

# UZASADNIENIE

## Część ogólna

### I. Cel projektowanej regulacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ma na celu wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie na licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. Ustawa wprowadza również system monitorowania maszynistów w zakresie ich kompetencji zawodowych.

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. 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 kierownictwem Agencji. Proponowane przepisy są zgodne z przepisami Unii Europejskiej.

### Licencja maszynisty

W obecnym stanie prawnym ośrodki szkolenia i egzaminowania realizują m.in. program szkolenia na licencję maszynistów. Co do zasady kandydat na maszynistę musi odbyć szkolenie w ośrodku, a następnie zdać egzamin na licencję maszynisty. Egzamin jest organizowany przez ten ośrodek szkolenia i egzaminowania. Przeprowadzają go egzaminatorzy zatrudnieni w tym ośrodku. Po otrzymaniu pozytywnego wyniku z egzaminu na licencję maszynisty kandydat na maszynistę składa wniosek do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o wydanie licencji maszynisty.

Projekt ustawy zakłada, że szkolenie kandydatów na maszynistów w zakresie uzyskania licencji maszynisty będzie prowadzony na dotychczasowych zasadach w ośrodkach szkolenia, które powstaną z przekształconych ośrodków szkolenia i egzaminowania. Z kolei przeprowadzanie egzaminu będzie należało do zadań Prezesa UTK. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem państwowym. Egzamin będzie realizowany w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego lub w jednym z Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem teoretycznym, prowadzonym w formie testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego

### Świadectwo maszynisty

Aktualnie kandydat na maszynistę, który uzyskał licencję maszynisty przed dopuszczeniem do pracy na stanowisku maszynisty musi uzyskać świadectwo maszynisty. Dokument jest wystawiany przez zatrudniającego przewoźnika kolejowego na podstawie protokołu z zaliczonego z wynikiem pozytywnym egzaminu na świadectwo maszynisty. Szkolenie na świadectwo maszynisty oraz egzamin w obowiązującym stanie prawnym przeprowadza ośrodek szkolenia i egzaminowania. Szkolenie obejmuje m.in. nabycie znajomości typu pojazdu kolejowego. W czasie szkolenia kandydat na maszynistę jest dopuszczany do prowadzenia pociągów pod nadzorem maszynisty lub instruktora. Kwesta dopuszczenia do prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem nie została dotychczas sformalizowana.

Egzamin obejmuje dwie części:

- a) sprawdzenie wiedzy teoretycznej,
- b) przeprowadzenie jazdy praktycznej.

Obecnie egzamin na świadectwo maszynisty nie zawiera elementu sprawdzenia maszynisty w symulatorze pojazdu kolejowego, w tym także zachowania podczas zdarzeń nietypowych i sytuacji niebezpiecznych. Również szkolenie kandydatów na maszynistę, na symulatorze pojazdu kolejowego, co do zasady, nie jest obligatoryjne. Podczas egzaminu praktycznego polegającego na prowadzeniu pociągu bardzo rzadko może dojść do sytuacji niebezpiecznej, co uniemożliwia zweryfikowanie podczas egzaminu umiejętności kandydata na maszynistę do radzenia sobie z nieprzewidzianymi okolicznościami.

Egzamin praktyczny przeprowadzany jest aktualnie przez dwóch egzaminatorów zatrudnianych przez ośrodek szkolenia i egzaminowania.

Projekt ustawy zakłada wprowadzenie jednolitego państwowego egzaminu na świadectwo maszynisty rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu kolejowego. Egzamin będzie się składał z części teoretycznej przeprowadzanej w formie testu komputerowego i jazdy na symulatorze pojazdu kolejowego oraz części praktycznej obejmującej jazdę praktyczną.

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 rejestru maszynistów i prowadzących jazdy kolejowe.

Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne. Egzamin będzie realizowany przez egzaminatorów zatrudnionych przez Prezesa UTK – niezależnych od ośrodka szkolenia, w którym szkolił się kandydat na maszynistę.

Projekt ustawy jest realizowany równolegle z działaniami Prezesa UTK zmierzającymi do zakupu symulatorów pojazdów trakcyjnych posiadających uniwersalny pulpit określony właściwymi przepisami UIC i TSI. Wynika to z faktu, że egzamin na symulatorze nie będzie obejmował sprawdzenia wiedzy związanej z obsługą konkretnego typu pojazdu kolejowego (będzie to nadal właściwość ośrodka szkolenia). Celem egzaminu na symulatorze będzie sprawdzenie umiejętności kandydata na maszynistę właściwego identyfikowania i zachowania podczas zdarzeń nietypowych i przypadkowych. 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.

Planuje się, że zostanie sformalizowany proces dopuszczenia kandydata na maszynistę do tzw. jazdy pod nadzorem. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do tej fazy szkolenia będzie zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego oraz infrastruktury, na której kandydat na maszynistę odbywał szkolenie i będzie zdawał egzamin. Proponowane rozwiązanie jest tożsame z zasadami nabywania przez maszynistów posiadających świadectwo uprawnień na nowy typ pojazdu kolejowego czy nową infrastrukturę. W każdym przypadku maszynista musi zdać sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadzany przez ośrodek szkolenia. Jak już wskazano wyżej 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 to 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 przez wprowadzenie formalnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzanego w trakcie procesu szkolenia. Państwowy egzamin praktyczny będzie ostatecznym potwierdzeniem zdolności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego.

Projekt ustawy 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 będzie 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 pojawia się egzaminator również z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego.

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 zatrudniany i delegowany przez ośrodek szkolenia.

Ostatni element egzaminu – egzamin praktyczny – będzie obserwacją kandydata na maszynistę czy ten może samodzielnie wykonywać czynności maszynisty. Ustawa nie ogranicza możliwości wykonywania egzaminu praktycznego na pociągu relacyjnym a wręcz taki jest cel, bowiem następnego dnia po zdaniu egzaminu, i wydaniu przez przewoźnika świadectwa maszynisty, kandydat na maszynistę będzie pełnoprawnym maszynistą dopuszczonym do pracy w pociągach relacyjnych. Stąd egzamin praktyczny powinien mieć formę obserwacji czy kandydat na maszynistę potrafi samodzielnie i bezpiecznie prowadzić pociąg rozkładowy.

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.

## **Maszyniści z innych krajów UE**

W obecnym stanie prawnym maszynista posiadający licencję wydaną przez inny kraj członkowski Unii Europejskiej przed otrzymaniem świadectwa maszynisty w Polsce musi odbyć w ośrodku szkolenia i egzaminowania szkolenie ze znajomości zasad ruchu i sygnalizacji obowiązującej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie maszynista musi potwierdzić znajomość języka polskiego na wymaganym poziomie. Po zakończeniu szkolenia ośrodek szkolenia i egzaminowania przeprowadza egzamin potwierdzający znajomość zasad ruchu i sygnalizacji oraz języka polskiego przez maszynistę.

Przepisy projektu ustawy zostały przeanalizowane pod kątem zgodności z zasadami określonymi w dyrektywie 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady WE z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych. Kwestie dotyczące wzajemnego uznawania kwalifikacji w zawodzie maszynisty, co do zasady regulują przepisy dyrektywy sektorowej, tj. dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego (Dz. Urz. L 315 z 3.12.2007 r., str. 51, z późn zm.). Stosownie do treści art. 23 ust. 7 tej dyrektywy: „W odniesieniu do licencji ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.”.

W odniesieniu do powyższego wskazać należy, że propozycje legislacyjne przewidziane w projekcie ustawy nie wprowadzają nowych (ani nie zmieniają aktualnie obowiązujących) wymogów dotyczących dostępu do zawodu maszynisty lub zasad wykonywania tego zawodu. Projektowana zmiana dotyczy jedynie formy egzaminu i podmiotu, który będzie go przeprowadzał, co pozostaje poza zakresem dyrektywy 2005/36/WE.

## **Doskonalenie zawodowe maszynistów**

W obowiązującym stanie prawnym każdy z maszynistów przechodzi corocznie cykl szkoleń zawodowych. W skład pakietu doskonalenia zawodowego wchodzi m.in.:

- a) pouczenia okresowe,
- b) pouczenia doraźne,
- c) sprawdziany wiedzy i umiejętności,
- d) szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego.

Wymienione elementy doskonalenia zawodowego są przeprowadzane przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów. Brak jest aktualnie podstaw programowych dla pouczeń okresowych i szkoleń na symulatorach. Ośrodki szkolenia, jak i współpracujący z nimi przewoźnicy samodzielnie budują programy szkoleniowe dla maszynistów. W efekcie poziom doskonalenia zawodowego jest różny w zależności od szkolącego ośrodka i przewoźnika kolejowego kierującego maszynistę na pouczenia i szkolenia.

Projektowana zmiana dotyczy wprowadzenia minimum programowego do pouczeń okresowych i szkoleń na symulatorze, corocznie aktualizowanego przez Prezesa UTK na bazie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Celem zmiany jest osiągnięcie i utrzymywanie właściwego poziomu wiedzy (uaktualnianej corocznie) przez wszystkich maszynistów wykonujących zawód w Polsce. Zakłada się, że na bazie minimum programowego ośrodki szkolenia oraz przewoźnicy będą mogli opracowywać własne

programy szkoleniowe obejmujące dodatkowe zagadnienia wynikające m.in. z potrzeb eksploatacyjnych.

### **Krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe**

W obecnym stanie prawnym brak jest elektronicznego scentralizowanego rejestru osób prowadzących pojazdy kolejowe, maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Istnieje szereg rozproszonych baz danych zbieranych i aktualnie prowadzonych przez Prezesa UTK, Ośrodki Kolejowej Medycyny Pracy, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury oraz inne podmioty kolejowe. Prezes UTK prowadzi rejestr Licencji Maszynistów oraz zbiór papierowych orzeczeń lekarskich przekazywanych przez uprawnione podmioty. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury prowadzą Rejestry Świadczeń Maszynistów we własnym zakresie i za pomocą własnych narzędzi informatycznych. W odniesieniu do prowadzących pojazdy kolejowe pracodawcy prowadzą Rejestry Wydanych Praw Kierowania, część z nich prowadzi Rejestry Przeprowadzonych Egzaminów oraz Rejestry Upoważnień do Wykonywania Czynności na Stanowisku Kolejowym we własnym zakresie i za pomocą własnych narzędzi najczęściej papierowych. Brak jest skutecznego narzędzia do zarządzania ryzykiem wspólnym przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w obszarze kompetencji i uprawnień maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Wśród ujawnionych ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego można zaliczyć m.in.

- fałszowanie dokumentacji, w szczególności orzeczeń lekarskich i uprawnień,
- wykonywanie pracy przez maszynistę pomimo zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych,
- cofnięcie świadectwa maszynisty i zwolnienie maszynisty wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a następnie podjęcie pracy przez maszynistę u innego pracodawcy z tzw. czystą kartą – brak możliwości wspólnego nadzoru nad kompetencjami personelu zmieniającego pracodawców,
- brak centralnej bazy orzeczeń lekarskich co skutkuje możliwością pracy u innego pracodawcy, w sytuacji, gdy maszynista posiada orzeczenie o niezdolności do wykonywania pracy u macierzystego pracodawcy.

Ograniczenia prawne, a także organizacyjne uniemożliwiają przewoźnikom kolejowym oraz zarządcą infrastruktury wykonywanie obowiązków zarządzania ryzykiem, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102).

Należy wskazać, że zgodnie z art. 13 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei podczas rekrutacji nowych maszynistów, personelu pokładowego oraz personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe mogą wziąć pod uwagę wszystkie szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie zdobyte wcześniej w innym przedsiębiorstwie kolejowym. W tym celu tacy członkowie personelu są uprawnieni do dostępu do wszelkich dokumentów potwierdzających ich szkolenie, kwalifikacje i doświadczenie, uzyskania ich kopii i przedstawiania tych dokumentów.

Projekt ustawy zakłada stworzenie centralnego rejestru maszynistów gromadzącego w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane dotychczas rozproszone bazy danych. Wprowadza przepisy umożliwiające dostęp do danych swojego pracownika zgromadzonych w rejestrze. Dzięki temu każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do niego 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. Projekt ustawy umożliwia wymianę informacji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym

Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 z dnia 30 kwietnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.)

Celem projektu jest stworzenie systemu monitorowania kompetencji maszynistów obejmującego również prowadzących pojazdy kolejowe. Celem projektowanej ustawy jest również otwarcie przestrzeni do maksymalnej automatyzacji i elektronizacji wymaganych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego. Uruchomienie centralnego rejestru pozwoli na stopniową likwidację wersji papierowych dokumentów. Na etapie projektowania ustawy założono, że orzeczenie lekarskie będzie trafiało do UTK wyłącznie elektronicznie, tak samo informacje o zdanych sprawdzianach wiedzy i umiejętności czy też odbytych szkoleniach.

Planuje się stworzenie trzech równoległe działających interfejsów:

- a) umożliwiający wymianę danych z systemami wewnętrznymi przewoźnika w warstwie aplikacyjnej (np. API);
- b) w postaci aplikacji mobilnej;
- c) w postaci strony internetowej, do której uprawniony pracownik może się zalogować i przekazać dane.

Równocześnie z rejestrem Prezes UTK zaprojektuje uruchomienie funkcjonalności generowania i drukowania orzeczeń lekarskich, świadectwa maszynisty, prawa kierowania pojazdem kolejowym i innych dokumentów bezpośrednio z systemu UTK, co pozwoli zwłaszcza „małym” przedsiębiorcom na odciążenie od pracy papierowej na rzecz działania w systemie informatycznym dostępnym z poziomu przeglądarki internetowej.

Dane będą przekazywane on-line do rejestru:

- a) przez ośrodek szkolenia w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych;
- b) przez przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów;
- c) przez podmioty uprawnione do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym w zakresie danych o prowadzących pojazdy kolejowe;
- d) przez podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów o wydanych orzeczeniach lekarskich;

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) (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010 str. 17, z późn. zm.). Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji w toku przygotowywania rozporządzeń wykonawczych do ustawy.

### **Rejestr egzaminatorów**

Obecnie każdy ośrodek szkolenia i egzaminowania prowadzi własny rejestr egzaminatorów.

Projektowana ustawa wprowadzi rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK, który będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów. Wpisani do rejestru egzaminatorzy 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.

Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów, jako osób fizycznych, i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodek szkolenia. Projektowana zmiana 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.

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.

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 są stosowane standardowe zasady rozliczania pracy i jej wynagradzania.

## **II. Uzasadnienie wprowadzanych zmian**

Przyczyną wprowadzenia rozwiązań planowanych w projekcie są zidentyfikowane przez Prezesa UTK problemy rynku dotyczące procesu szkolenia i egzaminowania maszynistów, kandydatów na maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, skutkujące według Prezesa UTK obniżeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Poniżej przedstawiono szczegółowo argumenty za przyjęciem proponowanych zmian.

### **Zasadność wprowadzenia egzaminu państwowego na stanowisko maszynisty**

W obszarze transportu kolejowego grupą zawodową kluczową pod względem bezpieczeństwa ruchu są prowadzący pojazdy kolejowe oraz maszyniści. Wynika to z zakresu kompetencji i zakresu czynności, które wykonują. Maszyniści mają obowiązek posiadać szczegółową znajomość pojazdów kolejowych, odcinków linii kolejowych oraz przepisów wewnętrznych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Specyfika i charakter pracy maszynisty wymaga również konieczności stałej współpracy z pracownikami zatrudnionymi na innych stanowiskach kolejowych: kierownikiem pociągu, dyżurnym ruchu, rewidentem, dyspozytorem, manewrowym, ustawiaczem, zwrotniczym.

W najbliższym czasie spodziewane jest wejście do zawodu dużej grupy młodych maszynistów. Jest to spowodowane wysoką luką pokoleniową w tym zawodzie.

Na dzień 25 kwietnia 2019 r. na stanowisku maszynisty posiadającego licencję maszynisty oraz ważne badania na świadectwo maszynisty zatrudnionych było 16 789 osób. Według danych przedstawianych przez przedsiębiorstwa kolejowe, aby w pełni wypełnić zapotrzebowanie na maszynistów na rynku powinno być zatrudnione około 17 800 maszynistów. Wynika z tego, że w chwili obecnej na rynku brakuje około 1000 maszynistów.

Z przeprowadzonych przez Prezesa UTK analiz rynku wynika, że w najbliższych latach nastąpi wzrost pracy przewozowej. Przewiduje się, że w sektorze transportu kolejowego

w najbliższych latach wzrost przewozu osób oraz ładunków będzie wahał się w granicach od 10 do 15%. Do określenia luki pokoleniowej przyjęto, że w związku z wzrostem udziału transportu kolejowego w przewozie osób oraz towarów, zapotrzebowanie na maszynistów w każdym kolejnym roku będzie wzrastać minimum o 1,5% w stosunku do poprzedzającego go roku.

Szacowany wzrost zapotrzebowania na maszynistów:

Tabela 1. Szacowany wzrost zapotrzebowania na maszynistów w wyniku wzrostu pracy przewozowej

Rok	Zakładana liczba maszynistów	Stan obecny + deficyt na rynku	Szacowany wzrost zatrudnienia (%)	Szacowany wzrost zatrudnienia (liczba)	Pożądana liczba maszynistów w danym roku
2019		17789	1,5	252	17789
2020	17789		1,5	267	18056
2021	18056		1,5	271	18327
2022	18327		1,5	275	18602
2023	18602		1,5	279	18881
2024	18881		1,5	283	19164
2025	19164		1,5	287	19451
2026	19451		1,5	292	19743
2027	19743		1,5	296	20039
2028	20039		1,5	301	20340
2029	20340		1,5	305	20645
2030	20645		1,5	310	20955
2031	20955		1,5	314	21269

W wyniku szacowanego wzrostu pracy przewozowej oraz po uwzględnieniu dzisiejszego braku maszynistów na rynku pracy, do roku 2031 do zawodu powinno wejść 4732 nowych pracowników, co daje średniorocznie 364 osoby.

Na podstawie posiadanych przez Prezesa UTK danych, utworzona została piramida oraz struktura wiekowa maszynistów na dzień 25 kwietnia 2019 roku, która przedstawia się następująco:

Wykres 2. Piramida wieku maszynistów posiadających ważne badania na świadectwo maszynisty



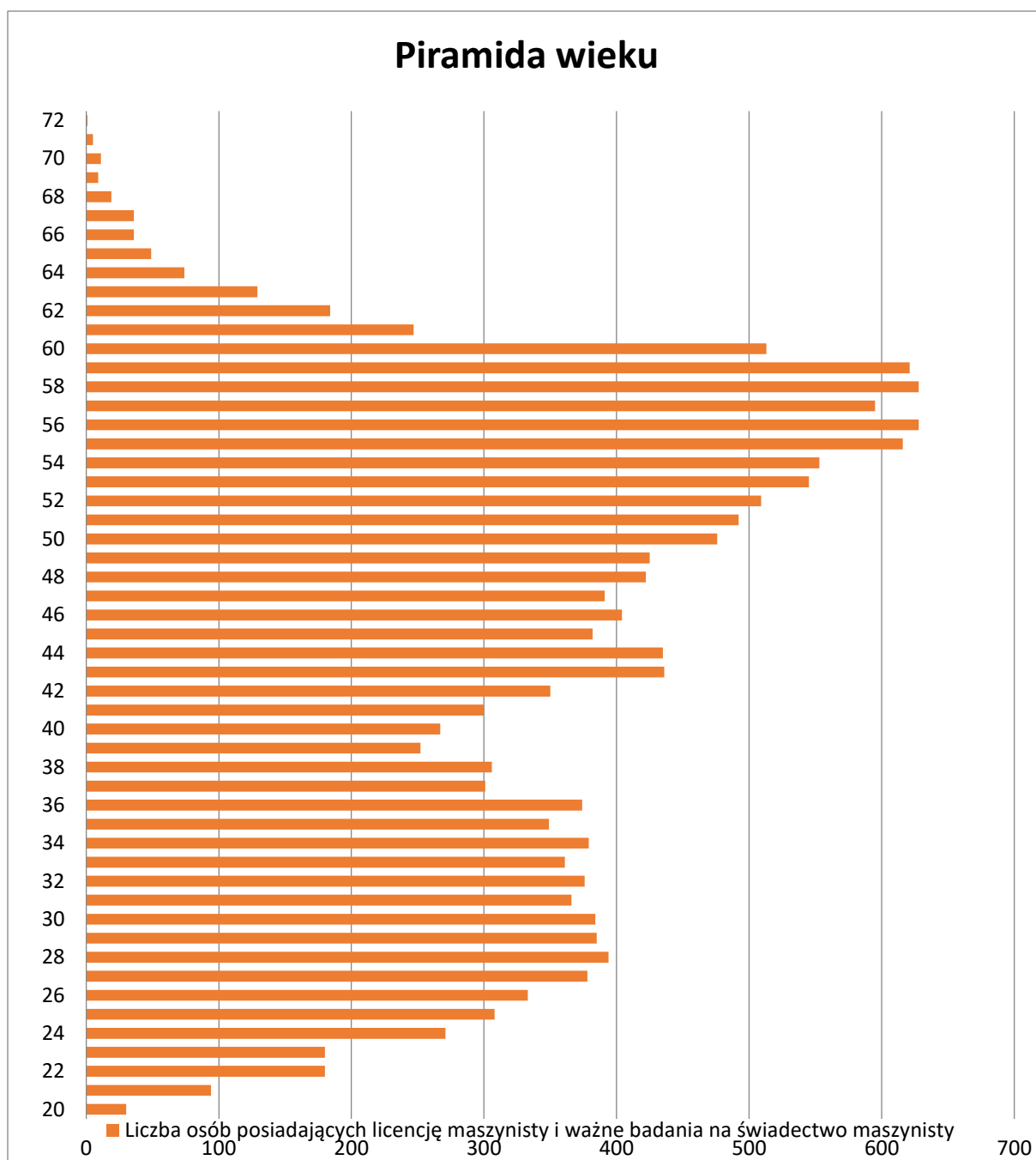


Tabela 3. Struktura wieku maszynistów posiadających ważne badania na świadectwo maszynisty

Wiek	Liczba osób	Udział w %
<30	2553	15,21%
30 – 40	3448	20,54%
40 – 50	3812	22,71%
50 – 55	2575	15,34%

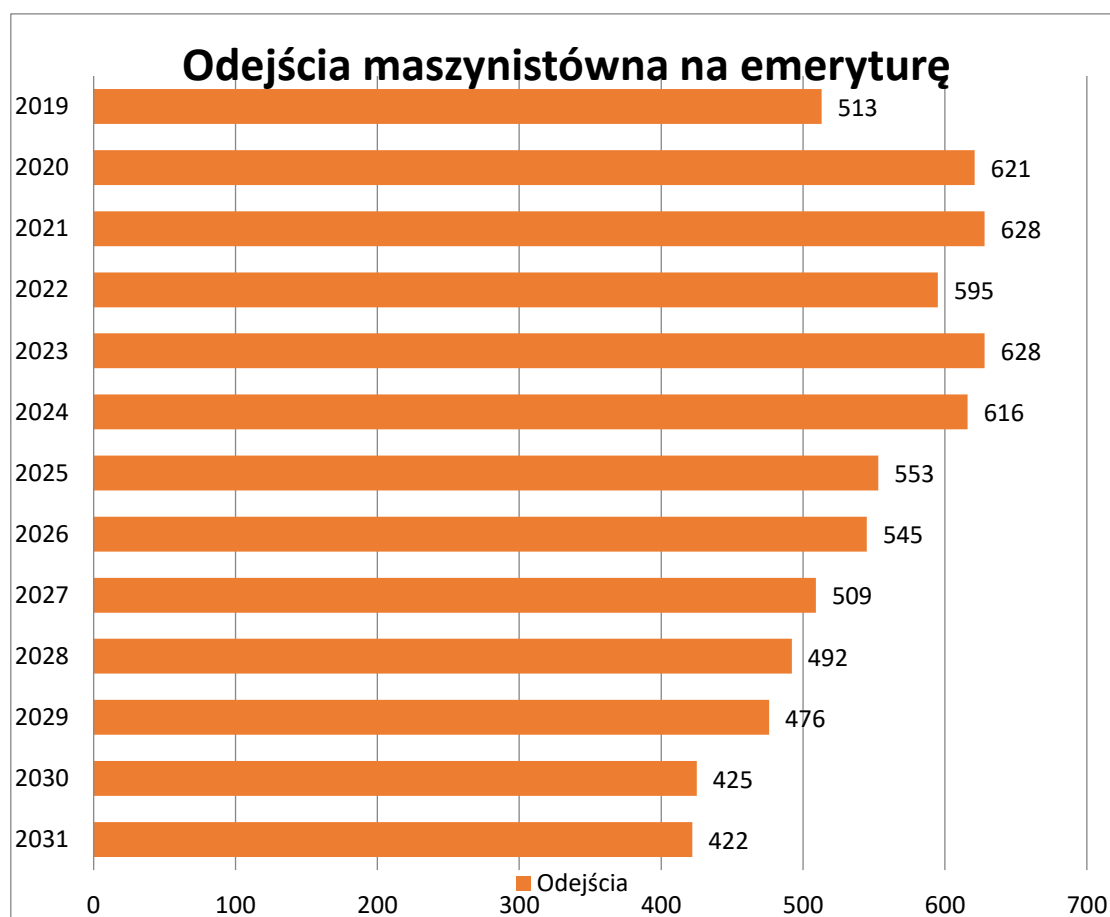
55 – 60	3088	18,39%
>=60	1313	7,82%
Suma	16789	100,00%

Z analizy powyższych danych wynika, że na dzień 25 kwietnia 2019 r. najliczniejszą grupę stanowią maszyniści, którzy mają ukończone 55 lat – 4401 osób, co stanowi 26,21% całej grupy zawodowej. Z tej grupy 1313 (7,82%) maszynistów ukończyło już wiek 60 lat i jednocześnie nabyło uprawnienia do emerytury. Kolejną grupą są maszyniści w przedziale wiekowym 50 – 55 lat. W tej grupie znajduje się 2575 maszynistów, co stanowi 15,34%.

Jak wynika z powyższego w ciągu najbliższych 10 lat z zawodu będzie mogło odejść 6976 pracowników tj. 41,55% obecnie czynnych zawodowo maszynistów.

Prognozę odejść z zawodu maszynisty ze względu na ukończenie 60. roku życia i możliwość odejścia na emeryturę do roku 2031 przedstawiono na poniższym wykresie:

Wykres 4. Prognoza odejść z zawodu maszynisty do roku 2031



Prognoza zakłada, że każdego roku z zawodu maszynisty odejdzie grupa osób kończąca 60 lat i nabywająca uprawnienia emerytalne. Analizując dzisiejszą sytuację na rynku maszynistów można stwierdzić, iż część maszynistów mimo uzyskania uprawnień emerytalnych pozostaje jeszcze w zawodzie. Zakłada się, że w każdym roku około 5% maszynistów posiadających uprawnienia emerytalne pozostaje w zawodzie. Jednocześnie taka sama liczba maszynistów posiadających uprawnienia emerytalne i nadal pracujących z zawodu odejdzie.

Tabela 5. Liczba maszynistów pozostających w zawodzie posiadających uprawnienia emerytalne

Rok	Zakładana liczba maszynistów:	Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (%)	Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (liczba)
2019			
2020	17789	5	889
2021	18056	5	903
2022	18327	5	916
2023	18602	5	930
2024	18881	5	944
2025	19164	5	958
2026	19451	5	973
2027	19743	5	987
2028	20039	5	1002
2029	20340	5	1017
2030	20645	5	1032
2031	20955	5	1048

Kolejnym czynnikiem mającym wpływ na stan liczebny grupy maszynistów jest spełnienie wymagań zdrowotnych do wykonywania zawodu. Każdego roku z powodu niespełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych z zawodu odchodzi około 2% stanu osobowego maszynistów. Mniej liczną grupą odchodzącą z zawodu są maszyniści, którzy rezygnują z pracy w zawodzie z przyczyn innych niż zdrowotne.

Tabela 6. Liczba maszynistów odchodzących z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia

Rok	Zakładana liczba maszynistów:	Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia (%)	Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia (liczba)
2019	16789	2	336
2020	17789	2	356
2021	18056	2	361
2022	18327	2	367
2023	18602	2	372
2024	18881	2	378
2025	19164	2	383
2026	19451	2	389
2027	19743	2	395
2028	20039	2	401
2029	20340	2	407
2030	20645	2	413
2031	20955	2	419

Na podstawie wyżej wymienionych czynników oszacowano minimalną liczbę osób, jaka powinna wejść do zawodu maszynisty, aby przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury bez przeszkód realizowali swoje zadania:

Tabela 7. Minimalna liczba maszynistów, która powinna wejść na rynek pracy do roku 2031

Rok	Obecny deficyt maszynistów na rynku	Szacowany wzrost zatrudnienia spowodowany zwiększeniem przewozów	Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia	Maszyniści odchodzący z zawodu po nabyciu praw emerytalnych	Braki w zasobach kadrowych maszynistów
2019	1000	234	312	483	2029
2020		249	332	591	1172
2021		253	337	598	1187
2022		256	342	565	1163
2023		260	347	598	1205
2024		264	352	586	1202
2025		268	357	523	1148
2026		272	363	515	1150
2027		276	368	479	1123
2028		280	374	462	1116
2029		285	379	446	1110
2030		289	385	395	1069
2031		293	391	392	1076

Powyższa analiza wskazuje, że do roku 2031 w podmiotach kolejowych powinno zostać zatrudnionych minimum 16 730 maszynistów, co wskazuje na konieczność szkolenia średniorocznego 1 287 kandydatów na maszynistów.

Pojawienie się dużej liczby osób posiadających minimalne doświadczenie powoduje według Prezesa UTK wzrost ryzyka pojawienia się zdarzeń niepożądanych na sieci kolejowej. Krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego – Prezes UTK stwierdza, że konieczne jest wprowadzenie nowego systemu egzaminów państwowych dla osób, które wchodzi na rynek pracy. Rozwiązania polegające na prowadzeniu egzaminu państwowego są powszechnie stosowane w innych zawodach regulowanych (lotnictwo, transport lądowy i morski) i stanowią gwarancję minimalizacji ryzyka wprowadzenia na rynek osoby nieposiadającej stosownych kompetencji do wykonywania zawodu.

### **Rola maszynisty w bezpieczeństwie transportu kolejowego**

Czynnik ludzki odgrywa coraz ważniejszą rolę w nowoczesnych, złożonych systemach mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa. Nawet w przypadku automatyzacji niektórych procesów – zwykle wprowadzanej w celu ograniczenia błędu ludzkiego – ludzie stanowią fundamentalny składnik kolei europejskich. Człowiek znajduje się w centrum tego technologicznego, społecznego i organizacyjnego systemu i stanowi klucz do jego sukcesu lub porażki. Prezes UTK, jako krajowa władza bezpieczeństwa przy wykorzystaniu takich narzędzi, jak np. certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa i dopuszczenia do eksploatacji, zezwolenia na podsystemy kolejowe, oddziałuje na tzw. czynnik techniczny ograniczając jego wpływ na powstawanie zdarzeń kolejowych (np. niewłaściwy stan infrastruktury kolejowej lub taboru).

W najbliższej przyszłości kolej stanie przed istotnymi wyzwaniami: Wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) spowoduje istotne zmiany w pracy maszynistów i dyżurnych ruchu. Automatyzacja pracy kolei nabiera tempa, co powoduje potrzebę szkolenia w zakresie nowych umiejętności. Starsi pracownicy odchodzą na emeryturę, więc konieczne jest utrzymanie kompetencji pracowniczych i

przeszkolenie nowej generacji pracowników, którzy będą pracować z wykorzystaniem nowej technologii. Na minimalizację zagrożeń związanych z czynnikiem ludzkim w transporcie największy wpływ ma jakość szkolenia kadr oraz właściwa ocena nabytych umiejętności w procesie egzaminowania.

W latach 2011-2014 nastąpiła zmiana w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz nabywania uprawnień do wykonywania zawodu maszynisty. W celu oceny wpływu tej zmiany na bezpieczeństwo kolejowe w 2019 r. Prezes UTK zebrał dane dotyczące zdarzeń kolejowych, w których co najmniej jedną z przyczyn było niezgodne z regulacjami zachowanie maszynisty posiadającego staż pracy krótszy niż 5 lat. Wśród badanej grupy maszynistów znajdowały się osoby, które otrzymały uprawnienia w nowym oraz w poprzednim stanie prawnym.

Analiza zebranych danych obejmujący okres 5 ostatnich lat wskazała, że aż 2/3 zdarzeń kolejowych wśród tej grupy maszynistów dotyczyło osób szkolonych i egzaminowanych według nowych zasad szkolenia i egzaminowania maszynistów.

Rysunek 1. Dane z 2019 r. zebrane od 18 największych przewoźników kolejowych w Polsce.

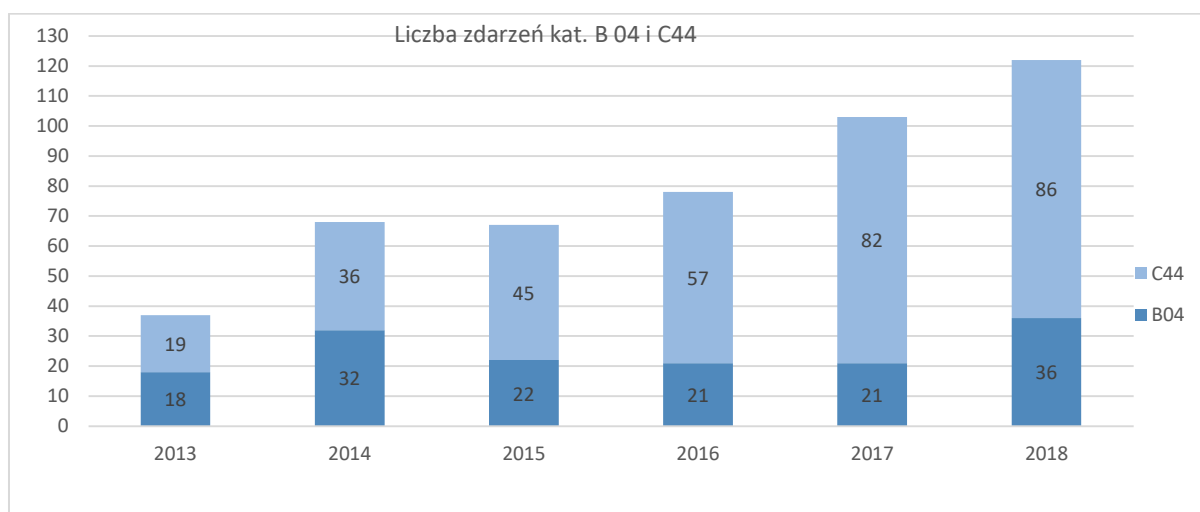


Wśród zdarzeń, do których przyczynili się maszyniści ze stażem krótszym niż 5 lat należy wymienić incydenty i wypadki kolejowe spowodowane:

- niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia;
- wyprawieniem, przyjęciem lub jeździe pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę;
- wykonaniem manewrów stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów;
- przekroczeniem największej dozwolonej prędkości jazdy;
- uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego oraz uszkodzeniem lub nieprawidłowym działaniem części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS).

Dodatkowo na podstawie prowadzonych przez Prezesa UTK analiz stanu bezpieczeństwa kolei w Polsce, w związku z utrzymywaniem się wysokiej liczby zdarzeń zaliczanych do kategorii B04, C44 i D79, polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, Prezes UTK objął te zdarzenia wnikliwą analizą. Za przyczyny tych zdarzeń uznaje się najczęściej tzw. czynnik ludzki, a więc m.in. niezachowanie należytej ostrożności, niewłaściwą obserwację przedpola jazdy, nieprawidłowe odczytanie wskazań sygnalizatorów, niewłaściwą współpracę maszynistów z kierownikiem pociągu, uruchomienie składu wbrew poleceniu dyżurnego ruchu, brak reakcji maszynisty na sygnały manewrowe podawane bezpośrednio przed zdarzeniem czy niedostosowanie prędkości do warunków miejscowych. Przyczyny tych zdarzeń mogą być zatem zaliczone do kategorii niewłaściwego wyszkolenia maszynisty oraz do kategorii niewłaściwego stanu psychofizycznego maszynisty. W związku z powyższym to właśnie czynnik ludzki jest najbardziej wrażliwym elementem systemu kolejowego i dlatego konieczne jest podjęcie działań tworzących fundament bezpieczeństwa bazujący na rozwiązaniach systemowych.

Analiza zdarzeń kolejowych wskazuje, że najwięcej zdarzeń powodują maszyniści ze stażem do 4 lat. W analizowanym okresie 28% zdarzeń kategorii B04 i C44 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia” spowodowała ta grupa pracowników. W 2018 r. miało miejsce ogółem 36 wypadków i 86 incydentów ww. kategorii. Można zatem stwierdzić, że statystycznie w 2018 r. zdarzeń spowodowanych przez maszynistów z najkrótszym stażem mogłoby być 34.



W związku z masowym przechodzeniem pracowników na emeryturę i występowaniem tzw. „luki pokoleniowej” wśród maszynistów, grupa pracowników z krótkim stażem sukcesywnie będzie się zwiększać. Ważne jest zatem, aby osoby przystępujące do zawodu maszynisty uczestniczyły w szkoleniu dającym możliwość zdobycia jak najszerzej wiedzy. Weryfikacja skuteczności szkolenia będzie mogła zostać przeprowadzona przez Prezesa UTK podczas niezależnego, państwowego egzaminu z wykorzystaniem specjalistycznych narzędzi w tym symulatorów.

Pracownicy przygotowani odpowiednio na szkoleniach wstępnych mają szansę na lepsze funkcjonowanie w środowisku zawodowym w przyszłości. Jest to o tyle ważne, że błędy popełniane przez maszynistów mogą skutkować wielogodzinnym wstrzymaniem ruchu

pociągów, a w najgorszym przypadku doprowadzić do kolizji pociągów prowadząc do katastrofy w ruchu lądowym, w którym mogą ucierpieć liczni pasażerowie kolei.

Jako jeden z przykładów bardzo niebezpiecznych zdarzeń można wskazać incydent kat. C44 z 19 listopada 2018 r. na posterunku odgałęźnym Warszawa Włochy, w którym minięcie sygnału „Stój” doprowadziło do zamknięcia kilku torów szlakowych na ponad 3 godziny. Poszkodowanych w tym zdarzeniu nie było, lecz opóźnionych zostało 99 pociągów pasażerskich łącznie na 4295 minut. Opóźnienia pociągów, oprócz dyskomfortu pasażerów, generują dodatkowo skutki ekonomiczne. Komisja kolejowa badająca zdarzenie wskazała następujące jego przyczyny: bezpośrednia – pominięcie bez wymaganego zezwolenia semafora wjazdowego C wskazującego sygnał S1 „Stój” przez maszynistę; pierwotna – brak właściwej obserwacji sygnalizatorów i drogi przebiegu przez maszynistę. Maszynista uczestniczący w zdarzeniu miał 2-miesięczny staż pracy na stanowisku. Przy innym zbiegu okoliczności lub awarii urządzeń technicznych mających zapewnić bezpieczeństwo ruchu, tego typu zdarzenia mogą prowadzić do jeszcze poważniejszych skutków.

### **Brak technicznych środków zabezpieczenia przed błędem maszynisty**

Trzeba wskazać, że na polskiej sieci kolejowej brak jest zainstalowanych aktywnych systemów zabezpieczenia ruchu kolejowego, a koszty instalacji takich systemów są bardzo wysokie. Istniejące systemy kontroli czujności pracy maszynisty (SHP oraz Czuwak Aktywny – SIFA) są niewystarczające. Należy zwrócić uwagę, że systemy te pozwalają maszyniście na przejechanie obok sygnałów zabraniających kontynuowania dalszej jazdy. Co więcej, nie wymuszają też ograniczenia prędkości pociągu. W innych krajach europejskich aktywne systemy zabezpieczenia ruchu pociągów oraz zabezpieczające przed błędem maszynisty (PZB/LZB, MIREL, VZ, INTEGRA, MEMOR/TBL1+, ZUB262ct, SCMT, ATB itp.) posiadające funkcję automatycznego zatrzymania pociągu w sytuacji przejechania obok semafora wskazującego sygnał „Stój” albo system ograniczający prędkość pojazdu. Jednocześnie powodują ograniczenie ryzyka oraz zminimalizowanie skutków błędów popełnionych przez maszynistę. Ponadto w powszechnie stosowanym na kolejach polskich radiotelefonicznym systemie „ALARM”, zwanym również Radio-stop, początkowe działanie musi zostać zainicjowane przez działanie maszynisty lub dyżurnego ruchu. Taki stan rzeczy powoduje szczególnie wzrost wymagań kompetencyjnych i kwalifikacji wobec maszynistów wykonujących zawód na terenie polskiej sieci kolejowej.

Od 2025 r. podstawowym systemem łączności na kolei będzie GSM-R. Dotychczas używane radio działające w paśmie 150 MHz będzie można wykorzystać jedynie w pracy manewrowej oraz w sieciach wyodrębnionych z systemu kolei. Wdrożenie systemu GSM-R to przełomowy projekt, który umożliwi budowę nowoczesnego i innowacyjnego systemu kolejowego w Polsce, ale spowoduje też, dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jest to związane z likwidacją wspomnianego systemu „ALARM” i brakiem rozgłaszania komunikacji. GSM-R, w przeciwieństwie do dotychczasowej łączności analogowej, nie ma charakteru rozgłoszeniowego. Oznacza to, że podstawowo maszynista nie słyszy komunikatów wygłaszanych pomiędzy innymi maszynistami i dyżurnym ruchu, przez co nie ma możliwości orientacji w sytuacji ruchowej na danym odcinku linii. Maszyniści i dyżurni ruchu są również szkoleni do odpowiedniego postępowania i używania automatycznego sygnału „ALARM”, którego nadanie nie tylko informuje o niebezpieczeństwie, ale automatycznie powoduje zatrzymanie wszystkich pociągów w obszarze oddziaływania radiołączności pociągowej, na danym kanale. Wywołanie alarmowe w GSM-R, tzw. sygnał REC nie zapewnia automatycznego zatrzymania pociągu. Autorzy systemu przyjęli założenie, że tego rodzaju funkcjonalność powodowałaby zbyt duże utrudnienia eksploatacyjne. Nie jest możliwe wprowadzenie w sieci GSM-R zmiany polegającej na zatrzymywaniu pociągów w

przypadku nadania sygnału REC. System łączności GSM-R opiera się na zharmonizowanej specyfikacji, przyjętej przez prawo Unii Europejskiej.

Wobec powyższego konieczne jest dokonanie zmian w systemie szkolenia, ale również egzaminowania kandydatów na maszynistów z uwagi na pojawiającą się nową sytuację rynkową, jak również powstanie nowych zagrożeń na sieci kolejowej. Aby zminimalizować ryzyko występowania zdarzeń niepożądanych należy podjąć działania w zakresie ujednolicenia poziomu poszczególnych szkoleń maszynistów przez zapewnienie niezależnej weryfikacji ich kompetencji w trakcie egzaminu. Podejście stosowane w Holandii można przytoczyć, jako przykład scentralizowanego podejścia do egzaminowania, którego wysoki poziom skuteczności zapewniany jest poprzez prowadzenie jednolitych egzaminów dla wszystkich kandydatów dla maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.

W podejściu holenderskim egzamin praktyczny obejmuje:

- odwzorowanie pracy maszynisty: przygotowanie, przejazd, trasa;
- warunki, które można napotkać: różne warianty przejazdu obejmujące pociągi osobowe, pospieszne i prace manewrowe podczas pełnej zmiany;

W trakcie egzaminu musi być obecny wykwalifikowany maszynista:

- egzaminator nie pracuje dla spółki kolejowej, w trakcie prowadzenia egzaminu;
- wykwalifikowany maszynista spółki prowadzi egzamin;
- odpowiada za bezpieczeństwo podczas egzaminu.

Podczas egzaminu kandydat jest pod nadzorem i kontrolą: egzaminator obserwuje jego zachowanie i czynności oraz zadaje pytania, aby wiedzieć co robi kandydat; ocenia wiedzę przez kartę oceny (stanowi to jedyne odniesienie przy podejmowaniu decyzji).

W obecnym stanie prawnym egzaminy osób wchodzących na rynek pracy maszynistów przeprowadzane są przez ośrodki szkolenia i egzaminowania na zasadzie działalności regulowanej. Podmiotem egzaminującym może być każdy przedsiębiorca, który spełni formalne wymagania do uzyskania wpisu na listę ośrodków szkolenia i egzaminowania (m.in. posiada salę szkoleniową i dysponuje odpowiednią liczbą personelu). Prezes UTK może prowadzić nadzór wyłącznie w zakresie formalnej zgodności działalności podmiotów egzaminujących z przepisami prawa. Co do zasady brak jest uprawnień Prezesa UTK albo innego organu państwowego do merytorycznej oceny prowadzonych egzaminów i weryfikacji kompetencji kandydata na maszynistę.

### **Wysoki poziom zdawalności egzaminów**

Należy wskazać, że obecnie egzaminy na licencję i świadectwo maszynisty są realizowane przez podmioty komercyjne, działające na zasadzie swobody działalności gospodarczej. Oznacza to, że każdy z ośrodków szkolenia i egzaminowania swoje zadania wykonuje w oparciu o wynik ekonomiczny. Taki sposób organizacji i prowadzenia egzaminów doprowadza do sytuacji, w której ośrodkowi szkolenia zależy na pozyskaniu dużej liczby kandydatów do szkolenia i egzaminowania. Jednym z elementów wyboru ośrodka szkolenia i egzaminowania jest z pewnością poziom zdawalności kandydatów na maszynistów oraz cena szkolenia i egzaminu. To z kolei determinuje konieczność stosowania oszczędności w procesie szkolenia i egzaminowania. W efekcie dochodzi do braku jednolitości w zakresie kompetencji personelu kolejowego. Należy wskazać, że z analiz zgłoszeń egzaminów i ich wyników za lata 2016-2018, którą przeprowadził Prezes UTK wynika, że istnieje duża grupa ośrodków szkolenia, w których zdawalność utrzymuje się na poziomie 100%. Trend



ten wzrasta wraz z liczbą ośrodków szkolenia i egzaminowania nastawionych wyłącznie na działalność komercyjną.

Z drugiej strony część ośrodków szkolenia i egzaminowania tworzona jest przez przewoźników kolejowych na własne potrzeby. Wysoka zdawalność może sugerować łagodne traktowanie kandydatów na maszynistów przez egzaminatorów lub być efektem dobrego szkolenia w ośrodkach. Jednak Prezes UTK stwierdza, że w obliczu wzrostu pracy przewozowej i braku maszynistów na rynku pracy pracodawcy są zainteresowani szybkim i bezproblemowym wprowadzeniem do zawodu nowej grupy maszynistów. Presja ekonomiczna spowodowana brakiem maszynistów na rynku pracy przyczyni się do obniżenia wymagań egzaminacyjnych wobec kandydatów na maszynistów. To zjawisko będzie narastało wraz ze wzrostem luki pokoleniowej wśród maszynistów. Z analizy Prezesa UTK wynika, że w 2018 roku poziom zdawalności w ośrodkach zarządzanych przez przewoźników wynosił 96% w przypadku licencji maszynisty i 85% świadectwa maszynisty.

Należy wskazać, że celem wprowadzonych zmian nie jest obniżenie wskaźników zdawalności egzaminów, a jedynie potwierdzenie, że wszystkie osoby które zdały egzamin posiadają odpowiedni poziom wiedzy i umiejętności, jaki jest wymagany na stanowisku maszynisty.

### **Brak jednolitego standardu prowadzenia egzaminów**

Obecne przepisy nie regulują, oprócz zakresu tematycznego egzaminu, zawartości merytorycznej pytań egzaminacyjnych – brak jest jednolitej bazy pytań egzaminacyjnych. Brak standaryzacji zawartości merytorycznej egzaminu powoduje, że poziom wiedzy i umiejętności kandydatów na maszynistów może być różny, nawet po otrzymaniu pozytywnego wyniku z egzaminu. Szczególne znaczenie ma to w przypadku licencji maszynisty, gdzie poziom wiedzy na temat zagadnień kolejowych powinien być jednakowy dla wszystkich posiadaczy licencji. Uzyskanie licencji maszynisty na tych samych warunkach i poziomie dla wszystkich kandydatów daje również korzyści przyszłemu pracodawcy, który przy zatrudnieniu do dalszego szkolenia pozyskuje pracowników na jednakowym poziomie wiedzy kolejowej. Egzaminowanie przez jeden, właściwy podmiot usprawni możliwość aktualizacji pytań egzaminacyjnych, a jednocześnie ogranicza możliwość ich nieuprawnionego rozpowszechnienia.

### **Brak bezstronności prowadzonych egzaminów**

Egzaminatorzy są obowiązani do złożenia deklaracji o prowadzeniu egzaminów w sposób bezstronny i niedyskryminujący, jednakże rozwiązanie to jest niewystarczające. Osoby zatrudnione w tym samym podmiocie jednocześnie kształcą i weryfikują poziom wykształcenia. Dodatkowo egzaminatorzy pomimo złożenia deklaracji są bardzo ściśle powiązani ze swoim pracodawcą, co w ocenie krajowej władzy bezpieczeństwa wpływa negatywnie na zachowanie bezstronności.

### **Nieobjęcie egzaminami sytuacji niebezpiecznych i skomplikowanych**

Obecnie podczas egzaminu kandydata na maszynistę nie jest weryfikowana jego zdolność do zarządzania sytuacjami ruchowymi nietypowymi, trudnymi i niebezpiecznymi. Podczas praktycznej części egzaminu istnieje znikoma szansa na wystąpienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Jazda praktyczna może odbywać się po dowolnej części poznanej infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury i w dowolnym czasie. W związku z tym istnieje duża luka w systemie oceny kompetencji personelu kolejowego, która zgodnie z projektowanymi zmianami ma być wypełniona egzaminem przeprowadzanym na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Zakłada się, że część symulatorowa egzaminu będzie polegała na wykonaniu zadania egzaminacyjnego, określonego scenariuszem egzaminacyjnym w pełnozakresowym symulatorze pojazdu kolejowego. W skład scenariusza będzie wchodziło

sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych, nietypowych i przypadkowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów, postępowania kandydata na maszynistę podczas prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (np. mgła, śnieżyca, ulewa, silny wiatr), zastosowania właściwych procedur w sytuacjach awaryjnych (np. sygnał Radio-stop, zderzenie z przeszkodą).

### **Wyniki kontroli ośrodków szkolenia i egzaminowania**

Nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania wpisanymi do rejestru jest ustawowym obowiązkiem Prezesa UTK określonym w art. 13 ust. 1a pkt 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”. W ramach tego obowiązku Prezes UTK weryfikuje w szczególności spełnianie wymagań, o których mowa w art. 22a ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz szczegółowych wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 13 tej ustawy.

Podczas prowadzonych działań nadzorczych weryfikowane jest m.in. odbycie przez kandydatów odpowiedniego przygotowania, w tym zgodność zakresu szkolenia z programem, skład komisji egzaminacyjnej oraz spełnienie wymagań określonych dla instruktorów czy egzaminatorów, a także powiadomienie Prezesa UTK o planowanym terminie egzaminu. Ponadto we wszystkich kontrolach dokonano sprawdzenia sposobu przeprowadzenia szkolenia, w tym harmonogramu i programu realizowanego szkolenia na licencję maszynisty, kwalifikacji wykładowców prowadzących szkolenie, przebiegu szkolenia teoretycznego i praktycznego, a także sposobu prowadzenia dziennika zajęć. Dodatkowo dokonano weryfikacji przeprowadzanych egzaminów weryfikacyjnych oraz sprawozdań z konsultacji zorganizowanych dla instruktorów/egzaminatorów prowadzących szkolenia i egzaminy w badanych ośrodkach szkolenia.

W latach 2016 – 2018 Prezes UTK przeprowadził łącznie 75 działań w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, jak również trybu pracy działających w tych ośrodkach komisji egzaminacyjnych. Na podstawie zrealizowanych czynności nadzorczych zidentyfikowano obszary w działalności wskazanych podmiotów, w których stwierdzono naruszenia przepisów. Nieprawidłowości dotyczyły głównie:

- 1) braku odpowiedniego nadzoru nad prowadzoną dokumentacją, w tym:
  - braku harmonogramu szkolenia w opracowanych dokumentach zawierających metodykę prowadzenia szkoleń i przeprowadzania egzaminów,
  - braku aktualizacji programu szkolenia na licencję maszynisty,
  - nieaktualnych zapisów w dzienniczku przygotowania zawodowego,
  - braku aktualnych aktów prawnych oraz regulacji wewnętrznych, które obowiązują w podmiotach kolejowych i są ściśle związane z pracą maszynisty;
- 2) braku lub nieprawidłowego przeprowadzenia konsultacji dla instruktorów i egzaminatorów;
- 3) nieprawidłowego przygotowania materiałów szkoleniowych, w tym prezentowanie podczas szkolenia materiałów zawierających nieaktualne dane;
- 4) nieprzekazania Prezesowi UTK wymaganych informacji w zakresie prowadzonych szkoleń, w tym nieprzekazania informacji odnośnie miejsca przeprowadzenia egzaminu praktycznego, terminu lub liczby uczestników szkolenia.

## **Egzaminy państwowe w branży transportowej**

W obowiązującym stanie prawnym osoby prowadzące pojazdy w transporcie kolejowym, jako jedyne spośród osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów i przewożonych towarów przechodzą egzaminy przeprowadzane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, które nastawione są na wynik ekonomiczny.

W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy wykonuje organ państwowy. W przypadku transportu drogowego egzaminy przeprowadzane są przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. W transporcie morskim egzaminy przeprowadzane są przez Urząd Morski, a w transporcie lotniczym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

## **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu**

Należy wskazać, że projekt ustawy jest zgodny z założeniami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przyjętej 24 września 2019 r. uchwałą Rady Ministrów oraz Dokumentu Implementacyjnego wskazującego na konieczność horyzontalnego podejścia do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. W przejętej Strategii w zakresie usprawnienia zarządzania transportem kolejowym założono działania obejmujące rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego niezbędne do podjęcia w perspektywie czasowej do 2020 r. i dalej, m.in. przez:

- zwiększenie bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego, poddawanie okresowej weryfikacji kompetencji instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów,
- stworzenie centralnego systemu egzaminowania maszynistów, monitorowania czasu pracy i cyklu życia zawodowego pracowników prowadzących pojazdy kolejowe.

W związku z powyższym, w projekcie ustawy przewidziano wprowadzenie nowego systemu egzaminowania oraz monitorowania ich kwalifikacji i uprawnień.

W transporcie kolejowym, zgodnie z projektem ustawy, nastąpi rozdzielenie funkcji szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Szkoleniem w dalszym ciągu będą się zajmować ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą prowadzone przez Prezesa UTK, będącego centralnym organem administracji rządowej, krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego. Prowadzenie przez Prezesa UTK egzaminów pozwoli w obiektywny sposób ocenić zarówno umiejętności kandydatów na maszynistów i maszynistów, jak również, jakość szkolenia.

Wprowadzenie systemu centralnego nadzoru sprawowanego przez Krajową Władzę Bezpieczeństwa zapewni obiektywny i transparentny system egzaminowania oraz pozwoli na lepszą analizę zdarzeń kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem tych zdarzeń, których przyczyną bezpośrednią było niewłaściwe zachowanie prowadzącego pojazd kolejowy, wypracowanie doraźnych rozwiązań, a w dłuższym okresie czasu na wyraźną poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego. Analiza zdarzeń kolejowych, w których uczestniczą maszyniści wymaga zbierania wielu różnych danych w jednym miejscu. W celu właściwego monitorowania maszynistów należy stworzyć centralną ewidencję, w której zbierane będą dane:

- dotyczące kwalifikacji i uprawnień oraz orzeczeń lekarskich maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,

- o pracodawcach i podmiotach, które korzystają z usług maszynistów (zawierają z nimi umowy cywilnoprawne),
- o świadczeniu usługi trakcyjnej, w tym usługodawcy i usługobiorcy oraz maszynistach, którzy na podstawie jednego świadectwa maszynisty prowadzą pociągi różnych przewoźników,
- o zdarzeniach kolejowych z udziałem maszynistów i kandydatów na maszynistów wraz ze szczegółowymi opisami tych zdarzeń.

### **Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku**

Istotnym z punktu widzenia rozwoju transportu kolejowego w Polsce jest Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, zwany dalej „KPK”, który realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym „Strategię Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.

Podkreślić należy, że projekt ustawy jest komplementarny z inwestycjami prowadzonymi przez narodowego zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach KPK, który jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023 r. KPK obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Celem głównym KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, natomiast jednym z celów szczegółowych KPK jest zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego.

W związku z powyższym zapewnienie właściwej weryfikacji kompetencji maszynistów, którzy będą prowadzić nowoczesne pojazdy kolejowe po zmodernizowanych liniach kolejowych z podwyższonymi parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, w tym ze zwiększoną prędkością oraz wdrożonym systemem sterowania ruchem ERTMS, jest niezbędne. Stwierdzić również należy, że system monitorowania maszynistów jest spójny i zachowuje pełną komplementarność z inwestycjami prowadzonymi przez narodowego zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., mającymi na celu poprawę stanu technicznego i obecnych parametrów infrastruktury, wpisanymi w KPK realizowanymi w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentu „Łącząc Europę”.

### **Część szczegółowa**

Art. 1 pkt 1 lit. a – przepis wymienia, że do zadań Prezesa UTK będzie należało egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. Przepis określa katalog egzaminów realizowanych przez Prezesa UTK, w związku z przejęciem czynności egzaminacyjnych od ośrodków szkolenia i egzaminowania. Prezes UTK będzie egzaminował wyłącznie kandydatów na maszynistów – osób po raz pierwszy wchodzących do zawodu maszynisty. Egzamin w celu uzyskania licencji maszynisty dotyczyć będzie podstawowej wiedzy zawodowej (kolejowej). Egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty obejmował będzie zagadnienia związane z pojazdami kolejowymi, które będzie prowadził przyszły maszynista oraz infrastrukturą kolejową, po której będzie je prowadził. Prezes UTK będzie przeprowadzał egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty składający się z trzech części: testu komputerowego, sprawdzianu na symulatorze pojazdu kolejowego oraz jeździe praktycznej pojazdem kolejowym, jednym z

poznanych w trakcie szkolenia, po wybranym fragmencie poznanej w trakcie szkolenia infrastruktury kolejowej. Ustanowiono jednolity standard prowadzonych przez Prezesa UTK egzaminów dla kandydatów na maszynistów. Dodatkowo wskazano, że Prezes UTK prowadzi i aktualizuje rejestr egzaminatorów, którzy będą posiadali uprawnienia do prowadzenia czynności zastrzeżonych do zadań egzaminatorów. Przekształcono ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów i dostosowano do terminologii w ustawie o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 1 lit. b – powierzenie Prezesowi UTK nowego zadania, jakim będzie prowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Szczegółowy zakres danych gromadzonych w rejestrze zostanie określony w dalszych przepisach ustawy. Zasadniczym celem utworzenia rejestru jest zwiększenie możliwości integracji danych dotychczas rozproszonych w różnych źródłach. Jak wskazano w części ogólnej zwiększona zostanie możliwość monitorowania kompetencji maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe zarówno przez Prezesa UTK jak i przedsiębiorców mających wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego. Rejestr będzie nie tylko gromadził dane, ale również udostępniał wybrane informacje mające wpływ na poziom ryzyka bezpieczeństwa transportu kolejowego podmiotom zatrudniającym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe np. informacje o zawieszeniu świadectwa maszynisty, czy wykonywaniu pracy na rzecz innego przewoźnika kolejowego. Planuje się, że system informatyczny będzie posiadał interfejs wymiany danych z systemami przewoźników kolejowych i innych pracodawców zatrudniających maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Art. 1 pkt 1 lit. c – przepis wskazujący wprost cel tworzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, przez wyodrębnienie z zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, zadania dotyczącego monitorowania kompetencji personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Art. 1 pkt 2 – zmiana polegająca na aktualizacji przepisów ustawy, w związku z przekształceniu ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów. Zastąpienie wyrazów „ośrodek szkolenia i egzaminowania” na „ośrodek szkolenia”. Ujednolicenie terminologii w ustawie o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 3 – rozszerzenie katalogu czynności, za które Prezes UTK będzie pobierał opłaty, za przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na maszynistów, wraz ze wskazaniem jej maksymalnej wysokości. Przepis wprowadza odpłatność za przeprowadzenie egzaminów na licencje maszynisty oraz na świadectwo maszynisty. Wysokość opłaty określi minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia. Ustawa limituje wysokość opłaty za egzamin do 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 53, z późn. zm.). W założeniach przyjęto jeden rodzaj opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty oraz odrębne opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej i praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. 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 – zmiany w art. 18d informujące, że przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury organizujący szkolenie będzie wydawał maszynistom i drużynom pociągowym dokument potwierdzający odbycie szkolenia. Natomiast nadzór nad szkoleniami w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa będzie sprawował Prezes UTK.

Art. 1 pkt 5 – zmiany redakcyjne w art. 22:

- dotyczące niekaralności za przestępstwa umyślne przez ubiegającego się o licencję maszynisty,
- wynikające z przejścia przez Prezesa UTK egzaminowania na licencję maszynisty,
- w ust. 2a w pkt 1 rozszerzenie katalogu dokumentów, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia na licencję maszynisty.
- w ust. 2b dotyczące treści składanego oświadczenia o niekaralności ubiegającego się o licencję maszynisty,
- w ust. 10 informujące, że zawiadomienie o zawieszeniu, cofnięciu licencji, albo aktualizacji danych zawartych w licencji Prezesa UTK zawiadamia pracodawcę za pośrednictwem rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w art. 25x ust. 1 projektu ustawy.

Art. 1 pkt 6 - w art. 22a w ust. 4c dodano pkt 5, w którym mowa o obowiązku delegowania egzaminatora przez ośrodek, w którym kandydat na maszynistę odbywał szkolenie na świadectwo maszynisty wyłącznie do praktycznej części egzaminu na świadectwo - jazd po sieci kolejowej (jeden z dwóch egzaminatorów praktycznych). W założeniu egzaminator delegowany przez ośrodek szkolenia powinien posiadać uprawnienia na typ pojazdu kolejowego, na którym będzie przeprowadzany egzamin w części praktycznej. Wynika to z faktu, że to ośrodek szkolenia nadal będzie przeprowadzał sprawdziany wiedzy i umiejętności w zakresie nabywania uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub infrastruktury. W dalszych przepisach ustawy zakłada się, że warunkiem przystąpienia do egzaminu na świadectwo będzie zdanie nowego rodzaju sprawdzianu wiedzy i umiejętności dla kandydata na maszynistę (sprawdzian dopuszczający do egzaminu) przeprowadzanego przez ośrodek szkolenia przed egzaminem państwowym. Po zdaniu tego sprawdzianu kandydat na maszynistę będzie miał potwierdzoną znajomość typu pojazdu kolejowego i infrastruktury, na której będzie odbywał się będzie egzamin na świadectwo w części praktycznej.

Wprowadzono również obowiązek wprowadzania danych o przeprowadzonych szkoleniach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności do systemu teleinformatycznego – rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w części dotyczącej ewidencji maszynistów i kandydatów na maszynistów. W przepisach wykonawczych do ustawy zakłada się bowiem zlikwidowanie obowiązków przekazywania w formie papierowej zgłoszeń o przeprowadzonych egzaminach na rzecz elektronicznego przekazywania informacji o osobach, które ukończyły szkolenia lub wobec których przeprowadzono sprawdzian wiedzy i umiejętności.

Dookreślono również warunki, jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia maszynistów.

Art. 1 pkt 7 – określono warunki, jakie należy spełniać, aby uzyskać świadectwo maszynisty, jako kandydat oraz dodano możliwość prowadzenia rejestru świadectw w systemie utrzymywanym i prowadzonym przez Prezesa UTK.

Art. 1 pkt 8 – określono ogólną formę i tryb przeprowadzania przez Prezesa UTK egzaminu na licencję i świadectwo maszynisty, jak również składania do Prezesa UTK wniosków o przeprowadzenie takiego egzaminu.

### **Egzamin na licencję maszynisty**

Prezes UTK w ramach tworzonego systemu teleinformatycznego będzie obowiązany zapewnić dostępność usługi elektronicznej – składania wniosku o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty. W systemie informatycznym dostępnym z poziomu przeglądarki internetowej kandydat na maszynistę będzie mógł wybrać termin egzaminu oraz uiścić opłatę za egzamin przez płatności online. Wraz z wnioskiem o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynista będzie mógł również złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty. Dzięki temu skrócony zostanie okres uzyskania wymaganych uprawnień dla osób, które zdały egzamin, bowiem w momencie wyświetlenia pozytywnego wyniku egzaminu na komputerze egzaminacyjnym system teleinformatyczny automatycznie zleci produkcję licencji maszynisty dla kandydata na maszynistę. Zakłada się maksymalne uproszczenie procedury składania wniosków przez wstępne automatyczne wypełnienie wniosku na bazie danych zarejestrowanych w ewidencji kandydatów na maszynistów (informacja o zakończonym szkoleniu z ośrodka szkolenia i informacja o pozytywnym orzeczeniu lekarskim) oraz ewidencji PESEL, co wynika bezpośrednio z obowiązków podmiotu prowadzącego rejestr publiczny zawartych w art. 14 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne”. Szczegóły dotyczące procedowania wniosku zostaną określone w odpowiednich rozporządzeniach wykonawczych do ustawy.

Egzamin na licencję będzie składał się z części teoretycznej i będzie miał formę testu komputerowego jednokrotnego wyboru przeprowadzonego w ośrodku egzaminacyjnym UTK. Od wyniku egzaminu będzie przysługiwało odwołanie.

### **Egzamin na świadectwo**

Wniosek o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo będzie mógł złożyć pracodawca zatrudniający kandydata na maszynistę – przewoźnik kolejowy lub zarządcą infrastruktury. Wynika to z faktu, że świadectwo maszynisty jest wydawane przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, który odpowiada za kandydata na maszynistę oraz posiada własny system zarządzania bezpieczeństwem. To przewoźnik kolejowy określa zakres egzaminu (kategorię, typ pojazdu oraz rodzaj infrastruktury). Należy wskazać, że w przepisach wykonawczych do ustawy zakłada się dwa rodzaje egzaminów na świadectwo – na kategorię A albo A+B.

Wniosek będzie składany w formie elektronicznej za pomocą systemu teleinformatycznego. W systemie wnioskodawca będzie mógł wybrać termin egzaminu oraz uzupełnić niezbędne dane.

Warunkiem przystąpienia kandydata na maszynistę do egzaminu będzie posiadanie ważnej licencji maszynisty, ukończenie szkolenia oraz zdanie sprawdzianu dopuszczającego z wiedzy i umiejętności dotyczącej, co najmniej jednego typu pojazdu kolejowego i rodzaju infrastruktury kolejowej.

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

Część teoretyczna egzaminu będzie obejmowała test komputerowy oraz jazdę na symulatorze pojazdu kolejowego. Będzie realizowana przez egzaminatora zatrudnionego przez Prezesa UTK. Należy wziąć pod uwagę, że podstawowym celem egzaminu na symulatorze jest sprawdzenie umiejętności postępowania osoby egzaminowanej w sytuacjach nietypowych oraz znajomości przepisów i procedur ruchowych. Wynika z tego, że przedmiotem egzaminu nie jest znajomość szczegółowej obsługi pojazdu trakcyjnego (np. napraw usterek). Symulatory egzaminacyjne będą wyposażone w możliwie zunifikowane pulpity zgodne z ogólnie obowiązującymi wymaganiami dotyczącymi ergonomii i prawidłowego rozmieszczenia przyrządów, a w szczególności z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności dla lokomotyw i taboru pasażerskiego (TSI Loc&Pas) oraz normami serii PN-EN 16186, a także kartami UIC 651 dotyczącymi wyglądu kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego. Zastosowanie tras rzeczywistych zapewni osobie egzaminowanej warunki symulacji w największym stopniu zbliżone do warunków rzeczywistych pod względem odwzorowania otoczenia linii kolejowej, ukształtowania terenu, układu geometrycznego linii w planie i profilu, układu punktów eksploatacyjnych oraz rozmieszczenia elementów infrastruktury kolejowej. Z tego powodu zastosowanie tras rzeczywistych zostało zaplanowane do stosowania w symulatorach przeznaczonych do celów egzaminacyjnych.

Część praktyczną egzaminu na świadectwo przeprowadza egzaminator oddelegowany i zatrudniany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK. Część praktyczna egzaminu będzie polegała 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. Na podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu nałożono obowiązek zapewnienia pojazdu oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu.

Od wyników egzaminu przysługuje odwołanie. Szczegółowy zakres wiedzy objętej egzaminem na licencję maszynisty, oraz wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty, jak również forma i tryb przeprowadzania tych egzaminów, określone zostaną w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy.

Określono również wymogi, jakie powinien spełniać egzaminator oraz zasady dotyczące prowadzenia rejestru egzaminatorów przez Prezesa UTK.

Art. 1 pkt 9 – jest mowa, że Prezes UTK w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym monitoruje kompetencje personelu kolejowego poprzez prowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w systemie teleinformatycznym. Wprowadzono przepisy regulujące krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe gromadzący dane dotyczące ich kwalifikacji.

Określono sposób prowadzenia rejestru za pomocą aplikacji teleinformatycznej, zakres zbieranych danych oraz zasady uzyskiwania dostępu do danych. Wskazano, że będą w nim gromadzone wszelkie dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe.

Będą one pochodziły od ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, pracodawców maszynistów i osób prowadzących pojazdy kolejowe oraz podmioty przeprowadzające badania maszynistów i kandydatów na maszynistów.

Zakłada się, że rejestr będzie połączony z ogólnopolskimi systemami informatycznymi PESEL i REGON, aby zapewnić jednolity słownik danych o osobach, przedsiębiorstwach i adresach zawartych w rejestrze. Ustawa wypełnia obowiązki integracji systemów PESEL i



innych rejestrów publicznych w szczególności określonych w art. 14 ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

Za pomocą systemu obsługującego rejestr ośrodki szkolenia będą zgłaszały przeprowadzone szkolenia i generowały zaświadczenia o ukończonych kursach, szkoleniach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności.

W odniesieniu do kandydatów na maszynistów wraz z pierwszym wpisem w rejestrze generowany będzie profil osoby rozpoczynającej ścieżkę uzyskania uprawnień. Wraz z kolejnymi czynnościami zmierzającymi do uzyskania uprawnień maszynisty profil będzie uzupełniany przez kolejne podmioty.

W zakresie czynnych maszynistów informacje wprowadzane przez ośrodki szkolenia będą automatycznie przekazywane do rejestru (do profilu maszynisty) a także do zatrudniających ich podmiotów.

Zakłada się, że pracodawca będzie miał dostęp do danych zawartych w profilu osoby zatrudnionej. Dzięki temu uprości się sposób prowadzenia rejestrów wewnętrznych oraz wyeliminuje obieg papierowy pomiędzy Prezesem UTK, pracodawcą, ośrodkiem szkolenia oraz podmiotami uprawnionymi do prowadzenia badań maszynistów w zakresie danych objętych ewidencją.

W celu sprawnego monitorowania osób prowadzących pojazdy kolejowego konieczne jest posiadanie aktualnej informacji o zatrudnieniu wskazanych powyżej osób lub świadczeniu przez nich usług – bezpośrednio przez umowy cywilnoprawne, lub w ramach usługi trakcyjnej świadczonej między przewoźnikami kolejowymi. W tym celu wprowadzono obowiązek niezwłocznego informowania Prezesa UTK przez pracodawców za pomocą aplikacji teleinformatycznej o zatrudnieniu oraz zwolnieniu, maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe albo zawarciu oraz rozwiązaniu z nim umowy cywilnoprawnej oraz, w przypadku licencjonowanych przewoźników kolejowych, o świadczeniu usługi trakcyjnej na rzecz innego podmiotu.

Szczegóły dotyczące sposobu przekazywania danych do rejestru zostaną określone w przepisach wykonawczych. Gromadzenie i przetwarzanie wskazanych powyżej danych jest niezbędne do sprawowania przez Prezesa UTK sprawnego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa. Jednocześnie monitorowanie zatrudnienia w więcej niż jednym podmiocie przez Prezesa UTK ma na celu zapewnienie wymiany danych o ryzyku wspólnym pomiędzy przedsiębiorcami zatrudniającymi daną osobę.

Art. 1 pkt 10 – zmiana związana z wprowadzeniem w systemie szkolnictwa szkół średnich branżowych.

Art. 1 pkt 11 – do katalogu kar pieniężnych dodano sankcję za niewprowadzenie przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury danych do tego rejestru. Sankcjonowane będzie niewprowadzenie do niego danych, nieterminowe ich wprowadzenie lub wprowadzenie danych nieprawdziwych. Monitorowanie maszynistów wymaga posiadania przez Prezesa UTK aktualnych i wiarygodnych danych.

Art. 2. Reguluje sytuację przekształcenia ośrodków szkolenia i egzaminowania w ośrodki szkoleniowe.

Art. 3. Stanowi, że do postępowań dotyczących decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Reguluje sytuację egzaminatorów, którzy są wpisani do wykazów prowadzonych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania. Egzaminatorzy ci zostaną wpisani do rejestru, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

Art. 5. Licencje maszynisty i świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zachowają ważność na okres, na który zostały wydane.

Art. 6. Reguluje sytuację osób, które rozpoczęły szkolenie przed dniem wejścia ustawy w życie. Takie osoby, będą mogły ukończyć szkolenie na starych zasadach, natomiast zdać egzamin na podstawie nowych przepisów. Nakłada również na ośrodki szkolenia obowiązek przekazania Prezesowi UTK w terminie 14 dni od wejścia w życie ustawy listy osób, które były uczestnikami szkolenia w dniu wejścia w życie ustawy.

Art. 7. Wprowadza obowiązek przekazania przez podmioty Prezesowi UTK informacji dotyczących zatrudnionych u nich maszynistów, które zasila krajowy rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Dane te zawarte są w:

- rejestrze świadectw maszynistów, prowadzonym na podstawie § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z późn. zm.),
- rejestrach: przeprowadzonych egzaminów, wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym oraz wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym, prowadzonych na podstawie odpowiednio: § 38, § 39 ust. 2 i § 41 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46).

Obowiązek przekazania dotyczy także danych wymienionych w projektowanym art. 25x ust. 2 pkt. 16-18.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2022 r., określi, w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, formę przekazania danych.

Art. 8. Wprowadzenie przepisu ma na celu umożliwienie Prezesowi UTK podjęcie działań zmierzających do przygotowania się na przejęcie egzaminowania kandydatów na maszynistów, a także stworzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz utworzenia rejestru egzaminatorów.

Art. 9. Przepis dotyczący utworzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, który prowadzony będzie w formie elektronicznej.

Art. 10. Przepis określający maksymalny limit wydatków oraz wprowadzający mechanizmy korygujące na wypadek przekroczenia górnych limitów.

Art. 11. Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Jednak ze względu na konieczność podjęcia działań przygotowawczych art. 4, art. 7 i art. 8 wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

## Skutki projektu

W celu realizacji projektu niezbędne jest utworzenie w Urzędzie Transportu Kolejowego nowej komórki organizacyjnej, która będzie odpowiedzialna za przygotowanie, przeprowadzenie i nadzór nad procesem egzaminowania maszynistów i prowadzenia rejestru.

W celu rozpoczęcia działalności centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie utworzenie nowych etatów w pełnym wymiarze zatrudnienia.

Dla sprawnego działania centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie zapewnienie odpowiednich pomieszczeń zarówno dla pracowników, jak i osób zdających egzamin oraz konieczność zapewnienia specjalnych warunków w pomieszczeniach z symulatorami, w tym odpowiedniego przyłącza energetycznego oraz zaplecza technicznego.

Przygotowanie do wdrożenia nowych zadań Prezesa UTK wynikających z projektu ustawy jest przewidziane do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Szacowany koszt całkowity projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln PLN.

Kwota dofinansowania obejmuje koszty wdrożenia nowych zadań Prezesa UTK wynikających z projektu ustawy i obejmuje w szczególności:

- opracowanie, zakup i wdrożenie systemu informatycznego - Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz aplikacji informatycznych do zarządzania egzaminami oraz monitorowania maszynistów,
- zakup symulatorów pojazdów trakcyjnych oraz odwzorowanie tras linii kolejowych w celu prowadzenie egzaminów na symulatorze,
- zakup pozostałego wyposażenia ośrodka egzaminacyjnego,
- wynajem powierzchni w okresie pilotażu i testów,
- kampanię informacyjną wspierającą budowę systemu,
- pilotaż wdrożenia systemu.

Skutki dla budżetu państwa będzie rodziło zapewnienie trwałości projektu w obowiązkowym okresie 5 lat trwałości projektu. Na potrzeby OSR przedstawiono koszty funkcjonowania w okresie 10 lat. Łączny koszt w okresie 10 lat działalności centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów szacowany jest na 33,54 mln PLN.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Zawarte w projekcie ustawy regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym projekt ustawy nie będzie podlegał notyfikacji.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii,

dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

### **Przetwarzanie danych osobowych w związku z projektem ustawy**

Uwzględniając zasadę *Privacy in design* wprowadzoną przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.) (RODO) należy wskazać, że w związku z projektowanymi zmianami przepisów zmianie ulegnie zakres przetwarzania danych osobowych przez Prezesa UTK a także podmioty odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa systemu kolejowego: przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury otrzymają szerszy niż do tej pory dostęp do danych o swoich pracownikach.

Rejestry będą gromadziły m.in. dane wrażliwe (informacje o zdolności lub niezdolności do pracy, informacje o karalności, informacje o zatrudnieniu w systemie kolejowym), ale bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce.

Gromadzenie i wymiana informacji pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za zapewnienie bezpieczeństwa transportu kolejowego jest środkiem niezbędnym i proporcjonalnym służącym do zagwarantowania skutecznego zarządzania ujawnionymi zagrożeniami dotyczącymi personelu krytycznego, jakim są maszyniści i prowadzący pojazdy kolejowe. To właśnie brak możliwości wymiany informacji pomiędzy przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury o personelu wykonującym krytyczne dla bezpieczeństwa czynności stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu kolejowego, np. poprzez dopuszczenie do pracy osób przemęczonych albo niespełniających innych wymagań.

Należy wskazać, że udostępnienie danych dla swojego pracodawcy będzie realizowane wyłącznie za zgodą osoby, której dane dotyczą. Dostęp do danych zawartych w ewidencji będzie udzielany przez kandydata na maszynistę, maszynistę i prowadzącego pojazdy kolejowe w systemie informatycznym w celu zawarcia i realizacji umowy o pracę lub świadczenie usług.

Projekt ustawy został poddany szczegółowej analizie pod kątem zgodności z zasadami przetwarzania i ochrony danych osobowych osób fizycznych.

### **Rejestr egzaminatorów**

Wprowadzenie rejestru egzaminatorów w zakresie zgodnym z art. 22be projektowanego przepisu zwiększy zakres danych gromadzonych przez Prezesa UTK dotyczących egzaminatorów przeprowadzających egzaminy na stanowisko maszynisty. Mają na względzie zakres gromadzonych danych oraz ich charakter oraz z uwagi na przetwarzania numeru identyfikacyjnego PESEL, numeru identyfikacyjnego EIN (European Identification Number – numer licencji maszynisty) oraz nadawanie unikalnego identyfikatora w systemie teleinformatycznym. W ocenie projektodawcy konieczne było dokonanie wstępnej oceny skutków dla ochrony danych w zakresie tworzenia rejestru egzaminatorów przeprowadzających egzaminy na stanowisko maszynisty. Wstępna analiza została przeprowadzona przez administratora danych - Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkowo w przeprowadzonej ocenie uwzględnione zostało ograniczenie praw podmiotów danych wynikających z RODO. Do rejestru egzaminatorów nie znajduje zastosowania Prawo do usuwania danych, prawo do przenoszenia danych oraz prawo do sprzeciwu.

W związku z wycenionym poziomem ryzyka przeprowadzona została Ocena Skutków dla Ochrony Danych, w której przyjęto szereg rozwiązań mitygujących ryzyko. Do

najważniejszych sposobów minimalizacji ryzyka należą, zmniejszenie liczby zbieranych danych, zastosowanie środków technicznych i organizacyjnych oraz środków bezpieczeństwa dla projektowanego systemu informatycznego. Ocena Skutków dla Ochrony Danych pozwoliła zmniejszyć ryzyko do poziomów akceptowalnych wymagających dalszego monitorowania.

### **Krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe**

Wprowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, na który składają się ewidencja maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe oraz ewidencja czasu pracy maszynistów i czasu pracy prowadzących pojazdy kolejowe, prowadzi do zwiększenia zakresu przetwarzanych danych osobowych przez Prezesa UTK. Celem rejestru jest zwiększenie skuteczności procesu zarządzania ryzykiem prowadzonego przez podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo transportu kolejowego w obszarze ryzyka wspólnego a dotyczącego personelu wykonującego kluczowe dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego zadania. W rejestrze mają się znaleźć m.in. numer identyfikacyjny PESEL, numer identyfikacyjny EIN. Wynika to bowiem z faktu konieczności zapewnienia integralności danych napływających z różnych źródeł a także wykonaniu obowiązków wynikających z ustawy o informatyzacji.

W ocenie projektodawcy konieczne było przeprowadzenie Oceny Skutków dla Ochrony Danych w zakresie tworzonego rejestru oraz wchodzących w jego skład ewidencji. Ocena ryzyka naruszenia praw i wolności osoby fizycznej z uwagi na przetwarzanie w procesie danych dotyczących wyroków skazujących, przetwarzanie danych dotyczących orzeczeń zdrowotnych, przetwarzanie danych na dużą skalę, łączenie w rejestrze danych z innych systemów oraz na innowacyjność systemu została przeprowadzona przez administratora danych – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Warto wskazać również, że w związku z prowadzeniem rejestru oraz z uwagi na jego cel ograniczone zostają prawa osób, których dane dotyczą, zastosowanie nie znajduje prawo do usuwania danych, prawo do przenoszenia danych, prawo do ograniczenia przetwarzania. Z uwagi na cel prowadzenia rejestru i jego referencyjny charakter przyjęto okres retencji danych:

- 5 lat od daty zgonu (przetwarzanie danych do celów statystycznych i archiwalnych w tym okresie leży w interesie publicznym) – dla maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,
- 2 lata od dnia ukończenia szkolenia na licencję maszynisty – dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o wydanie licencji maszynisty,
- do dnia upływu ważności licencji maszynisty – dla kandydatów na maszynistę ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty.

W związku z oszacowaniem ryzyka naruszenia praw i wolności osoby fizycznej przeprowadzona została Ocena Skutków dla Ochrony Danych, w której przyjęto szereg rozwiązań mitygujących ryzyko.

Do najważniejszych sposobów minimalizacji ryzyka należą, zmniejszenie liczby zbieranych danych, zastosowanie środków technicznych i organizacyjnych (tj. obowiązki zachowania tajemnicy, nadawanie upoważnień do przetwarzania danych, określenie obszaru przetwarzania) oraz środków bezpieczeństwa dla projektowanego systemu informatycznego (m.in. kontrola dostępów, analizy ruchu sieciowego, kryptografia, OWASP 10, dostępność systemu, logowanie przez węzeł krajowy). Ocena Skutków dla Ochrony Danych pozwoliła zmniejszyć ryzyko do poziomów wymagających dalszego monitorowania, które z uwagi na cel projektu, którym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa są akceptowalne.

Projektowane rozwiązania uwzględniają również zasadę domyślnej ochrony prywatności (*Privacy by default*).

Dodatkowo Ocena Skutków dla Ochrony Danych będzie prowadzona ponownie wraz z wdrażaniem systemów teleinformatycznych wspólnie z ich wykonawcami.