



KD/NB/115/2019

Legnica, 19 listopada 2019 r.

**Sz.P. Andrzej Bittel**  
**Sekretarz Stanu**

**Ministerstwo Infrastruktury**  
**ul. Chałubińskiego 4/6**  
**00-928 Warszawa**

Dotyczy: Pisma o sygn. DTK-4.0210.4.2019.WN.2 dotyczącego konsultacji projektu zmian do ustawy o transporcie kolejowym

*Szanowny Panie Ministrze!*

W związku z trwającymi uzgodnieniami projektu ustawy o transporcie kolejowym pragniemy przedstawić nasze stanowisko w tym zakresie:

1. 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;
2. 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;
3. 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.

4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. Art. 22bb ust. 13 – o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzonym 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.
8. Art. 22bd ust. 1 pkt. 6 – kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.
9. Art. 22bd ust. 2 – proponowany zapis jest zbyt ogólny, nie określono co oznaczają kompetencje zawodowe w zakresie posiadanych uprawnień – może oznaczać zarówno to, że egza-



minator 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 zmieniającymi się 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 pieczęcią Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego proponujemy aby zobowiązać Prezesa UTK do regularnego prowadzenia szkoleń dla egzaminatorów.

10. 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.
11. 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/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.
12. Art. 25y ust. 2 pkt. 4 – proponujemy zapis „forma zatrudnienia”
13. 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.
14. 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 dyspozycy 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/bocznicy 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 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 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 Urzędu Transportu Kolejowego do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencją maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.

15. 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.
16. Art. 4.1. Zapis wydaje się być zbędny – sposób i powód unieważniania wymienionych dokumentów został określony w odrębnych przepisach, w których nie wymienia się jako powód zmianę sposobu egzaminowania.
17. Art. 5.1. Biorąc pod uwagę 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.
18. Art. 10.2. Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutowało 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 bez-



pieczeństwa 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.

Z wyrazami szacunku

  
Koleje Dolnośląskie S.A.  
WICEPREZES ZARZĄDU  
Wojciech Zdanowski