

UZASADNIENIE

Część ogólna

I. Cel projektowanej regulacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ma na celu wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Dotychczas 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 oraz czasu pracy.

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 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 prowadzone 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.

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 zdanego 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. Egzamin obejmuje dwie części:

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

Obecnie egzamin zawiera element sprawdzenia maszynisty w symulatorze pojazdu kolejowego w tym także zachowania podczas sytuacji niebezpiecznych. Egzamin praktyczny przeprowadzany jest przez dwóch egzaminatorów delegowanych przez ośrodek szkolenia i egzaminowania.

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

Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora egzaminu będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne. Egzamin będzie realizowany przez egzaminatorów zatrudnionych przez Prezesa UTK. Z uwagi na fakt, że ośrodki szkolenia nadal będą odpowiedzialne za szkolenie i potwierdzanie uprawnień do znajomości typu pojazdu kolejowego podczas części praktycznej (jazda praktyczna), w kabinie maszynisty obok egzaminatora UTK będzie znajdował się dodatkowy egzaminator posiadający uprawnienia do jazdy na typie pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Egzaminator ten będzie delegowany przez ośrodek szkolenia. Planuje się, że przed dopuszczeniem do egzaminu państwowego ośrodek szkolenia przeprowadza wewnętrzne sprawdzenie kandydata ze znajomości typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których będzie prowadzony egzamin.

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.

Docelowo proponuje się wprowadzenie sprawdzianu wiedzy i umiejętności dla maszynistów pochodzących z innych krajów Unii Europejskiej.

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 przeprowadzane są 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 doraźnych oraz 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 kolejowi będą mogli opracowywać własne programy szkoleniowe obejmujące dodatkowe zagadnienia wynikające m.in. z potrzeb eksploatacyjnych.

Krajowy rejestr elektroniczny 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 i zarządców infrastruktury oraz inne podmioty kolejowe.

Projekt zakłada stworzenie centralnego rejestru maszynistów gromadzącego w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane dotychczas rozproszone bazy danych. Jednocześnie zakłada się wprowadzenie narzędzi monitorujących wykonanie czasu pracy przez maszynistów, w celu wyeliminowania ryzyka wykonywania zadań w czasie obowiązkowego odpoczynku.

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 roku 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 ilość maszynistów	Stan obecny + deficyt na rynku	Szacowany wzrost zatrudnienia (%)	Szacowany wzrost zatrudnienia (ilość)	Pożądana ilość 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 nam 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

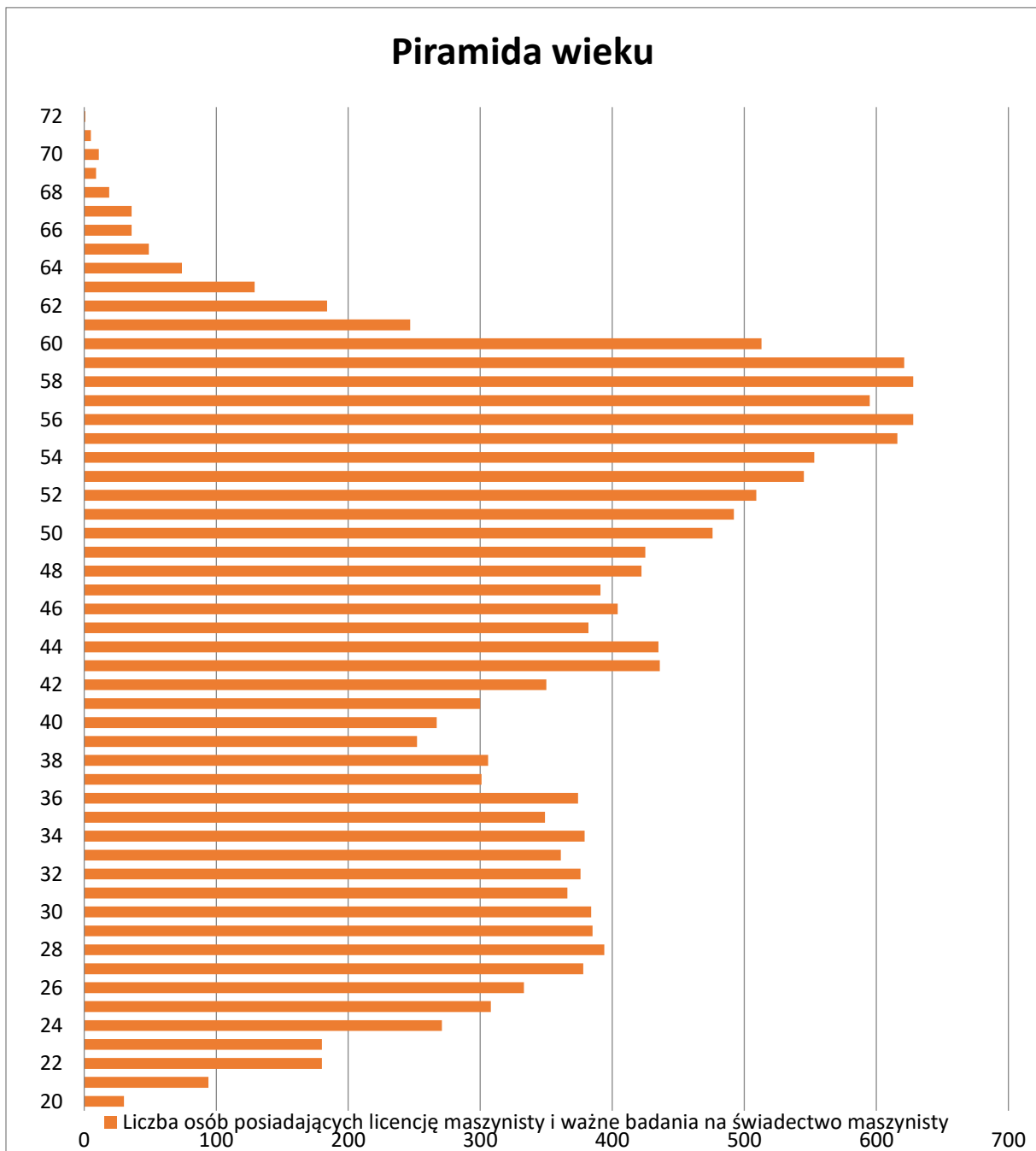


Tabela 3. Struktura wieku maszynistów posiadających ważne badania na świadectwo maszynisty

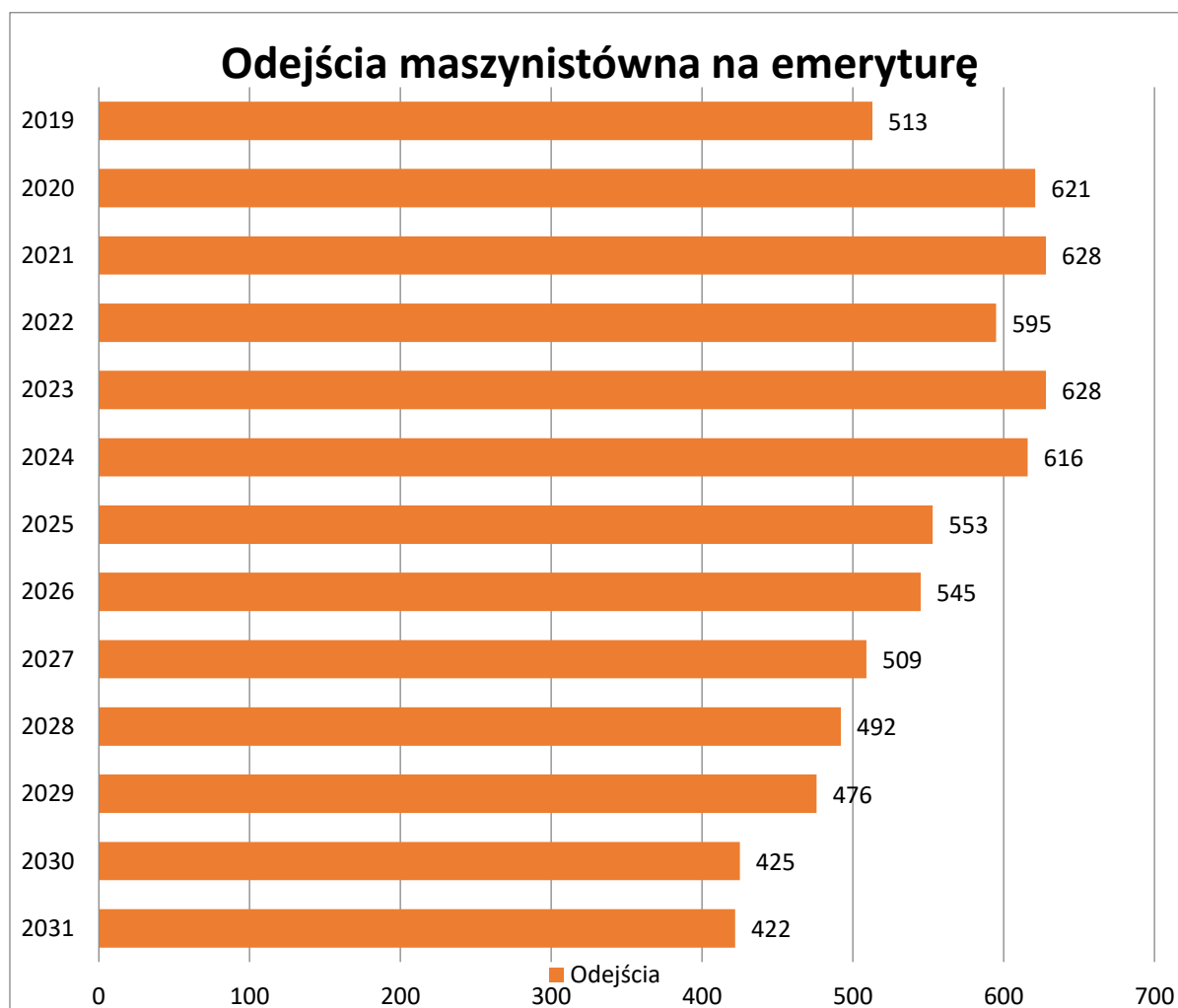
Wiek	Liczba osób	Udział w %
<30	2553	15,21%
30 – 40	3448	20,54%
40 – 50	3812	22,71%
50 – 55	2575	15,34%
55 – 60	3088	18,39%
>=60	1313	7,82%
Suma	16789	100,00%

Z analizy powyższych danych wynika, że na dzień 25 kwietnia 2019 roku 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 odejść 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, że 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 ilość maszynistów:	Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (%)	Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (ilość)
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 liczbowy 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 ilość maszynistów:	Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia (%)	Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60 roku życia (ilość)
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 – Prezesa 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 nie posiadającej stosownych kompetencji do wykonywania zawodu.

Rola maszynisty w bezpieczeństwie transportu kolejowego

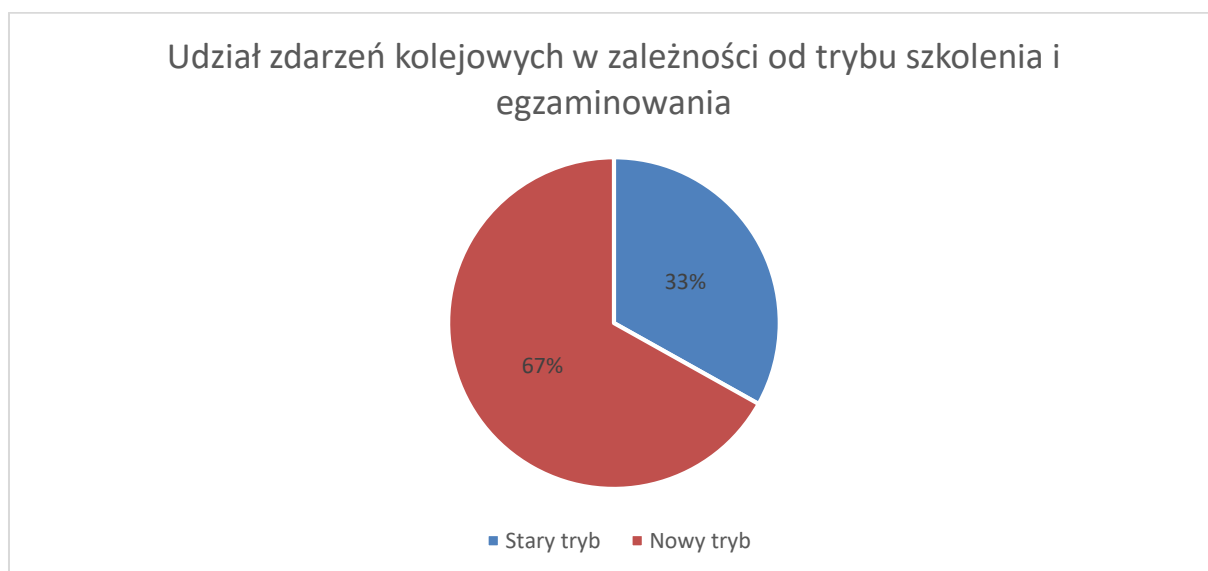
Czynnik ludzki odgrywa coraz ważniejszą rolę w nowoczesnych, złożonych systemach mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa. Nawet w przypadku automatyzacji niektórych procesów – zwykle wprowadzanej w celu ograniczenia błędu ludzkiego – ludzie stanowią fundamentalny składnik kolei europejskich. Człowiek 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 roku Prezes UTK zebrał dane dotyczące zdarzeń kolejowych, w których co najmniej jedną z przyczyn było niezgodne z regulacjami zachowanie maszynisty posiadającego staż 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 roku zebrane od 18 największych przewoźników kolejowych w Polsce.



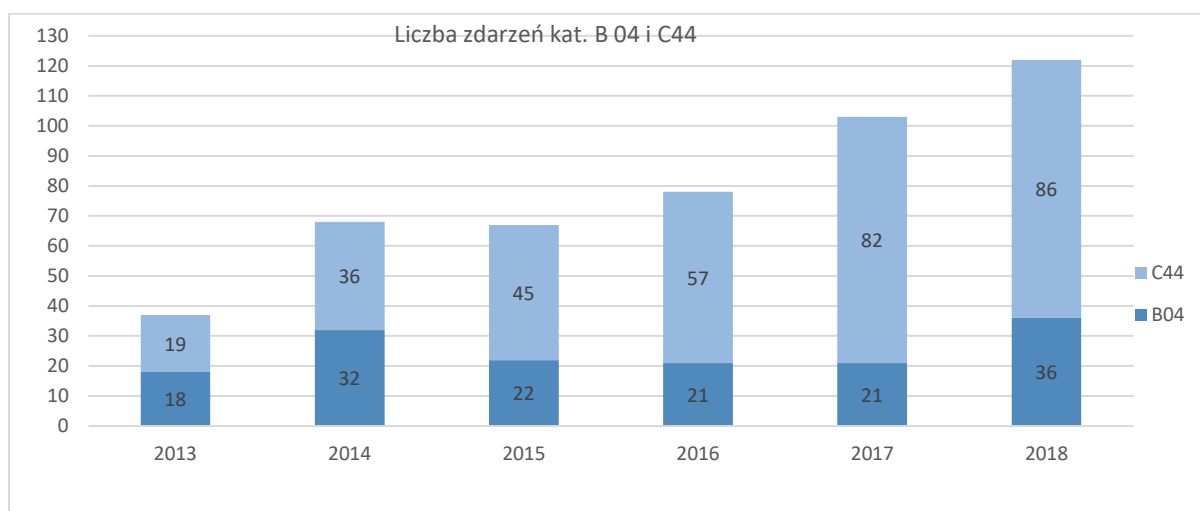
Wśród zdarzeń, do których przyczynili się maszyniści ze stażem krótszym niż 5 lat należy wymienić incydenty i wypadki kolejowe spowodowane:

- 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 i C44, 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, niewłaściwa obserwacja przedpola jazdy, nieprawidłowe odczytanie wskazań sygnalizatorów, niewłaściwa współpraca maszynistów z kierownikiem pociągu, uruchomienie składu wbrew poleceniu dyżurnego ruchu w niewłaściwym kierunku, brak reakcji maszynisty na wszelkie sygnały manewrowe podawane bezpośrednio przed zdarzeniem czy niedostosowanie prędkości do warunków

miejsowych. Przyczyny tych zdarzeń mogą być zatem zaliczone do kategorii niewłaściwego wyszkolenia maszynisty oraz do kategorii niewłaściwego stanu psychofizycznego maszynisty (związanego np. z nieprzestrzeganiem norm czasu pracy). W związku z powyższym to właśnie czynnik ludzki jest najbardziej wrażliwym elementem systemu kolejowego dlatego konieczne jest podjęcie działań tworzących fundament bezpieczeństwa bazujący na rozwiązaniach systemowych.

Analiza zdarzeń kolejowych wskazuje, że najczęściej 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 najszerszej 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 byłyby niewspółmiernie wysokie. Istniejące systemy SHP oraz Czuwak Aktywny i Radiostop są niewystarczające. W innych krajach stosuje się aktywne systemy zabezpieczające przed błędem maszynisty np. funkcja automatycznego zatrzymania pociągu w sytuacji przejechania obok semafora wskazującego sygnał stój albo system ograniczający prędkość pojazdu. Taki stan rzeczy powoduje szczególny wzrost wymagań kompetencyjnych wobec maszynistów wykonujących zawód na terenie polskiej sieci kolejowej.

Od 2025 roku 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 też spowoduje dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa kolejowego. Jest to związane z likwidacją systemu Radio-stop i brakiem rozgłaszania komunikacji. GSM-R, w przeciwieństwie do dotychczasowej łączności analogowej, nie ma charakteru rozgłoszeniowego. Oznacza to, że maszynista nie słyszy komunikacji między innymi maszynistami i dyżurnym ruchu, przez co nie ma możliwości orientacji w sytuacji ruchowej w sąsiedztwie. Chodzi tu o sposób funkcjonowania sygnału alarmowego. Maszyniści i dyżurni ruchu są przyzwyczajeni do sygnału Radio-stop, którego nadanie nie tylko informuje o niebezpieczeństwie, ale automatycznie zatrzymuje wszystkie pociągi na obszarze oddziaływania. 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.

Konieczne jest zatem 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 ujednoczenia 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 przez 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 jednorodnej 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 zobowiązani 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 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 i nietypowych 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 2019 r. poz. 710, 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 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, poprzez m. in.:

- 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 przewidziano wprowadzenie nowego systemu egzaminowania oraz monitorowania ich kwalifikacji, uprawnień i czasu pracy.

W transporcie kolejowym zgodnie z projektem 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 badań 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

Istotnym z punktu widzenia rozwoju transportu kolejowego w Polsce jest Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. („KPK”), który realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym „Strategię Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030”.

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 poprzez 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 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 2014-2020, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentu „Łącząc Europę”.

Monitorowanie czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

Przeprowadzone analizy naukowe wskazują, że praca na stanowisku maszynisty charakteryzuje się podatnością na obciążenia fizyczne, psychiczne oraz emocjonalne. Wiąże się to z koniecznością stałego i niezakłóconego odbioru oraz przetwarzania szeregu informacji niezbędnych do właściwego wykonywania powierzonych obowiązków, tj. obserwacji linii kolejowej, współuczestników ruchu czy sygnalizacji. Utrzymanie odpowiedniego poziomu koncentracji w trakcie odbywania wielogodzinnej zmiany roboczej prowadzi natomiast do zwiększonej podatności na zmęczenie. W przypadku maszynistów wysiłek dynamiczny znajduje się na dość niskim poziomie, jednak przyjmowanie siedzącej, niezmienniej pozycji ciała, ekspozycja na hałas, drgania i wstrząsy oraz negatywne warunki mikroklimatyczne kabiny przyczyniają się do występowania licznych dolegliwości, szczególnie w zakresie układu mięśniowo-szkieletowego. Ponadto czynnikiem dodatkowo obciążającym stan psychofizyczny tej grupy pracowników jest możliwość wystąpienia zdarzeń o charakterze nagłym, które wymagają bezzwłocznego podejmowania decyzji i generują stres.

Biorąc pod uwagę omówione powyżej kwestie, wskazać należy na kluczową rolę właściwego regulowania czasu pracy maszynistów w zapewnianiu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Szczególne obciążenia psychofizyczne, na jakie narażone są osoby prowadzące pojazdy kolejowe oraz charakter wykonywanych zadań, warunkuje konieczność określenia zasadniczych norm porządkujących powyższe zagadnienie. Czas pracy maszynistów nie został uregulowany w przepisach szczególnych, jak ma to miejsce np. w przypadku kierowców w transporcie drogowym. W obecnym stanie prawnym kwestię tę określają przede wszystkim przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, z późn. zm.), zwanej dalej „KP”, które znajdują zastosowanie również w odniesieniu do maszynistów. W myśl art. 129 KP czas pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. Ponadto ze względu na specyficzny charakter wykonywania zawodu maszynisty rozważyć należy regulacje w zakresie równoważnego systemu czasu pracy. Zgodnie z art. 135 § 1 KP w przypadkach uzasadnionych rodzajem lub organizacją pracy możliwe jest zastosowanie powyższego systemu, który dopuszcza przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy, nie więcej jednak niż do 12 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca. Przedłużony dobowy wymiar czasu pracy jest równoważony krótszym dobowym wymiarem czasu pracy w niektórych dniach lub dniami wolnymi od pracy. Dodatkowo status pracowników w omawianym zakresie kształtowany jest w oparciu o art. 132 i 133 powyższego aktu, które gwarantują prawo do nieprzerwanego odpoczynku dobowego oraz tygodniowego w wymiarze odpowiednio 11 i 35 godzin.

Niemniej jednak brak szczegółowych regulacji w omawianym obszarze ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Obszarem szczególnie newralgicznym z punktu widzenia określenia norm czasu pracy maszynistów jest problem świadczenia usług na rzecz

więcej niż jednego podmiotu. Poddając analizie przepisy dotyczące omawianych zagadnień, w przypadku zatrudnienia u różnych pracodawców, kluczowym wydaje się być fakt, że wymiar czasu pracy nie ulega sumowaniu i wyliczany jest odrębnie dla każdego nawiązanego stosunku pracy. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest możliwość podwójnego zatrudniania maszynistów, którzy w rzeczywistości mogą prowadzić pojazd kolejowy przez czas dłuższy niż pozwalają na to obowiązujące w zakresie czasu pracy przepisy oraz – co szczególnie istotne – bez zachowania nieprzerwanego dobowego i tygodniowego odpoczynku. Zważywszy na strategiczny wpływ zagadnień związanych z czasem pracy maszynistów na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, nadzór nad powyższą kwestią został uznany za jeden z priorytetów działalności nadzorczej Prezesa UTK.

Wskazać należy, że przepisy mające na celu pośrednie ograniczenie przypadków prowadzenia pojazdów kolejowych bez zachowania adekwatnego odpoczynku zostały zaimplementowane do ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 22ca ww. ustawy maszyniści zostali zobowiązani do składania pisemnych oświadczeń o świadczeniu bądź nieświadczeniu pracy lub usług na rzecz innych podmiotów kolejowych. Rozwiązanie to stało się narzędziem umożliwiającym Prezesowi UTK prowadzenie działań monitorujących w zakresie podejmowania przez maszynistów zatrudnienia na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Głównym celem praktycznego wdrożenia niniejszego przepisu jest jednak przede wszystkim możliwość uzgadniania harmonogramów pracy przez podmioty zatrudniające danego maszynistę. Warto nadmienić, że od 2014 r., kiedy wdrożono system kontroli czasu pracy maszynistów i składanych przez nich oświadczeń oraz uznano ten obszar za szczególnie istotny z punktu widzenia działalności nadzorczej Prezesa UTK, liczba pracowników poddanych weryfikacji stale wzrasta, o czym świadczą prowadzone przez Urząd Transportu Kolejowego analizy. Do najczęściej identyfikowanych w tym zakresie nieprawidłowości należy:

- niezłożenie oświadczenia o świadczeniu bądź nieświadczeniu pracy lub usług na rzecz innych podmiotów kolejowych,
- poświadczenie nieprawdy w oświadczeniu,
- niezapewnienie nieprzerwanego 11-godzinnego odpoczynku pomiędzy świadczeniem pracy lub usług w dwóch różnych podmiotach.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w tym zakresie Prezes UTK:

- kieruje, w oparciu o porozumienie zawarte 30 września 2011 r. pomiędzy Głównym Inspektorem Pracy a Prezesem UTK w sprawie zasad współdziałania tych organów, wnioski do Głównego Inspektora Pracy w zakresie naruszeń, które pozostają we właściwości tego organu, głównie polegające na niezachowaniu co najmniej 11 - godzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby;
- kieruje wnioski do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w związku ze stwierdzeniem podjęcia pracy podczas zwolnienia lekarskiego;
- kieruje wnioski o ukaranie do sądów w związku z poświadczeniem nieprawdy w oświadczeniu, czy też niezłożeniem oświadczenia w wyznaczonym terminie.

W projektowanej ustawie zakłada się stworzenie systemu monitorowania czasu pracy obejmujący ściśle określone elementy. Planowane jest uruchomienie usługi gromadzenia informacji o czasie pracy prowadzących pojazdy kolejowe i ich automatyczne analizowanie w czasie rzeczywistym. Jednocześnie z uwagi na wprowadzenie obowiązku raportowania w systemie czasu pracy zlikwidowano obowiązek składania przez maszynistów oświadczeń o wykonywaniu pracy u innego przewoźnika kolejowego. Szczegółowy zakres danych gromadzonych informacji przewidziany jest do określenia w odpowiednich rozporządzeniach wykonawczych.

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: 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 terminologii w ustawie o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 1 lit. b – powierzenie Prezesowi UTK nowego zadania, jakim będzie prowadzenie Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Przepis ten wprowadza nowe zadanie Prezesa UTK w postaci prowadzenia krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Szczegółowy zakres danych gromadzonych w rejestrze zostanie określony w dalszych przepisach ustawy oraz rozporządzeniu wykonawczym do 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 zastosowanych środków karnych wobec pracownika a także o pracy wykonywanej 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 2 – zmiana redakcyjna polegająca na aktualizacji skrótu, w związku z przekształceniu ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów. Zamiana słów „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 maksymalnego poziomu połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę. 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.

Art. 1 pkt 4 – zmiany redakcyjne mające na celu ujednoczenie używanych pojęć określających zdanie egzaminu kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty.

Art. 1 pkt 5 – zmiany redakcyjne wynikające z przejścia egzaminowania maszynistów przez Prezesa UTK.

Dodano obowiązek delegowania egzaminatora przez ośrodek, w którym kandydat na maszynistę odbywał szkolenie na świadectwo maszynisty wyłącznie do praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty - jazd po sieci kolejowej. 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 infrastrukturę. W dalszych przepisach ustawy zakłada się, że warunkiem przystąpienia do egzaminu na świadectwo maszynisty 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 egzamin na świadectwo w części praktycznej.

Wprowadzono również obowiązek wprowadzania danych o przeprowadzonych szkoleniach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności do systemu teleinformatycznego – rejestru maszynistów 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.

Art. 1 pkt 6 – określono warunki, jakie należy spełniać, aby uzyskać świadectwo maszynisty, jako kandydat.

Art. 1 pkt 7 – 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 zobowiązany 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 poprzez 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. 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 przeprowadzonego w ośrodku egzaminacyjnym UTK. Wykaz pytań egzaminacyjnych na licencję maszynisty będzie jawny i publikowany na stronie internetowej UTK. Od wyniku egzaminu nie będzie przysługiwało odwołanie z uwagi na wprowadzenie automatycznych reguł sprawdzających i walidujących prawidłowość przeprowadzenia egzaminu – które zostaną określone w rozporządzeniach wykonawczych.

Egzamin na świadectwo

Wniosek o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo będzie mógł złożyć pracodawca zatrudniający kandydata na maszynistę – przewoźnik lub zarządca 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. Obejmuje, 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. Część 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 dotyczących 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 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 danego 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 nie 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 8 – uchylenie obowiązku składania oświadczeń przez maszynistów oraz ich przesyłania do Prezesa UTK. Monitorowanie czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będzie prowadzone przy pomocy krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe a przedsiębiorcy kolejowi będą znali pozostałych pracodawców oraz wymiar czasu pracy na podstawie informacji uzyskanej z ewidencji.

Art. 1 pkt 9 – wprowadza przepisy regulujące krajowy rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W rejestrze będą prowadzone dwie ewidencje – jedna dotycząca kwalifikacji maszynistów, druga związana z monitorowaniem czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Określono sposób prowadzenia ewidencji maszynisty, zwanej dalej „ewidencją”, za pomocą aplikacji teleinformatycznej, zakres zbieranych danych oraz zasady uzyskiwania dostępu do danych. Wskazano, że w ewidencji będą gromadzone wszelkie dane związane z osobami pracującymi na stanowiskach kolejowych związanych z prowadzeniem pojazdu kolejowego, kandydatami na te stanowiska, a także osobami, którym cofnięto uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego.

W ewidencji będą gromadzone dane pochodzące od ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców, 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, REGON i TERYT aby zapewnić jednolity słownik danych o osobach, przedsiębiorstwach i adresach zawartych w rejestrze. Dodatkowo zapewniono dostęp do Krajowego Rejestru Karnego w zakresie danych mających wpływ na ograniczenie uprawnień maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

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 bardzo aktualnej informacji o zatrudnieniu wskazanych powyżej osób lub świadczeniu przez nich usług – bezpośrednio poprzez 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.

Jednocześnie w związku z uchyleniem obowiązku przekazywania oświadczenia do Prezesa UTK o:

1) oświadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, albo

2) niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej,

- informacje o czasie pracy i liczbie pracodawców będą dostępne w ewidencji czasu pracy maszynistów.

Szczegóły dotyczące sposobu przekazywania danych do ewidencji, w tym oświadczeń, o których mowa powyżej 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 czasu pracy przez Prezesa UTK ma na celu uprawnienie kontroli przestrzegania przepisów czasu pracy po stronie Państwowej Inspekcji Pracy, poprzez sprawne i bieżące dostarczanie rzetelnych danych.

Art. 1 pkt 10 – w związku z uchyleniem obowiązku składania i przekazywania oświadczeń maszynistów niezłożenie oświadczenia nie będzie stanowiło wykroczenia. Uchylono przepis sankcyjny za niezłożenie oświadczenia przez maszynistę.

Art. 1 pkt 11 – w związku z uchyleniem obowiązku przesyłania przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury oświadczeń maszynistów ustaje konieczność sankcjonowania naruszeń w tym zakresie. Informacja o świadczeniu pracy na rzecz różnych podmiotów będzie widoczna w krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Do katalogu kar pieniężnych dodano sankcję za niewprowadzenie przez przewoźników kolejowych i zarządców danych do ewidencji czasu pracy. Sankcjonowane będzie niewprowadzenie danych do ewidencji, 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. 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. 4. Licencje maszynisty i świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowają ważność na okres, na który zostały wydane.

Art. 5. 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. 6. Wprowadza obowiązek przekazania przez podmioty Prezesowi UTK informacji dotyczących zatrudnionych u nich maszynistów, które zasilą krajowy rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Zakres danych informacji oraz formę i terminy ich przekazania określi Prezes UTK w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 7. Przepis, na mocy którego postępowania dotyczące uchylecia się od obowiązku składania oświadczeń przez maszynistów albo zawarcia w nich informacji niezgodnych ze stanem faktycznym oraz ich przesyłania do Prezesa UTK, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie nowej ustawy, umarza się.

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 elektronicznego 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 2022 r. Jednak ze względu na konieczność podjęcia działań przygotowawczych art. 3 i ust. 2 i 3, art. 6 oraz art. 8 wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

Skutki projektu

Szacowany koszt wdrożenia nowych zadań Prezesa UTK to 36,62 mln PLN, który obejmuje m.in:

- opracowanie dokumentacji projektowej,
- opracowanie, zakup i wdrożenie rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,
- zakup symulatorów oraz odwzorowanie tras linii kolejowych,
- wynajem powierzchni oraz wyposażenie jednostki egzaminacyjnej w okresie pilotażu,
- kampanię informacyjną wspierającą budowę systemu,
- pilotaż wdrożenia systemu.

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.

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

- kierownika i zastępcy kierownika;
- egzaminatorów części teoretycznej i części praktycznej na symulatorze pojazdu kolejowego, z pełną zastępowalnością - w liczbie 7 etatów,
- pracowników administracyjno-merytorycznych - w liczbie 3 etatów, odpowiedzialnych za sprawy związane z rekrutacją na egzaminy, formalną weryfikacją dokumentów, wydawaniem dokumentów potwierdzających zdanie egzaminu, archiwizacją dokumentów, bieżącą obsługą administracyjną utworzonej komórki,
- obsługi recepcji - w liczbie 2 osób,
- informatyka odpowiedzialnego za stan sprzętu teleinformatycznego oraz oprogramowania,
- serwisanta symulatorów.

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.

Wdrożenie nowych zadań Prezesa UTK przekazanych na podstawie projektu ustawy jest współfinansowane w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

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 art. 52 § 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.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

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. Nr 239, 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.