośląskie | 1. Art. 22bb ust. 3 pkt. 3 zapis może spowodować zbędne wydłużenie czasu szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa  maszynisty: §5 ust. 2 „Część egzaminu obejmującą sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej (...)" oraz „część praktyczna egzaminu polega  na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia  pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego". Mając na uwadze przytoczone fragmenty rozporządzenia należy uznać, że zakres  SWiU, którego należałoby zrobić przez przystąpieniem do egzaminu jest już ujęty w egzaminie dla kandydatów na maszynistów.  2. Art. 22bb ust. 5 proponowany zapis jest zbyt ogólny - zgodnie z proponowanym zapisem  ust. 7 tego samego artykułu pytania egzaminacyjne nie będą stanowiły informacji publicznej.  W związku z powyższym przy proponowanym zapisie „(...) obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty" nie jest znany dokładny zakres egzaminów, przez co ośrodki szkolenia nie będą miały możliwości przygotowania kandydatów na maszynistę do egzaminu.  3. Art. 22bb ust. 6 pkt. 2 - nie określono w jaki sposób będą określane zadania do wykonania  podczas jazd na symulatorze. Jeżeli jazdy będą przeprowadzane w oparciu o gotowe, zunifikowane scenariusze - brak informacji czy będą one publikowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkowo w przywołanym punkcie jazdę na symulatorze zakwalifikowano jako część teoretyczną egzaminu, natomiast w rozporządzeniu w sprawie świadectwa maszynisty §5 ust. 6 jazda na symulatorze uznana jest jako część praktyczna egzaminu.  4. Art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora, zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje znaczny wzrost kosztów egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie „(...) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK" - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności tj. np. w Warszawie.  5. Art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od  wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na  świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem  sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw. Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości odwołania się od  wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób  oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów  oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów. | 1. Już w obecnym stanie prawnym na etapie szkolenia praktycznego następuje weryfikacja i dopuszczenie kandydata do samodzielnego prowadzenia pojazdu kolejowego. Ustawa formalizuje ten etap szkolenia w postaci przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności, który będzie formalnym krokiem stwierdzającym, że kandydat zna typ pojazdu kolejowego. Będzie to jednocześnie warunek przystąpienia do części praktycznej egzaminu na świadectwo, bowiem kandydat musi mieć potwierdzoną wcześniej znajomość typu na którym będzie odbywał się egzamin. Zdanie wszystkich części egzaminu umożliwia zmianę statusu osoby egzaminowanej z kandydata na maszynistę na maszynistę. 2. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganej od kandydata na maszynistę jest określony w przepisach Unii Europejskiej i nie ma potrzeby ich duplikowania w ustawie. 3. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganej od kandydata na maszynistę jest określony w przepisach Unii Europejskiej i nie ma potrzeby ich duplikowania w ustawie. Sprawdzenie na symulatorze nie będzie wychodziło poza ww. zakres wymagań. 4. Należy wskazać, że termin egzaminu praktycznego będzie ustalany w drodze uzgodnienia przez Prezesa UTK oraz przewoźnika zapewniającego trasę i pojazd na egzamin. Naturalne jest, że to przewoźnik kolejowy będzie proponował termin egzaminu z uwagi na ograniczenia wynikające z prowadzenia ruchu kolejowego. W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby dokładniejszego regulowania tej materii w ustawie. Kwestie wynagradzania egzaminatorów nie są przedmiotem ustawy o transporcie kolejowym. 5. Uwaga uwzględniona. |
|  | art 22bb ust. 11 | PKP CARGO SA | Proponujemy nadanie poniższego brzmienia art. 22bb, ust. 11:  „Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. O w terminie i miejscu przeprowadzenia części praktycznej egzaminu podmiot wnioskujący informuje Prezesa UTK.”  Do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, konieczne jest zapewnienie pociągu, lokomotywy właściwej serii (typu) oraz odpowiedniej trasy przejazdu. W przypadku przewoźnika towarowego, może to być trudne do zrealizowania  Pociągi towarowe w większości przypadków są planowane wg indywidualnych rozkładów jazdy, które są opracowywane na kilkanaście godzin przed uruchomieniem pociągu, a przewoźnik nie może sobie pozwolić na zatrzymanie pociągu w oczekiwaniu na  przedstawiciela UTK. Na kilka dni wcześniej nie jest możliwe zaplanowane pociągu, na którym może być przeprowadzony egzamin, bo przewoźnik towarowy najczęściej takiej wiedzy nie posiada. W związku z powyższym ustalanie terminu i miejsca przeprowadzenia  części praktycznej egzaminu winno pozostać na dotychczasowych zasadach. W przypadku nieuwzględnienia powyższej uwagi prosimy o bardziej precyzyjne określenie zasad współpracy pomiędzy ośrodkiem szkoleniowym a UTK w zakresie organizacji egzaminów praktycznych.  Generalnie pozwalamy sobie zauważyć, że w naszej opinii projektowane zmiany powinny pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego. | Należy wskazać, że termin egzaminu praktycznego będzie ustalany w drodze uzgodnienia przez Prezesa UTK oraz przewoźnika zapewniającego trasę i pojazd na egzamin. Naturalne jest, że to przewoźnik kolejowy będzie proponował termin egzaminu z uwagi na ograniczenia wynikające z prowadzenia ruchu kolejowego. W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby dokładniejszego regulowania tej materii w ustawie. |
|  | art 22bb pkt 8 i inne | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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? | Uwaga uwzględniona – wszędzie tam gdzie mowa o egzaminatorach należy rozumieć egzaminatora wpisanego do rejestru egzaminatorów. Część egzaminatorów wpisanych do rejestru (posiadających uprawnienia) będzie zatrudniana bezpośrednio przez Urząd Transportu Kolejowego. Kwestie rekrutacji oraz wynagradzania pracowników UTK określają odrębne przepisy. |
|  | art 22bb | Koleje Dolnośląskie | 1. Art. 22bd ust. 1 pkt. 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.  2. Art. 22bd ust. 2 - proponowany zapis jest zbyt ogólny, nie określono co oznaczają kompetencje zawodowe w zakresie posiadanych uprawnień - może oznaczać zarówno to, że egzaminator jest zobowiązany do ciągłego utrzymywania znajomości odcinka linii kolejowej/autoryzacji na dany typ pojazdu kolejowego ale także to, że powinien np. na bieżąco zapoznawać się ze zmienianymi aktami prawnymi. Dodatkowo należy podkreślić, że obecnie ośrodki szkolenia na bieżąco przekazują pracownikom informacje o zmianach aktów prawnych/kierują na odpowiednie szkolenia. Zgodnie z proponowanym art. 3 ust. 1, ponieważ egzaminatorzy będą pod pieczą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego proponujemy aby zobowiązać Prezesa UTK do regularnego prowadzenia szkoleń dla egzaminatorów. | 1. Uwaga uwzględniona. 2. Doprecyzowanie wymagań zawarte jest w przepisach Unii Europejskiej. Należy wskazać, że egzaminatorzy są zobowiązani posiadać i utrzymywać kompetencje i umiejętności wymagane na zajmowanym stanowisku pracy. 3. Prezes UTK organizuje szereg spotkań w ramach tzw. Akademii UTK i planuje organizować takie spotkania również dla egzaminatorów. |
|  | art. 22bd | Koleje Mazowieckie | pkt 1 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano posiadanie przez egzaminatora doświadczenia zawodowego w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, proponuje się rozważenie dodania do tego katalogu  prowadzenia pojazdów kolejowych. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 22 bd | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | 1. Art. 22 bd ust. 1 pkt 3 - nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka  infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień. Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadł uprawnienia  będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania  sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub  części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada.  2. Art. 22bd ust. 1 pkt 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.  3. Art. 22bd ust. 2 - proponowany zapis jest zbyt ogólny, nie określono co oznaczają kompetencje  zawodowe w zakresie posiadanych uprawnień - może oznaczać zarówno to, że egzaminator jest  zobowiązany do ciągłego utrzymywania znajomości odcinka linii kolejowej/autoryzacji na dany  typ pojazdu kolejowego ale także to, że powinien np. na bieżąco zapoznawać się ze zmienianymi  aktami prawnymi. Dodatkowo należy podkreślić, że obecnie ośrodki szkolenia na bieżąco  przekazują pracownikom informacje o zmianach aktów prawnych/kierują na odpowiednie  szkolenia. Zgodnie z proponowanym art. 3 ust. I, ponieważ egzaminatorzy będą pod pieczą  Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego proponujemy, aby zobowiązać Prezesa UTK do  regularnego prowadzenia szkoleń dla egzaminatorów. | Uwaga uwzględniona, w pozostałym zakresie wyjaśnienia zawarte są w przepisach UE dotyczących egzaminatorów. |
|  | art. 1 pkt 5 | ARRIVA Polska | dodanie pkt. 10a jest zbędne, gdyż zakres regulacji znajduje się w rozdziale 3 Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. z dnia w sprawie świadectwa maszynisty. Ponadto tą samą delegację posiada już art. 22b ust. 21 pkt 4 ustawy zmienianej. | Odpowiedź na uwagę znajduje się w wcześniejszej części dokumentu. |
|  | art. 1 w pkt 7 | ARRIVA Polska | 1. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 3 pkt 3 proponujemy wykreślić, gdyż nakazują wykonanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności kandydatowi na maszynistę przed egzaminem na maszynistę. Sam egzamin powinien sprawdzać wiedzą maszynisty do prowadzenia pociągów na pojazdach i infrastrukturze, do której był szkolony. Sprawdzanie jego wiedzy przed egzaminem, poprzez sprawdzian wiedzy który jest niższą formą niż egzamin jest zbędną czynnością administracyjną. Sprawdziany powinno się wykonywać pracownikowi, który już jest maszynistą.  2. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora, zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje znaczny wzrost kosztów  egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie ,,(...) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą  zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności t j. np. w Warszawie .  3. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw.  Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z  opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości  odwołania się od wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów.  4. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22 bd ust 1 pkt. 3 nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień. Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadł uprawnienia będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi  zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada.  5. W art . 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bd ust. 1 pkt. 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów. | Odpowiedź na uwagę znajduje się w pozostałej części niniejszego dokumentu. |
|  | art. 1 w pkt 7 | Doradcy kolejowi | 1. 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 kolejowy i zarządcy posiadający świadectwo bezpieczeństwo również mogą wystawiać świadectwa maszynisty, co jest niedopuszczalne.   1. Usunięcie wszystkich przepisów dotyczących badań na świadectwo maszynisty.   Uzasadnienie: Dostosowanie przepisów, w związku z propozycją likwidacji badań na świadectwo maszynisty.  **3. 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  przenumerowanie 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 rękojmi 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 stanowisko 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 zwizualizowane 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  przenumerowano 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 bocznicy kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za trzymanie 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. | Uwagi częściowo uwzględnione pozostałe uwagi wykraczają poza zakres niniejszego projektu ustawy i zostaną rozpatrzone podczas innych prac legislacyjnych. |
|  | art. 1 w pkt 7 | PKP SA | W art. 1 w pkt 7 projektu ustawy (art. 22bb ust. 9 i 10 ustawy o transporcie kolejowym) przewidziano, że ośrodek szkolenia będzie oddelegowywał egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. Projekt ustawy wymaga określenia zasad, na jakich będzie odbywać się oddelegowanie, przede wszystkim dotyczących formy zwolnienia od pracy, urlopu na czas  wykonywania zadań, zwolnienia od wykonywania podstawowych zadań pracownika, maksymalnej długości zwolnienia, harmonogramu zwolnienia, zasad wynagradzania za udział w egzaminowaniu, zwrotu kosztów i ewentualnej rekompensaty dla pracodawców za czas nieobecności pracownika- egzaminatora.  Należy mieć na uwadze, że w przypadku ośrodków szkolenia i egzaminowania, które zatrudniają instruktorów i egzaminatorów na podstawie umów innych, niż umowy o pracę, takie oddelegowanie  będzie niemożliwe , bowiem ośrodek szkolenia nie ma możliwości wydania im polecenia pracy dla innego podmiotu.  Projekt zamiennie posługuje się pojęciami „delegowaniem” i „oddelegowaniem” które nie są tożsame. Delegowanie zazwyczaj utożsamiane jest delegacją, podróżą służbową, a oddelegowanie  ze zmianą miejsca pracy. W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych należy ujednolicić stosowanie pojęć. | Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdy kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzą w zakres niniejszej ustawy. |
|  | art. 1 w pkt 7 | Railway Business Forum | 1. Nowe art. 22ba -22bc dotyczą organizacji egzaminów przez UTK.  W szczególności w art. 22ba w ust. 5 który brzmi „Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz dostępnych terminów sesji egzaminacyjnych, dotyczących egzaminu na licencję maszynisty”  proponujemy dodać słowa „przypadających nie rzadziej niż raz w miesiącu”.  13. Art. 22ba ust. 9 I art. 22bb ust. 6. są zbyt szczegółowe jak na ustawę. Metoda prowadzenie  egzaminu powinna być określana w rozporządzeniu, aby można było dokonać korekty w miarę zbierania doświadczeń.  2. Określenie kwalifikacji egzaminatora w art. 2Zbd i rejestru w art. 22be wydaje się  oczywiste, aczkolwiek w art. 22bd ust. Z pkt. 6} jest niedookreślony- nie jest jasne o jakie  kwalifikacje pedagogiczne chodzi. Czy egzaminator ma mieć np. praktykę nauczyciela, czy też być absolwentem szkoły pedagogicznej. Wydaje się że taki wymóg jest albo nieostry i nic z niego nie wynika, albo będzie to wymaganie praktycznie niemożliwe do spełnienia. |  |
|  | Art. 1 pkt 7 (22ba. 6) | Grupa LOTOS S.A. | Po wyrazie „egzaminator" proponujemy dodanie słów: „wyznaczony przez Prezesa UTK, wpisany do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1” oraz skreślenie słów „z listy egzaminatorów”. | Uwaga uwzględniona |
|  | art. 22ba ust. 10 | PKP SA | Pytania egzaminacyjne nie powinny być jawne (art. 22ba ust. 10 u.t.k.). Dotychczasowa praktyka szkolenia maszynistów wykazuje, że rozwiązania, w których nie są znane pytania egzaminacyjne  powodują wyższy poziom znajomości i zrozumienia zagadnień dotyczących sygnalizacji, techniki ruchu, hamulców kolejowych. | Uwaga uwzględniona – pytania nie będą stanowiły informacji publicznej. |
|  | Art. 1 pkt 7 (Zmiana Art. 22bb. Pkt 6, ust. 2) | Grupa LOTOS S.A. | Uważamy, że niezasadne jest przeprowadzanie egzaminu na świadectwo maszynisty w postaci części teoretycznej. Kandydat zostaje poddany takiemu egzaminowi już na etapie egzaminu na licencję maszynisty i taki egzamin powinien być wystarczający, jako dowód na posiadanie wiedzy teoretycznej. Część teoretyczna egzaminu na świadectwo maszynisty ma uzasadnienie jedynie jako sprawdzian wiedzy dotyczący regulacji wewnętrznych danego przewoźnika kolejowego.  Egzamin z użyciem symulatora pojazdu kolejowego powinien zostać przyporządkowany do części praktycznej egzaminu. Aktualnie obwiązujące rozporządzenie dot. świadectwa maszynisty stanowi, że symulatora pojazdu kolejowego można używać do egzaminowania w części praktycznej i jest to zasadne - dla sprawdzenia umiejętności reagowania kandydata na maszynistę w sytuacjach, których nie można zweryfikować podczas jazdy w kabinie rzeczywistego pojazdu kolejowego. | Uwaga nieuwzględniona. Zakres sprawdzenia teoretycznego w przypadku licencji i świadectwa jest inny. W odniesieniu do symulatora pojazdu kolejowego projektodawca zakłada, że jest to element sprawdzenia teoretycznego. |
|  | Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bb. ust. 8-10); | Grupa LOTOS S.A. | Po wyrazie „egzaminator" proponujemy dodanie słów:" wyznaczony przez Prezesa UTK, wpisany do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1” oraz skreślenie słów „z listy egzaminatorów”. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bb. ust. 13); | Grupa LOTOS S.A. | Uważamy, że w przypadku części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty taki zapis z góry uznaje nieomylność egzaminatorów i w przypadku ich błędów może być krzywdzący dla egzaminowanych kandydatów na maszynistów. | Uwaga uwzględniona – dodano projektowane przepisy określające tryb i sposób odwołania. |
|  | Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bd. ust.1., pkt 1); | Grupa LOTOS S.A. | W treści projektu brak obostrzenia, że przy egzaminie praktycznym minimum jeden z egzaminatorów powinien posiadać doświadczenie zawodowe na stanowisku maszynisty. | Uwaga nieuwzględniona – zasady dotyczące egzaminatorów oraz wymagań dotyczących świadectwa wynikają z innych przepisów m.in. rozporządzeń i prawa Unii Europejskiej. |
|  | Art. 1 pkt 7 (art. 22bd) | PKP SA | 1. W art. 22bd ust. 1 pkt 6 u.t.k. projekt nie precyzuje, jakie kwalifikacje uznaje się za kwalifikacje pedagogiczne oraz w jaki sposób kwalifikacje pedagogiczne mają być nabywane i potwierdzone.  2. W art. 22bd ust. 2 u.t.k. projekt nie reguluje sposobu, trybu doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych egzaminatorów. Nie określono podmiotów uprawnionych do prowadzenia takiego doskonalenia oraz dokumentów potwierdzających odbycie doskonalenia zawodowego.  Z drugiej strony projektodawca przewiduje , że niespełnienie wymagania w zakresie doskonalenia zawodowego, będzie skutkować wykreśleniem z rejestru egzaminatorów (art. 22be ust. 3 pkt 4 lit. f).  W związku z tym w projekcie należy przewidzieć, w jaki sposób podmiot może zrealizować ten obowiązek, aby nie narażać się na sankcję. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 25y pkt 12) lit. h); | Grupa LOTOS S.A. | Należy doprecyzować zakres tego punktu, aby nie było niejasności czy wystarczy informacja o zarządcach infrastruktury, czy też twórca projektu chce aby w rejestrze znalazły się linie kolejowe, których znajomość nabył maszynista. | Uwaga nieuwzględniona – infrastruktura oznacza w praktyce nazwę zarządcy infrastruktury kolejowej i jest odmienne od pojęcia znajomości odcinków linii kolejowych. |
|  | Art. 1 pkt 7 | Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei  Żelaznych | W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art . 22 bd ust 1 pkt. 3 nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień . Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadł uprawnienia będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada. | Uwaga nieuwzględniona – w takiej sytuacji obok egzaminatora musi znajdować się maszynista posiadający stosowne uprawnienia i wynika to z zapisów rozporządzenia oraz przepisów Unii Europejskiej. |
|  | Art. 1 pkt 9 | ARRIVA Polska | 1. W art. 1 pkt 9 projektu - proponujemy wykreślenie projektowanego rozdziału 4c. gdyż:  a) Przekazywanie tak dużej ilości danych i to w czasie rzeczywistym stwarza duże obciążenie  administracyjne dla przewoźników, zarządców infrastruktury a szczególnie bocznic kolejowych.  Koszty związane z dostosowaniem systemów infrastruktury oraz zatrudnieniem znacznie  wzrosną i obniżą konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu.  Ponadto nie przewidziano możliwości wprowadzania korekt danych.  b) W tej chwili UTK i inne organy mają możliwość wykonywania kontroli doraźnych umożliwiających monitorowanie danych. Kontrole i uprawnienia określa Ustawa Prawo przedsiębiorców w  rozdziale 5.  2. W art . 1 pkt 9 projektu - w projektowanym art . 25y ust. 1 pkt. 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami maszynisty wydaje się zbędne – zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów .  3. W art. 1 pkt 9 projektu -w projektowanym art . 25y ust. 2 pkt. 4- proponujemy zapis „forma Zatrudnienia”  4. W art. 1 pkt 9 i 11 projektu - w projektowanym Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 - z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie pracy maszynisty, przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust, 9. Taki stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników· zostaną sparaliżowane z uwagi na konieczność wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli otrzymać karę za wywiązanie  się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w  poprzednim roku kalendarzowym. Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do  rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości, ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust . 10 pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza niewypełnienie ustawowego obowiązku, terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa, że mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia bez gwarancji zapewnienia narzędzi,  przedsiębiorcy będą narażeni na wysokie kary oraz dodatkowe koszty. Dodatkowo naszym zdaniem  propozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do  nieprawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika. W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej przez Prezesa UTK w zakresie nieprzekazania  w terminie informacji o czasie pracy maszynisty do ewidencji. Wprowadzić roczny okres  przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą miel i czas na przetestowanie systemów.  Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa Urzędu Transport u Kolejowego do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencja maszynistów , bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.  5. W art . 1 pkt 9 projektu - w projektowanym Art . 25z ust. 3 - Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do  zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych. | Uwaga nieuwzględniona  Odpowiedzi na przedstawione uwagi znajdują się w pozostałej części dokumentu. |
|  | Art. 1 pkt 9 | Koleje Wielkopolskie | 1. Pojawia się istotna obawa, iż proces legislacyjny może wyprzedzić rozwiązania informatyczne.  W projektowanej ustawie zakłada się stworzenie systemu monitorowania czasu pracy,  określającego ściśle określone elementy. Zakres gromadzonych danych wskazanych w  Rozdziale 4c projektowanej regulacji, jest szeroki i wymaga, aby system informatyczny, który  obecnie jest wykorzystywany do gromadzenia informacji o czasie pracy był zintegrowany  (zautomatyzowany) z projektowanym centralnym systemem informatycznym. Brak potencjalnej  kompatybilności modułu czasu pracy spowoduje zapewne powstanie kolejnych kosztów po  stronie Przewoźnika, np. wskutek projektowanego rozwiązania wprowadzania danych:  rozpoczęcia pracy - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż  godzinę po rozpoczęciu, a zakończenia pracy - nie później niż godzinę po zakończeniu pracy.  2. W naszej ocenie zasadne jest wprowadzenie jednolitych egzaminów państwowych na licencję i  świadectwo maszynisty, przeprowadzanych przez Prezesa UTK. Nie mniej jednak należy  wyeliminować zagrożenie wydłużenia procesu od momentu rozpoczęcia szkolenia maszynisty  do momentu wydania świadectwa m.in. poprzez wyznaczenie terminu egzaminu teoretycznego  i praktycznego , który będzie ustalany z listy terminów wyznaczanych I dostępnych przez UTK. | 1. Wykonanie i utrzymanie systemu informatycznego obejmującego ewidencję maszynistów oraz ewidencję czasu pracy będzie realizowane przez Urząd Transportu Kolejowego. Przepisy przejściowe określają, że przed wejściem w życie obowiązku raportowania Prezes UTK opublikuje wymagania dla danych wymaganych do migracji. Planuje się też trzy kanały przekazywania informacji (aplikacja mobilna, interfejs www, API). 2. Tak też planuje UTK – w systemie informatycznym będą publikowane dostępne terminy egzaminów. Nie jest również wykluczona organizacja egzaminu pod konkretną grupę. Kwestie organizacyjne nie powinny być przedmiotem regulacji ustawowej. |
|  | Art. 1 pkt 9 | Railway Business Forum | Nowy elektroniczny rejestr maszynistów (Rozdział 4c, art. 25x i następne) jest logiczną  konsekwencją nadania już dawno uprawnieniom maszynisty charakteru państwowego. Natomiast  wprowadzenie rejestru czasu pracy (ust. 2 pkt.2) wydaje się jedynym rozwiązaniem dla  zapewnienia przestrzegania czasu pracy maszynistów będącego ważnym składnikiem  bezpieczeństwa. Jednak wprowadza on dodatkowy obwiązek dla przewoźnika którego nie  spełnienie grozi sankcją (nowy pkt. 10 w art. 66 ust. 1). Nie jest jasne kto i w jakim zakresie będzie ponosił koszty przygotowania, wdrożenia i obsługi  systemu. Nowy obowiązek nałożony na przewoźników zatrudniających maszynistów bez wątpienia będzie kreował konieczność wykonywania zadań zbierania i przekazywania danych, co w przypadku dużych przewoźników może spowodować konieczność np. dodatkowego zatrudnienia generującego koszty.  Jakkolwiek wprowadzenie jednolitej ewidencji maszynistów uważamy za celowe, to zważywszy że i tak nie będzie możliwości interwencji uprzedzającej, wskazane byłoby urealnienie czasu na wprowadzenie danych określających rzeczywisty czas pracy o czym mowa w nowym art. 25x ust.2 pkt.2) art. 22y ust. 2, 6, 7 i 9 do 3 dni albo 1 dnia roboczego. Inne dane - ust. 3 i 6 - nie są tak pilne i także proponujemy wydłużyć termin wprowadzeni określonej liczby 3 dni roboczych, co zostało dopuszczone tylko na wypadek awarii. | Uwaga nieuwzględniona.  Koszty stworzenia i utrzymania systemu informatycznego do monitorowania kompetencji oraz czasu pracy maszynistów będą finansowane przez Urząd Transportu Kolejowego. Sposoby wprowadzania danych (od aplikacji mobilnej po API) maksymalnie ułatwiają wykonanie obowiązku informacyjnego i nie wymagają zatrudniania dodatkowych osób po stronie przewoźnika kolejowego.  Referencyjny charakter systemu informatycznego wymaga aktualnego przekazywania danych. |
|  | Art. 1 pkt 9 | Fundacja ProKolej | Poza obszarem zmian kompetencyjnych w zakresie egzaminowania kandydatów na maszynistów bardzo poważne wątpliwości budzi kwestia uruchomienia Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Co istotne na etapie konsultowania nowelizacji ustawy nie jest znana ani szczegółowa koncepcja funkcjonowania takiego systemu, ani jego forma i zasady wdrożenia. Projektowane przepisy nie określają, czy opisany powyżej obowiązek dotyczyć  będzie wyłącznie przewoźników licencjonowanych, czy również innych podmiotów  zatrudniających maszynistów – takich jak użytkownicy bocznic, operatorzy linii wydzielonych, terminali towarowych, infrastruktury usługowej, koleje wąskotorowe.  Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. kodeks pracy, podmiotem zobowiązanym  do monitorowania czasu pracy pracowników jest pracodawca. Art. 149. § 1 ww. ustawy wskazuje  jednoznacznie, że to pracodawca „prowadzi ewidencję czasu pracy pracownika do celów  prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą”. Prawo  stanowi również, że organem właściwym do nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów w zakresie czasu pracy jest Państwowa Inspekcja Pracy. Jako, że cytowane regulacje mają charakter  uniwersalny dotyczą również sektora kolejowego – w tym nadzoru nad czasem pracy maszynistów.  W odróżnieniu od regulacji prawa pracy kompetencje Prezesa UTK obejmują kwestie nadzoru nad pracą maszynistów w zakresie istotnym dla bezpieczeństwa systemu kolejowego. W tym celu w obowiązującej ustawie z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przewidziano mechanizmy umożliwiające identyfikację przypadków, w których maszyniści naruszają normy czasu pracy. Na mocy art. 22ca pracownicy tej grupy zawodowej są bowiem zobligowani do przedkładania pracodawcy oświadczeń o wykonywaniu lub niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe, na rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy. Informacje te są następnie przekazywane Prezesowi UTK.  Proponowane brzmienie art. 25y ust. 7 całkowicie zmienia model opisany w aktualnie obowiązujących przepisach. Podmiot zatrudniający maszynistę zobowiązuje się bowiem do informowania Prezesa UTK o lokalizacji i godzinie rozpoczęcia pracy pracowników, nad którymi często sam nie zawsze ma możliwości sprawowania bezpośredniego nadzoru. Dodatkowo  obowiązek ten obwarowany są restrykcyjnymi rygorami czasowymi.  W opinii Fundacji ProKolej model bezpośredniego monitorowania czasu pracy maszynistów, poza  znacznym poziomem komplikacji systemu, nie wprowadza nowej jakości ani funkcjonalności.  Prezes UTK nie ma bowiem możliwości bezpośredniej interwencji w sprawach indywidualnych dotyczących poszczególnych pracowników. W zakresie prowadzonych analiz oraz identyfikacji ewentualnych odstępstw od przepisów regulujących czas pracy maszynistów nie zyskuje natomiast nowej wiedzy.  W związku z powyższym postulujemy wykreślenie z projektu ustawy o zmianie ustawy o  transporcie kolejowym nr UD 534 art. 25x. pkt. 2. ust. 2) oraz w konsekwencji art. 25y. pkt. 2., 6.-  10. i kolejnych odnoszących się do tego obszaru. | Uwaga nieuwzględniona  Celem wprowadzenia narzędzi do monitorowania czasu pracy maszynistów jest zwiększenie nadzoru nad zmęczeniem maszynistów spowodowanym pracą w systemie kolejowym. Projektowana ustawa nie wprowadza norm czasu pracy ani też sankcji za ich przekroczenie. Celem wprowadzanej zmiany jest jedynie rejestracja czasu pracy z równoległą wymianą informacji o czasie pracy pomiędzy uczestnikami rynku, co pozwoli na właściwe zarządzanie ryzykiem wspólnym. W obowiązującym stanie prawnym pracodawca pomimo złożenia przez maszynistę oświadczenia o wykonywaniu pracy u innego pracodawcy nie ma wiedzy ani dostępu do czasu pracy i odpoczynku maszynisty od pracy w systemie kolejowym. Projektowana ustawa wprowadza nową jakość i dostęp do wiedzy o odpoczynku maszynisty od pracy w systemie kolejowym, co jest istotną informacją przy zarządzaniu ryzykiem w bezpieczeństwie kolejowym. |
|  | Art. 1 pkt 9 | PKP CARGO SA | Celem planowanego, scentralizowanego systemu egzaminowania maszynistów jest stworzenie jednolitych standardów prowadzenia egzaminów, które pozwolą w obiektywny sposób ocenić umiejętności kandydatów wszystkich przewoźników prowadzących działalność  w zakresie transportu kolejowego.  Wprowadzenie na poziomie krajowym elektronicznego rejestru, który będzie stanowił ewidencję kompetencji zawodowych oraz czasu pracy maszynistów, ma pozwolić na monitorowanie pracy tej grupy zawodowej poprzez usystematyzowanie i zgromadzenie w jednym miejscu (UTK) niezbędnych danych.  Natomiast próba uregulowania minimum programowego do pouczeń okresowych i doraźnych oraz szkoleń na symulatorze powinna ujednolicić poziom wiedzy wszystkich maszynistów wykonujących ten zawód w Polsce.  Niemniej jednak zobowiązanie pracodawcy do bieżącej aktualizacji centralnej ewidencji, szczególnie w zakresie rzeczywistego czasu pracy maszynistów (informacja dotycząca rozpoczęcia i zakończenia pracy), będzie skutkowało dodatkowymi zadaniami których niespełnienie zagrożone będzie karą pieniężną.  Ponadto, aby wypełnić ten wymóg, konieczne jest wyposażenie wszystkich maszynistów w mobilne urządzenia, które będą mogły przesyłać niezbędne dane praktycznie w czasie rzeczywistym. Proces ten wymaga bardzo wysokich nakładów finansowych związanych  z zakupem urządzeń mobilnych oraz budową systemu informatycznego u przewoźnika zarządzającego pracą. Taki stan rzecz może mieć w przyszłości niekorzystny wpływ na konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych w stosunku do transportu drogowego.  Z uwagi na powyższe wnosimy o ustawowe zobowiązanie Prezesa UTK do zbudowania infrastruktury teleinformatycznej obsługującej proces przekazywania danych identyfikacyjnych maszynistów oraz przebiegu zatrudnienia w szczególności rejestracji czasu pracy.  Konsekwencją powyższego jest propozycja usunięcie art. 25y ust. 7 z Projektu. | Uwaga częściowo uwzględniona – zgodnie z założeniami Prezes UTK tworzy narzędzia do przekazywania danych do elektronicznej ewidencji czasu pracy.  Obowiązek raportowania danych o czasie pracy maszynistów będzie miał pracodawca. UTK wystawi dla przewoźników interfejs do Centralnej Ewidencji Maszynistów za pomocą którego przewoźnik będzie przekazywał dane o rozpoczęciu i zakończeniu pracy w danym dniu. Planuje się stworzenie trzech równolegle działających interfejsów:   1. umożliwiający wymianę danych z systemami wewnętrznymi przewoźnika w warstwie aplikacyjnej (API) 2. w postaci aplikacji mobilnej dla maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe; 3. w postaci strony internetowej do której uprawniony pracownik może się zalogować i przekazać dane.   Elektroniczne karty oraz montaż urządzeń na pojazdach generuje koszty dla przewoźników kolejowych dlatego w projekcie zrezygnowano z tego pomysłu. Aplikacje informatyczne zapewniają w zasadzie te same efekty co urządzenie z kartą cyfrową. Od jakości aplikacji i sposobów walidacji zależy czy np. aplikacja nie dopuści do świadczenia pracy przez pracownika przekraczającego czas pracy. W zależności od modelu działania przewoźnika dane będą mogły być wysyłane np. bezpośrednio z systemów zarządzania czasem pracy, systemów dyspozytorskich lub indywidualnie przez wyznaczonego pracownika (np. bezpośrednio przez maszynistę). |
|  | Art. 1 pkt 9 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | 1. Art. 25y ust. 1 pkt 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami maszynisty wydaje się zbędne - zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów.  2. Art. 25y ust. 1 pkt 17 - zwracamy uwagę na to, re zapis może być niezgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie ze stanowiskiem UODO informacja o trzeźwości/nietrzeźwości pracownika jest informacją o stanie zdrowia będącą daną szczególnej kategorii, której bez zgody pracownika pracodawca nie ma prawa przetwarzać. W związku z powyższym nie można wymagać od pracodawców przekazywania do rejestru maszynistów ww. informacji.  3. Art. 25y ust. 2 pkt 4 - proponujemy zapis „Forma zatrudnienia".  4. Art. 25y ust. 3 pkt 1 - proponujemy, aby zakres danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych mógł być prowadzony także przez przewoźników/zarządców infrastruktury. W wielu przedsiębiorstwach organizacją szkoleń/pouczeń zajmuje się wyznaczona komórka organizacyjna HR, która także prowadzi i gromadzi wszelką dokumentację; natomiast ośrodki szkolenia odpowiedzialne są jedynie za zorganizowanie zajęć. W takim przypadku, rozsądne wydaje się umożliwienie prowadzenie rejestru przez zespół HR przedsiębiorcy, bez konieczności angażowania w to ośrodków szkolenia.  5. Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie pracy maszynisty; przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust. 9. Taki stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników zostaną sparaliżowane z uwagi na konieczność  wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli  otrzymać karę za wywiązanie się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Z doświadczenia przewoźników i zarządców infrastruktury/bocznic wynika, że Prezes UTK. interpretuje zapisy art. 66 w sposób literalny, uniemożliwiający podjęcie przez przedsiębiorcę działań korygujących, w celu możliwości uniknięcia kary. Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości; ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust. 1O pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza niewypełnienie  ustawowego obowiązku, terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa. re mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia Prezes UTK uzyska bardzo łatwe  narzędzie do karania przedsiębiorców. Dodatkowo naszym zdaniem propozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do nieprawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii  interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika. W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej przez Prezesa UTK. w zakresie nieprzekazania w terminie informacji o czasie pracy maszynisty do ewidencji. Wprowadzić roczny okres przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą mieli czas na przetestowanie systemów. Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa UTK do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencja maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.  6. Art. 25y ust. 9 - przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością ich wprowadzenia - z użytego zapisu wynika, że bezpośrednio po zakończeniu realizacji danej czynności, np. pouczeń okresowych, informacja o jej przeprowadzeniu powinna zostać wprowadzona do ewidencji. Mając na uwadze organizację szkoleń, sprawdzianów wiedzy i umiejętności, pouczeń okresowych i doraźnych w różnych lokalizacjach oraz konieczność przekazania przez instruktora prowadzącego listy osób uczestniczących w danej czynności, proponuje się rozważenie wskazania realnego terminu wprowadzenia danych w wymiarze 7 dni roboczych od daty zakończenia wykonywania danej czynności.  7. Art. 25y ust. 1O - przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust 3 i 6 w czasie nie dłuższym niż 3 dni robocze od ustania przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych. Mając na uwadze uwagi wskazane w punkcie 11 proponuje się zmianę terminu na 7 dni roboczych od chwili ustania ww. przyczyny. Ponadto nie został ujęty tryb powiadamiania uprawnionych podmiotów o ponownym uruchomieniu systemu, co może mieć wpływ na niedotrzymanie wskazanego terminu, jak również wywoływać będzie każdorazowo konieczność ciągłego monitorowania przez ww. podmioty czy system został już uruchomiony. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie obowiązku Prezesa UTK polegającego na powiadamianiu ww. podmiotów o przywróceniu sprawności systemu oraz nieuwzględnianie tego dnia podczas weryfikowania zachowania ww. terminów.  8. Art. 25z ust. 3 Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych. | Odpowiedź na uwagę znajduje się w wcześniejszej części dokumentu. |
|  | Art. 1 pkt 9 | IGTL | Wątpliwości i obawy w zakresie egzaminu na świadectwo maszynisty dotyczą następujących zagadnień:  1. Wysoki koszt przeprowadzenia egzaminu;  2. Brak określenia maksymalnego czasu na przeprowadzenie egzaminu;  3. Brak oceny skutków finansowych dla rynku;  4. Egzaminy będą dotyczyły kandydatów na maszynistów zatrudnionych u różnych przewoźników, u których obowiązują indywidualnie opracowane systemy bezpieczeństwa,  instrukcje wewnętrzne, procesy i procedury – zarówno w projekcie jak i w uzasadnieniu nie odniesiono się do tego zagadnienia. Wziąwszy pod uwagę fakt funkcjonowania na polskim rynku kilkudziesięciu przewoźników, jest to naszym zdaniem zagadnienie podstawowe.  Dotychczasowy egzamin, oprócz zunifikowanej wiedzy podstawowej, obejmuje także szczegółowe regulacje przewoźnika. Takie rozwiązanie jest zgodne z przepisami i dyrektywami UE. Świadectwo maszynisty wydaje pracodawca, a zmiana pracodawcy wymaga przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i kompetencji. Z przedłożonych dokumentów  nie można w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć, jak te zagadnienia mają być uregulowane;  5. Egzamin w proponowanej formie zostanie rozszerzony z obecnie dwuczęściowego (teoretyczny w formie testów i praktyczny w pojeździe) do czteroszczeblowego, tj.:  a) Egzamin wewnętrzny dopuszczający do egzaminu państwowego (jedno czy dwuczęściowy ?)  b) Egzamin państwowy – teoretyczny  c) Egzamin państwowy na symulatorze (nie jest jasne, czy należy go traktować jako  sprawdzian teoretyczny czy praktyczny)  d) Egzamin praktyczny na pojeździe – państwowy ale z udziałem egzaminatorów z  egzaminów wewnętrznych  6. Brak określenia czy całość jest traktowana jako jeden egzamin i negatywny wynik egzaminu praktycznego powoduje powtórzenie całego procesu, ile egzaminów poprawkowych jest dopuszczalnych?  7. Wprowadzany jest problematyczny podział odpowiedzialności podmiotowej, tj. jeżeli maszynista spowoduje wypadek wskutek niedostatecznego wyszkolenia, a będzie miał zdany egzamin UTK na świadectwo, kto w takim przypadku jest odpowiedzialny za niewłaściwe wyszkolenie maszynisty?  8. W świetle powyższego brak przeprowadzenia dogłębnej analizy prawnej w zakresie funkcjonowania egzaminów w zmienionej formie na jednolitym europejskim obszarze kolejowym w systemie prawa europejskiego. W szczególności ważne jest zagadnienie wzajemnego uznawania nadawanych uprawnień w przypadku wprowadzenia proponowanych zmian w systemie.  9. W uzasadnieniu opisany jest zamiar przejęcia przez prezesa UTK także sprawdzenia wiedzy i kompetencji maszynistów z obszaru UE w przypadku rozszerzania ich świadectw na obszar polskiej infrastruktury – w naszym odczuciu jest to sprzeczne z prawem unijnym.  10. Proponowane zmiany mają wpływ na treść rozporządzenia MIiR z dnia 10 lutego 2014 w sprawie świadectwa maszynisty i w sprawie licencji. Brak jednoczesnego przedłożenia propozycji tych zmian może mieć istotny wpływ na ocenę proponowanych rozwiązań. | **Egzamin państwowy będzie dotyczył tylko kandydatów na maszynistów starających się o pierwsze w życiu świadectwo maszynisty**. Rozszerzenie uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub nową infrastrukturę będzie realizowane na dotychczasowych zasadach w ośrodku szkolenia po przejściu sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Wynik sprawdzianów wiedzy i umiejętności będą przekazywane przez ośrodek szkolenia do Centralnej Ewidencji Maszynistów.  Projekt ustawy zakłada wprowadzenie jednolitego państwowego egzaminu na świadectwo maszynisty rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Egzamin będzie zawierał trzy części:  a) część teoretyczną w postaci testu komputerowego,  b) część teoretyczną na symulatorze pojazdu trakcyjnego,  c) jazdę praktyczną.  Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora egzaminu będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne. Egzamin będzie realizowany przez egzaminatorów zatrudnionych przez Prezesa UTK. Z uwagi na fakt, że ośrodki szkolenia nadal będą odpowiedzialne za szkolenie i potwierdzanie uprawnień do znajomości typu pojazdu kolejowego podczas części praktycznej (jazda praktyczna), w kabinie maszynisty obok egzaminatora UTK będzie znajdował się dodatkowy egzaminator posiadający uprawnienia do jazdy na typie pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Egzaminator ten będzie delegowany przez ośrodek szkolenia. Planuje się, że przed dopuszczeniem do egzaminu państwowego ośrodek szkolenia przeprowadza wewnętrzne sprawdzenie kandydata ze znajomości typu pojazdu kolejowego, na którym będzie prowadzony egzamin. |
|  | Art. 1 pkt 9 | Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei  Żelaznych | Proponujemy, aby w rozdziale 4c nie ujmować prowadzących pojazdy kolejowe, gdyż pracownicy ci prowadzą pojazdy kolejowe na liniach wąskotorowych, bocznicach i liniach funkcjonalnie wydzielonych. Podmioty operujące a tej infrastrukturze są na tyle małe, że obciążenie administracyjne jakie na nich zostanie nałożone będzie  znaczne w stosunku do skali działalności i możliwości ekonomicznych. Tak duże obciążenie doprowadzi do dalszej likwidacji bocznic kolejowych przez ich użytkowników . Może też doprowadzić do upadku linie wąskotorowe. | Uwaga nieuwzględniona.  Celem projektu jest stworzenie systemu monitorowania kompetencji i czasu pracy maszynistów obejmującego również prowadzących pojazdy kolejowe. Obowiązek raportowania danych o czasie pracy maszynistów będzie miał pracodawca. UTK wystawi dla przewoźników interfejs do Centralnej Ewidencji Maszynistów za pomocą którego przewoźnik będzie przekazywał dane o rozpoczęciu i zakończeniu pracy w danym dniu. Planuje się stworzenie trzech równolegle działających interfejsów:   1. umożliwiający wymianę danych z systemami wewnętrznymi przewoźnika w warstwie aplikacyjnej (API) 2. w postaci aplikacji mobilnej dla maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe; 3. **w postaci strony internetowej do której uprawniony pracownik może się zalogować i przekazać dane.**   Równocześnie z ewidencją Prezes UTK projektuje uruchomienie funkcjonalności generowania i drukowania prawa kierowania i innych dokumentów bezpośrednio z systemu UTK co pozwoli zwłaszcza „małym” przewoźnikom na odciążenie od pracy papierowej na rzecz działania w systemie informatycznym dostępnym z poziomu przeglądarki internetowej. |
|  | art. 25x | PKP SA | W art. 25x u.t.k. nie jest jasny zakres podmiotowy rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK – czy rejestr będzie obejmował tylko informacje na temat maszynistów, zatrudnionych w Polsce, czy też maszynistów wykonujących pracę w ruchu transgranicznym. Wątpliwość budzi również, czy zakres przekazywanych danych jest uzależniony od formy zatrudnienia - umowa o pracę, umowa zlecenia.  Również zakres zbieranych w rejestrze informacji powinien odpowiadać ustawowym kompetencjom Prezesa UTK w zakresie przyznawania albo cofania maszynistom uprawnień zawodowych.  Projekt winien określać okres przechowywania danych w rejestrze. | Uwaga uwzględniona – rejestracja nie będzie dotyczyła osób wykonujących usługi transgraniczne. Forma zatrudnienia jest bez znaczenia do zakresu przekazywania danych. Okres przechowywania danych został określony w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.UE.L 2010 Nr 8, str. 17) i wynosi 10 lat z wyjątkami określonymi w niniejszej decyzji. |
|  | Art. 25y | Koleje Dolnośląskie | 1. Art. 25y ust. 1 pkt. 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami  maszynisty wydaje się zbędne - zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w  żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów.  2. Art. 25y ust. 1 pkt. 17 - zwracamy uwagę na to, że zapis może być niezgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie ze stanowiskiem UODO informacja o trzeźwości/nie-  trzeźwości pracownika jest informacją o stanie zdrowia będącą daną szczególnej kategorii,  której bez zgody pracownika pracodawca nie ma prawa przetwarzać. W związku z powyższym  nie można wymagać od pracodawców przekazywania do rejestru maszynistów ww. informacji.  3. Art. 25y ust. 2 pkt. 4 - proponujemy zapis „forma zatrudnienia"  4. Art. 25y ust. 3 pkt. 1 - proponujemy, aby zakres danych o przeprowadzonych szkoleniach,  sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych mógł być prowadzony  także przez przewoźników/zarządców infrastruktury. W wielu przedsiębiorstwach organizacją szkoleń/pouczeń zajmuje się wyznaczona komórka organizacyjna HR, która także prowadzi i gromadzi wszelką dokumentację, natomiast ośrodki szkolenia odpowiedzialne są jedynie za zorganizowanie zajęć. W takim przypadku, rozsądne wydaje się umożliwienie prowadzenie rejestru przez zespół HR przedsiębiorcy, bez konieczności angażowania w to ośrodków szkolenia.  5. Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy  zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie  pracy maszynisty, przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych  przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne  przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust. 9. Taki stan rzeczy może do-  prowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników zostaną sparaliżowane z uwagi na  konieczność wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli otrzymać karę za wywiązanie się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Z doświadczenia przewoźników i zarządców infrastruktury/bocznic wynika, że Prezes UTK interpretuje zapisy art. 66 w sposób literalny, uniemożliwiający podjęcie przez przedsiębiorcę działań korygujących, w celu możliwości uniknięcia kary. Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości, ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust. 10 pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza nie wypełnienie ustawowego obowiązku, terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa, że mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia Prezes UTK uzyska bardzo łatwe narzędzie do karania przedsiębiorców. Dodatkowo naszym zdaniem pro-  pozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do nie-  prawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika.  W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej  przez Prezesa UTK w zakresie nieprzekazania w terminie informacji o czasie pracy maszynisty  do ewidencji. Wprowadzić roczny okres przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą mieli czas na przetestowanie systemów. Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencja maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów. | 1. Obowiązek raportowania do systemu informatycznego obejmie wyłącznie ośrodki szkolenia i będzie dotyczył wszystkich szkoleń obowiązkowych wobec maszynistów i kandydatów na maszynistów – pouczeń, szkoleń na symulatorze czy szkoleń do egzaminu na licencję lub świadectwo. 2. W ocenie projektodawcy wprowadzenie w ustawie o transporcie kolejowym ww. obowiązku będzie stanowiło podstawę prawną do przetwarzania tego typu informacji. Wynika to bowiem z faktu zarządzania ryzykiem wspólnym jakim jest ograniczenie dostępu do wykonywania zawodu związanego bezpośrednio ze zdrowiem i życiem ludzkim osobom, które stawiają się do pracy pod wpływem środków odurzających. 3. Uwaga zasadna. 4. Uwaga wykracza poza zakres projektu ustawy. Szkolenia obowiązkowe dla maszynistów objęte ustawą będą zgłaszane przez ośrodki szkolenia z uwago na fakt, że ośrodki szkolenia są uprawnione do wykonywania pouczeń i szkoleń na symulatorze. 5. Uwaga niezasadna z uwagi na co najmniej 3 różne kanały dostępu do przekazania informacji (aplikacja mobilna, interfejs web i API). |
|  | art. 25y | Koleje Wielkopolskie | Uważamy, iż dodanie w art. 66 ust. 1 projektowanej regulacji pkt 10 o brzmieniu „podmiot,  który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 25y ust.3 i 6, nie dokonał za pośrednictwem  systemu teleinformatycznego, obsługującego rejestr wprowadzenia danych do rejestru,  dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu określonego w przepisach wydanych na  podstawie art. 25 z ust. 10 pkt 1, albo wprowadził dane nieprawdziwe” podlega nałożeniu kary  pieniężnej w wysokości 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym”; jest zbyt rygorystyczny w stosunku do przewinienia np. przekazania danych o zakończeniu pracy - nie później niż godzinę po  zakończeniu pracy. Rejestracja czasu pracy maszynistów w projektowanej regulacji, przy  braku szczegółowych rozwiązań branżowych dla stanowiska maszynisty nie gwarantuje w  naszej ocenie realizacji zakładanego jej celu. | Należy wskazać, że wymiar kary jest każdorazowo miarkowany w zależności od sposobu naruszenia. Błędna jest interpretacja jakoby automatycznie ustalono wymiar kary na poziomie 2% przychodu. Ustawa wskazuje maksymalny wymiar kary i pozwala na jej miarkowanie. Brak przepisów sankcjonujących niewykonanie obowiązku wpłynie negatywnie na jakość przekazywanych informacji a tym samym na bezpieczeństwo transportu kolejowego. |
|  | art. 25y |  | 1. Zgodnie z art. 25y ust. 2 pkt 1 u.t.k. pracodawca będzie przekazywał informacje na temat rzeczywistego czasu pracy w sposób stały co może budzić wątpliwości co do zgodności z art. 55 ustawy Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292) w zakresie dopuszczalnych okresów kontroli przedsiębiorcy.  2. W art. 25y ust. 1 pkt 18 u.t.k. proponuje się nadanie następującego brzmienia:  ,,18 ) o ośrodku szkolenia,  który prowadził szkolenia, pouczenia okresowe i sprawdziany wiedzy i umiejętności”;.  Wszystkie powyższe czynności powinien przeprowadzać uprawniony ośrodek . Obecnie zdarza się, że pouczenia okresowe czynności przeprowadzane są wewnątrz podmiotu przez osoby nie będące  instruktorami z wykazu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Proponowany zapis jednoznacznie określa podmiot uprawniony do przeprowadzania szkoleń i pouczeń. | Uwaga częściowo uwzględniona.   1. Przekazywanie danych o czasie pracy maszynistów nie stanowi kontroli w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców. 2. Nie budzi wątpliwości w aktualnych przepisach, że to ośrodki szkolenia są uprawnione do przeprowadzania pouczeń. W projektowanej zmianie nadal ośrodki szkolenia będą prowadziły pouczenia okresowe, szkolenia na symulatorze oraz przeprowadzały sprawdziany wiedzy i umiejętności. Wszystkie wymienione wyżej czynności będą elektronicznie rejestrowane przez ośrodek szkolenia w Centralnej Ewidencji Maszynistów. Tylko zgłoszone przez ośrodek szkolenia ww. informacje będą skutecznie potwierdzały wykonanie obowiązków szkoleniowych przez pracodawcę. |
|  | art. 25y | Koleje Mazowieckie | 1. ust. 9 w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością ich wprowadzenia - z użytego zapisu wynika, że bezpośrednio po zakończeniu realizacji danej czynności, np. pouczeń okresowych, informacja o j j przeprowadzeniu powinna zostać wprowadzona do ewidencji. Mając na uwadze organizację szkoleń, sprawdzianów wiedzy i umiejętności, pouczeń okresowych i doraźnych w różnych lokalizacjach oraz konieczność przekazania przez instruktora prowadzącego listy osób uczestniczących w danej czynności, proponuje się rozważenie wskazania realnego terminu wprowadzenia danych w wymiarze 7 dni roboczych od daty zakończenia wykonywania danej czynności.  2. ust. 10 w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie nie dłuższym ni7. 3 dni robocze od ustania przyczyny braku możliwości wprowad7enia danych. Mając na uwadze uwagi wskazane w punkcie 11 proponuje się zmianę terminu na 7 dni roboczych od chwili ustania ww.  przyczyny. Ponadto nie został ujęty tryb powiadamiania uprawnionych podmiotów o ponownym uruchomieniu systemu, co może mieć wpływ na niedotrzymanie wskazanego terminu, jak również wywoływać będzie każdorazowo konieczność ciągłego monitorowania przez ww. podmioty czy system został już uruchomiony. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie obowiązku Prezesa UTK  polegającego na powiadamianiu ww. podmiotów o przywróceniu sprawności systemu oraz nieuwzględnianie tego dnia podczas weryfikowania zachowania ww. terminów.  3. ust. 7 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury albo podmiot zatrudniający prowadzącego pojazd kolejowy dotyczące najbliższej miejscowości i  rzeczywistej godziny rozpoczęcia pracy - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu pracy oraz zakończenia pracy - nie później niż godzinę po zakończeni u pracy.  Obecnie jest już prowadzona ewidencja rzeczywistego czasu pracy na podstawie kart pracy maszynistów.  Mając na uwadze organizację pracy oraz systemy teleinformatyczne obsługujące ewidencję czasu pracy, należy wziąć pod uwagę konieczność dostosowania tych systemów do przekazywania danych w wyznaczonym terminie lub wskazać realny termin wprowadzania danych w wymiarze co najmniej 3 dni roboczych. | 1. Uwaga nieuwzględniona – ze względu na referencyjny charakter systemu oraz konsekwencji prawnych a także faktycznych dokonania wpisu o zdaniu sprawdziany wiedzy i umiejętności ośrodek będzie zobowiązany do niezwłocznego wpisania wyniku do systemu. Przewoźnik kolejowy będzie informowany o przeprowadzonych szkoleniach i wynikach sprawdzianu za pośrednictwem systemu. 2. Uwaga nieuwzględniona – patrz komentarze wyżej. 3. Uwaga nieuwzględniona – patrz komentarze wyżej. |
|  | Art. 1 pkt 9 (zmiana Art. 25y ust.10) | Grupa LOTOS S.A. | Należy doprecyzować zwrot „w czasie wykonywania czynności skutkujących koniecznością ich wprowadzenia”, jak wynika z treści Ustawy niewykonanie czynności może skutkować wysokimi karami dla Spółek w związku z czym zapis powinien zostać doprecyzowany np. zasadnym wydaje się aby wyniki z egzaminów były wprowadzane dopiero po powrocie do Ośrodka szkolenia/miejsca które na taką czynność pozwala, a nie od razu po przeprowadzonym egzaminie. | Uwaga nieuwzględniona.  Dane będą przekazywane on-line do ewidencji:   1. przez ośrodek szkolenia w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach; 2. przez przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów; 3. przez podmioty uprawnione do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym w zakresie danych o prowadzących pojazdy kolejowe; 4. przez podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na maszynistów, maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich;   Zatem to ośrodek szkolenia będzie zobowiązany do przekazania danych do ewidencji o wyniku sprawdzianu wiedzy i umiejętności a nie pracodawca. |
|  | art. 25y ust. 3 pkt 1 | PKP SA | Projekt zobowiązuje ośrodki szkolenia do wprowadzania danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych do ewidencji maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe, będącej częścią rejestru (art. 25y ust. 3 pkt 1 w zw. z art. 25x ust. 2 pkt 1 u.t.k.). Zgodnie z art. 25y ust. 9 ośrodki wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkujących koniecznością ich prowadzenia, czyli jak można przypuszczać, wprowadzają dane w czasie rzeczywistym. Z drugiej strony projekt w art. 25z ust. 1O pkt 1 określa, że termin na wprowadzanie danych do rejestru zostanie uregulowany w drodze rozporządzenia. Taki zapis budzi wątpliwości, który z przepisów - art. 25 ust. 9 czy przepis rozporządzenia - reguluje  termin na wprowadzenie danych. Jest to o tyle istotne, że nieterminowe wprowadzanie danych zagrożone jest sankcją administracyjną. | Uwaga nieuwzględniona.  Rozporządzenie ściśle określi moment przekazania danych i będzie stanowiło doprecyzowanie pojęcia czasu wykonania czynności skutkującą wprowadzeniem danych do ewidencji. |
|  | Art. 1 pkt 9 (zmiana Art. 25y ust.10) | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Proponowana ewidencja, o której mowa w projektowanym art. 25x ust. 2 pkt 1 będzie zawierać szczegółowe dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe. Obecnie przez UTK prowadzony jest Rejestr maszynistów, do którego pracownicy jednostek organizacyjnych raz na kwartał wprowadzają dane dotyczące maszynistów i prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe.  Aktualnie w Spółce od momentu wydania pracownikom świadectw maszynisty, dla każdego pracownika prowadzony jest Rejestr świadectw maszynisty w systemie SAP HCM. Dane do tego rejestru przenoszą się automatycznie po wprowadzeniu danych przez jednostki organizacyjne i wydrukowaniu przez Centralę świadectwa maszynisty. Dla wprowadzenia tych danych do ewidencji prowadzonej przez Prezesa UTK istotnym będzie ostateczny szczegółowy zakres danych, które będą przekazywane do ewidencji oraz możliwości  wykorzystania funkcjonujących w Spółce systemów informatycznych przy przekazywaniu danych do rejestru Prezesa UTK. Istotne w tym zakresie będą regulacje, które ma zawierać rozporządzenie ministra do spraw transportu, planowane do wydania na podstawie  projektowanego art. 25y ust. 1O ustawy. Konieczne będzie przygotowanie systemów informatycznych funkcjonujących w Spółce, tak aby w jak najprostszy sposób przekazywać niezbędne dane obejmujące dane historyczne oraz bieżącą pracę przy uzupełnianiu  danych dla nowych maszynistów i kandydatów na maszynistów. | Planuje się stworzenie trzech interfejsów wymiany danych:   1. tzw. API w celu automatycznej wymiany danych pomiędzy systemami wewnętrznymi pracodawców a ewidencją; 2. interfejs strony internetowej; 3. aplikacja mobilna.   Prezes UTK określi struktury plików, w których zewnętrzne podmioty mają dostarczyć zarządzane przez nie dane historyczne do migracji. |
|  | Art. 1 pkt 9 (art. 25y ust. 6) | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | W ocenie Spółki problematyczne dla zarządców infrastruktury kolejowej będzie prowadzenie ewidencji czasu pracy pracowników posiadających świadectwo maszynisty i prawo kierowania pojazdem kolejowym w sposób proponowany w projekcie, przekazując dane na  bieżąco w zakresie wynikającym z art. 25y ust.7 ustawy. Specyfika pracy maszynistów PKP PLK S.A. jest inna niż maszynistów u przewoźników kolejowych. Pracujący w PKP PLK S.A. maszyniści lub prowadzący pojazdy kolejowe są pracownikami, którzy posiadają uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych, ale prowadzenie pojazdów kolejowych nie jest ich podstawowym zajęciem. W ciągu jednej zmiany roboczej dla większości naszych pracowników posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami kolejowymi faktyczny czas kierowania pojazdem stanowić może około 15-20% czasu pracy w zmianie roboczej, a dla wielu pracowników często występują dni pracy, w których w ogóle nie prowadzą pojazdów kolejowych. PKP PLK S.A. nie jest podmiotem, u którego zatrudnieni pracownicy mający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wykonują pracę przewozową, jak ma to miejsce w przypadku przewoźników kolejowych. W Spółce prowadzona jest  rejestracja i kontrola czasu pracy, kontrola realizacji harmonogramów, w tym czasu pracy na pojeździe. Dane dotyczące czasu pracy pracowników kierujących pojazdami kolejowymi przekazywane są kwartalnie do UTK. Biorąc powyższe pod uwagę proponujemy ewidencję czasu pracy maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe, zatrudnionych u zarządcy infrastruktury kolejowej pozostawić jak dotychczas, w ramach kwartalnej sprawozdawczości, modyfikując i uzupełniając odpowiednio w tym zakresie projektowany art. 25y ust. 6. | Uwaga nieuwzględniona.  Wskazane prowadzenie pojazdu kolejową jest jedynie składową czasu pracy maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe. Ustawa nie nakłada obowiązku raportowania poszczególnych składowych czasu pracy a jednie określone parametry:   1. rzeczywisty czas pracy; 2. miejscowości rozpoczęcia i zakończenia pracy; 3. miejscu zatrudnienia; 4. rodzaju zatrudnienia; 5. rodzaju stanowiska pracy. |
|  | Art. 1 pkt 9 | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Spółka zwraca uwagę, że przygotowanie koncepcji wdrożenia rozwiązań informatycznych, oszacowanie kosztów ich wdrożenia oraz ocena efektywności kosztowej są uzależnione od określenia wymagań biznesowych, prawnych i organizacyjnych w obszarach, które dotyczą  określonej w projektowanym art. 25y ust. 1 pkt od 11 do 16:  1) Wymiany danych dotyczących uprawnień (m.in. zrealizowanych przez maszynistów szkoleń) ze wskazanymi instytucjami, w tym w szczególności:  a. Wymagań w zakresie sposobu wymiany danych i obowiązkowych terminów przekazania danych archiwalnych oraz w zakresie nowych uprawnień przekazywanie danych na bieżąco.  b. Zasad wymiany oraz dostępu do danych wrażliwych (rozdział 4c art.25y ust. 1 pkt 17oraz 20-22 - dotyczą danych o stanie zdrowia oraz stwierdzonych wykroczeniach i zastosowanych środkach karnych).  c. Określenia zasad gromadzenia i wymiany danych, z których część na chwilę obecną może być przechowywana w postaci papierowej. Określenia buforu czasowego niezbędnego na digitalizację dokumentacji i wprowadzenie danych w postaci elektronicznej do baz danych, co umożliwi ich wymianę.  2) Określenia nadrzędności prowadzonych przez UTK rejestrów danych w stosunku do danych gromadzonych przez egzaminatorów, pracodawców, spółki kolejowe.  3) Określenia zasad i metod korzystania z rejestrów prowadzonych przez UTK dla pracodawców oraz innych interesantów, w tym samych maszynistów.  Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie mają być ujęte w rozporządzeniu wykonawczym wydanym na podstawie projektowanego art. 25z ust. 1O czyli ocena skutków realizacji  obowiązków wynikających z projektowanym zmian będzie możliwa dopiero na etapie konsultacji projektu tego rozporządzenia. | Uwaga uwzględniona  W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji rozporządzeń wykonawczych do ustawy. |
|  | Art. 1 pkt 9 | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | W zakresie, który dotyczy rejestracji czasu pracy konieczne jest szczegółowe określenie:  1) Jakie formy rejestracji „rzeczywistego czasu pracy”; będą dopuszczone i czy będą stosowane łącznie lub wymiennie tj:  a. Rejestracja przez operatora czasu pracy.  b. Rejestracja przez pracownika za pomocą aplikacji.  c. Rejestracja przy pomocy systemu GPS i GSM (takie systemy rejestrują pozycję pojazdu, nie pracowników).  2) Wyjaśnienia wymaga czy „rzeczywisty czas pracy”; dotyczy „czasu faktycznie przepracowanego”; czy też „czasu pracy rejestrowanego w czasie rzeczywistym”, jak też co należy rozumieć przez „dane o najbliższej miejscowości i rzeczywistej godzinie rozpoczęcia i zakończenia pracy”;. Czy intencją Ustawodawcy jest rejestracja faktycznie przepracowanego czasu pracy, czy też czasu prowadzenia pojazdów szynowych?.  Obecnie jako czas pracy prowadzących pojazdy kolejowe, do potrzeb rozliczenia z pracodawcą wliczany jest również czas na odprawę i przygotowanie do wyjazdu oraz ewentualny czas powrotu w przypadku dalekich wyjazdów . Jaki czas powinien być  ewidencjonowany do potrzeb przekazania do rejestru UTK? Czy tylko czas prowadzenia pojazdu? Czy ewidencja powinna rozróżniać główne czynności wykonywane przez maszynistę i wyodrębniać „prowadzenie pojazdu”?  3) Maszyniści pracują według ustalonych grafików, rozkładów oraz w zakresie etatu w jakim są zatrudnieni. W przypadku gdy ewidencja czasu pracy maszynisty przekazywana do UTK miałaby stanowić podstawę do rozliczenia czasu pracy przez pracodawcę, musiałby zostać wdrożony system umożliwiający integrację rozwiązania  służącego do ewidencji czasu pracy z systemami do planowania pracy, rozkładów i grafików, aby monitorować zgodność ewidencjonowanego czasu pracy z planowanym. Taka ewidencja wymaga kontroli rejestrów i ich dodatkowej kontroli do potrzeb  związanych z rejestracją czasu pracy. Przed rejestracją trzeba koniecznie wyjaśnić rozbieżności (wynikające np. ze zmian w rozkładach), obsłużyć zastępstwa i wszelkie odstępstwa od planu. Konieczność rejestracji rzeczywistego czasu pracy do potrzeb  związanych z jego rozliczeniem uniemożliwia przesyłanie ewidencji do UTK w czasie rzeczywistym bez wcześniejszego zatwierdzenia do potrzeb rozliczenia.  W naszej opinii byłoby konieczne ustalenie:  1) jednolitych zasad rejestracji i ewidencji czasu pracy dla maszynistów oraz pozostałych pracowników kolejowych dla wszystkich podmiotów zobowiązanych do przekazywania  danych do ewidencji.  2) zakresu czynności, które powinny być rejestrowane w ewidencji.  4) rozdzielenie obowiązku dotyczącego ewidencji konkretnego zakresu danych na podmioty zobowiązane do ich ewidencji oraz ustalenie i udostępnienie jednolitego standardu gromadzenia i udostępniania poszczególnych grup danych, co umożliwiłoby  ich analizę.  5) jakie dane może przechowywać pracodawca i w jakiej formie je gromadzi oraz ewidencjonuje. Obowiązujące przepisy prawa nie nakładały na pracodawcę/przewoźnika konieczności rejestracji pełnego zakresu danych wynikających z projektu ustawy. Dane  mogą być przechowywane w postaci plików lub papierowej.  6) sposobu ewidencjonowania i udostępniania danych wrażliwych dotyczących stanu zdrowia oraz rejestru wykroczeń.  7) jakiego okresu w przebiegu pracy powinna dotyczyć udostępniona ewidencja i w jakim zakresie np. od jakiego momentu ma być ewidencjonowany, celem przekazania, rzeczywisty czas pracy?  Czy ewidencja powinna objąć dane historyczne i w jakim  zakresie.  Kwestie zasygnalizowane wyżej mają być uregulowane w rozporządzeniu ministra do spraw transportu wydanym na podstawie projektowanego art. 25z ust. 1O ustawy. Należy podkreślić,  że dopiero po wydaniu tego rozporządzenia wykonawczego będzie możliwe określenie, jakie będą potrzebne narzędzia, zakres ich dostosowania, jak też ocena rzeczywistych kosztów  realizacji obowiązków wynikających z przedmiotowych zmian. | Ustawa odnosi się wyłącznie do raportowania ściśle określonych parametrów dotyczących czasu pracy - danych o rozpoczęciu i zakończeniu pracy. Formy rejestracji czasu pracy przez pracodawców i ich normy itp. nie są przedmiotem niniejszej ustawy. |
|  | Art. 25z ust. 3 | Koleje Dolnośląskie | Art. 25z ust. 3 Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych. | Uwaga nieuwzględniona – dostęp do informacji będzie posiadał przewoźnik kolejowy, który jednocześnie deleguje członka zespołu komisji kolejowej. |
|  | Art. 2 – 8 | Doradcy kolejowi | 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 niezkończone 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 ustaw 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 zaproponowana 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, ze 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 likwidacje 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 zdawać egzamin w nowej specjalności.  Należy mieć także na uwadze uspójnienie 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. | Uwagi częściowo zasadne. |
|  | Art. 3 | Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei  Żelaznych | Proponujemy następujące brzmienie art. 3 ust. 1 projektu ustawy:  „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 dodatkowych warunków wprowadzanych niniejszą ustawą.”.  Uzasadnienie:  Egzaminatorzy, którzy prowadzili egzaminy w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów w pierwotnym brzmieniu ustawy i rozporządzeń nie musieli posiadać kwalifikacji pedagogicznych. Nowo  wpisywani egzaminatorzy niewątpliwie powinni takie kwalifikacje posiadać. Jednak egzaminatorzy, którzy wcześniej byli wpisani do rejestru powinni podlegać prawu przejściowemu które powinno uwzględniać ich prawa nabyte. W przeciwnym razie może dojść do sytuacji, kiedy doświadczeni egzaminatorzy będą musieli być wykreśleni z listy Prezesa UTK. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 4.1. | Koleje Dolnośląskie | Art. 4.1. Zapis wydaje się być zbędny - sposób i powód unieważniania wymienionych dokumentów został określonych w odrębnych przepisach, w których nie wymienia się jako powód zmianę sposobu egzaminowania. | Uwaga niezasadna |
|  | Art . 5. Ust. 1 | ARRIVA Polska | Biorąc pod uwagi statystyki, należy przyjąć, że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18 – 20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki. Może doprowadzić to do sytuacji, w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie odbywał egzamin na nowych zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy. | Uwaga nieuwzględniona. |
|  | Art. 5.1. | Koleje Dolnośląskie | Biorąc pod uwagi statystyki, należy przyjąć, że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18-20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki.  Może doprowadzić to do sytuacji, w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie odbywał egzamin na nowych zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio  przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy. | Uwaga niezasadna – planuje się, ze ustawa zostanie uchwalona w 2020 roku z wejściem w życie 1 stycznia 2023 roku. |
|  | Art. 5.2. | Koleje Mazowieckie | w proponowanej treści art. 5 ust. 2 proponuje się dodanie w ostatniej części zdania po słowie licencji zwrotu „i świadectwa”. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 10. Ust. 2 | ARRIVA Polska | Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutował na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów”.  Zapis sugeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów , co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował centralnemu ośrodkowi możliwość pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów,  bądź co gorsza, ograniczania liczby egzaminów. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 10.2. | Koleje Dolnośląskie | Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutował na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań  techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów". Zapis suFart. 22a usrgeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy  praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów, co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu  finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował  centralnemu ośrodkowi możliwość pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów, bądź co gorsza, mając na uwadze lukę pokoleniową, ograniczania liczby egzaminów. | Uwaga niezasadna. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | Brak możliwości odwołania od wyników egzaminu może stać w sprzeczności z zapisami art. 21 („właściwy 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 popełniania 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 Prezesa UTK i konkretnych egzaminatorów. | Uwaga częściowo uwzględniona   1. Wprowadzono mechanizm odwołania od wyników egzaminu. 2. Egzamin bezpośrednio przeprowadza niezależny i bezstronny egzaminator wpisany do rejestru egzaminatorów. To egzaminator odpowiada za wynik egzaminu i wykonuje swoje zadania niezależnie od Prezesa UTK i jakichkolwiek innych osób. 3. Prezes UTK jako krajowa władza bezpieczeństwa sprawuje m.in. nadzór nad uprawnieniami egzaminatorów. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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 wywodu o potrzebie zwiększenia bezstronności – jest wątpliwe czy egzaminator na stale 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. powiązanym 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: o 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)  o Kandydata  o 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. | Delegowanie egzaminatorów nie jest powiązane z brakiem zasobów po stronie UTK. Stanowi ono element uprawnień ośrodka szkolenia do weryfikacji wiedzy i umiejętności dotyczącej znajomości typu pojazdu kolejowego. Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdy kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzą w zakres niniejszej ustawy. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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 stad 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 indykatywnych wymagań. | Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdy kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzą w zakres niniejszej ustawy. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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”. | Uwaga nieuwzględniona.  W aktualnie obowiązującym stanie prawnym egzamin praktyczny przeprowadzany jest przez dwóch egzaminatorów delegowanych przez ośrodek szkolenia i egzaminowania. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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 jakiejkolwiek 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 wariancie 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. | Uwaga nieuwzględniona.  Dzięki ewidencji maszynistów każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do ewidencji zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informację o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców wraz z wymiarem czasu pracy. Z tego powodu zredukowano obowiązek składania przez maszynistów oświadczeń. Bowiem dane w dużo szerszym zakresie będą dostępne pracodawcy w ewidencji. W zakresie zatrudnienia poza systemem kolejowym raportowanie byłoby niewspółmiernym obciążeniem w stosunku do osiągniętych korzyści. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Uwaga częściowo uwzględniona.  W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.UE.L 2010 Nr 8, str. 17). Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji Prezesa UTK z rynkiem podczas projektowania architektury systemu informatycznego. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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). | Uwaga nieuwzględniona.  Przedmiotem projektowanej ustawy nie jest kwestia szkoleń. Należy jednak wskazać, że przestrzeń do zmian w tym zakresie będzie możliwe na etapie ewentualnej zmiany rozporządzeń dotyczących świadectw i licencji. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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 wybory 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. | Uwaga nieuwzględniona.  Wymóg przeprowadzania egzaminu przez uznanego egzaminatora wynika bezpośrednio z przepisów prawa Unii Europejskiej. Należy wskazać, że zgodnie z wspomnianymi wyżej przepisami egzaminator teoretyczny nie musi posiadać czynnych uprawnień maszynisty. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów, którzy będą mogli pracować zarówno w ośrodkach szkolenia jak i być zatrudnieni w Urzędzie Transportu Kolejowego. Zakres czynności np. przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności czy też egzaminów państwowych będzie wynikał z zakresu ich uprawnień wpisanych do rejestru i podmiotu zatrudniającego daną osobę.  Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów jako osób fizycznych i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodek szkolenia. Projektowana zmian ułatwi sposób zatrudniania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia bowiem nie będą one musiały zgłaszać do Prezesa UTK nowej listy egzaminatorów, co wiązałoby się z dodatkowymi kosztami aktualizacji. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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.. | Rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów, którzy będą mogli pracować zarówno w ośrodkach szkolenia jak i być zatrudnieni w Urzędzie Transportu Kolejowego. Zakres czynności np. przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności czy też egzaminów państwowych będzie wynikał z zakresu ich uprawnień wpisanych do rejestru i podmiotu zatrudniającego daną osobę.  Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów jako osób fizycznych i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodek szkolenia. Projektowana zmian ułatwi sposób zatrudniania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia bowiem nie będą one musiały zgłaszać do Prezesa UTK nowej listy egzaminatorów, co wiązałoby się z dodatkowymi kosztami aktualizacji. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Uwaga uwzględniona |
|  |  |  | Projekt powinien regulować zasady odpowiedzialności uczestników egzaminu za prowadzony pojazd w trakcie egzaminu praktycznego.  Równie istotnym problemem jest uregulowanie odpowiedzialności za sytuacje potencjalnie zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, które mogą pojawić się podczas egzaminu.  Nie wiadomo, jak będzie kształtować się odpowiedzialność uczestników egzaminu w przypadku spowodowania zdarzenia kolejowego.  Doprecyzowania wymaga również kwestia zapewnienia przez podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu pojazdu kolejowego oraz trasy. Nie jest jasne, czy to ma być trasa tylko do egzaminu, czy też może być używany pociąg „rozkładowy” |  |
|  | Przepisy przejściowe OSR i inne | IGTL | W odniesieniu do proponowanego prowadzenia przez Prezesa UTK krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe zwracamy uwagę, że po raz kolejny rozważa się nałożenie na przewoźników dodatkowych obciążeń formalno –  administracyjnych bez rzetelnego oszacowania kosztów i korzyści nowych rozwiązań. Jest to działanie, które w sposób negatywny wpłynie na konkurencyjność transportu kolejowego,  co ufamy nie jest założeniem projektodawcy. Nie są prawdziwe stwierdzenia z uzasadnienia projektu, że obciążenia po stronie pracodawców nie ulegną znaczącemu zwiększeniu wobec  obecnych obowiązków. Nie ulega wątpliwości, że prowadzenie rejestru elektronicznego wymagać będzie stworzenia aplikacji działających on-line posiadających interfejsy zgodne  z systemem UTK oraz systemami kadrowymi i operacyjnymi poszczególnych pracodawców.  Wziąwszy powyższe pod uwagę konieczne jest wyliczenie realnych kosztów operacji i możliwości wdrożenia przez przedsiębiorców z bardzo wnikliwym zbadaniem wszystkich kwestii, takich jak m.in. zgodność z rozporządzeniem RODO.  Brak jest także szczegółowej koncepcji w zakresie praktycznej obsługi systemu oraz zakresu odpowiedzialności za naruszenia norm pracy.  Naszym zdaniem wprowadzanie takiego rozwiązania wymaga doprecyzowania, kto będzie zobowiązany do pokrycia dodatkowych kosztów, jakie pojawią się w systemie kolejowym.  Ponadto termin wejścia w życie nowych obowiązków jest w naszej opinii nierealny, w sytuacji kiedy nie są nawet określone (prawdopodobnie na poziomie rozporządzenia) wymagania dotyczące aplikacji.  Jesteśmy także przeciwnikami zniesienia obowiązku składania oświadczeń informujących pracodawcę o podjęciu pracy u drugiego pracodawcy. | Uwaga częściowo uwzględniona.  W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.UE.L 2010 Nr 8, str. 17). Jednocześnie aktualnie przewoźnicy ręcznie raportują czas pracy i zatrudnienie maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w Rejestrze Maszynistów. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji Prezesa UTK z rynkiem podczas projektowania architektury systemu informatycznego.  Dzięki ewidencji maszynistów każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do ewidencji zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informację o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców wraz z wymiarem czasu pracy. Z tego powodu zredukowano obowiązek składania przez maszynistów oświadczeń. Bowiem dane w dużo szerszym zakresie będą dostępne pracodawcy w ewidencji. |
|  | Art. 3 ust. 2 | PKP SA | Art. 3 ust. 2 projektu ustawy zobowiązuje ośrodki szkolenia i egzaminowania do przekazania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego danych o egzaminatorach. Należy zauważyć, że takie dane są już przekazywane do Urzędu. Zgodnie z art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania do wniosku dołącza wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów oraz egzaminatorów wraz z kserokopiami dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie. | Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z treścią znowelizowanego art. 14 ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne - ustawą z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 2294) - która wejdzie w życie 22 grudnia 2019 r., podmioty prowadzący rejestry publiczne (m.in. Prezes UTK) są zobligowane do dokonywania weryfikacji danych osobowych wprowadzanych po raz pierwszy do tego rejestru z rejestrem PESEL. Aktualne listy egzaminatorów dostarczane przez ośrodki nie są aktualne oraz nie posiadają numerów PESEL umożliwiający jednoznaczną identyfikację osób na listach. W celu zapewnienia wiarygodności uprawnień konieczne jest przygotowanie przed migracją danych aktualnych wykazów przez ośrodki szkolenia. |
|  | Art. 4 ust. 1 |  | Art. 4.1. Zapis wydaje się być zbędny - sposób i powód unieważniania wymienionych dokumentów został określonych w odrębnych przepisach, w których nie wymienia się jako powód zmianę sposobu egzaminowania. | Uwaga nieuwzględniona |
|  | Art. 5 ust. 1 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 5.1. Biorąc pod uwagi statystyki, należy przyjąć. że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18 - 20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki. Może doprowadzić to do sytuacji. w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie odbywał egzamin na nowych zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy. | Uwaga nieuwzględniona. |
|  | art. 6 ust. 1 | PKP SA | W art. 6 ust. 1 projektu ustawy zasadnym jest wskazanie, że termin na przekazanie danych o egzaminatorach, o zatrudnionych maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe nie może być krótszy niż 14 dni. | Uwaga nieuwzględniona.  Ust. 2 odnosi się również do terminu przekazania danych. |
|  | Art. 6 ust. 2 | Fundacja ProKolej | Wątpliwość o charakterze proceduralnym budzi zapis, zgodnie z którym „Zakres danych, o  których mowa w ust. 1, oraz formę i terminy ich przekazania określi Prezes UTK w drodze  komunikatu w Dzienniku Urzędowym, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.” Regulacja ta  przybiera formę delegacji ustawowej, nałożonej na organ, który co do zasady nie jest upoważniony  do stanowienia prawa. | Uwaga niezasadna.  Przepis dotyczy kwestii czysto technicznej np. konstrukcji i układu pliku do migracji danych oraz terminów jego przekazywania do systemu. |
|  | Art. 10 ust. 2 | Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych | Art. 10.2. Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutował na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów''. Zapis sugeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów, co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował centralnemu ośrodkowi możliwość pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów, bądź co gorsza, mając na uwadze lukę pokoleniową, ograniczania liczby egzaminów. | Uwaga nieuwzględniona. |
|  | Art. 11 | Fundacja ProKolej | Ostatni element, na który należy zwrócić uwagę to kwestia implementacji nowych przepisów.  Zgodnie z projektem regulacja ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 3 ust.  2 i 3, art. 6 oraz art. 8, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Należy mieć  na uwadze, że opisane powyżej problemy proceduralne, technologiczne i organizacyjne odnoszą się do kwestii tak zróżnicowanych, jak wdrożenie zaawansowanych rozwiązań informatycznych, stworzenie od podstaw ośrodków egzaminowania, pozyskanie narzędzi w postaci symulatorów, reorganizacja struktury Urzędu Transportu Kolejowego, pozyskanie specjalistycznej kadry oraz uruchomienie procedur i narzędzi monitorujących czasu pracy. Dodatkowo wiele z wymienionych  zagadnień wymaga wydania lub aktualizacji aktów wykonawczych do ustawy o transporcie  kolejowym.  Biorąc pod uwagę skalę i różnorodność powyższych wyzwań, okres dwóch lat na wdrożenie tak obszernego projektu wydaje się niewystarczający. W związku z powyższym postulujemy o przesunięcie terminu wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nr UD 534 do dnia 1 stycznia 2024 r. | Uwaga niezasadna. |
|  | OSR | Fundacja ProKolej | Ocenę skutków proponowanej regulacji poza kwestiami egzaminowania oraz monitorowania czasu pracy maszynistów uzupełnić należy o kwestie proceduralne. Pierwsza z nich dotyczy rozszerzenia kompetencji Prezesa UTK na obszar opracowywania programów szkoleń doskonalących dla maszynistów. W obwiązującym stanie prawnym Prezes UTK ma możliwość zobowiązania przedsiębiorców do ujmowania w programach szkoleń wskazanych tematów i według naszej wiedzy rozwiązanie to nie generuje problemów wymagających zmiany prawa. | Uwaga nieuwzględniona. |
|  | OSR i Uzasadnienie | Fundacja ProKolej | Należy zauważyć, że praktyczna realizacja obowiązków wynikających z nowej formy nadzoru nad czasem pracy maszynistów oznacza przede wszystkim duże zmiany organizacyjne i techniczne zarówno dla podmiotów rynku kolejowego, jak i dla samych pracowników. Wprowadzenie określonych w nowelizacji ustawy obowiązków, które miałyby zastąpić dotychczasowe metody monitorowania czasu pracy maszynistów obwarowane jest koniecznością wdrożenia rozwiązań informatycznych i technologicznych oraz zagwarantowania niezawodnego systemu łączności.  Krajowy rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, spełniający wymogi ustawowe wymagać będzie uruchomienia i utrzymywania aplikacji działających w sposób ciągły, niezależny od lokalizacji i gwarantujący wymianę danych z systemem UTK oraz systemami  kadrowymi i operacyjnymi poszczególnych pracodawców.  Opierając się na powyższych przesłankach – mimo bardzo ograniczonych informacji zawartych w  projekcie i jego uzasadnieniu – można ocenić, że proponowane rozwiązanie będzie rozbudowane,  skomplikowane i kosztotwórcze. Tym samym nowa regulacja skutkować będzie nałożeniem na  podmioty rynku kolejowego dodatkowych obciążeń formalno-administracyjnych o nieokreślonym zakresie i koszcie.  W ocenie Fundacji ProKolej skutki przygotowania i uruchomienia Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będą miały bardzo ograniczony wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wywołają natomiast zdecydowanie negatywne skutki po stronie konkurencyjności transportu kolejowego. Wzrosną obowiązki pracodawców, niepowiązane w żaden sposób z przychodami ani jakością usług. Dlatego też, przed podjęciem decyzji odnośnie wprowadzenia proponowanych regulacji konieczne jest oszacowanie realnych kosztów i możliwości technicznych implementacji tego rozwiązania – włącznie z weryfikacją kwestii praw i obowiązków pracowniczych. | Uwaga nieuwzględniona – sposób przekazywania danych będzie zależny od wyboru przewoźnika (aplikacja mobilna, interfejs www lub API). W chwili obecnej raportowanie czasu pracy przewoźnicy wykonują ręcznie, co w przypadku dużych podmiotów wymaga utrzymania dodatkowych etatów. Planuje się, że dzięki wdrożeniu ww. systemu sumarycznie i długookresowo zmniejszy się nakład pracy pomimo zwiększenia częstotliwości przekazywania danych, co w efekcie doprowadzi do oszczędności. |
|  | OSR | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Uwaga nieuwzględniona.  Jak wskazano w ustawie już aktualnie pracodawcy raportują do Prezesa UTK dane o czasie pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Wprowadzanie danych odbywa się w sposób manualny co oznacza konieczność utrzymywania stanowiska odpowiedzialnego za raportowanie do Prezesa UTK. Projektowana ustawa zakłada automatyzację procesów co pozowali na optymalizację zatrudnienia dotychczas wykonującego zadania manualne. W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji rozporządzeń wykonawczych do ustawy. Nowe karty oraz montaż urządzeń na pojazdach generuje kolejne koszty dla przewoźników kolejowych dlatego w projekcie zrezygnowano z tego pomysłu. Aplikacje informatyczne zapewniają w zasadzie te same efekty co urządzenie z kartą cyfrową. |
|  | OSR i Uzasadnienie | PKP SA | Ocena Skutków Regulacji dołączona do projektu powinna być uzupełnienia o informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków.  Ocena Skutków Regulacji w pkt 3 Uok problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE) nie wskazuje rozwiązań zastosowanych w takich krajach jak Niemcy czy Francja, które ze względu na długość linii kolejowych oraz liczbę zatrudnionych maszynistów są bardziej reprezentatywne niż  Holandia, czy Portugalia. Należałoby również wskazać, jak w innych państwach uregulowano prowadzenie centralnego rejestru informacji o maszynistach , a także nadzoru nad czasem pracy maszynistów.  W dokumencie Ocena Skutków Regulacji w kolumnie „Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń wskazano, że w zakresie funkcjonowania własnych ośrodków szkolenia przewoźników, projektowane zmiany odciążą przedsiębiorców w obszarze kosztów własnych organizowania  egzaminów i wyznaczania egzaminatorów. Pominięto przy tym, że jednocześnie wzrosną koszty związane z realizacją nowych zadań, takich jak: zgłaszanie do Rejestru elektronicznego maszynistów i kandydatów na maszynistów (duża liczba danych), sporządzanie wniosków o egzaminy, zgłaszanie egzaminatorów. Dokument  powinien zostać uzupełniony o dane dotyczące obciążenia przedsiębiorców w związku z przekazywaniem danych do rejestru maszynistów. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowana zamiana wynika z analizy przeprowadzonej przez Prezesa UTK i została szczegółowo uzasadniona. W odniesieniu do przykładów z innych krajów należy mieć na uwadze różne techniczne aktywne zabezpieczenia przed błędem maszynisty – których w Polsce nie mamy oraz zupełnie inny stan infrastruktury kolejowej. Bez znaczenia jest w tym wypadku liczba linii kolejowych czy liczba maszynistów. W ocenie projektodawcy nie wzrośnie obciążenie pracą z uwagi na aktualnie realizowane obowiązki sprawozdawczości wykonywane manualnie. |
|  | OSR | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Aktualnie ośrodki szkolenia przeprowadzają sprawdziany wiedzy i umiejętności a także egzaminy zatem delegują egzaminatora do ich przeprowadzenia (a w przypadku części praktycznej obowiązkowo aż dwóch egzaminatorów). Kwestie rozliczania wynagrodzenia egzaminatorów są przedmiotem umów cywilnoprawnych a nie ustawy o transporcie kolejowym. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe. Z tego powodu należy odrębnie oszacować wpływ projektowanej ustawy na ośrodki własne przewoźników oraz pozostałe podmioty.  W odniesieniu do ośrodków własnych przewoźników projektowana ustawa odciąży przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów. Trzeba pamiętać, ze w obowiązującym stanie prawnym na praktyczną część egzaminu ośrodek aktualnie deleguje dwóch egzaminatorów. W odniesieniu do 15 ośrodków szkolenia ustawa nieznacznie zmniejszy przychody z tytułu prowadzonych egzaminów na licencję lub świadectwo. Analiza zgłoszeń o przeprowadzonym egzaminie wskazuje, że jedynie pięć z tego rodzaju podmiotów przeprowadziło egzamin na świadectwo maszynisty. Pozostała część egzaminów była realizowana przez ośrodki szkolenia zarządzane przez przewoźników kolejowych.  Projektowana ustawa nie zmienia stosowanych powszechnie reguł zatrudniania egzaminatorów. Wprowadza jednak możliwość zatrudnienia egzaminatorów bezpośrednio w Urzędzie Transportu Kolejowego. Oddelegowanie egzaminatora do części praktycznej egzaminu jest elementem działalności ośrodka szkoleniowego (w aspekcie potwierdzenia znajomości typu pojazdu kolejowego) a nie przewoźnika kolejowego, stąd niezasadne są argumenty o jakichkolwiek dodatkowych kosztach dla przewoźników kolejowych zatrudniających egzaminatorów.  W obowiązującym stanie prawnym, jak i planowanym w niniejszej ustawie maszynista będący egzaminatorem może podjąć zatrudnienie nie tylko u jednego pracodawcy. W przypadku podjęcia dodatkowego zatrudnienia w ośrodku szkolenia albo też jakimkolwiek innym podmiocie gospodarki rynkowej stosowane są standardowe zasady rozliczania pracy i jej wynagradzania. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Ustawa w żaden sposób nie ogranicza odpowiedzialności i roli przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie tworzenia systemu bezpieczeństwa mającego na celu minimalizowanie ryzyka związanego z niedostatecznym wyszkoleniem pracownika. Należy wskazać, że proces wydawania świadectwa maszynisty nie może być utożsamiany z procesem przeprowadzenia egzaminu kandydata na maszynistę. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów (ale nie jedynym) procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu, którego zakres określa przewoźnik kolejowy.  Przedsiębiorstwo kolejowe nadal będzie określać warunki i egzaminy jakie muszą być przeprowadzone i zaliczone przez kandydata na maszynistę.  Projekt nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym zakłada, że egzaminy osób po raz pierwszy wchodzących do systemu kolejowego będą przeprowadzane w centralnym ośrodku egzaminacyjnym działającym przy Urzędzie Transportu Kolejowego. Egzaminatorzy przeprowadzający egzamin państwowy będą spełniać wszystkie wymagania określone w dyrektywie 2007/59/WE oraz w Decyzji Komisji. Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejowi będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego.  Rozwiązania proponowane w nowelizacji są w pełni zgodne z przepisami Unii Europejskiej. Dyrektywa 2007/59/WE odnosi się bowiem w znacznej mierze do osób prowadzących egzamin – egzaminatorów. Określa minimalne wymagania do akredytacji i wyboru egzaminatorów a nie organizatora egzaminów. Dyrektywa 2007/59/WE i przepisy wykonawcze jasno wskazują, że egzaminatorzy maszynistów powinni przeprowadzać egzamin niezależnie i bezstronnie. W obowiązującym stanie prawnym egzaminatorzy są ściśle powiązani ze swoim pracodawcą, co w ocenie krajowej władzy bezpieczeństwa negatywnie wpływa na zachowanie bezstronności. Projektowana ustawa ma za zadanie wzmocnić niezależność i bezstronność w prowadzeniu egzaminów kandydatów na maszynistów. Formuła i koncepcja organizacji egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty była konsultowana na forum grupy roboczej ds. Dyrektywy 2007/59/WE działającej przy Agencji Kolejowej Unii Europejskiej a podobne zasady obowiązują np. w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów.  Projekt nie wpływa też na zadania niezależnej Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Krajowe organy dochodzeniowe zajmują kluczową pozycję w procesie badania bezpieczeństwa. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla określenia przyczyn wypadku lub incydentu. |
|  |  | Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych | 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. | Przedmiotem konsultacji jest projekt ustawy. Natomiast projekty aktów wykonawczych i ich treść jest zależna od przyjętej treści ustawy. Wszystkie akty prawne wykonawcze do ustawy będą przedmiotem konsultacji. |
|  | Uzasadnienie | POLREGIO | Spółka nie zgłasza zastrzeżeń do przedstawionej w projekcie propozycji wprowadzenia państwowych  egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty  oraz kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty,  prowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W uzasadnieniu projektu ustawy  przedstawiono przekonanie, że wprowadzenie przedmiotowych egzaminów pozwoli  w sposób obiektywny ocenić umiejętności kandydatów na maszynistów oraz wpłynie na  poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jako największy pasażerski przewoźnik  kolejowy w Polsce uważamy, że bezpieczeństwo pasażerów oraz osób pracujących na kolei jest  wartością podstawową i najważniejszą.  Jednocześnie należy mieć na uwadze, aby proponowane zmiany nie wpłynęły niekorzystnie  na atrakcyjność zawodu maszynisty oraz innych zawodów kolejowych dla nowych kandydatów.  Zaproponowana w projekcie maksymalna wysokość opłaty za egzamin dla maszynisty  w wysokości nie wyższej niż równowartość połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę może  stworzyć barierę finansową w postaci wysokich kosztów pozyskania takich uprawnień. Jest  to szczególnie istotne w sytuacji, kiedy na rynku pracy zauważalny jest problem z pozyskaniem  wysoko wykwalifikowanej kadry, w szczególności maszynistów. Mając na uwadze  bezpieczeństwo oraz wysoką jakość oferowanych usług, konieczność konkurowania na rynku  pracy o pozyskanie kadry pracowniczej, a także uwzględniając możliwy istotny wzrost wysokości  minimalnego wynagrodzenia za pracę w przyszłości, proponujemy ustalenie maksymalnej łącznej  opłaty za egzaminy dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz  kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty w wysokości nie  przekraczającej ¼ minimalnego wynagrodzenia za pracę. | Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia. |
|  | Uzasadnienie oraz potrzeba zmian przepisów wykonawczych | Koleje Wielkopolskie | 1. W uzasadnieniu projektowanej regulacji przedstawiono m.in. w tabelach szacowany koszt wdrożenia nowych zadań po stronie Prezesa UTK, natomiast brak jakichkolwiek informacji o kosztach, jakie poniesie Przewoźnik. Zaznaczamy, iż wprowadzenie systemu  teleinformatycznego nie zwalnia żadnego Przewoźnika/Pracodawcy z gromadzenia  w wersji papierowej dokumentów w postaci np. zaświadczeń o ukończeniu szkolenia,  orzeczenia o ukończonych badaniach lekarskich, jeżeli akta osobowe pracowników są prowadzone w wersji papierowej. Również podmioty uprawnione do prowadzenia badań lekarskich będą zaangażowane dwutorowo, ponieważ pracownikowi, który stawi się na badania lekarskie ze skierowaniem papierowym, będą przekazywane papierowe orzeczenia lekarskie, a na potrzeby UTK podmioty przeprowadzające badania lekarskie wprowadzać będą dodatkowe informacje do systemu informatycznego. Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1O grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej (Dz. U. z 2018r. poz.91 z póź. zm.) określa:  a) zakres, sposób i warunki prowadzenia, przechowywania oraz zmiany postaci  dokumentacji pracowniczej, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji  w postaci elektronicznej w zakresie organizacji jej przetwarzania i przenoszenia  pomiędzy systemami teleinformatycznymi;  b) sposób i tryb doręczania informacji lub zawiadomienia o możliwości odbioru  dokumentacji pracowniczej w przypadku upływu okresu jej przechowywania oraz  poprzedniej postaci tej dokumentacji w przypadku zmiany postaci jej prowadzenia  przechowywania, a także sposób odbioru dokumentacji pracowniczej;  c) sposób wydawania kopii całości lub części dokumentacji pracowniczej pracownikowi,  Każdy Pracodawca decyduje o formie prowadzenia akt pracowniczych (wersja papierowa lub  elektroniczna). Większość Przewoźników prowadzi dokumenty pracownicze w wersji papierowej,  więc sugerowanie zmniejszenia obciążenia pracy po stronie Przewoźnika nie jest uzasadnione.  Nawet w przypadku prowadzenia dokumentacji pracowniczej w wersji elektronicznej Rozdział 4  ww Rozporządzenia nakłada na Pracodawcę obowiązek zapewnienia struktury technicznej i  formatu plików zgodnych z systemem teleinformatycznym współpracującym, a realizacja tego  obowiązku wiąże się również z dodatkowymi kosztami.  2. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, iż przyjęcie proponowanych zmian w ustawie  wymusza dokonanie zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Zauważamy brak spójności  m.in. pomiędzy:  ► projektem zapisu art.22a ust. 5 pkt 4: „który posiada warunki lokalowe i wyposażenie  dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i  umiejętności” a §13 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty: „Maszynistę  poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego  prowadzi on pojazd kolejowy w obecności jednego egzaminatora”;  ► zapis art. 22bb ust. 3 pkt 3 ppkt3  o treści: „zdanie sprawdzianu wiedzy  i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być  przeprowadzany egzamin” wymaga doprecyzowania w rozporządzeniu wykonawczym.  Uważamy i projektowany zapis ma na celu wprowadzenie SWiU tzw. wewnętrznego przed  dopuszczeniem do egzaminu na świadectwo nie określając, co w przypadku jeżeli  kandydat nie zaliczy tego SWiU ( kto winien taki SWiU przeprowadzić?).  ► zapisy art. 22bb ust. 9: „Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega  na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem  egzaminatora oddelegowanego przez ośrodek szkolenia, posiadającego świadectwo  maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i do jazdy po określonej  infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin” oraz ust 11: „Podmiot wnioskujący o  przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz  trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo  maszynisty w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” nasuwają wątpliwości i  rodzą kolejne pytania, kto ponosi koszty trasy i pojazdu kolejowego do przeprowadzenia  praktycznej części egzaminu? proponowana forma zapisu uniemożliwia prowadzenie  egzaminu praktycznego na pociągach planowych. | Celem projektowanej ustawy jest otwarcie przestrzeni do maksymalnej automatyzacji i elektronizacji wymaganych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego. Uruchomienie centralnej ewidencji pozwoli na stopniową likwidację wersji papierowych dokumentów. Na etapie projektowania ustawy założono, że orzeczenie lekarskie będzie trafiało do UTK wyłącznie elektronicznie, jak również informacje o zdanych sprawdzianach wiedzy czy też szkoleniach. Kwestie rozliczeń zostały poruszone w innych komentarzach w niniejszym dokumencie. Ustawa nie ogranicza możliwości wykonywania egzaminu praktycznego na pociągu relacyjnym (a wręcz taki jest cel, bowiem w kolejnym dniu po dniu zdania egzaminu kandydat na maszynistę będzie pełnoprawnym maszynistą dopuszczonym do pracy w pociągach relacyjnych. Stąd egzamin praktyczny powinien mieć formę obserwacji kandydata czy ten potrafi samodzielnie i bezpiecznie prowadzić pociąg rozkładowy). |
|  | Propozycja zmian w przepisach innych niż projektowane | Doradcy kolejowi | 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 Kolejowe 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 niemiałby 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. Jedyną 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 ustawo 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 jazd 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 jazd 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 zawieszone, cofnięte 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 kierowa-  nia 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 badan 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 podmiotu 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 wprowadzanym 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 licencje 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 zawieszone 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 zawieszonej 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 Rejestry Karnego. Przywrócenie powinno mieć charakter czynności materialno-technicznej polegającej na zmianie statusu licencji w rejestrze licencji maszynistów z zawieszonej 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 badan zgodnie z harmonogramem do czasu wykonania kolejnych badań, które potwierdzą spełnienia wymagań zdrowotnych posiada zawieszoną licencje, której ważność zostaje przywrócona natychmiast po wydaniu orzeczenia przez lekarza o spełnianiu 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 spełniany 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 informacja o wszystkich wydanych kartach licencji maszynisty (dokumentach) – wydanej po raz pierwszy, zaktualizowanych lub zmienionych, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszone, 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 wtórnikiem, 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 przejęciem 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 wyszkolenia 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 przejęciem 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 ubiegały, 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 rozwiązanie 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. | Uwaga niezasadna – wykracza poza zakres projektu. |