



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.11.2025
Warszawa, 15 stycznia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 2791 Posła na Sejm RP Łukasza Horbatowskiego *w sprawie alarmujących sygnałów dotyczących przebiegu szkolenia na świadectwo maszynisty, procesu egzaminowania oraz standardów ochrony danych osobowych kandydatów*, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy podkreślić fakt, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej „Prezes UTK” lub „Organ”), od 1 stycznia 2023 r. realizuje zadanie przeprowadzania państwowych egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o wydanie licencji lub świadectwa maszynisty, wykonując kompetencje określone w art. 13 ust. 1a pkt 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U z 2025 r. poz. 1234), zwanej dalej „Ustawą o transporcie kolejowym”.

Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z dwóch części: teoretycznej oraz praktycznej. Część teoretyczna obejmuje test pisemny oraz jazdę z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego. Część praktyczna polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej. Egzamin teoretyczny przeprowadzany jest w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, zwanym dalej „CEMM”. Natomiast egzamin praktyczny odbywa się z udziałem egzaminatora wyznaczonego przez Prezesa UTK oraz egzaminatora reprezentującego ośrodek szkolenia, w którym kandydat odbył szkolenie.

Procedura egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty, z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych, realizowana jest zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz. U. poz. 2557) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 2680, z późn. zm.)(zwanego dalej „Rozporządzeniem”). Symulatory trzech kategorii pojazdów kolejowych (lokomotywy elektrycznej, elektrycznego zespołu trakcyjnego oraz lokomotywy manewrowej), zostały skonfigurowane w sposób umożliwiający weryfikację przede wszystkim znajomości zasad bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, bez konieczności wykazywania przez zdającego szczegółowej wiedzy dotyczącej obsługi specyficznych funkcji danego urządzenia. Co więcej, część egzaminu z użyciem symulatora pojazdu kolejowego jest poprzedzona 30-minutowym instruktażem z obsługi pulpitu, co wynika z § 15 ust. 2 rozporządzenia w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Weryfikacja

kompetencji w zakresie obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego należy do ośrodka szkolenia i odbywa się w ramach sprawdzianu wiedzy i umiejętności, który stanowi warunek dopuszczenia kandydata do egzaminu państwowego przeprowadzanego w CEMM.

Dotychczasowe doświadczenia UTK związane z przeprowadzaniem egzaminów nie wskazują na występowanie systemowych problemów w części symulatorowej egzaminu. W konsekwencji brak jest podstaw do potwierdzenia sugerowanych w zapytaniu nierówności szans egzaminacyjnych kandydatów.

Z informacji przekazanych przez PKP Intercity S.A. wynika, że proces szkolenia kandydatów na maszynistę, ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty, realizowany jest zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty, oraz zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki. Kandydat na maszynistę w III etapie szkolenia odbywa jazdy praktyczne na pojazdach kolejowych, których znajomość powinien nabyć zgodnie z przygotowanym dla niego harmonogramem przygotowania zawodowego (we wcześniejszych etapach szkolenia nabywa wiedzę praktyczną i teoretyczną związaną m. in. z budową i obsługą tych pojazdów). Zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia, dla szkolenia na kategorię świadectwa maszynisty A1, B1 jest to minimum 960 godzin szkolenia.

Prowadzenie pojazdów kolejowych przez kandydata na maszynistę realizowane jest pod nadzorem pracownika posiadającego uprawnienia maszynisty oraz odbywa się w warunkach rzeczywistych, tj. podczas prowadzenia planowych pociągów Spółki, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy oraz, co istotne, z podróznymi. Kandydat na maszynistę podczas szkolenia powinien prowadzić pociąg zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu kolejowego, sygnalizacji kolejowej, a także przestrzegając zasad związanych z prawidłową obsługą taboru. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości maszynisty opiekuna, co do posiadanej przez kandydata wiedzy, w przypadku popełnionych błędów, nie reagowania na uwagi, polecenia, a przede wszystkim sygnały kolejowe, ma on prawo do niedopuszczenia kandydata do samodzielnego prowadzenia pojazdu oraz sporządza opinię z jazdy, którą przekazuje do Maszynisty Instruktora. Nadmienić należy, że czas spędzony na pojeździe, nawet w sytuacji nie prowadzenia pojazdu kolejowego, jest czasem szkolenia kandydata, w którym ma on określone zadania do wykonania i powinien zwracać szczególną uwagę m. in. na:

- sygnały wzrokowe i dźwiękowe podawane przez sygnalizatory kolejowe, wskaźniki, tarcze i personel kolejowy oraz informować się o nich wzajemnie z maszynistą;
- przeszkody w prowadzeniu pociągu lub wykonywania manewrów;
- stan torów, sieci trakcyjnej, mijanych na sąsiednich torach pociągów, strzeżenie przejazdów kolejowych;
- osoby postronne zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub dokonujące dewastacji lub zaboru mienia kolejowego;
- inne zagrożenia (np. pożarowe);
- stan i parametry pojazdu kolejowego.

Spółka podejmuje działania, aby szkolenie kandydatów w III etapie na świadectwo maszynisty było jak najbardziej efektywne i prowadzone przez maszynistów

z odpowiednią wiedzą i doświadczeniem. Niezależnie od powyższego, priorytetem Spółki w każdej sytuacji jest przede wszystkim bezpieczeństwo ruchu kolejowego i jego uczestników oraz podróżnych.

Dodatkowo dla kandydatów na maszynistów w III etapie szkolenia, od września 2024 r., w ramach kontroli postępów w szkoleniu kandydatów na maszynistów, po 3 miesiącach od rozpoczęcia III części szkolenia, maszynista instruktor przeprowadza na jednym wybranym pojeździe trakcyjnym praktyczny sprawdzian wiedzy i umiejętności (przyjęcie pojazdu, próba hamulca, czynności przed rozpoczęciem jazdy, zdanie pojazdu). Protokół ze sprawdzianu maszynista instruktor przekazuje w terminie 5 dni roboczych do kierownika przygotowania zawodowego oraz pracownika odpowiedzialnego za szkolenia zawodowe w danym Zakładzie Spółki.

Nie jest uzasadnione twierdzenie, że Maszyniści Instruktorzy podpisują dokumenty dotyczące szkolenia zawierające nieprawdę. Jedynym zadaniem kandydata na maszynistę jest realizacja i czynny udział w procesie szkolenia i to zadanie wypełnia cały czas pracy osoby szkolącej się. Po zrealizowaniu czasu przeznaczanego na dany etap szkolenia, kandydat kierowany jest do odbycia kolejnych etapów bądź odpowiednich sprawdzianów wiedzy i umiejętności.

Dotychczasowe doświadczenia związane z przeprowadzaniem egzaminów nie wskazują na występowanie systemowych problemów w części symulatorowej egzaminu. W konsekwencji brak jest podstaw do potwierdzenia sugerowanych w zapytaniu nierówności szans egzaminacyjnych kandydatów.

W sytuacji niezaliczenia przez kandydata II części egzaminu teoretycznego na świadectwo maszynisty (jazdy na symulatorze), kandydat zobowiązany jest do ponownego przystąpienia do pełnego zakresu egzaminu, obejmującego również część I (test pisemny), co wynika z art. 22bb ust. 5 i 6 ustawy o transporcie kolejowym. W tym zakresie wyjaśniam, że w istocie egzamin jest jeden, natomiast składa się on z trzech części w różnych formach.

W związku z tym zdarzają się przypadki wielokrotnego przystępowania kandydata do części I egzaminu, mimo wcześniejszego pozytywnego wyniku z tej części. Taka sytuacja świadczy o niewystarczającym poziomie wiedzy kandydata w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, a nie o wadliwości regulacji dotyczących powtarzania egzaminu.

Biorąc pod uwagę zakres odpowiedzialności maszynisty za bezpieczeństwo uczestników ruchu kolejowego, w tym pasażerów, niedopuszczalne jest przyznawanie uprawnień osobom, które nie posiadają wymaganej wiedzy, na przykład w zakresie zasad sygnalizacji kolejowej.

Jak wskazuje PKP Intercity S.A. twierdzenie jakoby Maszyniści Instruktorzy mieli stwarzać jedynie pozorną dostępność, pozostawiając kursantów bez realnego wsparcia jest nieprawdziwe, godzą w dobre imię Spółki, a przede wszystkim Maszynistów Instruktorów, którzy są wpisani na listę:

- Wykładowców Ośrodka Szkolenia Zawodowego;
- Egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Spełniają zatem wszelkie wymagania merytoryczne i formalne, aby kształcić, weryfikować wiedzę i umiejętności oraz egzaminować kandydatów na maszynistę. Maszyniści Instruktorzy Spółki są wybierani spośród pracowników wyróżniających się wiedzą merytoryczną, doświadczeniem oraz ponadprzeciętnymi umiejętnościami. Mają doskonałe predyspozycje do przekazywania swojej wiedzy kandydatom do zawodu, uczestniczą w wielu szkoleniach, w tym również w zakresie przygotowania pedagogicznego do prowadzenia szkoleń. Każdy z Maszynistów Instruktorów jest dostępny dla podległych pracowników, niejednokrotnie w zakresie wykraczającym poza ustalony czas pracy. Maszyniści Instruktorzy mają wyznaczone specjalne dyżury, podczas których każdy z pracowników może się zgłosić w celu przeprowadzenia rozmowy czy też konsultacji. Prowadzone są również, wynikające z Rozporządzenia szkolenia okresowe, co jest kolejnym czasem poświęconym pracownikom (uczestniczą w nich również kandydaci na maszynistę w procesie szkolenia). Dodatkowo, kandydaci na maszynistę mają w trakcie szkolenia realizowane sprawdziany wiedzy i umiejętności, a wyniki za każdym razem są omawiane z kandydatami, w celu wyeliminowania błędów, bądź wyjaśnienia zagadnień sprawiających trudności.

Maszynista opiekujący się kandydatem podczas prowadzenia pojazdów pod nadzorem ma prawo do odsunięcia lub niedopuszczenia kandydata do prowadzenia pociągu w sytuacji, gdy mogłoby to, w jego ocenie, stwarzać jakiegokolwiek zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Co do podnoszonej kwestii „braku dostępu do symulatora”, to zgodnie z załącznikiem nr 3 (część IV) Rozporządzenia w sprawie świadectw maszynisty :

1. Szkolenie kandydatów na maszynistów z użyciem symulatora pojazdu kolejowego jest fakultatywne.
2. Dopuszcza się zwolnienie kandydata na maszynistę, który przeszedł szkolenie z użyciem symulatora pojazdu kolejowego, z obowiązku przejścia szkolenia wskazanego w części III, przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) odbycie 1 godziny szkolenia z użyciem symulatora pojazdu kolejowego uznaje się za równoznaczne z odbyciem 5 godzin szkolenia wskazanego w części III;
 - 2) liczba godzin szkolenia wskazanego w części III, z której kandydat na maszynistę może być zwolniony, nie może przekroczyć 50 godzin;
 - 3) szkolenie z użyciem symulatora pojazdu kolejowego przeprowadzono po zrealizowaniu przez kandydata na maszynistę co najmniej 50% liczby godzin szkolenia określonej w części III.
3. W zakresie warunków przeprowadzania szkolenia kandydatów na maszynistów z użyciem symulatora pojazdu kolejowego stosuje się przepis § 7.

Zatem Spółka w okresie szkolenia kandydata nie miała obowiązku przeprowadzania szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego. Mając możliwości techniczne w postaci posiadania własnego symulatora jazdy pojazdem kolejowym, Spółka realizuje takie szkolenia dla kandydatów na maszynistę, aby sprawdzić ich umiejętności i zachowanie w sytuacjach trudnych, niestandardowych i niebezpiecznych oraz przygotować ich na wystąpienie trudnych sytuacji podczas wykonywania pracy na stanowisku maszynisty. Szkolenie każdego kandydata na maszynistę również odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia w zakresie zadań, które są wykonywane i czasu szkolenia. Po każdym

szkoleniu sporządzany jest przez prowadzącego instruktora raport, który jest analizowany. W przypadku zauważenia braków, w celu ich poprawy oraz wyeliminowania błędnych zachowań, Spółka może podjąć decyzję o ponownym szkoleniu kandydata.

Jak dowodzi PKP Intercity S.A., do kwietnia 2025 r. posiadała w Warszawie jeden symulator pojazdu kolejowego – EP09. Jest to symulator podstawowej serii lokomotywy, na którym każdy szkolący się kandydat, w celu uzyskania świadectwa maszynisty, miał możliwość szkolenia, co było odzwierciedlone w programie szkolenia. Nadmienić również należy, że rodzaj i tryb symulatora jaki posiada przewoźnik nie ma wpływu na przebieg egzaminu na świadectwo maszynisty (w części symulatorowej), przeprowadzanego przez UTK. Obecnie spółka posiada 3 symulatory pojazdów kolejowych na ruchomych platformach oraz podpisana została umowa na zakup kolejnych 4 stacjonarnych symulatorów pojazdów kolejowych.

W odpowiedzi na zarzuty dotyczące niewłaściwego traktowania kursantów, należy zaakcentować fakt, że PKP Intercity S.A. stosuje najwyższe standardy w zakresie przestrzegania praw pracowników. W celu zapobiegania działaniom szkalującym, oczerniającym czy dyskryminującym jakiejkolwiek osoby zatrudnione, niezależnie od stanowiska, w Spółce działa Rzecznik Etyki powołany do działania w tym zakresie, do którego można się zwrócić o pomoc. Dokładne odniesienie się do przedstawionych zarzutów jest również trudne z uwagi na fakt, że nie są podane okoliczności, czas i miejsce w jakich do przedstawionych sytuacji miało dochodzić. Stwierdzenie „masowy nabór” również zostało przedstawione w pejoratywnym znaczeniu – z uwagi na skalę i obszar działalności Spółki, zapotrzebowanie na pracowników jest bardzo duże, Spółka prowadzi wiele szkoleń, tym samym prowadzi bardzo dużo rekrutacji. W szczególności na szkolenia, które odbywają się w grupach, tak jak szkolenie w celu uzyskania świadectwa maszynisty, są to nabory grupowe, potocznie nazywane masowymi.

Odnosząc się do zarzutów przypadkowości lub loterii uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty – na podstawie analizy dotychczas przeprowadzonych i zakończonych egzaminów na świadectwo maszynisty, przeprowadzonych w UTK, wynik pozytywny uzyskało 94% zdających kandydatów Spółki.

Kandydat na maszynistę w celu zgłoszenia na pierwszy (bądź kolejne terminy egzaminu), powinien za pośrednictwem profilu prywatnego w systemie UTK KREMiPPK (Krajowy Rejestr Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe), udostępnić podmiotowi, na rzecz którego pracuje, swoją kartotekę, czyli dostęp do informacji dotyczący jego szkoleń, egzaminów, badań lekarskich, uprawnień takich jak np. zrealizowane szkolenie na licencję maszynisty, egzaminów (egzamin na licencję maszynisty). Każdy z kandydatów otrzymuje od Spółki stosowną instrukcję, w jaki sposób i na jaki przewidywany czas przedmiotowe dane należy udostępnić. W trakcie szkolenia na świadectwo maszynisty przewoźnik (w tym przypadku PKP Intercity S.A.), również dopisuje w systemie kandydatowi dodatkowe szkolenia, które zrealizował (np. udział w szkoleniach okresowych), czy też informacje nt. dopuszczających sprawdzianów wiedzy i umiejętności - bez ich przeprowadzenia i wprowadzenia do systemu - niemożliwe jest zgłoszenie kandydata do egzaminu. W przypadku egzaminów na świadectwo maszynisty brak takiego udostępnienia danych uniemożliwia Przewoźnikowi złożenie wniosku o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty. Dane nie obejmują wyszczególnionych informacji,

a wszelkie dane dotyczące uprawnień kandydata związanych z procesem szkolenia na świadectwo maszynisty, w tym m. in. dane jego licencji maszynisty.

Zaprzestanie udostępniania danych powoduje niemożliwość złożenia przez pracodawcę wniosku o przeprowadzenie egzaminu (w tym kolejnych). Reasumując, aby przewoźnik mógł dokonać zapisu na termin egzaminu i złożenia wniosku, dane muszą być udostępnione cały czas – system pozwala dokonać udostępnienia danych na czas, ze wskazaniem daty. Automatyczny dostęp do danych maszynisty Przewoźnik uzyskuje dopiero po wysłaniu do systemu KREMiPPK informacji o wydaniu pierwszego świadectwa maszynisty (czy to po zdanym egzaminie, czy w przypadku pracownika zatrudnionego z uprawnieniami, który również zobowiązany jest udostępnić dane).

Zgodnie z powyższym, dane należy udostępnić na cały czas do zdania egzaminu, aby przewoźnik mógł przeprowadzić cały proces – w przypadku PKP Intercity S.A. kandydat może zdawać egzamin 3 razy. Dane wystarczy udostępnić raz, określając wystarczająco długi czas. Praktyka innych niż analizowany przypadek kandydatów potwierdza, że udostępnione na odpowiednio długi czas dane same nie zostają cofnięte, a kandydatów można bez przeszkód zapisywać na kolejne terminy egzaminów.

W zakresie działania systemu KREMiPPK, - Spółka działa zgodnie z postanowieniami Ustawy o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2022 r. w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Każdy pracownik zatrudniany w PKP Intercity S.A. wraz z umową o pracę otrzymuje cały pakiet informacji związanych z gromadzeniem, przetwarzaniem i udostępnianiem danych osobowych w Spółce, zgodnie z obowiązującymi w zakresie RODO przepisami prawa. Pracownik ma obowiązek zapoznać się z przedstawioną dokumentacją, a następnie podpisać stosowne dokumenty.

Spółka jest użytkownikiem systemu KREMiPPK, w którym gromadzone są dane każdego kandydata oraz maszynisty. Dane, jakie kandydat udostępnia w systemie dotyczą tylko i wyłącznie zakresu związanego z przebiegiem jego szkolenia, i nie są danymi wrażliwymi w rozumieniu ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych. Przewoźnik, który jest również pracodawcą kandydata ma dostęp do analogicznych danych, co wynika z zapisów Kodeksu Pracy i prowadzenia pozostałej dokumentacji pracowniczej. Nadmienić należy, że nie ma możliwości „zgubienia” jakichkolwiek danych w systemie. Ich udostępnienie przez kandydata skutkuje tylko tym, że Przewoźnik ma możliwość dodawania kolejnych informacji w zakresie szkolenia, sprawdzianów czy innych zdarzeń dotyczących szkolenia kandydata, a także złożenia wniosków o przeprowadzenie egzaminów na świadectwo maszynisty (co zostało wyjaśnione powyżej).

Spółka nie może się odnieść również do stwierdzenia, że składający skargę nie uzyskał informacji co się stało z jego danymi, jak również że sygnały w tej sprawie były ignorowane. PKP Intercity S.A. przestrzega przepisów w zakresie ochrony danych osobowych, a wobec jakichkolwiek sygnałów w zakresie ich naruszenia, są podejmowane natychmiastowe działania. W interpelacji nie przedstawiono jednak konkretów dotyczących: jakie sytuacje w analizowanym przypadku chodzi, jakie wrażliwe dane zostały ujawnione, jakiego okresu czasu dotyczą oraz jakich przełożonych dotyczy zarzucany brak reakcji.

Jak wskazuje Prezes UTK dotychczasowe doświadczenia związane z przeprowadzaniem egzaminów nie wskazują na występowanie systemowych problemów w części symulatorowej egzaminu. W konsekwencji brak jest podstaw do potwierdzenia sugerowanych w zapytaniu nierówności szans egzaminacyjnych kandydatów.

W 2023 roku Prezes UTK zorganizował w CEMM szereg spotkań konsultacyjnych oraz cykl szkoleń instruktażowych poświęconych organizacji egzaminów dla kandydatów na maszynistów, w tym egzaminów przeprowadzanych z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych.

Ośrodki szkolenia stanowią wyspecjalizowane podmioty prowadzące działalność szkoleniową w zakresie kształcenia kandydatów na maszynistów oraz maszynistów. Są one uprawnione w szczególności do:

- prowadzenia szkoleń kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej oraz świadectwo maszynisty w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej lub pojazdu kolejowego;
- przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów;
- prowadzenia szkoleń i egzaminowania maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie ogólnych kompetencji językowych, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej;
- delegowania egzaminatorów do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, polegającej na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej.

Wymagania stawiane ośrodkom szkolenia wynikają z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 51–78, z późn. zm.), a zostały precyzyjnie określone w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz. U. poz. 2355). Przed podjęciem działalności ośrodki szkolenia podlegają obowiązkowemu wpisowi do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK.

Wpis do rejestru poprzedzony jest procedurą weryfikacyjną, w ramach której następuje potwierdzenie kompetencji ośrodka w oparciu o kryteria niezależności, kwalifikacji oraz bezstronności. Podstawę wpisu stanowi weryfikacja dokumentacji przedkładanej przez wnioskodawcę, potwierdzającej dysponowanie niezbędnymi zasobami i kompetencjami oraz zdolnością do systemowego zarządzania procesem szkoleniowym.

Przedsiębiorca ubiegający się o prowadzenie ośrodka szkolenia zobowiązany jest w szczególności do:

- zapewnienia odpowiednich warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego;
- prowadzenia szkoleń w oparciu o programy określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. poz. 2574), oraz rozporządzeniu w sprawie świadectwa maszynisty;
- zapewnienia prowadzenia szkoleń przez instruktorów posiadających odpowiednie doświadczenie zawodowe oraz przygotowanie pedagogiczne;

- zapewnienia przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów w sposób bezstronny i niedyskryminujący;
- terminowego wprowadzania do rejestru danych dotyczących przeprowadzonych szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności.

Prezes UTK sprawuje stały nadzór nad ośrodkami szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów. W 2024 roku przeprowadzono 16 kontroli ośrodków, natomiast w okresie od 1 stycznia 2025 r. do 30 września 2025 r. wykonano 11 kontroli. Podczas kontroli weryfikacji podlegają wymagania i warunki stanowiące podstawę wpisu ośrodka do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK oraz zgodność działalności z przepisami rozporządzenia w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Kontrolujący w toku czynności kontrolnych uczestniczą (w charakterze obserwatora), w zajęciach szkoleniowych dla kandydatów na maszynistów, weryfikują dokumentację związaną z przeprowadzonymi sprawdzianami wiedzy i umiejętności oraz analizują proces szkoleniowy realizowany przy wykorzystaniu symulatora pojazdu kolejowego.

PKP Intercity S.A. jest przewoźnikiem kolejowym oraz ośrodkiem szkolenia wpisanym do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK. Począwszy od 1 stycznia 2023 r. w tym podmiocie, w zakresie funkcjonowania ośrodka szkolenia, przeprowadzona została 1 kontrola, która nie wykazała nieprawidłowości.

Jak podkreśla Prezes UTK, wskazać należy, że w systemie KREMiPPK, zgodnie z przepisem art. 25y ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, dane kandydata na maszynistę zgromadzone w tym rejestrze podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi bądź przekazywaniu.

Podkreślenia wymaga, że system przeprowadzania przez Prezesa UTK państwowych egzaminów dla kandydatów na maszynistów ma na celu zapewnienie jednolitych, spójnych oraz bezstronnych zasad egzaminowania z jednoczesnym wykorzystaniem innowacyjnych i nowoczesnych narzędzi.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu