

Warszawa, 22. listopada 2019 r.



Sz.P. Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Dot. Uwagi do Projektu zmiany Ustawy o transporcie kolejowym w ślad za pismem Ministra Infrastruktury DTK-4.0210.4.2019.WN.2

Szanowny Panie Ministrze,

Opinia Forum Kolejowego Railway Business Forum w sprawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Dokument RCL 423532 datowany 15.10.2019

Zgadając się z **generalnym założeniem uszczelnienia i standaryzacji procesu egzaminowania kandydatów na maszynistów kolejowych a także centralnej ewidencji maszynistów jednocześnie przedstawiamy uwagi co do rozwiązań szczegółowych , budzących wątpliwości:**

- 1. Projektowane zmiany dotyczą kompetencji w zakresie egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencje maszynisty lub świadectwo maszynisty. W obu przypadkach zakłada się przekazanie kompetencji egzaminowania do Urzędu Transportu Kolejowego. Zmiana ta uzasadniana jest:**
 - a. zwiększeniem się liczby zdarzeń za które odpowiadają maszyniści egzaminowanie w obecnym trybie przez ośrodki szkolenia i egzaminowania (str. 10 i 11 uzasadnienia – dokument nr 423532), potrzebą podniesienia jakości i jednolitości kwalifikacji (str. 13), które wobec dużej „zdawalności” w ośrodkach komercyjnych budzą wątpliwości, co nabierze wagi zwłaszcza wobec zwiększenia się luki pokoleniowej,**
 - b. podejrzeniem o brak bezstronności egzaminu prowadzonego przez osoby związane z konkretnym przewoźnikiem (str. 14 uzasadnienia),**
 - c. faktem, że egzaminy maszynistów kolejowych są wyjątkiem – na licencji pilota samolotu, samochodowe prawo jazdy lub uprawnienia morskie egzaminuje organ państwowy, a nie przedsiębiorstwo, jak to jest tradycyjnie na kolei od czasu gdy PKP miało innych charakter – w**

istocie wykonywało wiele funkcji państwowych, np. dozór techniczny i nadzór nad kolejami innymi niż PKP,

d. przykładami zagranicznymi, chociaż w uzasadnieniu wskazuje się tylko na Holandię, a nie ma analizy jak jest w pozostałych krajach UE, w szczególności tych które mają wyższe od Polski wskaźniki bezpieczeństwa.

e.

2. Projekt zakłada w zasadzie jednakowe traktowanie licencji i świadectwa, co nie jest do końca uzasadnione. Licencję wydaje UTK, natomiast świadectwo przewoźnik – jest to jego odpowiedzialność. Szkolenie i egzamin na świadectwo obejmuje między innymi umiejętności związane z typem pojazdu trakcyjnego, a więc wprowadzenie nowego typu pojazdu do floty przewoźnika lub skierowanie maszynisty do pracy z nowym typem taboru wymaga nowego szkolenia i świadectwa.

3. Wydaje się że byłoby celowe umożliwienie szkołom ponadpodstawowym otrzymanie statusu ośrodka szkoleniowego prowadzącego sprawdzian na poziomie licencji. Technika i podobne szkoły ponadpodstawowe uległy istotnemu ograniczeniu w wyniku ustania na pewien zatrudnienie osób określonych zawodów oraz wynikającej z dużej dynamiki zmian na rynku pracy. Zawężenie kształcenia do określonego zawodu czy wręcz stanowiska pracy raczej pogarszało niż poprawiało perspektywy zawodowe absolwenta. Obecnie brak maszynistów uchyla obawę o zatrudnienie. Natomiast przyjęcie koncepcji, że absolwent zostaje technikiem elektrykiem, mechanikiem lub w dziedzinie innego zawodu, a program kształcenia nie jest zawężony do określonego rodzaju pracy, daje gwarancję, że w przypadku braku warunków zdrowotnych lub innych koniecznych do wykonywania zawodu maszynisty albo kolejnej zmiany koniunktury będzie on kompetentny do wykonywania innej pracy. Spośród szkół określonych (art. 18 ust.1 pkt.2 prawa oświatowego) w obecnie obowiązującym prawie pięcioletnie 1) technikum lub 2) szkoła policealna (2,5 roku) dla osób posiadających wykształcenie średnie wydają się adekwatne do kształcenia techników w programie umożliwiającym zdanie egzaminu na licencję maszynisty. Wypracowanie warunków prawnych i organizacyjnych wykracza poza ramy opinii.

4. Przesunięcie czynności egzaminacyjnych z jednostek komercyjnych do jednostki budżetowej jaką jest UTK rodzi oczywiście obawy o zachowanie adekwatnego budżetu w przyszłości. Ograniczenie budżetowe może bowiem uczynić z systemu egzaminacyjnego wąskie gardło. Przepisy przejściowe (art. 10 ustawy nowelizującej) gwarantują maksymalne, ale nie minimalne wydatki budżetu. W szczególności wskazane byłoby:

a. określenie minimalnej częstotliwości organizowania egzaminów przez UTK – na przykład raz na miesiąc. Warunek minimalnej częstotliwości szkoleń i sprawdzianów może być nałożony na ośrodek szkolenia w myśl dotychczasowego i niezmiennego co do tej zasady art. 22b ust. 21 pkt. 4) oraz w nowym pkt. 10a) w art. 22a ust. 11. Analogiczny obowiązek powinien nałożony na UTK. Praktyka z innych dziedzin transportu pokazuje że rzadkie organizowanie egzaminów lub szkoleń może być czynnikiem poważnie ograniczającym działalność.

b. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.

c. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.

d. ponadto powinna być zapewniona transparentność egzaminu, to znaczy po egzaminie kandydat powinien mieć prawo uzyskania wiedzy na które pytania odpowiedział wadliwie i jaka jest poprawna odpowiedź.

5. W przypadku świadectwa maszynisty, pomimo przeniesienia egzaminu do UTK, komercyjny ośrodek szkolenia będzie delegował jednego egzaminatora do przeprowadzenia egzaminu praktycznego w UTK (nowy pkt. 5) w art. 22a ust. 4c). Jest to konieczne ze względu na wielość typów pojazdów i szczególnych warunków prowadzenia ruchu pociągów, gdyż jak się wydaje nie będzie możliwe zgromadzenie w UTK egzaminatorów kompetentnych dla każdego typu pojazdu. Niemniej obawy budzi praktyczna realizacja tego rozwiązania. W jaki sposób będzie organizowana i finansowana „delegacja” egzaminatora, który z reguły jest pracownikiem przewoźnika kolejowego. Prawdopodobnie kwestie te będą uregulowane w przepisach wykonawczych (te jednak nie są znane). Może powstać bardzo niebezpieczna sytuacja, w której organizator egzaminu nie będzie dysponował odpowiednimi osobami co opóźni lub uniemożliwi sam egzamin.

6. Powyższe problemy oraz logiczny podział, wedle zasady - kto wydaje uprawnienie ten egzaminuje - prowadzi do wniosku, że UTK powinien prowadzić egzaminy i nadawać licencje, a przewoźnik egzaminować i nadawać świadectwo. Z drugiej strony sytuacja w której egzamin na licencje jest tylko teoretyczny istotnie ogranicza ewentualny efekt zmian mające na celu scentralizowanie procesu egzaminacyjnego.

7. Celowe jest stworzenie minimalnych cech i warunków wykorzystania w procesie szkolenia symulatorów, gdyż zwiększenie efektywności i skrócenie czasu szkolenia

8. Zmiany w poszczególnych artykułach uotk są w większości prostymi konsekwencjami rozszerzenia kompetencji UTK oraz przekształcenia ośrodków szkoleniowo – egzaminacyjnych w ośrodki szkoleniowe lub mają charakter redakcyjny.

9. Wobec celowości zwiększenia roli symulatorów w szkoleniu i egzaminowaniu proponujemy określić warunki minimalne jakie powinny one spełniać. Konkretnie:

Art. 22 ust. 11 uzupełnić o nowy pkt. 10a):

„Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: ...

10a) minimalne warunki odwzorowania rzeczywistości przez symulatory wykorzystywane do szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów.”

10. Proponujemy wyraźnie wskazać konieczność synchronizacji wymagań z przepisami UE, gdyż wymagania krajowe są zbyt restrykcyjne, jak na przykład wymagania zdrowotne lub co do czasu szkolenia. W wielu krajach w których poziom bezpieczeństwa jest lepszy lub porównywalny z krajowym wymagania te są mniej restrykcyjne bez szkody dla bezpieczeństwa. Konkretnie:

Art. 22 ust. 12, pkt. 9 uzupełnić:

„12. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, mając na uwadze: ...

9) przepisy Unii Europejskiej dotyczące wymagań zdrowotnych, zakresu wiedzy i umiejętności niezbędnego do prowadzenia pociągów i pojazdów kolejowych oraz wymagań jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia”.

11. Znowelizowane ustępy i punkty art. 22a doprecyzowują wymagania odnośnie ośrodków szkolenia. Ośrodek musi dysponować instruktorami i egzaminatorami (którzy przeprowadzają sprawdziany wewnętrzne jak też są delegowani na egzaminy praktyczne do UTK). W szczególności nowy pkt. 10a) w ust. 11. upoważnia ministra do określenia w rozporządzeniu wykonawczym minimalnej częstotliwości przeprowadzania przez ośrodki szkolenia sprawdzianów wiedzy i umiejętności.

Niestety, bez znajomości przepisów wykonawczych odniesienie się do prawidłowości rozwiązań bądź nieprawidłowości jest niemożliwe.

12. Nowe art. 22ba -22bc dotyczą organizacji egzaminów przez UTK.

W szczególności w art. 22ba w ust. 5 który brzmi „Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz dostępnych terminów sesji egzaminacyjnych, dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.” proponujemy dodać słowa „przypadających nie rzadziej niż raz w miesiącu”.

13. Art. 22ba ust. 9 i art. 22bb ust. 6. są zbyt szczegółowe jak na ustawę. Metoda prowadzenia egzaminu powinna być określana w rozporządzeniu, aby można było dokonać korekty w miarę zbierania doświadczeń.

14. Określenie kwalifikacji egzaminatora w art. 22bd i rejestru w art. 22be wydaje się oczywiste, aczkolwiek w art. 22bd ust. 2 pkt. 6) jest niedookreślony – nie jest jasne o jakie kwalifikacje pedagogiczne chodzi. Czy egzaminator ma mieć np. praktykę nauczyciela, czy też być absolwentem szkoły pedagogicznej. Wydaje się że taki wymóg jest albo nieostry i nic z niego nie wynika, albo będzie to wymaganie praktycznie niemożliwe do spełnienia.

15. Nowy elektroniczny rejestr maszynistów (Rozdział 4c, art. 25x i następne) jest logiczną konsekwencją nadania już dawno uprawnieniom maszynisty charakteru państwowego. Natomiast wprowadzenie rejestru czasu pracy (ust. 2 pkt.2) wydaje się jedynym rozwiązaniem dla zapewnienia przestrzegania czasu pracy maszynistów będącego ważnym składnikiem bezpieczeństwa. Jednak wprowadza on dodatkowy obowiązek dla przewoźnika którego nie spełnienie grozi sankcją (nowy pkt. 10 w art. 66 ust. 1).

Nie jest jasne kto i w jakim zakresie będzie ponosił koszty przygotowania, wdrożenia i obsługi systemu. Nowy obowiązek nałożony na przewoźników zatrudniających maszynistów bez wątplenia będzie kreował konieczność wykonywania zadań zbierania i przekazywania danych, co w przypadku dużych przewoźników może spowodować konieczność np. dodatkowego zatrudnienia generującego koszty.

Jakkolwiek wprowadzenie jednolitej ewidencji maszynistów uważamy za celowe, to zważywszy że i tak nie będzie możliwości interwencji uprzedzającej, wskazane byłoby urealnienie czasu na

wprowadzenie danych określających rzeczywisty czas pracy o czym mowa w nowym art. 25x ust.2 pkt.2) art. 25y ust. 2, 6, 7 i 9 do 3 dni albo 1 dnia roboczego. Inne dane – ust. 3 i 6 - nie są tak pilne i także proponujemy wydłużyć termin wprowadzeni określonej liczby 3 dni roboczych, co zostało dopuszczone tylko na wypadek awarii.

(-) podpisał

z up. Przewodniczącego Zarządu RBF Adriana Furgalskiego

Piotr Faryna