



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-71-21

**Druk nr 1393**  
Warszawa, 14 lipca 2021 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

## **- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o transporcie kolejowym<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 3, 5 i 6 wyrazy „art. 17a–17b” zastępuje się wyrazami „art. 17a–17ac”;
- 2) w art. 4 w pkt 33b, 35 i 35b po wyrazie „dysponenta” dodaje się przecinek i wyrazy „użytkownika boczniczy kolejowej”;
- 3) w art. 13 w ust. 1a:
  - a) po pkt 1a dodaje się pkt 1b w brzmieniu:

„1b) przeprowadzanie egzaminu dla:

    - a) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na licencję maszynisty”,
    - b) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na świadectwo maszynisty”;
  - b) w pkt 5a w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe”;
  - c) po pkt 7a dodaje się pkt 7b w brzmieniu:

„7b) monitorowanie kompetencji personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”;
- 4) użyte w art. 13 w ust. 1a w pkt 5 i w pkt 5a w lit. a, w art. 16 w ust. 2 w pkt 2 w lit. a, w art. 22a w ust. 1 w pkt 2, w ust. 4 i w ust. 4c we wprowadzeniu do wyliczenia, w ust. 8 w pkt 3, w ust. 10 we wprowadzeniu do wyliczenia, w ust. 11 w pkt 8 i 9 i w ust. 12 w pkt 8 oraz w art. 22ac w ust. 1 w pkt 3, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „ośrodek szkolenia i egzaminowania” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „ośrodek szkolenia”;

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1).

- 5) w art. 16 w ust. 2 w pkt 1 w lit. h średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. i w brzmieniu:
- „i) przeprowadzania:
- egzaminu na licencję maszynisty,
  - egzaminu na świadectwo maszynisty
  - nie może być wyższa niż równowartość 20% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, 353 i 794);”;
- 6) uchyla się art. 17b;
- 7) w art. 18d ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:
- „7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca organizujący szkolenie wydaje zainteresowanemu dokument potwierdzający odbycie szkolenia.
8. Nadzór nad szkoleniami w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.”;
- 8) w art. 22:
- a) w ust. 2:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego;”;
  - pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) odbyła szkolenie na licencję maszynisty;”;
  - dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) zdała egzamin na licencję maszynisty, nie później niż w terminie 24 miesięcy od dnia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 5.”;
- b) w ust. 2a pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) posiadają dyplom zawodowy, dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, certyfikat kwalifikacji zawodowej, świadectwo potwierdzające kwalifikację w zawodzie lub inny dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe – w zawodach, w których programy kształcenia zawierają

zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej, lub”;

c) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Spełnienie warunku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, potwierdza się złożeniem przez kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Oświadczenie zawiera klauzulę: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;

d) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. O zawieszeniu licencji maszynisty, cofnięciu licencji maszynisty albo aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę, na którego rzecz maszynista świadczy pracę lub usługi. Zawiadomienia dokonuje się za pośrednictwem rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.”;

9) w art. 22a:

a) w ust. 4c:

- w pkt 1 i 2 skreśla się wyrazy „i egzaminowanie”;
- w pkt 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:  
„5) delegowanie egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9.”;

b) w ust. 5:

- pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:  
„3) który nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów – dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub organu nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub spółce partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub spółce komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;

- 4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;”
- pkt 5a i 5b otrzymują brzmienie:
- „5a) zapewniający:
- a) prowadzenie szkoleń przez instruktorów, którzy:
    - spełniają wymagania dotyczące instruktorów określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10,
    - są wpisani do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1,
  - b) przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1, oraz którzy złożyli pisemną deklarację wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący,
  - c) udział egzaminatorów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9;
- 5b) który terminowo wprowadza dane o przeprowadzonych szkoleniach oraz sprawdzianach wiedzy i umiejętności do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1;”
- pkt 7 otrzymuje brzmienie:
- „7) który posiada zbiór obowiązujących przepisów w zakresie objętym programem szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;”
- c) w ust. 8:
- w pkt 1 skreśla się wyrazy „oraz egzaminatorów wraz z kserokopiami dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie”,
  - pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) deklarację, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b;”
- d) ust. 9a otrzymuje brzmienie:
- „9a. W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia składa wnioski o wpisanie do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, instruktorów prowadzących szkolenia w tym ośrodku szkolenia lub zmianę zakresu wykonywanych czynności, przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się.”
- e) w ust. 9c pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania działalności w zakresie czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o zmianę zakresu wykonywanych czynności;”
- f) ust. 10a otrzymuje brzmienie:
- „10a. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:
- 1) prowadzenie szkolenia w sposób niezgodny z programem szkolenia;
  - 2) wydanie dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności niezgodnie ze stanem faktycznym;
  - 3) przeprowadzenie sprawdzianu wiedzy i umiejętności przez egzaminatora niewpisanego do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1;
  - 4) prowadzenie szkolenia przez osobę niewpisaną do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1;
  - 5) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub organu nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub spółce partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub spółce komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;
  - 6) wprowadzenie do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, danych potwierdzających ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, niezgodnych ze stanem faktycznym.”;
- g) w ust. 11:
- pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem niezbędny do uzyskania licencji maszynisty;”
  - uchyla się pkt 7,
  - pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) wymagania kwalifikacyjne dla instruktorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;”
  - w pkt 12 lit. b i c otrzymują brzmienie:

- „b) dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty,
  - c) deklaracji, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b.”,
- h) w ust. 12:
- uchyla się pkt 7,
  - w pkt 9 skreśla się wyrazy „i egzaminów”;
- 10) w art. 22b:
- a) w ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) odbycie szkolenia przeprowadzonego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 21 oraz zdanie egzaminu na świadectwo maszynisty – w przypadku kandydatów na maszynistów;”,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określoną w nim infrastrukturę kolejową oraz określony typ pojazdu.”,
- c) ust. 14 otrzymuje brzmienie:
- „14. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów, za pomocą własnego systemu informatycznego albo za pomocą rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.”,
- d) w ust. 21:
- w pkt 1 skreśla się wyrazy „i egzaminem”,
  - uchyla się pkt 3,
  - w pkt 4 skreśla się wyraz „maszynistów”,
  - część wspólna otrzymuje brzmienie:  
„– mając na uwadze zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do zapewnienia właściwych kwalifikacji maszynistów, konieczność dostosowania programu szkolenia do wykształcenia i doświadczenia zawodowego kandydatów na maszynistów przy zapewnieniu niezbędnej liczby godzin stażu stanowiskowego, szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem, konieczność zapewnienia ciągłości realizacji procesu doskonalenia zawodowego maszynistów i monitorowania

posiadanych przez nich uprawnień oraz przepisy Unii Europejskiej dotyczące rejestru świadectw maszynistów.”;

11) po art. 22b dodaje się art. 22ba–22be w brzmieniu:

„Art. 22ba. 1. Prezes UTK, na wniosek kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na licencję maszynisty w zakresie podstawowej wiedzy zawodowej obejmującej zagadnienia, które są istotne dla wykonywania zawodu maszynisty i mają zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

3. Wraz z wnioskiem kandydat na maszynistę może złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty zawierający oświadczenie, o którym mowa w art. 22 ust. 2b.

4. Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności online.

5. Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz terminów sesji egzaminacyjnych dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.

6. Egzamin na licencję maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

7. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty jest spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1–5.

8. Egzaminator nie dopuszcza kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty, jeżeli:

- 1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości kandydata na maszynistę zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty;
- 2) nie uiszczono opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty;
- 3) dane z okazanego dokumentu tożsamości kandydata zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty nie są zgodne z danymi znajdującymi się w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1.

9. Egzamin na licencję maszynisty składa się z części teoretycznej i jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.

10. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań na egzamin na licencję maszynisty.

11. Pytania, o których mowa w ust. 10, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 poz. 2176).

12. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty.

13. Odwołanie, o którym mowa w ust. 12, składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wyniku egzaminu na licencję maszynisty.

14. Uchybienie terminu, o którym mowa w ust. 13, do wniesienia odwołania, o którym mowa w ust. 12, skutkuje pozostawieniem tego odwołania bez rozpoznania.

15. Prezes UTK rozpatruje odwołanie, o którym mowa w ust. 12, w terminie 30 dni od dnia jego otrzymania.

16. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 12, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na licencję maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na licencję maszynisty stosuje się przepisy ust. 6–11.

Art. 22bb. 1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika kolejowego lub zarządcy zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na świadectwo maszynisty.

2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.

3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na świadectwo maszynisty jest:

- 1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;
- 2) ukończenie szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;

3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.

4. Przepisy art. 22ba ust. 4 i 8 stosuje się odpowiednio.

5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i obejmuje sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.

6. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza się w formie:

- 1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego oraz
- 2) zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego.

7. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań, o których mowa w ust. 6 pkt 1. Pytania nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.

8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów, o których mowa w ust. 10.

10. Część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator zatrudniony i wyznaczony przez Prezesa UTK.

11. Egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, o którym mowa w ust. 10, posiada świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego oraz do jazdy po infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin, albo – w przypadku kiedy nie spełnia tego warunku – ważne świadectwo maszynisty w zakresie odpowiedniej infrastruktury lub typu pojazdu kolejowego.

12. Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.

13. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty.

14. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty. Przepisy art. 22ba ust. 13–15 stosuje się odpowiednio.

15. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 14, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na świadectwo maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty stosuje się przepisy ust. 3 i 5–13 oraz odpowiednio art. 22ba ust. 8.

Art. 22bc. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty;
- 2) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty;
- 3) szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności, objętych egzaminem na świadectwo maszynisty;
- 4) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

2. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych;
- 2) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji egzaminów na licencję maszynisty oraz ponownych egzaminów na licencję maszynisty;
- 3) konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego egzaminów na świadectwo maszynisty;
- 4) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji i odpowiedniego poziomu merytorycznego przeprowadzenia teoretycznej i praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

Art. 22bd. 1. Egzaminatorem może być osoba, która:

- 1) posiada co najmniej 4-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nabyte w okresie 5 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1;
- 2) posiada co najmniej wykształcenie średnie lub średnie branżowe;
- 3) posiada ważną licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, obejmujące zakres umiejętności będących przedmiotem egzaminu lub dotyczące podobnego typu linii kolejowej lub taboru kolejowego – w przypadku egzaminatorów przeprowadzających część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty z prowadzenia pojazdu kolejowego;
- 4) posiada znajomość języka polskiego odpowiadającą co najmniej poziomowi biegłości językowej B2 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy;
- 5) ukończyła szkolenie z zakresu zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej, obowiązujących na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w wymiarze co najmniej 80 godzin, przeprowadzone przez ośrodek szkolenia, który posiada uprawnienia do wykonywania czynności, o których mowa w art. 22a ust. 4c pkt 4 ustawy – w przypadku egzaminatorów, o których mowa w pkt 3, którzy licencję maszynisty uzyskali w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 6) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub wiarygodności dokumentów;
- 7) daje rękojmię wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niezależny;
- 8) jest wpisana do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

2. Egzaminatorzy są obowiązani do ustawicznego doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych przez udział w co najmniej jednym, w ciągu trzech lat, szkoleniu doskonalącym w zakresie wiedzy i metodyki egzaminowania kandydatów na maszynistów organizowanym przez Prezesa UTK.

3. Prezes UTK organizuje szkolenia, o których mowa w ust. 2, nie rzadziej niż raz na trzy lata.

Art. 22be. 1. Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7b. Rejestr egzaminatorów jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie

podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego z wyłączeniem danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2–7.

2. W rejestrze egzaminatorów gromadzi się następujące dane egzaminatorów:

- 1) imię (imiona) i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 4) obywatelstwo;
- 5) adres zamieszkania;
- 6) numer licencji maszynisty, jeżeli została wydana;
- 7) numer ewidencyjny;
- 8) zakres uprawnień;
- 9) informacje o udziale w szkoleniu, o którym mowa w art. 22bd ust. 2.

3. Prezes UTK dokonuje wpisu do rejestru egzaminatorów na wniosek, który zawiera dane, o których mowa w ust. 2 pkt 1–6. Do wniosku dołącza się:

- 1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–5;
- 2) oświadczenie o niebyciu skazanym prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa, o którym mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 6, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań; składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”; klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań;
- 3) deklarację, o której mowa w art. 22a ust. 5 pkt 5a lit. b.

4. Dokumentami potwierdzającymi znajomość języka polskiego, o której mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 4, są:

- 1) certyfikat znajomości języka polskiego poświadczający zdany egzamin z języka polskiego na poziomie średnim ogólnym lub zaawansowanym, wydany przez Państwową Komisję Poświadczania Znajomości Języka Polskiego jako Obcego;

- 2) certyfikat potwierdzający znajomość języka polskiego co najmniej na poziomie B2 w skali globalnej biegłości językowej według Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy;
- 3) świadectwo lub inny dokument równorzędny uzyskany w polskim systemie oświaty po ukończeniu kształcenia w języku polskim lub dyplom ukończenia studiów wyższych prowadzonych w języku polskim.

5. Prezes UTK:

- 1) wpisuje do rejestru egzaminatorów osobę spełniającą wymagania, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7, oraz nadaje egzaminatorowi numer ewidencyjny;
- 2) odmawia wpisu do rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji, w przypadku jeżeli osoba nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7;
- 3) wykreśla z rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności, w przypadku:
  - a) wniosku egzaminatora o wykreślenie z rejestru egzaminatorów,
  - b) jeżeli egzaminator nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7,
  - c) jeżeli egzaminator nie spełnia wymagań, o którym mowa w art. 22bd ust. 2,
  - d) śmierci egzaminatora;
- 4) w przypadku zmiany danych aktualizuje rejestr egzaminatorów.

6. Osoba ubiegająca się o wpis do rejestru egzaminatorów jest zwolniona z obowiązku dołączania kopii dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–3 i 6, jeżeli ich spełnienie zostało uprzednio sprawdzone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a nie odnoszą się one do prowadzenia egzaminów na licencję maszynisty lub egzaminów na świadectwo maszynisty wyłącznie na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Egzaminator przekazuje Prezesowi UTK informacje o zmianie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 3–6, w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.

8. Prezes UTK wydaje egzaminatorowi certyfikat uznania egzaminatora zawierający dane, o których mowa w ust. 2.

9. Dane gromadzone w rejestrze egzaminatorów oraz kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań przechowuje się przez okres do 5 lat od dnia wykreślenia z rejestru.”;

12) w art. 25ca uchyla się ust. 7 i 8;

13) w art. 25cb:

- a) w ust. 3 po wyrazach „przewoźnik kolejowy,” dodaje się wyrazy „użytkownik bocznic kolejowej,”
- b) w ust. 5 po wyrazach „przewoźnika kolejowego,” dodaje się wyrazy „użytkownika bocznic kolejowej,”
- c) ust. 7b otrzymuje brzmienie:

„7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4. Podmiot, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przekazuje kopię dokumentacji technicznej, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4, Agencji, Prezesowi UTK lub krajowemu organowi do spraw bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na ich żądanie.”;

14) w art. 25cba po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Wydanie certyfikatu weryfikacji podsystemu przez jednostkę wyznaczoną może zostać poprzedzone sporządzeniem pośredniego potwierdzenia weryfikacji. Przepisy art. 25cb ust. 5 i 5a stosuje się odpowiednio.”;

15) w art. 25e po ust. 3a dodaje się ust. 3b i 3c w brzmieniu:

„3b. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, sporządza się w jednym z języków urzędowych Unii Europejskiej. Prezes UTK może żądać, aby część lub części dokumentów, o których mowa w ust. 3, zostały przetłumaczone na język polski.

3c. Dokumentację techniczną załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca przekazuje Prezesowi UTK w postaci dokumentu elektronicznego, w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 670, 952 i 1005), pozbawionego możliwości jego modyfikacji.”;

16) w art. 25r po wyrazie „dysponent,” dodaje się wyrazy „użytkownik bocznic kolejowej, wykonawca modernizacji, podmiot zamawiający,”;

17) po rozdziale 4b dodaje się rozdział 4c w brzmieniu:

„Rozdział 4c

Krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

Art. 25x. 1. Prezes UTK, w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7b, prowadzi w systemie teleinformatycznym krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, który zawiera dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe.

2. W rejestrze, o którym mowa w ust. 1, gromadzi się dane:

- 1) w przypadku osób, o których mowa w ust. 1:
  - a) imię (imiona) i nazwisko,
  - b) datę i miejsce urodzenia,
  - c) obywatelstwo i numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
  - d) dotyczące uprawnień do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1,
  - e) dotyczące odbytych szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych,
  - f) dotyczące przeprowadzonych sprawdzianów wiedzy i umiejętności,
  - g) dotyczące orzeczeń stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa maszynisty lub licencji maszynisty albo pracy na stanowisku prowadzącego pojazd kolejowy,
  - h) o miejscu zatrudnienia,
  - i) o formie zatrudnienia,
  - j) o stanowisku pracy;
- 2) w przypadku maszynistów oraz kandydatów na maszynistów – informacje z rejestru licencji maszynistów i rejestru świadectw maszynistów, o których mowa w decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17, z późn. zm.<sup>2)</sup>);

---

<sup>2)</sup> Zmiana wymienionej decyzji została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 68 z 07.03.2012, str. 42.

- 3) w przypadku prowadzących pojazdy kolejowe dane dotyczące:
  - a) przeprowadzonych egzaminów,
  - b) wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym,
  - c) praw kierowania pojazdem kolejowym;
- 4) w przypadku ośrodków szkolenia, które przeprowadziły szkolenie na licencję maszynisty, szkolenie na świadectwo maszynisty lub sprawdzian wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:
  - a) numer NIP lub REGON oraz firmę,
  - b) numer wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2;
- 5) w przypadku egzaminatorów, którzy prowadzą egzaminy na licencję maszynisty, egzaminy na świadectwo maszynisty lub sprawdziany wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:
  - a) imię (imiona) i nazwisko egzaminatora,
  - b) numer wpisu do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

3. Dane, o których mowa w ust. 2, wprowadza do rejestru, o którym mowa w ust. 1:

- 1) ośrodek szkolenia – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. e i f,
- 2) przewoźnik kolejowy lub zarządca – w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów oraz danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. d i h–j,
- 3) podmiot uprawniony do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. h–j i ust. 2 pkt 3,
- 4) podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na maszynistów, maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. g

– za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zaistnienia zdarzenia powodującego obowiązek wprowadzenia danych.

4. Prezes UTK udostępnia usługi sieciowe umożliwiające zintegrowanie systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez podmioty, o których mowa w ust. 3, z systemem teleinformatycznym obsługującym rejestr, o którym mowa w ust. 1.

5. Dane gromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się:

- 1) przez okres 2 lat od dnia ukończenia szkolenia na licencję maszynisty – w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. a;
- 2) do dnia upływu terminu, o którym mowa w art. 22 ust. 5 – w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. b.

Art. 25y. 1. Dane maszynisty, kandydata na maszynistę lub prowadzącego pojazdy kolejowe, zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się przewoźnikowi kolejowemu lub zarządcy, na rzecz których maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe świadczy pracę lub usługi, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr.

2. Dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się osobie, której te dane dotyczą, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Państwowej Inspekcji Pracy oraz innym podmiotom, jeżeli są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu kolejowego. Dane udostępnia się w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344). Dane udostępnia się na uzasadniony wniosek.

3. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dostęp do swoich danych przyznaje elektronicznie maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe w celu realizacji umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej.

4. W przypadku rozbieżności między danymi zgromadzonymi w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub w rejestrze REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.

5. Prezes UTK aktualizuje dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, w tym dokonuje ich zmiany lub usunięcia z rejestru, na uzasadniony wniosek podmiotu obowiązującego do wprowadzania danych.

6. Minister właściwy do spraw transportu, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, oraz jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych,
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1

– mając na względzie prawidłowość wykonywania przez poszczególne podmioty zadań wynikających z ustawy oraz zapewnienie wysokiej jakości danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i jego referencyjny charakter.

7. Dane, o których mowa w ust. 1, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:

- 1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;
  - 2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy.”;
- 18) w art. 28a w ust. 13 po wyrazie „średnie” dodaje się wyrazy „lub średnie branżowe”;
- 19) w art. 66:
- a) w ust. 1 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:  
„11) podmiot, który, wbrew obowiązkowi określonymu w art. 25x ust. 3, nie dokonał za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wprowadzenia danych do tego rejestru, dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu lub wprowadził dane nieprawdziwe.”;
  - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Za naruszenie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym.”;
  - c) po ust. 2ac dodaje się ust. 2ad i 2ae w brzmieniu:  
„2ad. Przedsiębiorca przekazuje Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, dane niezbędne do określenia podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2.  
2ae. W przypadku nieprzekazania danych, o których mowa w ust. 2ad, lub gdy przekazane dane uniemożliwiają ustalenie podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2, lub gdy przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest niższy niż 10 000 zł, Prezes UTK nakłada karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł.”.

**Art. 2.** 1. Rejestr ośrodków szkolenia i egzaminowania prowadzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1,

w brzmieniu dotychczasowym, staje się rejestrem ośrodków szkolenia, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Wpisy do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się wpisami do rejestru ośrodków szkolenia, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Wnioski o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się wnioskami o wpis do rejestru ośrodków szkolenia, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Do postępowań w sprawie wpisu do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania, o którym mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

5. Przedsiębiorcy prowadzący działalność, o której mowa w art. 22a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dostosują się do wymogów określonych w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie do dnia 30 stycznia 2023 r.

**Art. 3.** Do postępowań w przedmiocie zakazu, o którym mowa art. 22ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 4.** 1. Egzaminatorzy wpisani do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, i uprawnieni do prowadzenia egzaminów stają się egzaminatorami w rozumieniu ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Ośrodki szkolenia i egzaminowania prześlą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 3 stycznia 2023 r., dane dotyczące egzaminatorów, o których mowa w ust. 1, obejmujące dane, o których mowa w art. 22be ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w terminie do dnia 30 czerwca 2022 r. określi, w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, sposób oraz formę przekazania danych, o którym mowa w ust. 2.

4. Przedsiębiorca, który nie przekazał albo przekazał dane z naruszeniem terminu, o którym mowa w ust. 2, lub przekazał dane nieprawdziwe, podlega karze pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym. Kary pieniężne nakłada Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze decyzji.

5. Przedsiębiorca przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, dane niezbędne do określenia podstawy wymiaru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 4.

6. W przypadku nieprzekazania danych, o których mowa w ust. 5, przekazania danych uniemożliwiających ustalenie podstawy wymiaru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 4, lub gdy roczny przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest niższy niż 10 000 zł, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nakłada karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł.

7. Niezależnie od kary pieniężnej, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może nałożyć karę pieniężną na kierownika przedsiębiorcy w wysokości nieprzekraczającej 300% jego wynagrodzenia miesięcznego.

8. Do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych przepisy art. 66 ust. 2b i 4 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

**Art. 5.** 1. Licencje maszynisty i świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

2. Do postępowań dotyczących wydania, przedłużenia ważności, wydania wtórnika, przywrócenia i aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz do postępowań dotyczących uzyskania świadectwa maszynisty, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 6.** 1. Szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty lub ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są w trakcie szkolenia albo egzaminu, jest prowadzone na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty uprawniają do ubiegania się o uzyskanie odpowiednio licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty.

3. Ośrodki szkolenia prześlą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy listę osób, które w dniu jej wejścia w życie były uczestnikami szkolenia lub egzaminu na licencję maszynisty lub świadectwo maszynisty, obejmującą:

- 1) imię (imiona) i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 4) numer licencji maszynisty – w przypadku kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty.

**Art. 7.** 1. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz podmioty zatrudniające prowadzących pojazdy kolejowe prześlą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 3 stycznia 2023 r., dane o zatrudnionych u nich maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe, obejmujące numer PESEL, dane, o których mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1 lit. h–j ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz dane zawarte w prowadzonych przez nich rejestrach dotyczące:

- 1) świadectw maszynistów;
- 2) przeprowadzonych egzaminów;
- 3) wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym;
- 4) wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w terminie do dnia 30 czerwca 2022 r. określi, w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, formę i sposób przekazania danych, o którym mowa w ust. 1.

3. Przedsiębiorca, który nie przekazał albo przekazał dane z naruszeniem terminu, o którym mowa w ust. 1, lub przekazał dane nieprawdziwe, podlega karze pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym. Kary pieniężne nakłada Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze decyzji.

4. Przedsiębiorca przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, dane niezbędne do określenia podstawy wymiaru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3.

5. W przypadku nieprzekazania danych, o których mowa w ust. 4, przekazania danych uniemożliwiających ustalenie podstawy wymiaru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3, lub gdy roczny przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest niższy niż 10 000 zł, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nakłada karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł.

6. Niezależnie od kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może nałożyć karę pieniężną na kierownika przedsiębiorcy w wysokości nieprzekraczającej 300% jego wynagrodzenia miesięcznego.

7. Do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych przepisy art. 66 ust. 2b i 4 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

**Art. 8.** Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zorganizuje pierwsze szkolenie, o którym mowa w art. 22bd ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 9.** Do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 10.** W terminie do dnia 1 stycznia 2023 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmie działania zmierzające do przygotowania:

- 1) egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectw maszynisty;
- 2) rozwiązań technicznych umożliwiających uruchomienie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 3) rozwiązań technicznych umożliwiających uruchomienie rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 11.** Tworzy się krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

**Art. 12.** 1. Maksymalny limit wydatków budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań będących skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2021 r. – 0,00 mln zł;
- 2) 2022 r. – 0,00 mln zł;
- 3) 2023 r. – 3,75 mln zł;
- 4) 2024 r. – 3,94 mln zł;
- 5) 2025 r. – 3,94 mln zł;
- 6) 2026 r. – 3,94 mln zł;
- 7) 2027 r. – 3,99 mln zł;
- 8) 2028 r. – 4,01 mln zł;
- 9) 2029 r. – 4,05 mln zł;
- 10) 2030 r. – 4,05 mln zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków stosuje się mechanizm korygujący polegający na wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych do przeprowadzenia egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty, kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectw maszynisty oraz do prowadzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego monitoruje wykorzystanie limitu wydatków oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 2.

**Art. 13.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 1, 2, 6, pkt 8 lit. b, pkt 12–16 i 18, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 4 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 1 i 2 oraz art. 10, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 4 ust. 4–8 oraz art. 7 ust. 3–7, które wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2023 r.

# UZASADNIENIE

## Część ogólna

### **I. Cel projektowanej regulacji**

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

Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jest jednym z elementów kompleksowego działania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, zmierzającego do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce. Wprowadzone rozwiązania są efektem szczegółowych analiz przepisów Unii Europejskiej. Docelowy model egzaminowania i monitorowania maszynistów był też przedmiotem rozmów podczas grup roboczych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej a także z kierownictwem Agencji. Proponowane przepisy są zgodne z przepisami Unii Europejskiej.

### **Licencja maszynisty**

W obecnym stanie prawnym ośrodki szkolenia i egzaminowania realizują m.in. program szkolenia na licencję maszynistów. Co do zasady kandydat na maszynistę musi odbyć szkolenie w ośrodku, a następnie zdać egzamin na licencję maszynisty. Egzamin jest organizowany przez 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 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 Centrum

Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – jednostce organizacyjnej Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, planowanej do utworzenia. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem teoretycznym, prowadzonym w formie testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.

### **Świadectwo maszynisty**

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

Egzamin obejmuje dwie części:

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

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

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

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

Egzamin państwowy będzie dotyczył tylko kandydatów na maszynistów ubiegających się o pierwsze w życiu świadectwo maszynisty. Rozszerzenie uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub nową infrastrukturę będzie realizowane na dotychczasowych zasadach w ośrodku szkolenia po przejściu sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Wyniki sprawdzianów wiedzy i umiejętności będą przekazywane przez ośrodek szkolenia do rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

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

Projekt ustawy jest realizowany równolegle z działaniami Prezesa UTK zmierzającymi do zakupu symulatorów pojazdów trakcyjnych posiadających uniwersalny pulpit określony właściwymi przepisami UIC i TSI. Wynika to z faktu, że egzamin na symulatorze nie będzie obejmował sprawdzenia wiedzy związanej z obsługą konkretnego typu pojazdu kolejowego (będzie to nadal właściwość ośrodka szkolenia). Celem egzaminu na symulatorze będzie sprawdzenie umiejętności kandydata na maszynistę w obszarze właściwego identyfikowania i zachowania podczas zdarzeń nietypowych i przypadkowych. Zakłada się, że scenariusze egzaminacyjne będą tak przygotowane, że nie będzie konieczna znajomość specyficznych dla danego typu pojazdu kolejowego rozwiązań, a uniwersalny charakter pulpitu maszynisty będzie wystarczający do właściwego sprawdzenia kandydata na maszynistę w tej części egzaminu.

Planuje się, że zostanie sformalizowany proces dopuszczenia kandydata na maszynistę do tzw. jazdy pod nadzorem. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do tej fazy szkolenia będzie zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego oraz infrastruktury, na której kandydat na maszynistę odbywał szkolenie i będzie zdawał egzamin. Proponowane rozwiązanie jest tożsame z zasadami nabywania przez maszynistów posiadających świadectwo uprawnień na nowy typ pojazdu kolejowego czy nową infrastrukturę. W każdym przypadku maszynista musi zdać sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadzany przez ośrodek szkolenia. Jak już wskazano wyżej, aktualnie w toku szkolenia kandydata na maszynistę podejmowana jest decyzja o „dopuszczeniu” kandydata do jazdy pojazdem trakcyjnym pod nadzorem maszynisty. Obowiązujący stan prawny nie precyzuje, w jakiej formie ma odbyć się to dopuszczenie. W przypadku maszynistów etap dopuszczenia do jazdy typem pojazdu kolejowego realizowany jest przez szkolenie, które kończy się

sprawdzianem wiedzy i umiejętności ze znajomości typu pojazdu kolejowego. Aktualna luka prawna „dopuszczenia” kandydata do jazdy pojazdem kolejowym zostanie zlikwidowana przez wprowadzenie formalnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzanego w trakcie procesu szkolenia. Państwowy egzamin praktyczny będzie ostatecznym potwierdzeniem zdolności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego.

Projekt ustawy zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów, jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe, bowiem przed egzaminem państwowym, w ramach szkolenia, przeprowadzany będzie przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności), a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę pojawia się egzaminator również z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego.

Z uwagi na fakt, że ośrodki szkolenia nadal będą odpowiedzialne za szkolenie i potwierdzanie uprawnień do znajomości typu pojazdu kolejowego podczas części praktycznej (jazda praktyczna), w kabinie maszynisty obok egzaminatora UTK będzie znajdował się dodatkowy egzaminator posiadający uprawnienia do jazdy na typie pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Egzaminator ten będzie zatrudniany i delegowany przez ośrodek szkolenia.

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

Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy

kolejowi będą wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności, jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin, czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego.

### **Maszyniści z innych krajów UE**

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

Przepisy projektu ustawy zostały przeanalizowane pod kątem zgodności z zasadami określonymi w dyrektywie 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady WE z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 22, z późn. zm.). Kwestie dotyczące wzajemnego uznawania kwalifikacji w zawodzie maszynisty, co do zasady, regulują przepisy dyrektywy sektorowej, tj. dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Stosownie do treści art. 23 ust. 7 tej dyrektywy: „W odniesieniu do licencji ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.”.

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

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

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

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

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

Ograniczenia prawne, a także organizacyjne, uniemożliwiają przewoźnikom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury wykonywanie obowiązków zarządzania ryzykiem, o których mowa

w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.).

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

Projekt ustawy zakłada stworzenie centralnego rejestru maszynistów gromadzącego w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane rozproszone dotychczas w różnych bazach danych. Wprowadza przepisy umożliwiające dostęp do danych swojego pracownika zgromadzonych w rejestrze. Dzięki temu każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do niego zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informację o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców. Projekt ustawy umożliwia wymianę informacji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.).

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

Planuje się stworzenie dwóch równoległe działających interfejsów:

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

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

Dane będą przekazywane on-line do rejestru przez:

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

W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana, jako dokument nr C(2009) 8278) (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010 str. 17, z późn. zm.). Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji w toku przygotowywania rozporządzeń wykonawczych do ustawy.

### **Rejestr egzaminatorów**

Obecnie każdy ośrodek szkolenia i egzaminowania prowadzi własny rejestr egzaminatorów.

Projektowana ustawa wprowadzi rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK, który będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów. Wpisani do rejestru egzaminatorzy będą mogli pracować zarówno w ośrodkach szkolenia, jak i być zatrudnieni w UTK. Zakres czynności egzaminatorów, np. przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności czy też egzaminów państwowych, będzie wynikał z zakresu ich uprawnień wpisanych do rejestru.

Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów, jako osób fizycznych, i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodki szkolenia. Proponowana zmiana ułatwi sposób zatrudniania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia, bowiem nie będą one musiały zgłaszać do Prezesa UTK nowej listy egzaminatorów, co wiązałoby się z dodatkowymi kosztami aktualizacji.

Projektowana ustawa nie zmienia stosowanych powszechnie reguł zatrudniania egzaminatorów. Wprowadza jednak możliwość zatrudnienia egzaminatorów bezpośrednio w UTK. Oddelegowanie egzaminatora do części praktycznej egzaminu jest elementem działalności ośrodka szkoleniowego (w aspekcie potwierdzenia znajomości typu pojazdu kolejowego), a nie przewoźnika kolejowego.

Zarówno w obowiązującym stanie prawnym, jak i planowanym w niniejszej ustawie, maszynista będący egzaminatorem może podjąć zatrudnienie nie tylko u jednego pracodawcy. W przypadku podjęcia dodatkowego zatrudnienia w ośrodku szkolenia albo też jakimkolwiek innym podmiocie gospodarki rynkowej są stosowane standardowe zasady rozliczania pracy i jej wynagradzania.

## **II. Uzasadnienie wprowadzanych zmian**

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

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

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

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

Na dzień 25 kwietnia 2019 r. na stanowisku maszynisty posiadającego licencję maszynisty oraz ważne badania na świadectwo maszynisty zatrudnionych było 16 789 osób. Według danych przedstawianych przez przedsiębiorstwa kolejowe, aby w pełni wypełnić zapotrzebowanie na maszynistów na rynku, powinno być zatrudnionych 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 ze 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

<b>Rok</b>	<b>Zakładana liczba maszynistów</b>	<b>Stan obecny + deficyt na rynku</b>	<b>Szacowany wzrost zatrudnienia (%)</b>	<b>Szacowany wzrost zatrudnienia (liczba)</b>	<b>Pożądana liczba maszynistów w danym roku</b>
2019		17 789	1,5	252	17 789
2020	17 789		1,5	267	18 056
2021	18 056		1,5	271	18 327
2022	18 327		1,5	275	18 602
2023	18 602		1,5	279	18 881
2024	18 881		1,5	283	19 164
2025	19 164		1,5	287	19 451
2026	19 451		1,5	292	19 743
2027	19 743		1,5	296	20 039
2028	20 039		1,5	301	20 340
2029	20 340		1,5	305	20 645
2030	20 645		1,5	310	20 955
2031	20 955		1,5	314	21 269

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

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

Wykres 1. Piramida wieku maszynistów posiadających ważne badania na świadectwo maszynisty

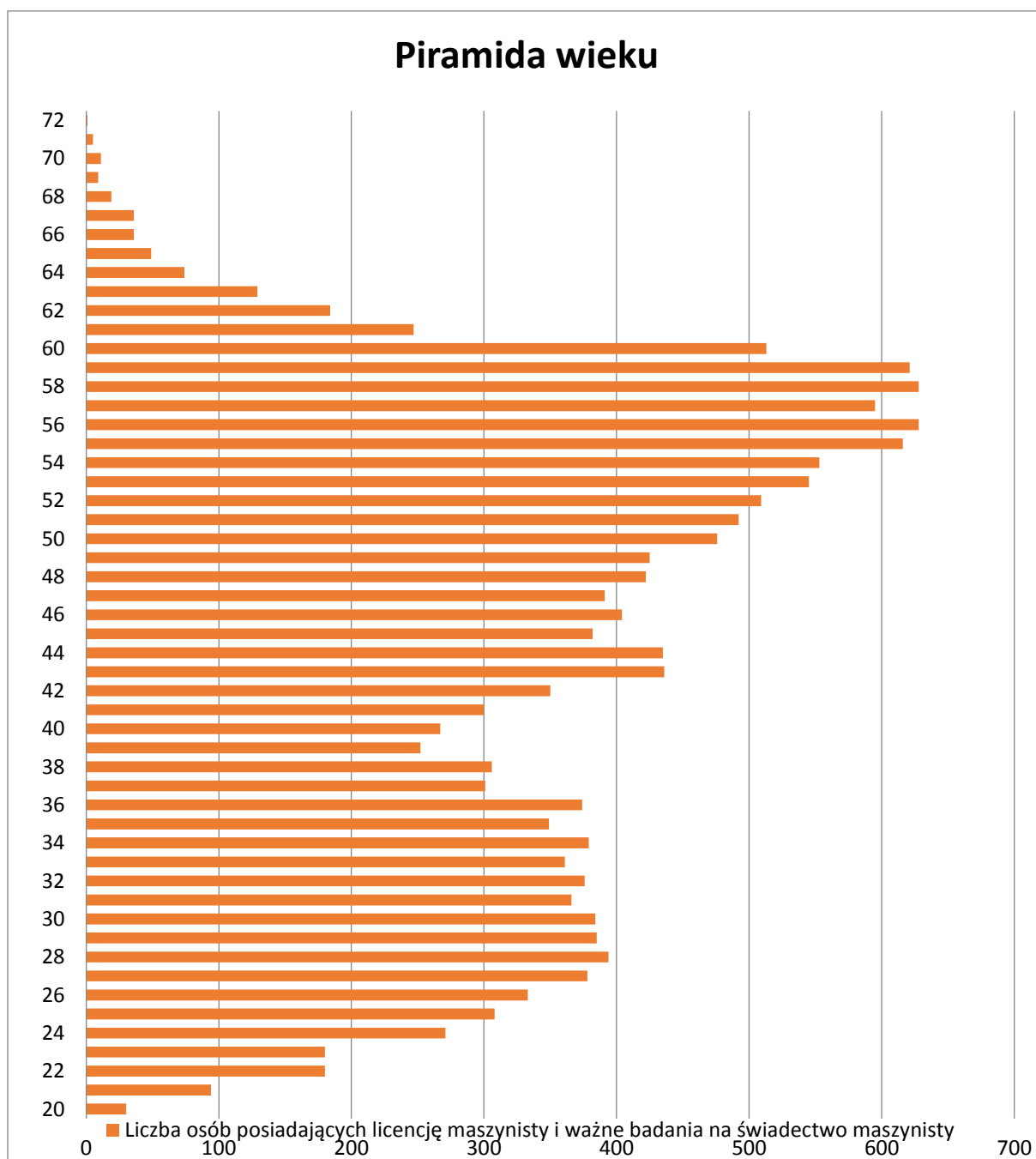


Tabela 2. Struktura wieku maszynistów posiadających ważne badania na świadectwo maszynisty

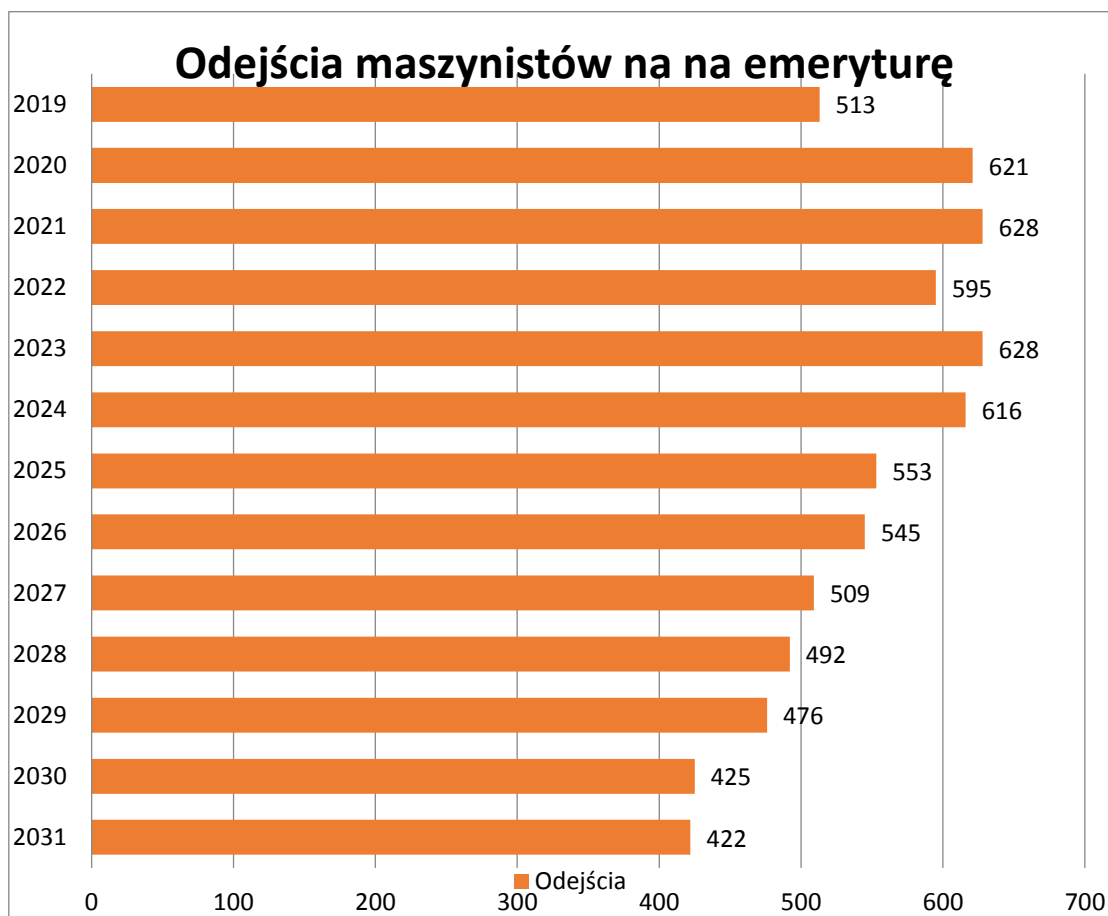
Wiek	Liczba osób	Udział w %
<30	2553	15,21%
30–40	3448	20,54%
40–50	3812	22,71%
50–55	2575	15,34%
55–60	3088	18,39%
>=60	1313	7,82%
Suma	16789	100,00%

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

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

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

Wykres 2. Prognoza odejść z zawodu maszynisty do roku 2031



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

Tabela 3. Liczba maszynistów pozostających w zawodzie posiadających uprawnienia emerytalne

<b>Rok</b>	<b>Zakładana liczba maszynistów</b>	<b>Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (%)</b>	<b>Maszyniści posiadający uprawnienia emerytalne (liczba)</b>
2019			
2020	17 789	5	889
2021	18 056	5	903
2022	18 327	5	916
2023	18 602	5	930
2024	18 881	5	944
2025	19 164	5	958
2026	19 451	5	973
2027	19 743	5	987
2028	20 039	5	1002
2029	20 340	5	1017
2030	20 645	5	1032
2031	20 955	5	1048

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

Tabela 4. Liczba maszynistów odchodzących z zawodu przed ukończeniem 60. roku życia

<b>Rok</b>	<b>Zakładana liczba maszynistów</b>	<b>Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60. roku życia (%)</b>	<b>Maszyniści odchodzący z zawodu przed ukończeniem 60. roku życia (liczba)</b>
2019	16 789	2	336
2020	17 789	2	356
2021	18 056	2	361
2022	18 327	2	367
2023	18 602	2	372
2024	18 881	2	378
2025	19 164	2	383
2026	19 451	2	389
2027	19 743	2	395
2028	20 039	2	401
2029	20 340	2	407
2030	20 645	2	413
2031	20 955	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 5. Minimalna liczba maszynistów, która powinna wejść na rynek pracy do roku 2031

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

Powyższa analiza wskazuje, że do roku 2031 w podmiotach kolejowych powinno zostać zatrudnionych minimum 16 730 maszynistów, co wskazuje na konieczność szkolenia średniorocznego 1287 kandydatów na maszynistów.

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

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

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

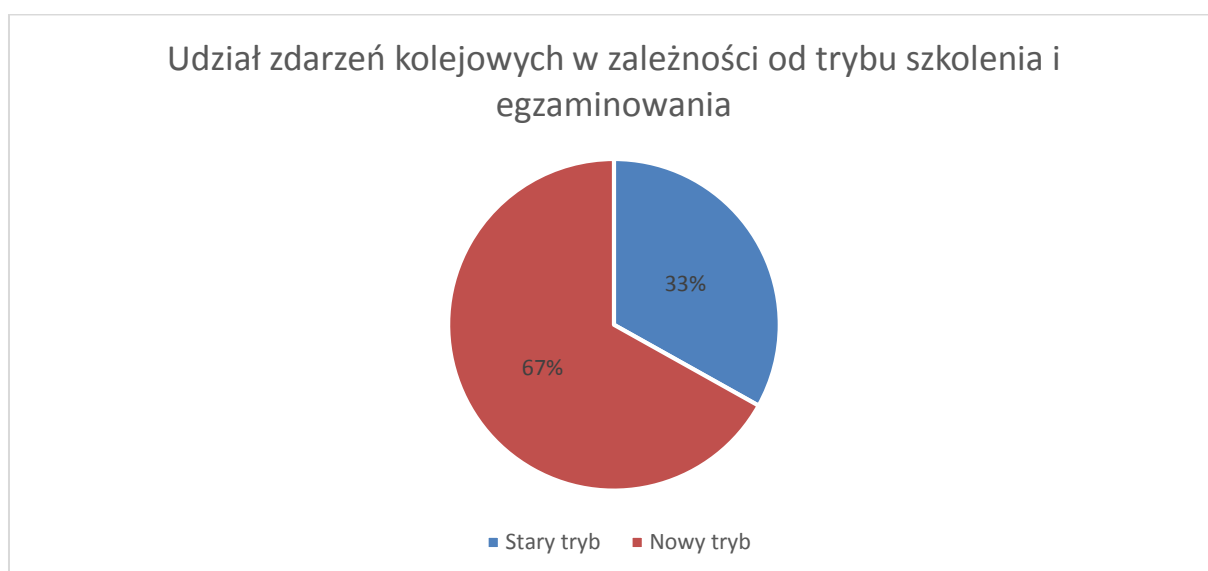
W najbliższej przyszłości kolej stanie przed istotnymi wyzwaniami. Wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) spowoduje istotne zmiany w pracy maszynistów i dyżurnych ruchu. Automatyzacja pracy kolei nabiera tempa, co powoduje potrzebę szkolenia w zakresie nowych umiejętności. Starsi pracownicy odchodzą na emeryturę, więc konieczne jest utrzymanie kompetencji pracowniczych i przeszkolenie nowych pracowników, którzy będą pracować z wykorzystaniem nowej technologii. Na minimalizację zagrożeń związanych z czynnikiem ludzkim w transporcie największy wpływ ma jakość szkolenia kadr oraz właściwa ocena nabytych umiejętności w procesie egzaminowania.

W latach 2011–2014 nastąpiła zmiana w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz nabywania uprawnień do wykonywania zawodu maszynisty. W celu oceny wpływu tej

zmiany na bezpieczeństwo kolejowe w 2019 r. Prezes UTK zebrał dane dotyczące zdarzeń kolejowych, w których co najmniej jedną z przyczyn było niezgodne z regulacjami zachowanie maszynisty posiadającego staż pracy krótszy niż 5 lat. Wśród badanej grupy maszynistów znajdowały się osoby, które otrzymały uprawnienia w nowym oraz w poprzednim stanie prawnym.

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

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



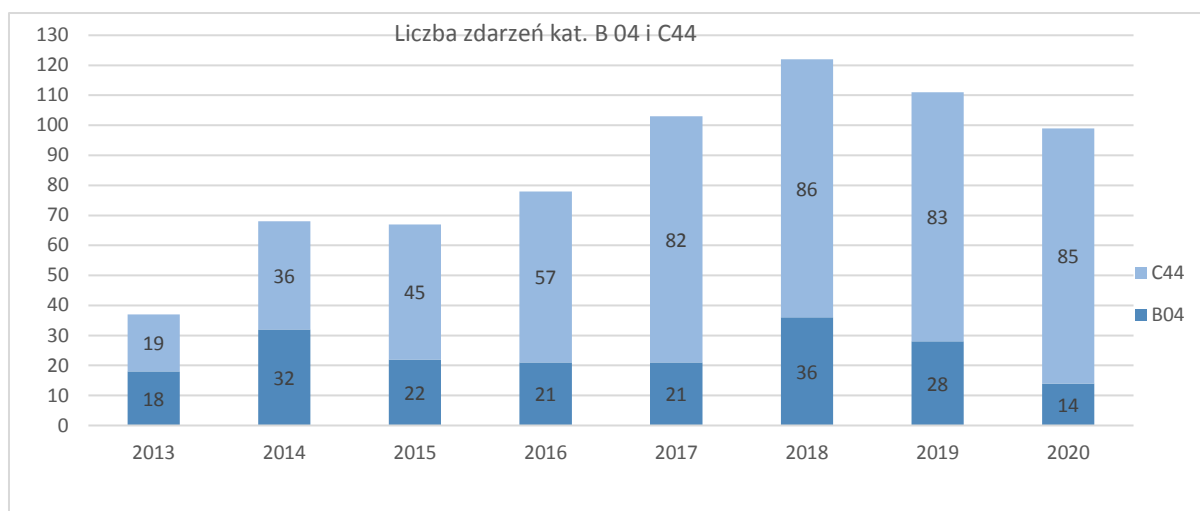
Wśród zdarzeń, do których przyczynili się maszyniści ze stażem krótszym niż 5 lat, należy wymienić incydenty i wypadki kolejowe spowodowane:

- a) niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia,
- b) wyprawieniem, przyjęciem lub jeździe pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- c) najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę,
- d) wykonaniem manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów,
- e) przekroczeniem największej dozwolonej prędkości jazdy,

- f) uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego oraz uszkodzeniem lub nieprawidłowym działaniem części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS).

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

Szczegółowa analiza zebranych danych pozwala zauważyć zależność między niewielkim stażem pracy maszynisty a możliwością spowodowania zdarzenia SPAD. W sumie w latach 2018 i 2019 maszyniści ze stażem pracy poniżej roku, stanowiący tylko 1% ogółu maszynistów, uczestniczyli aż w 13% zdarzeń SPAD. Związane jest to m.in. z niewielkim doświadczeniem, skutkującym np. zbyt późnym wdrażaniem hamowania czy brakiem wyczucia skuteczności hamowania pociągu. Pracownikom z krótkim stażem zdarzają się również błędy wynikające z niedostatecznego zapoznania się z rozkładem jazdy. Maszynista prowadzi wtedy pociąg z przekonaniem, że nie zatrzymuje się na danej stacji czy przystanku. Czynnikiem, który leży u źródeł problemu zwiększonej liczby zdarzeń typu SPAD w grupie maszynistów z krótkim stażem, jest niewątpliwie poziom ich wyszkolenia.



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

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

REC, nie zapewnia automatycznego zatrzymania pociągu. Autorzy systemu przyjęli założenie, że tego rodzaju funkcjonalność powodowałaby zbyt duże utrudnienia eksploatacyjne. Nie jest możliwe wprowadzenie w sieci GSM-R zmiany polegającej na zatrzymywaniu pociągów w przypadku nadania sygnału REC. System łączności GSM-R opiera się na zharmonizowanej specyfikacji, przyjętej przez prawo Unii Europejskiej.

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

W podejściu holenderskim egzamin praktyczny obejmuje:

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

Egzamin praktyczny prowadzony jest przez certyfikowanych, przeszkolonych egzaminatorów, których umiejętności weryfikowane są raz w roku. Realizowany jest podczas jazdy rozkładowymi pociągami i trwa co najmniej 6 godzin. Uwzględnia rzeczywiste warunki ruchu kolejowego i obejmuje jazdę odpowiednio pociągami osobowymi, pospiesznymi oraz prace manewrowe podczas pełnej zmiany roboczej. Egzamin prowadzi wykwalifikowany maszynista, pełniący rolę egzaminatora i sprawujący nadzór nad kandydatem podczas trwania 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 2016–2019, 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.

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

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

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

maszynistę podczas prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (np. mgła, śnieżyca, ulewa, silny wiatr), zastosowania właściwych procedur w sytuacjach awaryjnych (np. sygnał Radio-stop, zderzenie z przeszkodą).

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

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

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

- a) 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,
- b) braku lub nieprawidłowego przeprowadzenia konsultacji dla instruktorów i egzaminatorów,
- c) nieprawidłowego przygotowania materiałów szkoleniowych, w tym prezentowanie podczas szkolenia materiałów zawierających nieaktualne dane,
- d) nieprzekazania Prezesowi UTK wymaganych informacji w zakresie prowadzonych szkoleń, w tym nieprzekazania informacji odnośnie do 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 dnia 24 września 2019 r. uchwałą nr 105 Rady Ministrów, oraz Dokumentu Implementacyjnego wskazującego na konieczność horyzontalnego podejścia do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. W przyjętej Strategii w zakresie usprawnienia zarządzania transportem kolejowym założono działania obejmujące rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego niezbędne do podjęcia w perspektywie czasowej do 2020 r. i dalej, m.in. przez:

- zwiększenie bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego, poddawanie okresowej weryfikacji kompetencji instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów,

- stworzenie centralnego systemu egzaminowania maszynistów, monitorowania czasu pracy i cyklu życia zawodowego pracowników prowadzących pojazdy kolejowe.

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

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

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

- a) dotyczące kwalifikacji i uprawnień oraz orzeczeń lekarskich maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,
- b) o pracodawcach i podmiotach, które korzystają z usług maszynistów (zawierają z nimi umowy cywilnoprawne),
- c) o świadczeniu usługi trakcyjnej, w tym usługodawcy i usługobiorcy oraz maszynistach, którzy na podstawie jednego świadectwa maszynisty prowadzą pociągi różnych przewoźników,
- d) o zdarzeniach kolejowych z udziałem maszynistów i kandydatów na maszynistów wraz ze szczegółowymi opisami tych zdarzeń.

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

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

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

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

### **Część szczegółowa**

Art. 1 pkt 3 lit. a – zgodnie z tym przepisem 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 egzaminy realizowane przez Prezesa UTK, w związku z przejściem czynności egzaminacyjnych od ośrodków szkolenia i egzaminowania. Prezes UTK będzie egzaminował wyłącznie kandydatów na maszynistów – osoby po raz pierwszy wchodzące 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 dwóch części: teoretycznej, na którą składa się test komputerowy i sprawdzian na symulatorze pojazdu kolejowego, oraz praktycznej w formie jazdy praktycznej pojazdem kolejowym, jednym z poznanych w trakcie szkolenia, po wybranym fragmencie poznanej w trakcie szkolenia infrastruktury kolejowej. Ustanowiono jednolity standard prowadzonych przez Prezesa UTK egzaminów dla kandydatów na maszynistów. Dodatkowo wskazano, że Prezes UTK prowadzi i aktualizuje rejestr egzaminatorów, którzy będą posiadali uprawnienia do prowadzenia czynności zastrzeżonych do zadań egzaminatorów.

Przekształcono ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów i dostosowano do terminologii w ustawie o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 3 lit. b – powierzenie Prezesowi UTK nowego zadania, jakim będzie prowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Szczegółowy zakres danych gromadzonych w rejestrze został określony w przepisach ustawy. Zasadniczym celem utworzenia rejestru jest zwiększenie możliwości integracji danych dotychczas rozproszonych w różnych źródłach. Jak wskazano w części ogólnej, zwiększona zostanie możliwość monitorowania kompetencji maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe zarówno przez Prezesa UTK, jak i przedsiębiorców mających wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego. Rejestr będzie nie tylko gromadził dane, ale również udostępniał wybrane informacje mające wpływ na poziom ryzyka bezpieczeństwa transportu kolejowego podmiotom zatrudniającym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, np. informacje o zawieszeniu świadectwa maszynisty czy wykonywaniu pracy na rzecz innego przewoźnika kolejowego. Planuje się, że system informatyczny będzie posiadał interfejs wymiany danych z systemami przewoźników kolejowych i innych pracodawców zatrudniających maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe.

Art. 1 pkt 3 lit. c – przepis wskazujący wprost cel tworzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, przez wyodrębnienie z zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, zadania dotyczące monitorowania

kompetencji personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 4 – zmiana polegająca na aktualizacji przepisów ustawy, w związku z przekształceniem ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów. Zastąpienie wyrazów „ośrodek szkolenia i egzaminowania” wyrazami „ośrodek szkolenia”. Zmiany te mają na celu ujednoczenie terminologii stosowanej w ustawie o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 5 – rozszerzenie katalogu czynności, za które Prezes UTK będzie pobierał opłaty, o opłatę za przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na maszynistów, wraz ze wskazaniem jej maksymalnej wysokości. Przepis wprowadza odpłatność za przeprowadzenie egzaminów na licencję maszynisty oraz na świadectwo maszynisty. Wysokość opłaty określi minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia. Ustawa limituje wysokość opłaty za egzamin do 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, z późn. zm.). W założeniach przyjęto jeden rodzaj opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty oraz odrębne opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej i praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem właściwego rozporządzenia.

Art. 1 pkt 7 – zmiany w art. 18d informujące, że przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury organizujący szkolenie będzie wydawał maszynistom i drużynom pociągowym dokument potwierdzający odbycie szkolenia. Natomiast nadzór nad szkoleniami w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa będzie sprawował Prezes UTK.

Art. 1 pkt 8 – zmiany redakcyjne w art. 22:

- osoba ubiegająca się o licencję maszynisty nie może być skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne,

- wynikające z przejścia przez Prezesa UTK egzaminowania na licencję maszynisty,
- w ust. 2a w pkt 1 rozszerzenie katalogu dokumentów, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia na licencję maszynisty, w celu uwzględnienia dokumentów wydawanych obecnie w systemie oświaty, potwierdzających posiadanie odpowiednich kwalifikacji zawodowych (dyplomu zawodowego, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe, certyfikatu kwalifikacji zawodowej, świadectwa potwierdzającego kwalifikację w zawodzie),
- w ust. 2b dotyczące treści składanego oświadczenia w związku z tym, że osoba ubiegająca się o licencję maszynisty nie może być skazana za przestępstwo umyślne,
- w ust. 10 informujące, że o zawieszeniu, cofnięciu licencji albo aktualizacji danych zawartych w licencji Prezes UTK zawiadamia pracodawcę za pośrednictwem rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w projektowanym art. 25x ust. 1 ustawy.

Art. 1 pkt 9 – w art. 22a w ust. 4c dodano pkt 5, w którym jest mowa o obowiązku 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 (jeden z dwóch egzaminatorów praktycznych). 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.

Wprowadza się również obowiązek przekazywania danych o przeprowadzonych szkoleniach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności do systemu teleinformatycznego – rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w części dotyczącej ewidencji maszynistów i kandydatów na maszynistów. W przepisach wykonawczych do ustawy zakłada się bowiem

zlikwidowanie obowiązków przekazywania w formie papierowej zgłoszeń o przeprowadzonych egzaminach na rzecz elektronicznego przekazywania informacji o osobach, które ukończyły szkolenia lub wobec których przeprowadzono sprawdzian wiedzy i umiejętności.

Dookreślono również warunki, jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia maszynistów.

Art. 1 pkt 10 – określono warunki, jakie należy spełniać, aby uzyskać świadectwo maszynisty jako kandydat, oraz dodano możliwość prowadzenia rejestru świadectw w systemie utrzymywanym i prowadzonym przez Prezesa UTK.

Art. 1 pkt 11 – określono ogólną formę i tryb przeprowadzania przez Prezesa UTK egzaminu na licencję i świadectwo maszynisty, jak również składania do Prezesa UTK wniosków o przeprowadzenie takiego egzaminu.

### **Egzamin na licencję maszynisty**

Prezes UTK w ramach tworzonego systemu teleinformatycznego będzie obowiązany zapewnić dostępność usługi elektronicznej – składania wniosku o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty. W systemie informatycznym dostępnym z poziomu przeglądarki internetowej kandydat na maszynistę będzie mógł wybrać termin egzaminu oraz uiścić opłatę za egzamin przez płatności online. Wraz z wnioskiem o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynista będzie mógł również złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty. Dzięki temu skrócony zostanie okres uzyskania wymaganych uprawnień dla osób, które zdały egzamin, bowiem w momencie wyświetlenia pozytywnego wyniku egzaminu na komputerze egzaminacyjnym system teleinformatyczny automatycznie zleci produkcję licencji maszynisty dla kandydata na maszynistę. Zakłada się maksymalne uproszczenie procedury składania wniosków przez wstępne automatyczne wypełnienie wniosku na bazie danych zarejestrowanych w ewidencji kandydatów na maszynistów (informacja o zakończonym szkoleniu z ośrodka szkolenia i informacja o pozytywnym orzeczeniu lekarskim) oraz ewidencji PESEL, co wynika bezpośrednio z obowiązków podmiotu prowadzącego rejestr publiczny zawartych w art. 14 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 670, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne”. Szczegóły dotyczące procedowania wniosku zostaną określone w odpowiednich rozporządzeniach wykonawczych do ustawy.

Egzamin na licencję będzie składał się z części teoretycznej i będzie miał formę testu komputerowego jednokrotnego wyboru przeprowadzonego w ośrodku egzaminacyjnym UTK. Od wyniku egzaminu będzie przysługiwało odwołanie. W przypadku uwzględnienia odwołania Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na licencję maszynisty, za który opłata nie będzie pobierana. Projektodawca nie przewiduje sytuacji, kiedy odwołanie będzie uznane za zasadne i nie będzie istniała konieczność przeprowadzenia ponownego egzaminu na licencję maszynisty. Praktyka pokazuje, że konieczność ponownego zdawania egzaminu przy założeniu, że odwołanie zostało uznane, jest czynnikiem pozwalającym na weryfikację oraz skuteczne wyeliminowanie zjawiska odwoływania się mimo rażąco niskiego poziomu wiedzy i umiejętności. Zastosowanie ponownego przeprowadzenia egzaminu w każdym przypadku uznania zasadności doprowadzi do wyeliminowania zjawiska uznaniowości i zapewni równe traktowanie kandydatów na jednolitych zasadach.

### **Egzamin na świadectwo**

Wniosek o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo będzie mógł złożyć pracodawca zatrudniający kandydata na maszynistę – przewoźnik kolejowy 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).

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 wiedzy i umiejętności w zakresie co najmniej jednego typu pojazdu kolejowego i rodzaju infrastruktury kolejowej.

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

Część teoretyczna egzaminu będzie obejmowała test komputerowy oraz jazdę na symulatorze pojazdu kolejowego. Będzie realizowana przez egzaminatora zatrudnionego przez Prezesa UTK. Należy wziąć pod uwagę, że podstawowym celem egzaminu na symulatorze jest

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

Część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator oddelegowany i zatrudniany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK. Część praktyczna egzaminu będzie polegała na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatora oddelegowanego przez ośrodek szkolenia, posiadającego świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i do jazdy po określonej infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin. Na podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu nałożono obowiązek zapewnienia pojazdu oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu.

Od wyników egzaminu przysługuje odwołanie. W przypadku uwzględnienia odwołania Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na świadectwo maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Jednocześnie, tak jak w przypadku egzaminu na licencję maszynisty, projektodawca nie przewiduje sytuacji, kiedy odwołanie będzie uznane za zasadne i nie będzie istniała konieczność przeprowadzenia ponownego egzaminu na licencję maszynisty.

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.

Egzaminatorzy będą obowiązani do ustawicznego doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych przez udział, co najmniej raz w ciągu trzech lat, w organizowanych przez Prezesa UTK szkoleniach doskonalących w zakresie wiedzy i metodyki egzaminowania kandydatów na maszynistów. Na podstawie art. 8 ust. 3 lit. c decyzji Komisji 2011/765/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 36), egzaminatorzy muszą wykazać ustawiczne doskonalenie i aktualizowanie własnych kompetencji zawodowych w dziedzinach będących przedmiotem egzaminu. Realizacja ww. obowiązku będzie weryfikowana w ramach czynności nadzorczych Prezesa UTK, a sankcją za jego niedopełnienie będzie wykreślenie z rejestru egzaminatorów. Nie przewiduje się pobierania opłat za to szkolenie.

Art. 1 pkt 17 – przepis przesądza, że Prezes UTK w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym monitoruje kompetencje personelu kolejowego przez prowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w systemie teleinformatycznym. Wprowadzono przepisy regulujące krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe gromadzący dane dotyczące ich kwalifikacji.

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

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

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

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

Za pomocą systemu obsługującego rejestr ośrodki szkolenia będą zgłaszały przeprowadzone szkolenia i generowały zaświadczenia o ukończonych kursach, szkoleniach oraz 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 między Prezesem UTK, pracodawcą, ośrodkiem szkolenia oraz podmiotami uprawnionymi do prowadzenia badań maszynistów w zakresie danych objętych ewidencją.

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

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

Art. 1 pkt 18 – zmiana związana z wprowadzeniem w systemie oświaty nowego poziomu wykształcenia: wykształcenia średniego branżowego.

Art. 1 pkt 19 – do katalogu kar pieniężnych dodano sankcję za niewprowadzenie danych do tego rejestru, nieterminowe ich wprowadzenie lub wprowadzenie danych nieprawdziwych. Wprowadzenie sankcji w tym zakresie jest związane przede wszystkim z tym, że monitorowanie maszynistów wymaga posiadania przez Prezesa UTK aktualnych i wiarygodnych danych.

W związku z trudnościami związanymi z uzyskaniem wiążących informacji dotyczących przychodu osiągniętego przez przedsiębiorcę w poprzednim roku kalendarzowym wprowadzono obowiązek przekazywania Prezesowi UTK, na jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, danych niezbędnych do określenia podstawy wymiaru kary pieniężnej. W przypadku nieprzekazania takich danych lub w sytuacji gdy dostarczone dane uniemożliwiają ustalenie podstawy wymiaru kary pieniężnej, lub gdy roczny przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest niższy niż 10 000 zł, Prezes UTK będzie mógł nałożyć karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł. Proponowana zmiana wpłynie również na skuteczność oraz szybkość prowadzonych postępowań administracyjnych w przedmiocie nałożenia kar pieniężnych.

Proponowana zmiana stanowi wdrożenie art. 30 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z jego brzmieniem państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby były one stosowane. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające.

Prezes UTK w toku prowadzonych postępowań administracyjnych niejednokrotnie napotyka na trudności związane z uzyskaniem wiążących informacji dotyczących przychodu osiągniętego przez stronę postępowania w poprzednim roku kalendarzowym. Tego rodzaju działania przedsiębiorców nierzadko mają na celu przedłużenie postępowania administracyjnego toczącego się w przedmiocie nałożenia na nich kary pieniężnej. Proponowana zmiana rozwiązałaby wskazany problem przez uniemożliwienie podmiotom rynku uchylanie się od przedstawienia żądanych w trakcie postępowania administracyjnego danych, niezbędnych do jego zakończenia.

Ponadto, aby nakładana przez Prezesa UTK sankcja odnosiła w każdym przypadku oczekiwany rezultat, niezbędne jest wprowadzenie możliwości nałożenia kary, której wysokość nie jest uzależniona od przychodu przedsiębiorcy. Pozwoli to zmienić dotychczasową praktykę, polegającą na nierzadkim nakładaniu na przedsiębiorców kar pieniężnych w wysokości kilkudziesięciu złotych.

Proponowana zmiana wpłynie bez wątpienia na wzrost wysokości kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa UTK w przypadkach, w których przychód strony postępowania uniemożliwiał nałożenie sankcji w wysokości adekwatnej do naruszenia, a co za tym idzie – zwiększone zostaną wpływy do budżetu państwa. Postulat, o którym mowa, pośrednio wpłynie również na skuteczność oraz szybkość prowadzonych postępowań administracyjnych w przedmiocie nałożenia kar pieniężnych.

Zmiana roku kalendarzowego na rok obrotowy pozwoli na usprawnienie postępowań administracyjnych w zakresie kar nakładanych przez Prezesa UTK. W praktyce bowiem często rok obrotowy spółki nie pokrywa się z rokiem kalendarzowym, czym usprawiedliwiają się podmioty, wobec których toczy się postępowanie administracyjne. W związku z tym organ niejednokrotnie napotyka na trudności z uzyskaniem wiążących informacji w zakresie przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Tego rodzaju działania podmiotów mają też często na celu przedłużenie toczącego się postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary pieniężnej. Wprowadzenie zmiany w art. 66 ust. 2 pozwoli na uporządkowanie postępowania, uniemożliwiając podmiotom rynku kolejowego uchylanie się od przedstawienia wiążących informacji w tym zakresie, nie wpływając jednocześnie na obiektywność zastosowanego kryterium.

Warto przytoczyć ustawową definicję roku obrotowego w rozumieniu ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217). Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 9 tej ustawy przez rok obrotowy rozumie się rok kalendarzowy lub inny okres trwający 12 kolejnych pełnych miesięcy kalendarzowych, stosowany również do celów podatkowych. Rok obrotowy lub jego zmiany określa statut lub umowa, na podstawie której utworzono jednostkę. Jeżeli jednostka rozpoczęła działalność w drugiej połowie przyjętego roku obrotowego, to można księgi rachunkowe i sprawozdanie finansowe za ten okres połączyć z księgami rachunkowymi i sprawozdaniem finansowym za rok następny. W przypadku zmiany roku obrotowego pierwszy po zmianie rok obrotowy powinien być dłuższy niż 12 kolejnych miesięcy.

Wprowadzenie nowego kryterium pozwoli Prezesowi UTK na szybszą reakcję na naruszenie przepisu, tj. pełniejszą realizację zasady prewencji indywidualnej, jak i prewencji generalnej, ponieważ kara ma zapobiegać popełnianiu podobnych naruszeń w przyszłości nie tylko przez ukaranego, ale również przez pozostałe podmioty funkcjonujące na rynku transportu kolejowego.

Art. 2. Reguluje zmiany związane z przekształceniem ośrodków szkolenia i egzaminowania w ośrodki szkoleniowe.

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

Art. 4. Reguluje sytuację egzaminatorów, którzy są wpisani do wykazów prowadzonych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania. Egzaminatorzy ci zostaną wpisani do rejestru, o którym mowa w art. 22be ust. 1. Przepis wprowadza również obowiązek przekazania Prezesowi UTK danych dotyczących tych egzaminatorów oraz przewiduje sankcje za nieprzekazanie ich w terminie.

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

Art. 6. Reguluje sytuację osób, które są w trakcie szkolenia albo egzaminu w dniu wejścia ustawy w życie. Takie osoby będą mogły ukończyć szkolenie lub egzamin na starych zasadach. Natomiast na podstawie nowych przepisów będą zdawać egzamin te osoby, które ukończyły szkolenie przed dniem wejścia w życie ustawy, ale nie przystąpiły do egzaminu, tj. przerwały proces uzyskiwania uprawnień maszynisty. Przepis nakłada również na ośrodki szkolenia obowiązek przekazania Prezesowi UTK w terminie 14 dni od wejścia w życie ustawy listy osób, które były uczestnikami szkolenia albo egzaminu w dniu wejścia w życie ustawy.

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

- a) rejestrze świadectw maszynistów, prowadzonym na podstawie § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z późn. zm.),
- b) rejestrach: przeprowadzonych egzaminów, wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym oraz wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym, prowadzonych na podstawie odpowiednio: § 40, § 41 ust. 4 i § 43 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 101).

Obowiązek przekazania dotyczy także danych wymienionych w projektowanym art. 25x ust. 2 pkt 1 lit. h–j.

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

Art. 8. Zgodnie z tym przepisem Prezes UTK będzie obowiązany do zorganizowania pierwszego szkolenia dla egzaminatorów w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 9. Przepis przejściowy, na podstawie którego do postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Art. 10. Wprowadzenie przepisu ma na celu umożliwienie Prezesowi UTK podjęcia działań zmierzających do przygotowania się na przejęcie egzaminowania kandydatów na maszynistów, a także stworzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz utworzenia rejestru egzaminatorów.

Art. 11. Przepis dotyczący utworzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, który prowadzony będzie w formie elektronicznej.

Art. 12. Przepis określający maksymalny limit wydatków oraz wprowadzający mechanizmy korygujące na wypadek przekroczenia górnych limitów.

Oprócz powyższych zagadnień projekt ustawy zawiera również zmiany wynikające z przepisów wprowadzonych ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie

kolejowym (Dz. U. poz. 780), implementującą tzw. filar techniczny IV pakietu kolejowego, tj. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Zmiany te obejmują:

- 1) w art. 3 w ust. 3, 5 i 6 nowelizowanej ustawy zastąpienie wyrazów „art. 17a–17b” wyrazami „art. 17a–17ac”. Jest to konsekwencja uchylecia art. 17b;
- 2) w art. 4 w pkt 33b, 35 i 35b nowelizowanej ustawy zmiana polega na uzupełnieniu zakresu podmiotowego o użytkownika bocznicy kolejowej. Wprowadzenie tych zmian jest niezbędne ze względu na rozszerzenie katalogu podmiotów określonych w art. 25cb ust. 2 nowelizowanej ustawy dokonane ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i ma na celu ujednoczenie przepisów;
- 3) uchylenie art. 17b podyktowane jest tym, że rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 stosuje się bezpośrednio. Z jego przepisów wynika, jakie podmioty są obowiązane do jego stosowania, w związku z czym przepis art. 17b jest zbędny i należy go uchylć;
- 4) zmiana art. 22b ust. 2 jest konieczna w związku ze zmianą definicji „typ pojazdu kolejowego” na „typ pojazdu” w ustawie z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym;
- 5) przepisy art. 25ca ust. 7 i 8 w obecnym brzmieniu nie są spójne z pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej i dlatego konieczne jest ich uchylenie;
- 6) zmiany wprowadzone w art. 25cb w ust. 3, 5 i 7b polegają na uzupełnieniu zakresu podmiotowego. Ust. 3 i 5 tego artykułu uzupełniono o użytkownika bocznicy kolejowej. Wprowadzenie ww. zmian jest niezbędne ze względu na rozszerzenie katalogu podmiotów określonych w art. 25cb ust. 2 nowelizowanej ustawy dokonanej ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Również w ust. 7b został dodany „użytkownik bocznicy kolejowej”, poza tym w ust. 7b zostało dodane

zdanie drugie, które zapewni wdrożenie zdania drugiego w akapicie pierwszym pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej dotyczącego przekazywania dokumentacji dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu;

7) zmianę w art. 25cba polegającą na dodaniu ust. 3a, zgodnie z którym wydanie certyfikatu weryfikacji podsystemu przez jednostkę wyznaczoną może zostać poprzedzone sporządzeniem pośredniego potwierdzenia weryfikacji. W takim przypadku odpowiednio stosowane będą przepisy art. 25cb ust. 5 i 5a. Uzasadniając przedmiotową zmianę, należy wskazać, że możliwość sporządzania przez jednostki wyznaczone pośredniego potwierdzenia weryfikacji wynika z art. 8 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz. Urz. UE L 42 z 13.02.2019, str. 9, z późn. zm.). Dlatego w związku z pojawiającymi się wątpliwościami dotyczącymi trybu wydawania przez jednostkę wyznaczoną pośredniego potwierdzenia weryfikacji zasadne jest uregulowanie tej kwestii w ustawie. W przypadku jednostek notyfikowanych wydawanie pośrednich potwierdzeń weryfikacji zostało uregulowane w art. 25cb ustawy, takich regulacji zabrakło natomiast w odniesieniu do jednostek wyznaczonych, dlatego przepisy wymagają uzupełnienia. Jednocześnie proponowany przepis zapewni jednolite postępowanie przy wydawaniu pośredniego potwierdzenia weryfikacji przez jednostki notyfikowane i jednostki wyznaczone;

8) w art. 25e nowelizowanej ustawy dodano nowe ust. 3b i 3c.

Ust. 3b zakłada, że dokumenty, o których mowa w art. 25e ust. 3, sporządza się w jednym z języków urzędowych Unii Europejskiej. Prezes UTK może żądać, aby część lub części dokumentów, o których mowa w art. 25e ust. 3, zostały przetłumaczone na język polski. Wprowadzenie zmiany ma na celu wdrożenie akapitu drugiego zdanie drugie pkt 2.6. załącznika IV do dyrektywy 2016/797.

Natomiast w ust. 3c określono sposób dostarczenia Prezesowi UTK dokumentacji technicznej załączonej do wniosku o dopuszczenie do eksploatacji podsystemu

strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c ustawy o transporcie kolejowym. Dokumentacja z przebiegu weryfikacji WE zawiera m.in. kilkutomowe projekty budowlane oraz wykonawcze, które jednostka notyfikowana/wyznaczona oceniała w ramach procedury weryfikacji WE. Jest to obszerna dokumentacja, której przedkładanie w wersji papierowej byłoby nadmiernym obciążeniem nakładanym na wnioskodawcę oraz powodującym obowiązek po stronie wnioskodawcy do przedstawienia jej w odpowiedniej formie prawnej zgodnej z art. 76a § 2 k.p.a. (dokumenty w oryginale lub poświadczone za zgodność z oryginałem przez radcę prawnego lub adwokata);

- 9) zmiany wprowadzone w art. 25r nowelizowanej ustawy polegają na dodaniu wyrazów „użytkownik boczniczy kolejowej, wykonawca modernizacji, podmiot zamawiający,”, które mają na celu dostosowania zakresu podmiotowego przepisu i ujednolicenia z art. 25cb ust. 2 ustawy.

Zgodnie z art. 13 ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Jednak ze względu na konieczność podjęcia działań przygotowawczych art. 4 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 1 i 2 oraz art. 10 wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

Jednocześnie zaproponowano, aby przepisy art. 1 pkt 1, 2, 6, 8 lit. b, pkt 12–16 i 18 weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Wejście w życie ustawy w zakresie wskazanych wyżej przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia jest związane z tym, że zmiany te są zmianami wynikowymi, a konieczność ich wprowadzenia wynika ze zmian wprowadzonych ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz z konieczności dostosowania do stanu prawnego obowiązującego w systemie oświaty od dnia 1 września 2019 r., dlatego konieczne jest jak najszybsze ich wejście w życie. Podkreślić również należy, że zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie projektowanych przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Przepisy art. 4 ust. 4–8 oraz art. 7 ust. 3–7 wejdą w życie z dniem 4 stycznia 2023 r.

### **Skutki projektu**

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

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

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

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

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

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

Skutki dla budżetu państwa będzie rodzilo zapewnienie trwałości projektu w obowiązkowym okresie 5 lat trwałości projektu. Na potrzeby OSR przedstawiono koszty funkcjonowania w okresie 10 lat. Łączny koszt w okresie 10 lat działalności centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów szacowany jest na 31,67 mln zł.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji

publicznych projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

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

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

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

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

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

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

### **Rejestr egzaminatorów**

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

W związku z wycenionym poziomem ryzyka przeprowadzona została Ocena Skutków dla Ochrony Danych, w której przyjęto szereg rozwiązań mitygujących ryzyko. Do najważniejszych sposobów minimalizacji ryzyka należą: zmniejszenie liczby zbieranych danych, zastosowanie środków technicznych i organizacyjnych oraz środków bezpieczeństwa dla projektowanego systemu informatycznego. Ocena Skutków dla Ochrony Danych pozwoliła zmniejszyć ryzyko do poziomów akceptowalnych wymagających dalszego monitorowania.

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

Wprowadzenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, na który składają się ewidencja maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe, prowadzi do zwiększenia

zakresu przetwarzanych danych osobowych przez Prezesa UTK. Celem rejestru jest zwiększenie skuteczności procesu zarządzania ryzykiem prowadzonego przez podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo transportu kolejowego w obszarze ryzyka wspólnego, a dotyczącego personelu wykonującego kluczowe dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego zadania. W rejestrze mają się znaleźć m.in. numer identyfikacyjny PESEL, numer identyfikacyjny EIN. Wynika to bowiem z konieczności zapewnienia integralności danych napływających z różnych źródeł, a także wykonania obowiązków wynikających z ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

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

- 2 lata od dnia ukończenia szkolenia na licencję maszynisty – dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o wydanie licencji maszynisty,
- do dnia upływu ważności licencji maszynisty – dla kandydatów na maszynistę ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty.

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

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

cel projektu, którym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, są akceptowalne.

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

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

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 25.06.2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UD65</p>
---	---

## 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem rozwiązań planowanych w projekcie jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. Projekt wdraża postanowienia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. w części dotyczącej transportu kolejowego – Rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego.

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.

W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy prowadzi 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.

W projekcie przewidziano wprowadzenie nowego systemu monitorowania kwalifikacji, uprawnień i czasu pracy maszynistów.

Zidentyfikowano m.in. następujące problemy:

- maszyniści jako jedyna grupa zawodowa spośród osób odpowiedzialnych za prowadzenie pojazdów nie są objęci egzaminem państwowym. Obowiązuje zasada, że podmiot, który szkoli kandydata, również go egzaminuje. Projekt zakłada wprowadzenie jednolitego egzaminu państwowego przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, egzaminu na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego,
- w latach 2011–2014 nastąpiła zmiana w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz nabywania uprawnień do wykonywania zawodu maszynisty. Prezes UTK stwierdził wzrost liczby zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy oraz szkolonych i egzaminowanych w tzw. „nowym trybie”,
- w ciągu najbliższych 10 lat z zawodu odejdzie ponad 41% obecnie czynnych zawodowo maszynistów (tzw. luka pokoleniowa), dlatego należy wdrożyć weryfikację osób wchodzących do zawodu przez krajową władzę bezpieczeństwa ruchu kolejowego – Prezesa UTK, celem przeciwdziałania wzrostowemu trendowi zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy,
- utrzymywanie się wysokiej liczby zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” albo uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Za przyczynę tych zdarzeń uznaje się najczęściej czynnik ludzki, czyli niezachowanie należytej ostrożności, brak znajomości procedur bezpieczeństwa lub ich niestosowanie,
- nie istnieje jednolity standard prowadzenia egzaminów do zawodu maszynisty. Podczas procesu egzaminowania nie jest weryfikowana umiejętność zachowania się kandydata na maszynistę w sytuacjach niebezpiecznych i nietypowych. Zakłada się, że w części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty wykonywanej na symulatorze pojazdu kolejowego będzie dokonywane sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów, postępowania kandydata 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),
- zagraniczne doświadczenia w szkoleniu i egzaminowaniu maszynistów. Podejście stosowane w Holandii można uznać jako przykład scentralizowanego podejścia do egzaminowania,
- nie istnieje centralny rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe gromadzący informacje o uprawnieniach maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Projekt zakłada uruchomienie centralnego systemu informatycznego gromadzącego dane o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe i umożliwiającego monitorowanie przez Prezesa UTK kompetencji maszynistów.

## 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Nastąpi rozdzielenie funkcji szkolenia i egzaminowania maszynistów. Szkoleniem w dalszym ciągu będą się zajmować ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą prowadzone przez egzaminatorów

zatrudnianych 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.

Zgodnie z projektem dotychczasowe ośrodki szkolenia i egzaminowania staną się ośrodkami szkolenia.

Projekt zakłada przeprowadzanie przez Prezesa UTK w formie testów egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty. Prezes UTK będzie przeprowadzał również egzaminy na świadectwo maszynisty, które składać się będą z części teoretycznej oraz z części praktycznej. Część teoretyczna egzaminu obejmująca sprawdzanie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej będzie przeprowadzana w formie testu komputerowego oraz zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego. W skład zadań na symulatorze pojazdu kolejowego 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.

Część praktyczna egzaminu, zgodnie z projektem, polegać będzie na sprawdzeniu za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. W części praktycznej dotyczącej jazd praktycznych po sieci kolejowej egzamin prowadzić będzie dwóch egzaminatorów, jeden egzaminator wyznaczony przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenia i zdał sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i znajomości infrastruktury, drugi wyznaczony przez Prezesa UTK. Zgodnie z projektem pracodawca kandydata na maszynistę będzie zapewniał pojazd kolejowy oraz trasę niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu w zakresie jazd praktycznych po sieci kolejowej. Prowadzenie przez Prezesa UTK egzaminów pozwoli w obiektywny sposób ocenić zarówno umiejętności, jak i jakość szkolenia kandydatów na maszynistów. Wprowadzenie powyższych rozwiązań wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Projekt zakłada również utworzenie i prowadzenie przez Prezesa UTK Krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W rejestrze będą gromadzone, za pomocą aplikacji teleinformatycznej, 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. Dane te pochodzą od ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, pracodawców maszynistów i osób prowadzących pojazdy kolejowe oraz od podmiotów przeprowadzających badania lekarskie i psychologiczne maszynistów i kandydatów na maszynistów.

W projekcie wprowadzono opłaty za egzaminowanie przez Prezesa UTK kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, która nie może być wyższa niż równowartość 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 291, z późn. zm.). Opłaty te stanowią dochód budżetu państwa.

Projektowana ustawa związana jest ściśle z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

#### Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).

### **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

W większości państw członkowskich UE istnieją systemy techniczne zabezpieczające przed błędem maszynisty. Szkolenie i egzaminowanie maszynistów prowadzone jest głównie przez pracodawców lub przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów, uznane zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Proponowana w projekcie zmiana stosowana jest w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów. Również 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 na maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.

<b>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</b>			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Maszyniści	17 000	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z gromadzeniem danych dotyczących kompetencji maszynistów w rejestrze
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane UTK	Bezpośrednie – udział w egzaminach na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty
Maszyniści egzaminatorzy	500	Dane UTK	Bezpośrednie – projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zachowują swoje uprawnienia.
Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów	34	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z: <ul style="list-style-type: none"> <li>– prowadzeniem szkoleń na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów,</li> <li>– wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe</li> </ul>
Przewoźnicy kolejowi	89	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Pomioty uprawnione do przeprowadzania badań lekarskich	4	Dane UTK	Bezpośrednie w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie, związane z egzaminowaniem kandydatów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz z prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

#### **5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w ramach konsultacji przeprowadzonych w dwóch turach od 18 października 2019 r. do 2 marca 2020 r. został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.;

- 12) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
  - 13) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;
  - 14) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
  - 15) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
  - 16) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
  - 17) Sekcja Kolejowa „Solidarność”;
  - 18) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
  - 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
  - 20) Forum Związków Zawodowych;
  - 21) Związek Rzemiosła Polskiego;
  - 22) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
  - 23) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
  - 24) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
  - 25) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
  - 26) Konfederacja Lewiatan;
  - 27) Railway Business Forum;
  - 28) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
  - 29) Fundacja Pro Kolej.
- Wyniki konsultacji zostały omówione w Raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>		0,00	0,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	<b>6</b>
budżet państwa		0,00	0,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	<b>6</b>
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>		0,00	0,00	3,75	3,94	3,94	3,94	3,99	4,01	4,05	4,05	<b>31,67</b>	
budżet państwa		0,00	0,00	3,75	3,94	3,94	3,94	3,99	4,01	4,05	4,05	<b>31,67</b>	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>		0,00	0,00	-3,00	-3,19	-3,19	-3,19	-3,24	-3,26	-3,30	-3,30	<b>-25,67</b>	
budżet państwa		0,00	0,00	-3,00	-3,19	-3,19	-3,19	-3,24	-3,26	-3,30	-3,30	<b>-25,67</b>	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	<p>Obliczenia zostały sporządzone przez Urząd Transportu Kolejowego, zwany dalej „UTK”. Szczegółową analizę przyjętych założeń określono w załącznikach do OSR.</p> <p>Zadania UTK, jako państwowej jednostki budżetowej, są finansowane bezpośrednio ze środków budżetu państwa. UTK jest dysponentem odrębnej części budżetowej „71”, gdzie w ramach corocznie opracowywanej i uchwalanej ustawy budżetowej, zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) i stosownymi przepisami wykonawczymi, zaplanowane są środki na wydatki UTK. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami UTK przewiduje zapewnienie niezbędnych środków z budżetu państwa w kolejnych latach w ramach procedury planowania budżetowego, przy uwzględnieniu możliwych do wygosparowania oszczędności w ramach cz. 71 – Urząd Transportu Kolejowego. W okresie realizacji zadań finansowanie będzie również zapewnione ze środków budżetowych zaplanowanych w części budżetowej, której dysponentem jest UTK.</p> <p>Należy wskazać, że przygotowanie do wdrożenia nowego zadania jest przewidziane do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Szacowany koszt całkowity projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln zł.</p> <p>Kwota obejmuje koszty wdrożenia nowych zadań Prezesa UTK wynikających z projektu</p>
---------------------	--

	<p>ustawy i obejmuje w szczególności:</p> <p>a) opracowanie, zakup i wdrożenie systemu teleinformatycznego – Krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz aplikacji informatycznych do zarządzania egzaminami,</p> <p>b) zakup symulatorów pojazdów trakcyjnych oraz odwzorowanie tras linii kolejowych,</p> <p>c) zakup pozostałego wyposażenia ośrodka egzaminacyjnego,</p> <p>d) wynajem powierzchni w okresie pilotażu i testów,</p> <p>e) kampanię informacyjną wspierającą budowę systemu,</p> <p>f) pilotaż wdrożenia systemu.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W toku prac analitycznych ustalono, że wykonanie nowego zadania nie może być realizowane w ramach obecnych limitów zatrudnienia w UTK. W celu realizacji nowych zadań związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego niezbędne jest utworzenie w UTK nowej komórki organizacyjnej, która będzie odpowiedzialna za przygotowanie, przeprowadzenie i nadzór nad procesem egzaminowania i monitorowania maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W wyniku przeprowadzonej oceny pracochłonności (stanowiącej załącznik do OSR) ustalono, że w celu rozpoczęcia działalności centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie utworzenie nowych etatów w pełnym wymiarze zatrudnienia, tj.:</p> <p>a) kierownika i zastępcy kierownika,</p> <p>b) egzaminatorów części teoretycznej i części praktycznej na symulatorze pojazdu kolejowego, z pełną zastępowalnością oraz dostępnością w różnych częściach kraju – w liczbie 7 etatów,</p> <p>c) 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, jak również związanych z monitorowaniem kompetencji maszynistów i prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,</p> <p>d) obsługi recepcji – 1 etat,</p> <p>e) informatyka odpowiedzialnego za stan sprzętu teleinformatycznego oraz oprogramowania,</p> <p>f) serwisanta symulatorów.</p> <p>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.</p>

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy [mln zł]						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		0,00	0,00	0,74	0,74	0,74	<b>5,92</b>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	<b>0,08</b>
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Minimalizowanie strat dla przewoźników kolejowych i nadawców towarów wynikających z poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, których przyczyną jest błąd maszynisty spowodowany obniżeniem sprawności psychofizycznej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wyeliminowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją, a także niezawodności systemu kolejowego, np. opóźnień z tytułu wypadków i incydentów kolejowych.						
Niemierzalne	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wyeliminowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją, a także niezawodności systemu kolejowego, np. opóźnień z tytułu wypadków i incydentów kolejowych.						
	Wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej	W przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei przyjmuje się wskaźnik VPN odzwierciedlający wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej. W Polsce przyjmuje się, że wartość VPN na osobę wynosi około 2 mln zł.						

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p> <p>Kandydaci na maszynistów będą obowiązani do uiszczenia opłaty wyłącznie z tytułu przeprowadzonego egzaminu na licencję maszynistów (łącznie w okresie 10 lat 0,08 mln zł). W odniesieniu do kandydatów na maszynistów skierowanych na egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty koszt egzaminu opłacany będzie przez pracodawcę kierującego pracownika na egzamin (łącznie w okresie 10 lat – 5,92 mln zł). W odniesieniu do licencji maszynisty już obecnie istnieją różne formy finansowania kosztów szkolenia i egzaminu. W tym miejscu można wskazać m.in. możliwość uzyskania bezzwrotnej pożyczki z funduszu pracy albo zwrot opłat przez przyszłego pracodawcę. W projektowanej ustawie zakłada się, że wysokość opłat za egzamin nie powinna przekraczać wysokości określonej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Maksymalna wysokość opłaty nie będzie mogła przekroczyć równowartości połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę. Nie zakłada się, aby koszt egzaminu był wyższy niż opłaty pobierane przez ośrodki szkolenia i egzaminowania. Istotą ustawy nie jest bowiem wykreowanie nowego źródła przychodów Skarbu Państwa, a przeniesienie zadań egzaminowania maszynistów do organu państwowego. Z tego powodu należy uznać, że zasadniczo ustawa nie zmieni sytuacji gospodarstw domowych.</p> <p>Ustawa będzie oddziaływać na 42 ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisane na listę prowadzoną przez Prezesa UTK. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe. Z tego powodu należy odrębnie oszacować wpływ projektowanej ustawy na ośrodki własne przewoźników oraz pozostałe podmioty. W odniesieniu do ośrodków własnych przewoźników projektowana ustawa odciąży przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów. W odniesieniu do 15 ośrodków szkolenia ustawa nieznacznie zmniejszy przychody z tytułu prowadzonych egzaminów na licencję lub świadectwo maszynisty. Analiza zgłoszeń o przeprowadzonym egzaminie wskazuje, że jedynie pięć z tego rodzaju podmiotów przeprowadziło egzamin na świadectwo maszynisty. Pozostała część egzaminów była realizowana przez przewoźników kolejowych. Ośrodek szkolenia i egzaminowania, w przypadku wykonywania szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty, dokonuje kalkulacji szkolenia i wlicza koszt egzaminu do ogólnej ceny za kurs na licencję maszynisty. Jedynym dodatkowym przychodem może być w tej sytuacji koszt drugiego i trzeciego egzaminu, w przypadku niezaliczenia z wynikiem pozytywnym poszczególnych egzaminów. Większość kosztu kolejnego egzaminu stanowi obecnie koszt egzaminatorów, a dochód w tym zakresie jest ograniczony. Egzaminy w celu uzyskania świadectwa maszynisty są pod względem organizacyjnym bardziej skomplikowanym procesem i dlatego koszt egzaminu jest zróżnicowany ze względu na zakres merytoryczny (test zawierający różną liczbę pojazdów kolejowych, z których jest egzaminowany kandydat), ale przede wszystkim ze względu na część praktyczną, która wymaga kalkulacji ceny ze względu na miejsce, czas trwania i liczbę egzaminowanych. W tym przypadku większość kosztów egzaminu stanowią również wynagrodzenia egzaminatorów. Ceny za egzamin mogą kształtować się różnie w poszczególnych podmiotach szkolących, ponieważ obecne przepisy nie regulują tej kwestii.</p> <p>Szczegółowe rozliczenie przyjętych założeń kosztów i opłat pobieranych z tytułu prowadzonych egzaminów zawarto w załącznikach do OSR.</p>
---	---

#### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
---	---

**Komentarz:**

W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie przede wszystkim z konieczności prowadzenia egzaminów oraz monitorowania zatrudnienia i kompetencji maszynistów. W zakresie monitorowania zatrudnienia i kompetencji maszynistów pracodawcy będą obowiązani do wprowadzania i aktualizowania danych do systemu prowadzonego przez UTK.

Zasadniczo projekt zakłada jedynie zmianę formy przekazywania informacji w ramach dotychczasowych obowiązków podmiotów z formy papierowej na formę elektroniczną – w wielu przypadkach automatyczną. Sposób dostarczenia elektronicznego dokumentu lub informacji do systemu informatycznego UTK będzie zależał od wyboru podmiotu zobowiązanego do dostarczenia informacji. Planuje się, że system informatyczny będzie miał co najmniej dwie techniczne możliwości zasilania informacjami:

- za pomocą formularzy elektronicznych wypełnianych na specjalnie utworzonym profilu podmiotu dostępnego w przeglądarce internetowej,
- integracji systemów własnych podmiotu lub wykorzystanie modelu usługowego (automatyczna wymiana informacji).

W odniesieniu do ośrodków szkolenia projekt zakłada, że dotychczasowe zaświadczenia o ukończonych szkoleniach i pouczeniach okresowych będą sporządzane w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, a nie jak do tej pory w wersji papierowej. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia.

W odniesieniu do podmiotów uprawnionych do prowadzenia badań lekarskich zakłada się, że dotychczasowe papierowe orzeczenia lekarskie dla kandydatów na maszynistów i maszynistów będą zastąpione elektronicznym dokumentem, którego treść będzie przechowywana w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą, a wręcz zmniejszenie obciążenia i kosztów realizacji przesyłek pocztowych oraz generowania papierowych orzeczeń lekarskich na potrzeby ich dostarczenia do Prezesa UTK.

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zatrudniający maszynistów są obowiązani do prowadzenia elektronicznych rejestrów świadectw maszynistów. W obowiązującym stanie prawnym prowadzący rejestr świadectw maszynistów obowiązany jest dostarczyć dane w formie i zakresie określonym przez Prezesa UTK. Planowana zmiana zakłada, że system informatyczny obsługujący rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będzie zawierał w sobie moduł tożsamy z rejestrami dotychczas prowadzonymi przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Zakłada się, że wymiana informacji między tymi systemami będzie odbywała się automatycznie albo w zależności od wyniku prac analizy IT dla systemu rejestr świadectw maszynistów będzie mógł być prowadzony bezpośrednio za pomocą systemu dostarczonego przez UTK.

W celu sprawnego monitorowania osób prowadzących pojazdy kolejowe konieczne jest posiadanie bardzo aktualnej informacji o zatrudnieniu maszynisty oraz prowadzącego pojazdy kolejowe. 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 czy rozwiązaniu z nim umowy cywilnoprawnej oraz, w przypadku licencjonowanych przewoźników kolejowych, o świadczeniu usługi trakcyjnej na rzecz innego podmiotu.

Przewiduje się, że dzięki automatyzacji procesu wymiany danych zmniejszą się obciążenia administracyjne dla pracodawców obowiązanych do kwartalnego raportowania informacji o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe. Pracodawcy nie będą obowiązani do przygotowania odrębnych formularzy sprawozdawczych dla Prezesa UTK z uwagi na automatyczne przekazywanie wymaganych informacji.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie rodzi negatywnych skutków dla rynku pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Ustawa nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów.

W zakresie dotyczącym egzaminowania kandydatów na maszynistów ustawa może wprowadzać barierę wejścia na rynek pracy, jednak wyłącznie dla osób, które nie spełniają wymagań kompetencyjnych oczekiwanych dla stanowiska maszynisty. Celem ustawy jest zagwarantowanie, że osoby wchodzące na rynek pracy maszynistów zapewniają ustalony przez krajową władzę bezpieczeństwa poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy

maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo transportu kolejowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	System monitorowania maszynistów, przez ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów, będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
------------------	--

#### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zakłada się realizację zadań niezbędnych do przygotowania organizacyjnego w zakresie egzaminowania i monitorowania maszynistów w latach 2019–2022. W tym czasie niezbędne jest przygotowanie i udzielenie zamówień publicznych na zakup narzędzi, symulatorów, utworzenie rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe i testowanie/odbiór zakupionych narzędzi oraz pilotażowe wdrożenie projektu. Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 1 stycznia 2023 r., z wyłączeniem niektórych przepisów ustawy.

#### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W okresie 3 lat nastąpi ocena poprawy dostępności do egzaminowania. Przyjęty miernik to średni czas oczekiwania na egzamin. W okresie 5 lat zostaną porównana liczba i rodzaj zdarzeń kolejowych, których przyczyną był czynnik ludzki.

#### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załącznik nr 1 do OSR – Propozycje opłat za egzaminy przeprowadzane przez Prezesa UTK.  
Załącznik nr 2 do OSR – Szacunkowe koszty funkcjonowania w UTK centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów.  
Załącznik nr 3 do OSR – Propozycje wynagrodzeń pracowników centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów.  
Załącznik nr 4 do OSR – Analiza zapotrzebowania na pracowników centrum egzaminowania maszynistów w UTK.



		Budżet państwa - okres trwałości projektu POIS „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”						Budżet państwa	
Lp	Nazwa	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Czynsz za wynajem powierzchni	772 075,47 zł	798 326,03 zł	825 469,12 zł	853 535,07 zł	868 045,16 zł	882 801,93 zł	897 809,56 zł	913 072,33 zł
2	Opłaty roczne (media + opłaty serwisowe + koszty eksploatacyjne)	292 938,13 zł	364 071,33 zł	376 449,75 zł	389 249,04 zł	390 993,61 zł	382 931,17 zł	399 440,13 zł	405 400,62 zł
3	Utrzymanie symulatorów	54 538,20 zł	54 538,20 zł	54 538,20 zł	54 538,20 zł	57 762,45 zł	59 115,52 zł	80 492,13 zł	81 892,69 zł
4	Utrzymanie systemu, IT i serwerowni	631 965,05 zł	567 317,15 zł	529 208,30 zł	489 776,91 zł	471 753,36 zł	474 657,74 zł	423 263,89 zł	402 161,92 zł
5	Koszty zatrudnienia pracowników etatowych	1 755 870,73 zł	1 905 119,75 zł	1 905 119,75 zł	1 905 119,75 zł	1 955 404,35 zł	1 959 678,55 zł	1 959 678,55 zł	1 959 678,55 zł
6	Koszty pozapłacowe egzaminów praktycznych	246 400,00 zł	246 400,00 zł	246 400,00 zł	246 400,00 zł	246 400,00 zł	246 400,00 zł	290 400,00 zł	290 400,00 zł
7	<b>Koszty:</b>	<b>3 753 787,58 zł</b>	<b>3 935 772,45 zł</b>	<b>3 937 185,11 zł</b>	<b>3 938 618,96 zł</b>	<b>3 990 358,93 zł</b>	<b>4 005 584,91 zł</b>	<b>4 051 084,26 zł</b>	<b>4 052 606,10 zł</b>

**Założenia do zmiennych kosztów**

Czynsz zgodnie z umową waloryzowany na podstawie "wzrostu cen na towary i usługi konsumpcyjne ogółem" - założono wskaźnik wzrostu na poziomie 3,4% (wskaźnik z 2020 r.) przez 4 lata, następnie 1,7%  
 Pracownicy etatowi- należy mieć na uwadze możliwy wzrost wynagrodzeń oraz wypłatę DWR-ów (tzw. 13 pensji). Co 5 lat założono wzrost dla każdego pracownika wynagrodzenia o 0,1 mnożnika  
 Egzaminatorzy praktyczni - ich wynagrodzenie jest uzależnione od kosztów egzaminu praktycznego na pojeździe - założenie koszt przeprowadzenia egzaminu będzie wrosłał raz na 7 lat o 50 zł

**UWAGA**

Należy wskazać, że przygotowanie do wdrożenia nowego zadania jest przewidziane do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Szacowany koszt całkowity projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln PLN. Niezapewnienie limitu wydatków na utrzymanie wyników projektu w okresie jego trwałości spowoduje konieczność zwrotu poniesionych nakładów na budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów. Zachowanie trwałości stanowi niezwykle istotny element każdego projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. Naruszenie zasady trwałości może oznaczać konieczność zwrotu środków otrzymanych na realizację projektu wraz z odsetkami licznymi jak dla zaległości podatkowych, proporcjonalnie do okresu niezachowania obowiązku trwałości.

**Wartość dofinansowania Projektu z funduszu UE obliczona będzie w oparciu o metodę luki w finansowaniu, dlatego też dochód generowany przez Projekt, nie może przekroczyć poziomu, który skutkowałby zmniejszeniem dofinansowania Projektu z funduszy UE.**

## Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2023

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	214 991,52 zł	179 833,97 zł	30 751,61 zł	4 405,93 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	181 468,44 zł	151 792,93 zł	25 956,59 zł	3 718,93 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	426 186,87 zł	356 492,58 zł	60 960,23 zł	8 734,07 zł
4	Egzaminator symulatora	3	325 617,66 zł	272 369,43 zł	46 575,17 zł	6 673,05 zł
5	Recepcja	1	88 096,76 zł	73 690,31 zł	12 601,04 zł	1 805,41 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	270 551,05 zł	226 307,86 zł	38 698,64 zł	5 544,54 zł
7	Informatyk	1	124 479,22 zł	104 123,14 zł	17 805,06 zł	2 551,02 zł
8	Serwisant symulatorów	1	124 479,22 zł	104 123,14 zł	17 805,06 zł	2 551,02 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 755 870,73 zł</b>	<b>1 468 733,36 zł</b>	<b>251 153,40 zł</b>	<b>35 983,97 zł</b>

## Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2024

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	217 979,91 zł	179 833,97 zł	33 365,50 zł	4 780,44 zł	15 285,89 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	183 990,86 zł	151 792,93 zł	28 162,90 zł	4 035,04 zł	12 902,40 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	432 110,89 zł	356 492,58 zł	66 141,85 zł	9 476,46 zł	30 301,87 zł
4	Egzaminator symulatora	3	330 143,75 zł	272 369,43 zł	50 534,06 zł	7 240,26 zł	23 151,40 zł
5	Recepcja	1	89 321,31 zł	73 690,31 zł	13 672,13 zł	1 958,87 zł	6 263,68 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	274 311,72 zł	226 307,86 zł	41 988,03 zł	6 015,83 zł	19 236,17 zł
7	Informatyk	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
8	Serwisant symulatorów	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 780 277,41 zł</b>	<b>1 468 733,36 zł</b>	<b>272 501,44 zł</b>	<b>39 042,60 zł</b>	<b>124 842,34 zł</b>

DWR-y 124 842,34 zł  
SUMA 1 905 119,75 zł

## Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2025

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	217 979,91 zł	179 833,97 zł	33 365,50 zł	4 780,44 zł	15 285,89 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	183 990,86 zł	151 792,93 zł	28 162,90 zł	4 035,04 zł	12 902,40 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	432 110,89 zł	356 492,58 zł	66 141,85 zł	9 476,46 zł	30 301,87 zł
4	Egzaminator symulatora	3	330 143,75 zł	272 369,43 zł	50 534,06 zł	7 240,26 zł	23 151,40 zł
5	Recepcja	1	89 321,31 zł	73 690,31 zł	13 672,13 zł	1 958,87 zł	6 263,68 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	274 311,72 zł	226 307,86 zł	41 988,03 zł	6 015,83 zł	19 236,17 zł
7	Informatyk	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
8	Serwisant symulatorów	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 780 277,41 zł</b>	<b>1 468 733,36 zł</b>	<b>272 501,44 zł</b>	<b>39 042,60 zł</b>	<b>124 842,34 zł</b>

DWR-y 124 842,34 zł  
SUMA 1 905 119,75 zł

Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2026

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpiec. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	217 979,91 zł	179 833,97 zł	33 365,50 zł	4 780,44 zł	15 285,89 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	183 990,86 zł	151 792,93 zł	28 162,90 zł	4 035,04 zł	12 902,40 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	432 110,89 zł	356 492,58 zł	66 141,85 zł	9 476,46 zł	30 301,87 zł
4	Egzaminator symulatora	3	330 143,75 zł	272 369,43 zł	50 534,06 zł	7 240,26 zł	23 151,40 zł
5	Recepcja	1	89 321,31 zł	73 690,31 zł	13 672,13 zł	1 958,87 zł	6 263,68 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	274 311,72 zł	226 307,86 zł	41 988,03 zł	6 015,83 zł	19 236,17 zł
7	Informatyk	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
8	Serwisant symulatorów	1	126 209,48 zł	104 123,14 zł	19 318,49 zł	2 767,85 zł	8 850,47 zł
	<b>SUMA</b>	<b>15</b>	<b>1 780 277,41 zł</b>	<b>1 468 733,36 zł</b>	<b>272 501,44 zł</b>	<b>39 042,60 zł</b>	<b>124 842,34 zł</b>
		<b>DWR-y</b>	124 842,34 zł				
		<b>SUMA</b>	<b>1 905 119,75 zł</b>				

**Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2027**

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 332,21 zł	182 638,08 zł	33 845,00 zł	4 849,14 zł	15 285,89 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 343,17 zł	154 597,03 zł	28 642,40 zł	4 103,74 zł	12 902,40 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	445 520,12 zł	367 709,00 zł	68 059,86 zł	9 751,27 zł	30 301,87 zł
4	Egzaminator symulatora	3	340 200,68 zł	280 781,75 zł	51 972,57 zł	7 446,36 zł	23 151,40 zł
5	Recepcja	1	92 673,62 zł	76 494,41 zł	14 151,63 zł	2 027,57 zł	6 263,68 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	284 368,64 zł	234 720,17 zł	43 426,53 zł	6 221,93 zł	19 236,17 zł
7	Informatyk	1	129 561,79 zł	106 927,25 zł	19 797,99 zł	2 836,55 zł	8 850,47 zł
8	Serwisant symulatorów	1	129 561,79 zł	106 927,25 zł	19 797,99 zł	2 836,55 zł	8 850,47 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 830 562,02 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>279 693,97 zł</b>	<b>40 073,11 zł</b>	<b>124 842,34 zł</b>
		<b>DWR-y</b>					124 842,34 zł
		<b>SUMA</b>					<b>1 955 404,35 zł</b>

**Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2028**

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 378,81 zł	182 638,08 zł	33 885,76 zł	4 854,98 zł	15 524,24 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 389,77 zł	154 597,03 zł	28 683,16 zł	4 109,58 zł	13 140,75 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	445 706,51 zł	367 709,00 zł	68 222,89 zł	9 774,62 zł	31 255,26 zł
4	Egzaminator symulatora	3	340 340,47 zł	280 781,75 zł	52 094,84 zł	7 463,88 zł	23 866,45 zł
5	Recepcja	1	92 720,21 zł	76 494,41 zł	14 192,39 zł	2 033,41 zł	6 502,02 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	284 508,43 zł	234 720,17 zł	43 548,81 zł	6 239,45 zł	19 951,21 zł
7	Informatyk	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
8	Serwisant symulatorów	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 831 260,98 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>280 305,34 zł</b>	<b>40 160,71 zł</b>	<b>128 417,57 zł</b>
		<b>DWR-y</b>					128 417,57 zł
		<b>SUMA</b>					<b>1 959 678,55 zł</b>

**Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2029**

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 378,81 zł	182 638,08 zł	33 885,76 zł	4 854,98 zł	15 524,24 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 389,77 zł	154 597,03 zł	28 683,16 zł	4 109,58 zł	13 140,75 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	445 706,51 zł	367 709,00 zł	68 222,89 zł	9 774,62 zł	31 255,26 zł
4	Egzaminator symulatora	3	340 340,47 zł	280 781,75 zł	52 094,84 zł	7 463,88 zł	23 866,45 zł
5	Recepcja	1	92 720,21 zł	76 494,41 zł	14 192,39 zł	2 033,41 zł	6 502,02 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	284 508,43 zł	234 720,17 zł	43 548,81 zł	6 239,45 zł	19 951,21 zł
7	Informatyk	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
8	Serwisant symulatorów	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 831 260,98 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>280 305,34 zł</b>	<b>40 160,71 zł</b>	<b>128 417,57 zł</b>
		<b>DWR-y</b>					128 417,57 zł
		<b>SUMA</b>					<b>1 959 678,55 zł</b>

Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2030

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpiec. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 378,81 zł	182 638,08 zł	33 885,76 zł	4 854,98 zł	15 524,24 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 389,77 zł	154 597,03 zł	28 683,16 zł	4 109,58 zł	13 140,75 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	445 706,51 zł	367 709,00 zł	68 222,89 zł	9 774,62 zł	31 255,26 zł
4	Egzaminator symulatora	3	340 340,47 zł	280 781,75 zł	52 094,84 zł	7 463,88 zł	23 866,45 zł
5	Recepcja	1	92 720,21 zł	76 494,41 zł	14 192,39 zł	2 033,41 zł	6 502,02 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	284 508,43 zł	234 720,17 zł	43 548,81 zł	6 239,45 zł	19 951,21 zł
7	Informatyk	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
8	Serwisant symulatorów	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
	<b>SUMA</b>	<b>15</b>	<b>1 831 260,98 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>280 305,34 zł</b>	<b>40 160,71 zł</b>	<b>128 417,57 zł</b>
	DWR-y		128 417,57 zł				
	SUMA		<b>1 959 678,55 zł</b>				

**Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2031**

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 378,81 zł	182 638,08 zł	33 885,76 zł	4 854,98 zł	15 524,24 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 389,77 zł	154 597,03 zł	28 683,16 zł	4 109,58 zł	13 140,75 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	445 706,51 zł	367 709,00 zł	68 222,89 zł	9 774,62 zł	31 255,26 zł
4	Egzaminator symulatora	3	340 340,47 zł	280 781,75 zł	52 094,84 zł	7 463,88 zł	23 866,45 zł
5	Recepcja	1	92 720,21 zł	76 494,41 zł	14 192,39 zł	2 033,41 zł	6 502,02 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	284 508,43 zł	234 720,17 zł	43 548,81 zł	6 239,45 zł	19 951,21 zł
7	Informatyk	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
8	Serwisant symulatorów	1	129 608,39 zł	106 927,25 zł	19 838,75 zł	2 842,39 zł	9 088,82 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 831 260,98 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>280 305,34 zł</b>	<b>40 160,71 zł</b>	<b>128 417,57 zł</b>
			DWR-y	128 417,57 zł			
			SUMA	1 959 678,55 zł			

**Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace na pełen etat w roku 2032**

Lp	Nazwa	Liczba	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]	Wynagrodzenia	Składki na ubezpie. Społ	Składki na FP	DWR
1	Kierownik komórki organizacyjnej	1	221 927,01 zł	182 638,08 zł	34 365,26 zł	4 923,68 zł	15 524,24 zł
2	Zastępca komórki organizacyjnej	1	187 937,97 zł	154 597,03 zł	29 162,66 zł	4 178,28 zł	13 140,75 zł
3	Egzaminator testu pisemnego i jazdy praktycznej	4	447 899,32 zł	367 709,00 zł	70 140,90 zł	10 049,43 zł	31 255,26 zł
4	Egzaminator symulatora	3	341 985,08 zł	280 781,75 zł	53 533,35 zł	7 669,98 zł	23 866,45 zł
5	Recepcja	1	93 268,42 zł	76 494,41 zł	14 671,89 zł	2 102,11 zł	6 502,02 zł
6	Pracownicy merytoryczno- administracyjni	3	286 153,04 zł	234 720,17 zł	44 987,31 zł	6 445,55 zł	19 951,21 zł
7	Informatyk	1	130 156,59 zł	106 927,25 zł	20 318,25 zł	2 911,09 zł	9 088,82 zł
8	Serwisant symulatorów	1	130 156,59 zł	106 927,25 zł	20 318,25 zł	2 911,09 zł	9 088,82 zł
<b>SUMA</b>		<b>15</b>	<b>1 839 484,01 zł</b>	<b>1 510 794,93 zł</b>	<b>287 497,87 zł</b>	<b>41 191,21 zł</b>	<b>128 417,57 zł</b>
			DWR-y	128 417,57 zł			
			SUMA	1 967 901,58 zł			

**Egzamin praktyczny - koszty pozapracownicze**

Lp	Średnia liczba przeprowadzonych egzaminów praktycznych w ciągu roku generujących koszty pozapłacowe	Średnie wynagrodzenie pozapłacowe egzaminu [PLN]	Koszt zatrudnienia w ciągu roku [PLN]
1	2023	880	280,00 zł
2	2024	880	280,00 zł
3	2025	880	280,00 zł
4	2026	880	280,00 zł
5	2027	880	280,00 zł
6	2028	880	280,00 zł
7	2029	880	330,00 zł
8	2030	880	330,00 zł

9	2031	880	330,00 zł	290 400,00 zł
10	2032	880	330,00 zł	290 400,00 zł

## ANALIZA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRACOWNIKÓW CENTRUM EGZAMINOWANIA MASZYNISTÓW W UTK

Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi do samodzielnego wykonywania czynności na stanowisku maszynisty niezbędne jest posiadanie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty. Licencję kandydatowi na maszynistę wydaje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego po spełnieniu niezbędnych wymagań. Jednym z wymagań jest zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty.

Egzamin na licencję maszynisty przeprowadzany w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów polega na rozwiązaniu testu komputerowego obejmującego 100 pytań z wymaganej wiedzy. Czas przewidziany na rozwiązanie testu przez kandydata na maszynistę to 200 minut tj. 2 minuty na każde pytanie. Egzamin przeprowadza - nadzoruje egzaminator działający w imieniu Prezesa UTK.

Czynności oraz czas pracy egzaminatora na licencję maszynisty:

L.p.	Czynności
1	Sprawdzenie tożsamości uczestników egzaminu
2	Egzamin testowy na licencję maszynisty
3	Omówienie wyników egzaminu

Przy założeniu, że rocznie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzi 1200 egzaminów na licencję maszynisty zapotrzebowanie godzinowe na pracę egzaminatora kształtuje się następująco:

Liczba egzaminowanych w roku:	1200
Liczba egzaminowanych jednorazowo:	6
Liczba egzaminów na licencję w roku:	200
Czas pracy przypadający na 1 dzień egzaminacyjny (h):	4,5
<b>Czas pracy przypadający na 120 egzaminów (h):</b>	<b>900</b>

Drugim niezbędnym dokumentem umożliwiającym samodzielne wykonywanie czynności maszynisty jest świadectwo maszynisty. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z trzech części:

- a) egzaminu teoretycznego testowego;
- b) egzaminu teoretycznego symulatorowego;
- c) egzaminu praktycznego.

Egzamin teoretyczny testowy i symulatorowy przeprowadzany jest w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów przez egzaminatora. Egzamin testowy podobnie jak egzamin na licencję maszynisty polega na rozwiązaniu testu komputerowego składającego się ze 100 pytań. Czas na rozwiązanie testu przez kandydata na maszynistę to 200 minut. Po pozytywnym zaliczeniu części testowej kandydat na maszynistę przystępuje do egzaminu na

symulatorze. Łączny czas egzaminu symulatorowego obejmuje zapoznanie się z symulatorem, jazdę próbną, egzamin właściwy, omówienie wyniku egzaminu i wynosi 120 minut.

Czynności oraz czas pracy egzaminatora na świadectwo maszynisty:

L.p.	Czynności
1	Rejestracja uczestników egzaminu
2	Egzamin testowy
3	Omówienie wyników egzaminu
4	Przygotowanie protokołów
6	Egzamin symulatorowy
7	Egzamin symulatorowy
8	Wypełnienie dokumentacji egzaminacyjnej

Biorąc pod uwagę, że egzamin symulatorowy będzie realizowany na dwóch urządzeniach niezbędne jest dodanie czasu pracy drugiego egzaminatora.

Przy założeniu, że rocznie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzi 1050 egzaminów na świadectwo maszynisty zapotrzebowanie godzinowe na pracę egzaminatora kształtuje się następująco:

Liczba egzaminowanych w roku:	1050
Liczba egzaminowanych jednorazowo:	4
Liczba egzaminów na świadectwo w roku:	262,5
Czas pracy przypadający na 1 dzień egzaminacyjny (h):	14,5
<b>Czas pracy przypadający na 1050 egzaminów (h):</b>	<b>3806,25</b>

Kandydatowi na maszynistę po zaliczeniu części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty zostanie wyznaczony termin egzaminu praktycznego. Egzamin praktyczny będzie przeprowadzony na pojeździe kolejowym z którym kandydat na maszynistę zapoznał się podczas szkolenia na świadectwo maszynisty i będzie obejmował praktyczne sprawdzenie umiejętności prowadzenia pociągu na linii kolejowej.

Egzamin praktyczny przeprowadzony zostanie przez dwóch egzaminatorów: egzaminatora prowadzącego występującego w imieniu Prezesa UTK oraz egzaminatora wpisanego na listę egzaminatorów Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego a wyznaczonego przez ośrodek szkolenia kandydatów na maszynistów, który skierował na egzamin danego kandydata.

Biorąc pod uwagę charakterystykę egzaminu praktycznego założono, że w ciągu 8 godzin przeegzaminowanych zostanie 2 kandydatów na maszynistów. W związku z powyższym zapotrzebowanie godzinowe na pracę egzaminatora realizującego jazdę praktyczną kształtuje się następująco:

Liczba egzaminowanych w roku:	1050
Liczba egzaminowanych jednorazowo:	2
Liczba egzaminów na świadectwo w roku:	525
Czas pracy przypadający na 1 dzień egzaminacyjny (h):	8
<b>Czas pracy przypadający na 1050 egzaminów (h):</b>	<b>4200</b>

Łączny czas pracy egzaminatorów niezbędny do przeprowadzenia egzaminów na licencję maszynisty oraz na świadectwo maszynisty w ciągu jednego roku wynosi **8 906,25 godziny**.

Innym niezbędnym elementem pracy egzaminatora działającego w imieniu Prezesa UTK jest aktualizacja pytań oraz zadań testowych i symulatorowych wynikłych ze zmian w aktach prawnych. Do obowiązków egzaminatora będzie należało „śledzenie” zmian w regulacjach dotyczących pracy maszynisty i nanoszenie odpowiednich zmian w pytaniach testowych i zadaniach symulatorowych. Ponadto do zadań egzaminatorów będzie należało układanie oraz aktualizacja pytań związanych z taborem kolejowym wprowadzanym na rynek, modernizowanym oraz aktualnie eksploatowanym. Zakłada się, że w ciągu każdego miesiąca czas pracy niezbędny do wykonania powyższych zadań nie będzie większy niż 175 godzin, co w skali roku wyniesie 2100 godzin.

Zapotrzebowanie na egzaminatorów:

Liczba godzin pracy egzaminatorów:	11006,25
Średni roczny limit godzin pracy:	2000
Minimalna ilość etatów:	5,5
Narzut uwzględniający nieobecności kodeksowe:	25%
<b>Etaty niezbędne do realizacji zadania:</b>	<b>6,9</b>

Z powyższej analizy wynika, że łączny czas pracy egzaminatorów w skali roku wyniesie 11 006,25 godziny. Biorąc pod uwagę konieczność uwzględnienia w zapotrzebowaniu nieobecności kodeksowych oraz innych wynikających z zawartego stosunku pracy, średniego czasu pracy w roku kalendarzowym stwierdzić należy, że do czynności egzaminatora działającego w imieniu Prezesa UTK niezbędne jest zatrudnienie osób na 7 pełnych etatach.

W ramach realizacji nowych zadań niezbędne jest utworzenie nowych etatów dla pracowników administracyjnych i specjalistycznych. Obok zadania organizacji egzaminów (formalna weryfikacja dokumentów, przyjmowanie wniosków o przeprowadzenie egzaminu, proces dopuszczania do egzaminu) należy wskazać, na obszar prowadzenia obsługi tworzonego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Szacuje się, że realizacja zadań związanych z prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe (nadawanie i uprawnień w systemie, obsługa użytkowników systemu, opieka serwisowa, prowadzenie analiz i statystyk dotyczących kompetencji personelu kolejowego, analiza nieprawidłowości w procesie utrzymywania kompetencji i zgłaszanie nadużyć do służb kontrolnych, analiza czasu pracy) będzie wymagała zatrudnienia dodatkowych osób w liczbie 3 etatów. Założenia zakładają wykorzystanie 2 istniejących etatów, które zostaną przeniesione z innych komórek organizacyjnych UTK. Łącznie na część merytoryczno-administracyjną należy zapewnić 5 etatów.

Dodatkowo w celu sprawnego funkcjonowania systemów informatycznych oraz symulatorów należy utworzyć etaty serwisanta symulatorów oraz informatyka.

Obsługa punktu egzaminacyjnego będzie wymagała zatrudnienia 1 osób odpowiedzialnych za obsługę recepcyjną nowopowstałego centrum egzaminacyjnego.

Na podstawie doświadczeń UTK oszacowano średnią dostępność pracownika w ciągu roku na poziomie 82% pełnego czasu pracy. W związku z czym przyjęta liczba pracowników pozwoli na zapewnienie ciągłości funkcjonowania nowej komórki organizacyjnej.

## RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

*projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD65)*

### 1. Informacje ogólne

Projekt ma na celu wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Egzaminy państwowe na stanowisko maszynisty będą jednym z elementów kompleksu działań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zmierzających do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce. Projekt zmierza ponadto do utworzenia systemu monitorowania maszynistów w zakresie ich kompetencji zawodowych oraz czasu pracy.

### 2. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 12) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 13) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;
- 14) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 15) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 16) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 17) Sekcja Kolejowa „Solidarność”;
- 18) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność”- 80;
- 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 20) Forum Związków Zawodowych;
- 21) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 22) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 23) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 24) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 25) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 26) Konfederacja Lewiatan;
- 27) Railway Business Forum;
- 28) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 29) Fundacja Pro Kolej.

Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu ustawy, wraz ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury do tych uwag, zostało przedstawione w załączniku do niniejszego raportu.

### 3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

### 4. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

**Zestawienie uwag**  
**zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym**  
**wraz ze stanowiskiem MI**

Lp.	Jedn. red.	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MI
	Uwaga ogólna	Fundacja ProKolej	<p>Ze względu na szereg uwarunkowań, przede wszystkim o charakterze historycznym, proces przygotowania zawodowego maszynistów w Polsce jest skomplikowany, długotrwały i kosztowny. W sytuacji postępu technologicznego, rosnącej dostępności nowoczesnych metod i narzędzi edukacyjnych, rozwoju form kształcenia oraz zmian społecznych i kształtu życia zawodowego zastąpienie doczasowego modelu nowym, efektywnym rozwiązaniem jest uzasadnione i potrzebne.</p> <p>Jednocześnie podkreślić należy, że z punktu widzenia rozwoju i konkurencyjności sektora kolejowego podstawowym kryterium jakichkolwiek zmian, odnoszących się do poszczególnych etapów procesu kształcenia maszynistów, powinna być przede wszystkim ich efektywność i kompleksowość. Każde działanie przynoszące skutek przeciwny przyczyniać się będzie bowiem do powiększania problemu deficytu pracowników, który już obecnie jest istotną barierą blokującą rozwój branży.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jest jednym z elementów kompleksowego działania Prezesa UTK zmierzającego do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce. Wprowadzenie egzaminu państwowego otwiera również przestrzeń do rozmowy na temat procesu kształcenia kandydatów na maszynistów.</p>
	Uwaga ogólna	Fundacja ProKolej	<p>Trzeci element związany jest z ewentualnymi rozbieżnościami pomiędzy znowelizowaną ustawą a prawem europejskim. Obszar przygotowania zawodowego oraz nadzoru nad bezpieczeństwem systemu kolejowego – w tym również w zakresie organizacji pracy pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego – podlega regulacjom z zakresu jednolitego</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzone rozwiązania są efektem szczegółowych analiz przepisów Unii Europejskiej. Docelowy model egzaminowania i monitorowania maszynistów był też przedmiotem rozmów podczas grup roboczych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej a także z kierownictwie Agencji. Proponowane przepisy są zgodne z przepisami Unii Europejskiej.</p>

			<p> europejskiego obszaru kolejowego. Uprawnienia maszynistów mają charakter międzynarodowy, a podmioty zatrudniające pracowników w tej grupie zawodowej – w tym realizujące przewozy na polskiej sieci kolejowej – nie zawsze mają siedzibę w naszym kraju. W związku z tym częścią Oceny Skutków Regulacji powinna być szczegółowa analiza zaproponowanego modelu egzaminowania maszynistów oraz funkcjonowania Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe pod kątem zgodności z przepisami unijnymi.</p> <p>Z punktu widzenia zarówno podmiotów rynku kolejowego, jak również samych pracowników szczególnie istotne jest w tym zakresie wzajemne uznawanie uprawnień – zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym – oraz gwarancja równego traktowania wszystkich przewoźników realizujących przewozy w kraju i za granicą.</p>	
	Uwaga ogólna	Fundacja ProKolej	<p>W pierwszym z wymienionych obszarów problemem proponowanego modelu egzaminowania kandydatów na maszynistów jest brak procedur odwoławczych, które zastępują „automatyczne reguły sprawdzające i walidujące prawidłowość przeprowadzenia egzaminu”. Praktyka wskazuje jednak, że żaden system ani reguły oceniania nie gwarantują pełnej niezawodności. Pogląd ten potwierdza również doktryna, zgodnie z którą „władcze działania organu wykonującego administrację publiczną muszą być dokonywane w formach, które otwierają przed jednostką prawo do obrony na drodze regulowanej przepisami prawa”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W projekcie wprowadzono przepisy dotyczące procesu odwoławczego od wyników egzaminów.</p>

			<p>Należy zauważyć, że prawo do odwołania od wyników egzaminu jest gwarantowane również w innych obszarach transportu. W przypadku lotnictwa kandydat, który nie zaliczył egzaminu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych, może złożyć do przewodniczącego Komisji egzaminacyjnej odwołanie od każdej części egzaminu. Z kolei rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 lutego 2016 r. w sprawie egzaminów kwalifikacyjnych oraz wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu, przewiduje odwołanie od wyniku egzaminu teoretycznego lub praktycznego w terminie 14 dni od dnia ustalenia wyniku egzaminu przez Komisję.</p> <p>W opinii Fundacji ProKolej procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw nr UD 534 należy w powyższym zakresie uzupełnić.</p>	
	Uwagi ogólne	Railway Business Forum	<p>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:</p> <p>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</p>	<p>Uwagi częściowo uwzględnione.</p> <p>W zakresie określania terminów przeprowadzenia egzaminów nie jest zasadne sztywne określenie harmonogramu. Wynika to bowiem z faktu, że zamiarem ustawodawcy jest elastyczne organizowanie egzaminów w ramach pojawiającego się popytu.</p> <p>Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejni będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz</p>

		<p>Kolejowego. Zmiana ta uzasadniana jest:</p> <p>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,</p> <p>b. podejrzeniem o brak bezstronności egzaminu prowadzonego przez osoby związane z konkretnym przewoźnikiem (str. 14 uzasadnienia),</p> <p>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,</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego. Dodatkowo ustawa przewiduje, że podczas egzaminu praktycznego obok egzaminatora UTK będzie również egzaminator delegowany przez ośrodek szkolenia.</p> <p>W pozostałym zakresie uwagi dotyczą rozwiązań szczegółowych, które będą analizowane na dalszym etapie prac legislacyjnych związanych z tworzeniem rozporządzeń wykonawczych.</p>
--	--	---	--

			<p>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.</p> <p>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.1pkt.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.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Wypracowanie warunków prawnych i organizacyjnych wykracza poza ramy opinii.</p> <p>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:</p> <p>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 niezmienianego 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.</p> <p>Praktyka z innych dziedzin transportu pokazuje że rzadkie organizowanie egzaminów lub szkoleń może być czynnikiem poważnie ograniczającym działalność.</p> <p>b. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.</p> <p>c. dopuszczenie możliwości przekroczenia limitu budżetowego UTK na egzaminy w zakresie w jakim wpłaty za te egzaminy pokryją to przekroczenie.</p> <p>d. ponadto powinna być zapewniona transparentność egzaminu, to znaczy po egzaminie kandydat powinien mieć prawo uzyskania wiedzy na które pytania</p>	
--	--	--	---	--

			<p>odpowiedział wadliwie i jaka jest poprawna odpowiedź.</p> <p>5. 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 licencję jest tylko teoretyczny istotnie ogranicza ewentualny efekt zmian mające na celu scentralizowanie procesu egzaminacyjnego.</p> <p>6. Celowe jest stworzenie minimalnych cech i warunków wykorzystania w procesie szkolenia symulatorów, gdyż zwiększenie efektywności i skrócenie czasu szkolenia</p> <p>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.</p>	
	Uwaga ogólna	PKP Intercity S.A.	<p>1) Projekt przewiduje utrzymanie egzaminów z użyciem symulatora, nie określając jednak ich specyfiki. Szkolenie, a zwłaszcza egzaminowanie kandydatów na maszynistów na symulatorach innych typów pojazdów niż te, które obejmowało szkolenie lub na symulatorach „uniwersalnych”; może zdaniem PKP IC mieć wpływ na obniżenie stanu bezpieczeństwa na kolei.</p> <p>2) Doprecyzowania wymaga również konieczność „zapewnienia (przez przewoźników) pojazdu</p>	<p>Uwagi częściowo uwzględnione.</p> <p>1. Założenia projektu realizowanego przez Prezesa UTK zakładają zakup symulatorów pojazdów trakcyjnych posiadających uniwersalny pulpit określony właściwymi przepisami UIC i TSI. Wynika to z faktu, że egzamin na symulatorze nie będzie obejmował sprawdzeń związanych z obsługą konkretnego typu pojazdy kolejowego (będzie to nadal właściwość ośrodka szkolenia). Celem egzaminu na symulatorze będzie sprawdzenie umiejętności kandydata na maszynistę właściwego identyfikowania i zachowania</p>

			<p>kolejowego oraz trasy, niezbędnych do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty”, który bez szczegółowego opisanie w przepisach wykonawczych może być odczytany jako konieczność uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminu.</p> <p>Kolejną kwestią jest liczba osób przebywających podczas egzaminu w kabinie maszynisty. Duża część pociągów PKP IC jest obsługiwana dwuosobowo, a podczas egzaminu praktycznego w kabinie, zgodnie z projektem, będzie znajdował się także egzaminowany, egzaminator UTK (zakładamy, że przeszkolony z zasad BHP na danym typie pojazdu oraz ubezpieczony) oraz egzaminator Ośrodka Szkoleń przewoźnika, czyli w sumie 5 osób. Według obecnie obowiązujących przepisów w kabinie lokomotywy mogą przebywać maksymalnie 4 osoby, a w kabinie zespołu trakcyjnego maksymalnie 3 osoby i to pod warunkiem, że nie utrudniają prowadzenia pociągu- niezbędna więc będzie zmiana stosownych regulacji co do obecności i składu drużyny trakcyjnej oraz uczestników egzaminu.</p> <p>3) W związku z projektem rodzi się również pytanie, czy w związku z odebraniem uprawnień do egzaminowania obecnym ośrodkiem szkoleniowym, koszty wynagrodzenia egzaminatorów, przejdą na UTK?</p>	<p>podczas sytuacji niebezpiecznych. Zakłada się, że scenariusze egzaminacyjne będą tak przygotowane, że nie będzie konieczna znajomość specyficznych dla danego typu pojazdu kolejowego rozwiązań a uniwersalny charakter pulpitu maszynisty będzie wystarczający do właściwego sprawdzenia kandydata na maszynistę w tej części egzaminu.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. W tym obszarze przepisy nie wprowadzają dodatkowych zmian. Nie będzie potrzeby uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminów, chyba że przewoźnik postanowi inaczej.</li> <li>3. W obszarze liczny osób przebywających w kabinie maszynisty przepisy również nie wprowadzają żadnej zmiany. W obowiązującym stanie prawnym egzamin praktyczny przeprowadza dwóch egzaminatorów i tak również zakłada projekt ustawy.</li> <li>4. Koszty wynagrodzenia egzaminatora zatrudnianego przez Urząd Transportu Kolejowego będą ponoszone przez UTK.</li> </ol>
1.	Art. 1 pkt 1 (zmiana w art. 13 w ust. 1a)	Grupa LOTOS S.A.	W przypadku świadectwa maszynisty uzyskanie tego dokumentu nie powinno być, uzależnione od przeprowadzenia egzaminu przez Prezesa UTK. Świadectwa są dokumentami wydawanymi przez	Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejni będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz

			przewoźników i powinny być wydawane jako wynik przeprowadzenia egzaminu przez egzaminatora wskazanego przez przewoźnika kolejowego i pod jego nadzorem.	organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego. Dodatkowo ustawa przewiduje, że podczas egzaminu praktycznego obok egzaminatora UTK będzie również egzaminator delegowany przez ośrodek szkolenia.
Art. 1 pkt 1 (zmiana w art. 16 ust. 2 pkt 9)	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Zaniepokojenie budzi fakt, że opłaty za egzamin wydają się podnosić koszty przewoźników, a poziom „połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę” wydaje się dalece zbyt wysoki i stwarzający bariery wejścia na rynek maszynistów. Zauważyć należy, że przywołane „minimalne wynagrodzenie” odnosi się do wynagrodzenia za miesiąc pracy w wymiarze 40 godzin tygodniowo, podczas gdy egzamin będzie trwał kilka godzin. Oparcie egzaminu o płacę minimalną budzi tym większe obawy w związku z ogłoszonymi przez rząd planami bardzo szybkiego wzrostu płacy minimalnej. Postulujemy o dostosowanie poziomu wynagrodzenia za egzamin do czasu jego trwania i powiązanego z nim nakładu pracy.	Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia.	
Art. 1 pkt 2	Związek Samorządowych	proponowane zastąpienie wyrazów „ośrodek szkolenia i egzaminowania” wyrazami „ośrodek	Uwaga nieuwzględniona	

		Przewoźników Kolejowych	<p>szkolenia” w art. 13 ust. 1a pkt 5, ust. 5a lit. a, art. 16 ust. 2 pkt 3 lit. a, art. 22 ust. 4c we wprowadzeniu do wyliczenia, art. 22a ust. 1 pkt 2, ust. 4, ust. 8 pkt 3, ust. 10 we wprowadzeniu do wyliczenia, ust. 10a we wprowadzeniu do wyliczenia, ust. 11 pkt 8 i 9, ust. 12 pkt 8, art. 22ac ust. 1 pkt 3</p> <p>– mając na uwadze proponowane w przedmiotowym projekcie ustawy dodanie do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzania egzaminów dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i egzaminów dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, natomiast pozostawienie w zakresie działania ośrodków szkolenia przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności, które są sprawdzeniem posiadanej wiedzy i umiejętności skierowanych pracowników, a więc są przeprowadzane w formie egzaminu, należy rozważyć czy proponowana zmiana nazwy na „ośrodek szkolenia” nie będzie kolidowała z powierzonymi tym podmiotom obowiązkami.</p>	Uwaga ma wyłącznie charakter językowy i nie wpływa merytorycznie na projekt ustawy.
Art. 1 pkt 3	PKP SA		<p>W art. 1 w pkt 3 projektu ustawy (zmiana w art. 16 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym) określono górną granicę opłaty za egzamin państwowy w powiązaniu z wysokością minimalnego wynagrodzenia.</p> <p>Z uwagi na możliwe zmiany kwoty minimalnego wynagrodzenia, proponuje się rozważenie innego sposobu określenia górnego limitu opłaty za egzamin, np. poprzez wskazanie kwoty maksymalnej tak jak ma to miejsce w przypadku opłat za egzamin państwowy na prawo jazdy, uregulowanych w art. 66 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.).</p>	Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia.
Art. 1 pkt 3	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.		Projekt zmian wprowadza państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty - tj. przejęcie przez Prezesa UTK	Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu

		<p>egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i świadectwa maszynisty – wszystkie uprawnienia dotychczasowych ośrodków szkolenie i egzaminowania w części dotyczącej egzaminowania kandydatów na maszynistów przeniesione zostaną z zadań tych ośrodków i przypisane do zadań UTK. Dodatkowo przed egzaminem w celu uzyskania świadectwa maszynisty przeprowadzanym w UTK kandydat na maszynistę będzie poddawany sprawdzianowi wiedzy i umiejętności realizowanym przez ośrodek szkolenia. Przejęcie przez UTK organizacji i przeprowadzania egzaminów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty wiąże się ze zmianą roli dotychczasowych ośrodków szkolenia i egzaminowania, które staną się tylko ośrodkami szkolenia. Ośrodki te (w omawianym okresie) będą mogły oprócz szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty, w celu uzyskania świadectwa maszynisty, przeprowadzać sprawdziany wiedzy i umiejętności - rozszerzający, weryfikacyjny, okresowy oraz sprawdzian przed skierowaniem pracownika na egzamin do UTK, nadzorować proces przygotowania zawodowego maszynistów, przeprowadzać pouczenia okresowe i pouczenia doraźne dla maszynistów. Propozycję zmiany w tym zakresie można opiniować pozytywnie biorąc pod uwagę jej wpływ na podwyższenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wprowadzona zmiana może zapewnić jednolity system egzaminowania, jednakowy poziom przeprowadzanych egzaminów i będzie swego rodzaju sprawdzianem na jakim poziomie ośrodki szkolenia przygotowują kandydatów do pracy na stanowisku maszynisty.</p>	<p>ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia.</p>
--	--	---	---

			<p>W przypadku wdrożenia proponowanej zmiany w zakresie uwzględniającym dopuszczalną wysokość opłaty za przeprowadzenia egzaminów należy liczyć się ze zwiększonymi kosztami egzaminów, które będą ponosić podmioty zatrudniające maszynistów lub kierujących pojazdami kolejowymi.</p> <p>Aktualnie przy kompleksowej obsłudze szkoleń i egzaminów jest możliwe i z reguły ma to miejsce, negocjowanie z ośrodkami niższych cen za egzaminy. Obecna cena za egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty wynosi 290 zł brutto. Po przejściu przez UTK organizacji egzaminów stawka za egzamin może wzrosnąć do poziomu 50% minimalnego wynagrodzenia za pracę, co biorąc pod uwagę, iż ustawa będzie obowiązywać od 2022 roku oznaczać może znaczny wzrost kosztu samego egzaminu. Dla Spółki będzie to dodatkowy wzrost i tak już wysokich kosztów przygotowania zawodowego maszynistów. Z przedstawionych względów wnosimy o zmianę art. 16 ust. 2 pkt 10 i ograniczenie stawki za egzamin do poziomu maksymalnie 20 % minimalnego wynagrodzenia za pracę.</p>	
	Art. 1 pkt 3	Fundacja ProKolej	<p>Trzeci problem zaproponowanego modelu przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów to ich koszt. W uzasadnieniu do ustawy wskazano, że limit w tym zakresie zostanie określony na poziomie połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę – czyli począwszy od 2020 r. około 1,3 tys. zł – dla każdego z etapów. Jeśli przyjąć za projektem ustawy, że konieczne będzie wniesienie osobno opłaty za egzamin na licencję maszynisty, a następnie dwóch opłat związanych z częścią teoretyczną i praktyczną egzaminu na</p>	<p>Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia.</p>

			<p>świadectwo maszynisty łączne koszty dla kandydata sięgną niemal 4 tys. zł.</p> <p>W opinii Fundacji ProKolej docelowa kwota wskazana w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw nr UD 534 jest bardzo wysoka i stworzy barierę ekonomiczną w dostępie do zawodu. Koszt egzaminów w powiązaniu z dwuletnim okresem przygotowania zawodowego, rygorystycznymi wymaganiami zdrowotnymi pogłębi problem deficytu nie tylko maszynistów ale nawet kandydatów na maszynistów. W związku z tym postulujemy objęcie wszystkich etapów weryfikacji wiedzy jedną wspólną opłatą, ustaloną na poziomie połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę.</p> <p>Ponadto, odnosząc się do konieczności zniwelowania luki pokoleniowej proponujemy wprowadzenie dla młodych kandydatów na maszynistów systemu dodatkowych ulg. Wzorem dla tego rozwiązania mógłby być art. 26b ust. 2 ustawy prawo lotnicze, zgodnie z którym osobie która nie ukończyła 21 lat – przysługuje ulga w wysokości 25%, a osobie uczącej się, która nie ukończyła 25 lat 50% stawki opłaty lotniczej.</p>	
	Art. 1 pkt 4	Railway Business Forum	<p>Wobec celowości zwiększenia roli symulatorów w szkoleniu i egzaminowaniu proponujemy określić warunki minimalne jakie powinny one spełniać. Konkretnie:</p> <p>Art. 22 ust. 11 uzupełnić o nowy pkt. 10a):  „Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: ...</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga wykracza poza zakres merytoryczny projektu.</p>

			<p>10a) minimalne warunki odwzorowania rzeczywistości przez symulatory wykorzystywane do szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów.”.</p> <p>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”.</p>	
	Art. 1 pkt 5	Railway Business Forum	<p>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.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zmiany mają charakter porządkujący/językowy a nie merytoryczny. W obowiązującym stanie prawnym częstotliwość prowadzenia sprawdzianów jest już określona w przepisach.</p>

			Niestety, bez znajomości przepisów wykonawczych odniesienie się do prawidłowości rozwiązań bądź nieprawidłowości jest niemożliwe.	
	Art. 1 pkt 5	Railway Business Forum	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. z za 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.	Uwaga nieuwzględniona.  Aktualnie ośrodki szkolenia przeprowadzają sprawdziany wiedzy i umiejętności a także egzaminy zatem delegują egzaminatora do ich przeprowadzenia (a w przypadku części praktycznej obowiązkowo aż dwóch egzaminatorów). Kwestie rozliczania wynagrodzenia egzaminatorów są przedmiotem umów cywilnoprawnych a nie ustawy o transporcie kolejowym. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe.
	Art. 1 pkt 5	Fundacja ProKolej	W przypadku wspomnianej na wstępie czasochłonności problemem nowelizacji ustawy jest brak przepisów regulujących terminy przeprowadzania egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. W projekcie nie wskazano bowiem norm regulujących okres pomiędzy złożeniem wniosku, a terminem egzaminu. W art. 22ba ust. 5 pojawia się wprawdzie wzmianka, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) publikuje wykaz dostępnych terminów sesji egzaminacyjnych ale dotyczy ona wyłącznie licencji maszynisty.	Uwaga nieuwzględniona.  W zakresie określania terminów przeprowadzenia egzaminów nie jest zasadne sztywne określenie harmonogramu. Wynika to bowiem z faktu, że zamiarem ustawodawcy jest elastyczne organizowanie egzaminów w ramach pojawiającego się popytu.

			<p>W opinii Fundacji ProKolej częścią projekty ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw nr UD 534 powinna być regulacja gwarantująca efektywność czasową procesu przygotowania zawodowego maszynistów. W związku z tym postulujemy wprowadzenie przepisu umożliwiającego przystąpienie do egzaminu w przeciągu 21 dni od daty złożenia wniosku przez kandydata, który ukończył szkolenie.</p> <p>Alternatywnym rozwiązaniem może być zasada stosowana w przypadku lotnictwa.</p> <p>W rozporządzeniu z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych przewidziano, że egzaminy dla pilotów przeprowadzone są na wniosek kandydata składany do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym rocznym planem określającym terminy, miejsce, formę i zakres tych egzaminów.</p>	
	Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a)	Grupa LOTOS S.A.	Po wyrazie „egzaminatora” proponujemy dodanie słów: „wpisanego do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1”.	Uwaga uwzględniona
	Art. 1 pkt 5 lit b) (zmiana w art. 22a, pkt 5a) lit c);	Grupa LOTOS S.A.	Po wyrazie „egzaminatorów” proponujemy dodanie słów: „wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1”.	Uwaga uwzględniona
	Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a)	Koleje Dolnośląskie	Art. 22a ust. 5 pkt. 4 zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty §13 ust. 1 „Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora”. Proponowany zapis, aby do przeprowadzania sprawdzianu wiedzy i umiejętności konieczne było posiadanie warunków lokalowych i	Uwaga nieuwzględniona  Uwaga dotyczy treści rozporządzenia a nie projektu ustawy i zostanie wzięta pod uwagę podczas ewentualnej zmiany rozporządzenia.

			wyposażenia dydaktycznego jest sprzeczny z przytoczonym fragmentem rozporządzenia;	
Art. 1 pkt 5 lit a) (zmiana w art. 22a)	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 22a ust. 5 pkt 4 zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty §13 ust. 1 „Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora”. Proponowany zapis, aby do przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności konieczne było posiadanie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego jest sprzeczny z przytoczonym fragmentem rozporządzenia.	Uwaga nieuwzględniona  Uwaga dotyczy treści rozporządzenia a nie projektu ustawy i zostanie wzięta pod uwagę podczas ewentualnej zmiany rozporządzenia.	
art. 22a ust. 10a.	Doradcy kolejowi	ust. 10a. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest: 1) prowadzenie szkoleń w sposób niezgodny z programami szkolenia; 2) wydanie dokumentu lub wprowadzenie do ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, danych potwierdzających ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, niezgodnych ze stanem faktycznym; 3) niewprowadzenie albo nieterminowe wprowadzenie danych do ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1; 4) nieprzekazanie albo nieterminowe przekazanie aktualnego wykazu instruktorów; 5) prowadzenie szkoleń przez osoby niespełniające wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10 lub niewpisane do wykazu instruktorów; 6) prowadzenie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez osoby niewpisane do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1.;		

			<p>7) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.</p> <p>Uzasadnienie: W związku z deregulacją zawodu instruktorów, przerzucono na przedsiębiorcę obowiązek monitorowania kompetencji, wykształcenia i uprawnień osób szkolących. Wprowadzono sankcję za prowadzenie szkoleń przez osoby niespełniające wymagań oraz przez osoby niezgłoszone do Prezesa UTK.</p>	
Art. 22a ust. 11	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 22a ust. 11 - dodanie pkt. 10a jest zbędne, gdyż zakres regulacji znajduje się w rozdziale 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty. Ponadto tą samą delegacją posiada już art. 22b ust. 21 pkt 4 ustawy zmienianej.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany przepis ma za zadanie doprecyzować zagadnienie.	
Art. 22ba	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 22ba - nie doprecyzowano gdzie będzie odbywał się egzamin na licencję maszynisty, wskazane jest jedynie, że: Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line". Naszym zdaniem należałoby dookreślić czy egzamin będzie odbywał się w ośrodku egzaminowania UTK, gdzie system teleinformatyczny będzie pełnił funkcję pomocniczą przy przebiegu egzaminu czy z wykorzystaniem systemu będzie możliwe przeprowadzenie egzaminu zdalnie z ośrodka szkolenia.	Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy.	

Art. 22ba	Koleje Dolnośląskie	Art. 22ba - nie doprecyzowano gdzie będzie odbywał się egzamin na licencję maszynisty, wskazane jest jedynie, że: „Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 25x ust 1, wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line". Naszym zdaniem należałoby dookreślić czy egzamin będzie odbywał się w ośrodku egzaminowania UTK, gdzie system teleinformatyczny będzie pełnił funkcję pomocniczą przy przebiegu egzaminu czy z wykorzystaniem systemu będzie możliwe przeprowadzenie egzaminu zdalnie z ośrodka szkolenia.	Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy.
Art. 22ba ust. 5	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 22ba ust. 5 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy kandydat zostanie skierowany na egzamin na licencję maszynisty w najbliższym dostępnym terminie, czy będzie mógł wybrać termin egzaminu, jak również nie wskazano jaki może być maksymalny tennin od złożenia wniosku do dnia przystąpienia do egzaminu.	Projekt ustawy nie obejmuje i nie powinien obejmować szczegółowych zasad organizacji egzaminu. Zgodnie z projektem Prezes UTK określa termin i miejsce egzaminowania. Nie ma potrzeby określania miejsca egzaminu w akcie normatywnym rangi ustawy.
Art. 22ba ust. 6	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 22ba ust. 6 - nie wskazano w jakim trybie i na jakich zasadach będzie wyznaczany egzaminator przez Prezesa UTK. co w przypadku wyznaczenia egzaminatora z danego ośrodka szkolenia, może mieć negatywny wpływ na realizację obowiązków służbowych lub innych zadań zleconych tej osobie przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz, którego świadczy on usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej.	Uwaga nieuwzględniona.  Wyjaśnienia zawarto w dalszej części dokumentu oraz uzasadnieniu.
Art. 22ba ust. 11	Związek Samorządowych	Art. 22ba ust. 11 - nie wskazano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący	Uwaga uwzględniona.

		Przewoźników Kolejowych	egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wniosek, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu, który miał wpływ na wynik egzaminu. Ponadto nie przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania na zwolnieniu lekarskim.	W projekcie wprowadzono możliwość odwołania się od wyniku egzaminu. Kwestie logistyczne organizacji egzaminów nie powinny stanowić przedmiotu materii ustawowej i zostaną ustalone w późniejszym terminie.
	art. 22ba	Koleje Mazowieckie	<p>1. ust. 1 i 2 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji wskazano, że wniosek o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty. kandydat na maszynistę składa w formie elektronicznej, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, należy rozważyć przypadek, gdy kandydat nie posiada dostępu do internetu lub nastąpi długotrwała awaria systemu, czy nie powinna zostać dodana możliwość złożenia wniosku w formie papierowej, osobiście lub korespondencyjnie,</p> <p>2. ust. 5 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy kandydat zostanie skierowany na (egzamin na licencję maszynisty w najbliższym dostępnym terminie, czy będzie mógł wybrać termin egzaminu, jak również nie wskazano jaki może być maksymalny termin od złożenia wniosku do dnia przystąpienia do egzaminu.</p> <p>3. ust. 6 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano w jakim trybie i na jakich</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projekt ustawy zakłada, że zgłoszenie na egzamin będzie realizowane elektronicznie. Wynika to z faktu specyfiki zgłoszenia podczas którego kandydat na maszynistę będzie dokonywał rezerwacji terminu egzaminu. Jednocześnie należy zaznaczyć, że będzie możliwość złożenia wniosku osobiście w Urzędzie Transportu Kolejowego – jednak nadal elektronicznie. W centrali jak i w oddziałach terenowych UTK będzie możliwość złożenia takiego wniosku z pomocą pracownika UTK, jak również założenia profilu zaufanego.</li> <li>2. Zakłada się, że podczas procesu rejestracji na egzamin kandydat będzie mógł wybrać termin i miejsce przeprowadzanego egzaminu spośród dostępnych w systemie.</li> <li>3. Egzaminatorzy realizujący zadania dla Prezesa UTK będą zatrudniani bezpośrednio przez Urząd Transportu Kolejowego i na zasadzie podległości służbowej wyznaczani do wykonania konkretnego</li> </ol>

			<p>zasadach będzie wyznaczany egzaminator przez Prezesa UTK, co w przypadku wyznaczenia egzaminatora z danego ośrodka szkolenia, może mieć negatywny wpływ na realizację obowiązków służbowych lub innych zadań zleconych tej osobie przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz, którego świadczy on usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej,</p> <p>4. ust. 11 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wnioski, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu, który miał wpływ na wynik egzaminu. Ponadto nie przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania na zwolnieniu lekarskim.</p>	<p>zadania jakim jest przeprowadzenie egzaminu. Egzaminatorzy wykonujący zadania dla ośrodka szkolenia będą zatrudniani przez ośrodek szkolenia.</p> <p>4. Dokonano odpowiednich zmian w projekcie ustawy.</p>
	Art. 22bb	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	<p>1. Art. 22bb ust. 3 pkt 3 zapis może spowodować zbędne wydłużenie czasu szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty: §5 ust. 2 „ Część egzaminu obejmującą sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej (...)” oraz „ część praktyczna egzaminu polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej,</p>	<p>1. Należy wskazać, że już aktualnie w toku szkolenia kandydata na maszynistę podejmowana jest decyzja o „dopuszczeniu” kandydata do jazdy pojazdem trakcyjnym pod nadzorem maszynisty. Obowiązujący stan prawny nie precyzuje w jakiej formie ma odbyć się ww. dopuszczenie. W przypadku maszynistów etap dopuszczenia do jazdy typem pojazdu kolejowego realizowany jest przez szkolenie, które kończy się sprawdzianem wiedzy i umiejętności ze znajomości typu pojazdu kolejowego. Aktualna luka prawna „dopuszczenia”</p>

			<p>umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego".</p> <p>Mając na uwadze przytoczone fragmenty rozporządzenia należy uznać, że zakres SWiU, którego należałoby zrobić przez przystąpieniem do egzaminu jest już ujęty w egzaminie dla kandydatów na maszynistów.</p> <p>2. Art. 22bb ust. 5 proponowany zapis jest zbyt ogólny - zgodnie z proponowanym zapisem ust. 7 tego samego artykułu pytania egzaminacyjne nie będą stanowiły informacji publicznej. W związku z powyższym przy proponowanym zapisie „(...) obejmuje w szczególność sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty" nie jest znany dokładny zakres egzaminów, przez co ośrodki szkolenia nie będą miały możliwości przygotowania kandydatów na maszynistę do egzaminu.</p> <p>3. Art. 22bb ust. 6 pkt 2 - nie określono w jaki sposób będą określane zadania do wykonania podczas jazd na symulatorze. Jeżeli jazdy będą przeprowadzane w oparciu o gotowe, zunifikowane scenariusze - brak informacji czy będą one publikowane przez Prezesa UTK. Dodatkowo w przywołanym punkcie jazdę na symulatorze zakwalifikowano jako część teoretyczną egzaminu, natomiast w rozporządzeniu w sprawie świadectwa maszynisty §5 ust. 6 jazda na symulatorze uznana jest jako część praktyczna egzaminu. Ponadto nie przewidziano przeprowadzenia egzaminu ustnego lub egzaminu pisemnego w formie pytań otwartych,</p>	<p>kandydata do jazdy pojazdem kolejowym została zlikwidowana poprzez wprowadzenie formalnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzanego w trakcie procesu szkolenia. Egzamin państwowy praktyczny będzie ostatecznym potwierdzeniem zdolności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego.</p> <p>2. Brak jawności pytań nie oznacza braku jawności zakresu zagadnień objętych egzaminem – który określony jest w dyrektywie ws. maszynistów.</p> <p>3. Uwaga zostanie wzięta pod uwagę przez Prezesa UTK organizującego egzaminy.</p> <p>4. Odpowiedź na uwagę została przedstawiona w dalszej części dokumentu.</p> <p>5. Uwaga uwzględniona.</p>
--	--	--	---	---

			<p>wprowadzenie do części teoretycznej zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego w połączeniu z ww. egzaminem ustnym lub egzaminem pisemnym w formie pytań otwartych, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, będzie miało pozytywny wpływ na weryfikację posiadanej przez kandydata wiedzy, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</p> <p>4. Art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora. zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje znaczny wzrost kosztów egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie „( ..) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności tj. np. w Warszawie. Ponadto nie wskazano czy egzamin praktyczny może zostać przeprowadzony na pociągu kursującym w określonej relacji na podstawie rozkładu jazdy, czy należy do tego celu zapewnić dodatkowy, nie wykorzystywany w czasie egzaminu do świadczenia usług przewozowych pojazd kolejowy oraz dodatkową trasę, jako trasę przejazdu służbowego. Dookreślenie takie ma duże znaczenie w zakresie weryfikacji reagowania kandydata na informacje otrzymywane od dyżurnego ruchu i kierownika pociągu oraz prawidłowość postępowania podczas wymiany podróży na poszczególnych stacjach. Nie wskazano</p>	
--	--	--	---	--

			<p>także terminu w jakim Prezes UTK powinien wyznaczyć termin egzaminu.</p> <p>5. Art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw. Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów.</p>	
	art. 22bb	Koleje Mazowieckie	<p>1. ust. 3 pkt 3 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji wskazano, że do egzaminu na świadectwo maszynisty może zostać dopuszczony kandydat, który zda sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin - wprowadzenie dodatkowego wewnętrznego sprawdzenia wiedzy i umiejętności kandydata jest jak najbardziej dobrym rozwiązaniem, jedynie powinien zostać dokładnie określony tryb tego sprawdzianu, w tym ilość możliwych prób jego zdania oraz w przypadku uzyskania wyniku negatywnego we wszystkich</p>	<p>Uwagi częściowo uwzględnione.</p> <p>1. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do</p>

		<p>przewidywanych próbach, uznanie przez ośrodek - szkolenia za nieukończone i niekierowanie kandydata na egzamin na świadectwo maszynisty, jak również kwestia możliwości ponownego odbycia szkolenia i jego zakresu,</p> <p>2. ust. 6 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie przewidziano przeprowadzenia egzaminu ustnego lub egzaminu pisemnego w formie pytań otwartych, wprowadzenie do części teoretycznej zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego w połączeniu z ww. egzaminem ustnym lub egzaminem pisemnym w formie pytań otwartych, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, będzie miało pozytywny wpływ na weryfikację posiadanej przez kandydata wiedzy, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego,</p> <p>3. ust. 11 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie wskazano czy egzamin praktyczny może zostać przeprowadzony na pociągu kursującym w określonej relacji na podstawie rozkładu jazdy, czy należy do tego celu zapewnić dodatkowy, nie wykorzystywany w czasie egzaminu do świadczenia usług przewozowych pojazd kolejowy oraz dodatkową trasę, jako trasę przejazdu służbowego. Dookreślenie takie ma duże znaczenie w zakresie weryfikacji reagowania kandydata na informacje otrzymywane od dyżurnego ruchu i kierownika pociągu oraz prawidłowość postępowania podczas wymiany podróźnych na poszczególnych stacjach. Nie wskazano ponadto terminu w jakim Prezes UTK powinien wyznaczyć termin egzaminu,</p>	<p>tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Uwaga nieuwzględniona – nie zakłada się części ustnej egzaminu.</li> <li>3. Uwaga nieuwzględniona – nie ma potrzeby regulowania w ustawie czy ma to być pociąg relacyjny czy też dedykowany na egzamin. W tym obszarze przepisy nie wprowadzają dodatkowych zmian. Nie będzie potrzeby uruchamiania specjalnych pociągów na potrzeby egzaminów, chyba że przewoźnik postanowi inaczej.</li> <li>4. Uwaga uwzględniona – wynik egzaminu będzie znany przewoźnikowi. Wprowadzono możliwość odwołania od egzaminu.</li> <li>5. Kwestie organizacyjne i zmiany terminów egzaminów zostaną uwzględnione przy projektowaniu procesu.</li> </ol>
--	--	--	---

			<p>4. ust. 13 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji nie przewidziano możliwości udostępnienia do wglądu przez podmiot organizujący egzamin osobie, która uzyskała negatywny wynik egzaminu, na jej wniosek, pytań egzaminacyjnych, na które osoba ta udzieliła nieprawidłowej odpowiedzi, wraz z informacją o brzmieniu odpowiedzi prawidłowych. Ponadto należy rozważyć możliwość wniesienia odwołania i ponownego zdawania egzaminu, w przypadku stwierdzenia przez egzaminatora błędu systemu lub innej okoliczności, które miały wpływ na wynik egzaminu. Ponadto nie przewidziano trybu postępowania w przypadku niestawienia się kandydata na egzamin w wyznaczonym terminie, z przyczyn od niego niezależnych, np. przebywania na zwolnieniu lekarskim.</p>	
	Art. 22bb	Koleje Dolnośląskie	<p>1. Art. 22bb ust. 3 pkt. 3 zapis może spowodować zbędne wydłużenie czasu szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty: §5 ust. 2 „Część egzaminu obejmującą sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej (...)” oraz „część praktyczna egzaminu polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego”. Mając na uwadze przytoczone fragmenty rozporządzenia należy uznać, że zakres SWiU, którego należałoby zrobić przez przystąpieniem do egzaminu jest już ujęty w egzaminie dla kandydatów na maszynistów.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Już w obecnym stanie prawnym na etapie szkolenia praktycznego następuje weryfikacja i dopuszczenie kandydata do samodzielnego prowadzenia pojazdu kolejowego. Ustawa formalizuje ten etap szkolenia w postaci przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności, który będzie formalnym krokiem stwierdzającym, że kandydat zna typ pojazdu kolejowego. Będzie to jednocześnie warunek przystąpienia do części praktycznej egzaminu na świadectwo, bowiem kandydat musi mieć potwierdzoną wcześniej znajomość typu na którym będzie odbywał się egzamin. Zdanie wszystkich części egzaminu umożliwi zmianę statusu osoby egzaminowanej z kandydata na maszynistę na maszynistę.</li> <li>2. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganej od kandydata na maszynistę jest określony w przepisach Unii</li> </ol>

			<p>2. Art. 22bb ust. 5 proponowany zapis jest zbyt ogólny - zgodnie z proponowanym zapisem ust. 7 tego samego artykułu pytania egzaminacyjne nie będą stanowiły informacji publicznej. W związku z powyższym przy proponowanym zapisie „(...) obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty" nie jest znany dokładny zakres egzaminów, przez co ośrodki szkolenia nie będą miały możliwości przygotowania kandydatów na maszynistę do egzaminu.</p> <p>3. Art. 22bb ust. 6 pkt. 2 - nie określono w jaki sposób będą określane zadania do wykonania podczas jazd na symulatorze. Jeżeli jazdy będą przeprowadzane w oparciu o gotowe, zunifikowane scenariusze - brak informacji czy będą one publikowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkowo w przywołanym punkcie jazdę na symulatorze zakwalifikowano jako część teoretyczną egzaminu, natomiast w rozporządzeniu w sprawie świadectwa maszynisty §5 ust. 6 jazda na symulatorze uznana jest jako część praktyczna egzaminu.</p> <p>4. Art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora, zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje</p>	<p>Europejskiej i nie ma potrzeby ich duplikowania w ustawie.</p> <p>3. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganej od kandydata na maszynistę jest określony w przepisach Unii Europejskiej i nie ma potrzeby ich duplikowania w ustawie. Sprawdzenie na symulatorze nie będzie wychodziło poza ww. zakres wymagań.</p> <p>4. Należy wskazać, że termin egzaminu praktycznego będzie ustalany w drodze uzgodnienia przez Prezesa UTK oraz przewoźnika zapewniającego trasę i pojazd na egzamin. Naturalne jest, że to przewoźnik kolejowy będzie proponował termin egzaminu z uwagi na ograniczenia wynikające z prowadzenia ruchu kolejowego. W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby dokładniejszego regulowania tej materii w ustawie. Kwestie wynagradzania egzaminatorów nie są przedmiotem ustawy o transporcie kolejowym.</p> <p>5. Uwaga uwzględniona.</p>
--	--	--	--	---

			<p>znaczny wzrost kosztów egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie „(...) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności tj. np. w Warszawie.</p> <p>5. Art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw. Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów.</p>	
	art 22bb ust. 11	PKP CARGO SA	<p>Proponujemy nadanie poniższego brzmienia art. 22bb, ust. 11:  „Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. O w terminie i miejscu przeprowadzenia części praktycznej</p>	<p>Należy wskazać, że termin egzaminu praktycznego będzie ustalany w drodze uzgodnienia przez Prezesa UTK oraz przewoźnika zapewniającego trasę i pojazd na egzamin. Naturalne jest, że to przewoźnik kolejowy będzie proponował termin egzaminu z uwagi na ograniczenia wynikające z prowadzenia ruchu kolejowego. W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby dokładniejszego regulowania tej materii w ustawie.</p>

			<p>egzaminu podmiot wnioskujący informuje Prezesa UTK.”</p> <p>Do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, konieczne jest zapewnienie pociągu, lokomotywy właściwej serii (typu) oraz odpowiedniej trasy przejazdu. W przypadku przewoźnika towarowego, może to być trudne do zrealizowania</p> <p>Pociągi towarowe w większości przypadków są planowane wg indywidualnych rozkładów jazdy, które są opracowywane na kilkanaście godzin przed uruchomieniem pociągu, a przewoźnik nie może sobie pozwolić na zatrzymanie pociągu w oczekiwaniu na przedstawiciela UTK. Na kilka dni wcześniej nie jest możliwe zaplanowanie pociągu, na którym może być przeprowadzony egzamin, bo przewoźnik towarowy najczęściej takiej wiedzy nie posiada. W związku z powyższym ustalanie terminu i miejsca przeprowadzenia części praktycznej egzaminu winno pozostać na dotychczasowych zasadach. W przypadku nieuwzględnienia powyższej uwagi prosimy o bardziej precyzyjne określenie zasad współpracy pomiędzy ośrodkiem szkoleniowym a UTK w zakresie organizacji egzaminów praktycznych.</p> <p>Generalnie pozwalamy sobie zauważyć, że w naszej opinii projektowane zmiany powinny pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.</p>	
	art 22bb pkt 8 i inne	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	W wyżej przywołanym kontekście wyrażamy też wątpliwość odnośnie niespójnej terminologii, która może powodować niewłaściwą interpretację zapisów.	Uwaga uwzględniona – wszędzie tam gdzie mowa o egzaminatorach należy rozumieć egzaminatora wpisanego do rejestru egzaminatorów. Część egzaminatorów wpisanych do

			<p>W niektórych miejscach używa się sformułowania o „liście Prezesa UTK”, podczas gdy w innym miejscu pojawia się „rejestr Prezesa UTK”. Ponadto w Załączniku 3 OSR wskazano, że Prezes UTK zamierza zatrudnić 4 egzaminatorów do realizacji praktycznego egzaminu w zakresie świadectwa maszynisty. Nie jest więc jasne, czy tych 4 (docelowo) maszynistów w jakiś sposób znajdzie się na „liście” lub w „rejestrze” Prezesa UTK, i czy ich kompetencje będą tożsame z egzaminatorami, którzy sami się zgłosili i spełnili stawiane im wymagania. W ostatecznym rozrachunku wątpliwość dotyczy tego, czy Przewoźnik X zatrudniający egzaminatora, który zgłosił się na „listę” będzie zobowiązany do wydelegowania go na żądanie Prezesa UTK do przeprowadzenia egzaminu na rzecz Przewoźnika Y. W art 22ba pkt 6 projekt zakłada, że „egzamin na licencję przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z listy egzaminatorów” (podobne sformułowanie występuje m.in. w art 22bb pkt 8). Nie jest jasne o jaką listę chodzi. To pojęcie się tu pojawia, a przecież wcześniej mowa jest w ustawie o rejestrze egzaminatorów – nie ma jasności czy te pojęcia są stosowane wymiennie, czy oznaczają coś innego. Dodatkowo rodzi się pytanie - na jakich zasadach Prezes UTK będzie wybierał egzaminatora? Co w sytuacji, jeśli wybrany egzaminator lub jego pracodawca nie wyrażą zgody na udział w egzaminie? Czy ustawa zakłada stworzenie rodzaju przymusu?</p>	<p>rejestru (posiadających uprawnienia) będzie zatrudniana bezpośrednio przez Urząd Transportu Kolejowego. Kwestie rekrutacji oraz wynagradzania pracowników UTK określają odrębne przepisy.</p>
	art 22bb	Koleje Dolnośląskie	<p>1. Art. 22bd ust. 1 pkt. 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.</p> <p>2. Art. 22bd ust. 2 - proponowany zapis jest zbyt ogólny, nie określono co oznaczają kompetencje zawodowe w zakresie posiadanych uprawnień - może</p>	<p>1. Uwaga uwzględniona.</p> <p>2. Doprecyzowanie wymagań zawarte jest w przepisach Unii Europejskiej. Należy wskazać, że egzaminatorzy są zobowiązani posiadać i utrzymywać kompetencje i umiejętności wymagane na zajmowanym stanowisku pracy.</p>

			<p>oznaczać zarówno to, że egzaminator jest zobowiązany do ciągłego utrzymywania znajomości odcinka linii kolejowej/autoryzacji na dany typ pojazdu kolejowego ale także to, że powinien np. na bieżąco zapoznawać się ze zmieniającymi się aktami prawnymi. Dodatkowo należy podkreślić, że obecnie ośrodki szkolenia na bieżąco przekazują pracownikom informacje o zmianach aktów prawnych/kierują na odpowiednie szkolenia. Zgodnie z proponowanym art. 3 ust. 1, ponieważ egzaminatorzy będą pod pieczę Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego proponujemy aby zobowiązać Prezesa UTK do regularnego prowadzenia szkoleń dla egzaminatorów.</p>	<p>3. Prezes UTK organizuje szereg spotkań w ramach tzw. Akademii UTK i planuje organizować takie spotkania również dla egzaminatorów.</p>
	art. 22bd	Koleje Mazowieckie	<p>pkt 1 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano posiadanie przez egzaminatora doświadczenia zawodowego w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, proponuje się rozważenie dodania do tego katalogu prowadzenia pojazdów kolejowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
	Art. 22 bd	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	<p>1. Art. 22 bd ust. 1 pkt 3 - nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień. Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadał uprawnienia będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada.</p>	<p>Uwaga uwzględniona, w pozostałym zakresie wyjaśnienia zawarte są w przepisach UE dotyczących egzaminatorów.</p>

			<p>2. Art. 22bd ust. 1 pkt 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.</p> <p>3. Art. 22bd ust. 2 - proponowany zapis jest zbyt ogólny, nie określono co oznaczają kompetencje zawodowe w zakresie posiadanych uprawnień - może oznaczać zarówno to, że egzaminator jest zobowiązany do ciągłego utrzymywania znajomości odcinka linii kolejowej/autoryzacji na dany typ pojazdu kolejowego ale także to, że powinien np. na bieżąco zapoznawać się ze zmieniającymi się aktami prawnymi. Dodatkowo należy podkreślić, że obecnie ośrodki szkolenia na bieżąco przekazują pracownikom informacje o zmianach aktów prawnych/kierują na odpowiednie szkolenia. Zgodnie z proponowanym art. 3 ust. 1, ponieważ egzaminatorzy będą pod pieczęcią Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego proponujemy, aby zobowiązać Prezesa UTK do regularnego prowadzenia szkoleń dla egzaminatorów.</p>	
	art. 1 pkt 5	ARRIVA Polska	<p>dodanie pkt. 10a jest zbędne, gdyż zakres regulacji znajduje się w rozdziale 3 Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. z dnia w sprawie świadectwa maszynisty. Ponadto tą samą delegacją posiada już art. 22b ust. 21 pkt 4 ustawy zmienianej.</p>	<p>Odpowiedź na uwagę znajduje się w wcześniejszej części dokumentu.</p>
	art. 1 w pkt 7	ARRIVA Polska	<p>1. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 3 pkt 3 proponujemy wykreślić, gdyż nakazują wykonanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności kandydatowi na maszynistę przed egzaminem na maszynistę. Sam egzamin powinien sprawdzać wiedzę maszynisty do prowadzenia pociągów na pojazdach i infrastrukturze, do której był szkolony. Sprawdzanie jego wiedzy przed egzaminem, poprzez sprawdzian</p>	<p>Odpowiedź na uwagę znajduje się w pozostałej części niniejszego dokumentu.</p>

			<p>wiedzy który jest niższą formą niż egzamin jest zbędną czynnością administracyjną. Sprawdziany powinno się wykonywać pracownikowi, który już jest maszynistą.</p> <p>2. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 9 oraz ust. 11 - zapisy są zbyt ogólne. W przywołanych propozycjach nie określono kto ponosi koszty delegacji egzaminatora, zapewnienia pojazdu kolejowego oraz trasy niezbędnej do przeprowadzenia części praktycznej. Zapisy w proponowanej formie uniemożliwiają prowadzenie egzaminów na pociągach planowych, bez konieczności zamawiania przejazdów specjalnych - co spowoduje znaczny wzrost kosztów egzaminu. Dodatkowo wątpliwości budzi stwierdzenie „(...) i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” - przepisy nie wykluczają, że ośrodki szkolenia będą zobowiązane do przeprowadzania jazd poza obszarem działalności t j. np. w Warszawie .</p> <p>3. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bb ust. 13 - o ile można zgodzić się z propozycją braku możliwości odwołania od wyniku egzaminu na licencję, który będzie polegał na teście przeprowadzanym z wykorzystaniem systemu komputerowego, o tyle brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu na świadectwo na maszynisty, który będzie zależał od oceny egzaminatora jest naszym zdaniem sprzeczne z podstawowym prawem ochrony wolności i praw. Kandydat na maszynistę powinien mieć prawo do wniesienia skargi w przypadku braku zgody z opinią egzaminatora bądź wątpliwościami co do przebiegu egzaminu. Dodatkowo brak możliwości odwołania się od wyniku egzaminu może spowodować, że praca egzaminatorów nie będzie w żaden sposób</p>	
--	--	--	---	--

			<p>oceniana, poddawana wątpliwościom co może prowadzić do obniżenia poziomu egzaminów oraz braku obiektywizmu ze strony egzaminatorów.</p> <p>4. W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22 bd ust 1 pkt. 3 nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień. Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadał uprawnienia będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada.</p> <p>5. W art . 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art. 22bd ust. 1 pkt. 6 - kwalifikacje pedagogiczne wydają się zbędne w przypadku egzaminatorów.</p>	
	art. 1 w pkt 7	Doradcy kolejowi	<p>1. Zmiana brzmienia art. 22b: ust. 1. Przewoźnicy kolejowi posiadający certyfikat bezpieczeństwa i zarządcy posiadający autoryzację bezpieczeństwa wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010. Uzasadnienie: Uszczegółowienie przepisu zgodnie z założeniami przedstawionymi w art. 2 pkt 1 DYREKTYWY 2007/59/WE „Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących</p>	Uwagi częściowo uwzględnione pozostałe uwagi wykraczają poza zakres niniejszego projektu ustawy i zostaną rozpatrzone podczas innych prac legislacyjnych.

			<p>lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa”. Dotychczasowe brzmienie przepisu sugerowało, że przewoźnicy kolejowy i zarządcy posiadający świadectwo bezpieczeństwa również mogą wystawiać świadectwa maszynisty, co jest niedopuszczalne.</p> <p>2. Usunięcie wszystkich przepisów dotyczących badań na świadectwo maszynisty.</p> <p>Uzasadnienie: Dostosowanie przepisów, w związku z propozycją likwidacji badań na świadectwo maszynisty.</p> <p><b>3. Zmiana brzmienia art. 22ba:</b></p> <p>1. Prezes UTK na wniosek kandydata na maszynistę składany w formie elektronicznej przeprowadza egzamin na licencję maszynisty w zakresie podstawowej wiedzy zawodowej obejmującej w szczególności zagadnienia, które są istotne dla wykonywania zawodu maszynisty i mają zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.</p> <p>2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, i powinien być podpisany przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, profilu zaufanego albo podpisu osobistego.</p> <p>3. Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na</p>	
--	--	--	---	--

			<p>licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line.</p> <p>4. Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz dostępnych terminów sesji egzaminacyjnych, dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>5. Egzamin na licencję maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK.</p> <p>6. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty jest spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1-5.</p> <p>7. Egzaminator nie dopuszcza kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty do egzaminu na licencję maszynisty, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin na licencję maszynisty;</li> <li>2) nie uiszczono opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty;</li> <li>3) dane z okazanego dokumentu tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin na licencję maszynisty nie są zgodne z danymi znajdującymi się w ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1;</li> </ol> <p>8. Egzamin na licencję maszynisty jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.</p> <p>9. Prezes UTK prowadzi bazę pytań egzaminacyjnych, którą podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.</p> <p>10. Od wyniku egzaminu na licencję maszynisty nie przysługuje odwołanie.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów. Usunięto dotychczasowy ust. 3 jako zbędny na poziomie ustawy. Wcześniejsze przepisy wskazują na możliwość złożenia wniosku o wydanie licencji maszynisty przez kandydata na maszynistę. Przenumerowano pozostałe ustępy. Usunięto frazę „z listy egzaminatorów” w ust. 5 jako zbędną. Z kolejnych przepisów wynika, że egzaminator to osoba wpisana do rejestru egzaminatorów (a nie na listę). Przeredagowano ust. 8. Usunięto informację, że egzamin skład się z części teoretycznej. Dotychczasowy zapis był nielogiczny bowiem egzamin na licencję nie ma części. Nie ma żadnej innej części, aniżeli test.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 22bb:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika lub zarządcy infrastruktury zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzaminy na świadectwo maszynisty.</li> <li>2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, i powinien być podpisany przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, profilu zaufanego, podpisu osobistego albo innych danych autoryzacyjnych przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.</li> <li>3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie świadectwa maszynisty do egzaminu na świadectwo maszynisty jest: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;</li> <li>2) ukończenie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;</li> <li>3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z zakresu prowadzenia typu pojazdu kolejowego</li> </ol> </li> </ol>	
--	--	--	--	--

			<p>po infrastrukturze kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.</p> <p>4. Przepis art. 22ba ust. 4 i 7 stosuje się.</p> <p>5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.</p> <p>6. Część teoretyczną egzaminu przeprowadza się w formie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego, oraz</li> <li>2) zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego.</li> </ol> <p>7. Pytania egzaminacyjne, o których mowa w ust. 6 pkt 1, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429).</p> <p>8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK.</p> <p>9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem dwóch egzaminatorów oddelegowanych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, posiadającego świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego po określonej infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin,</li> </ol>	
--	--	--	--	--

			<p>2) przez Prezesa UTK.</p> <p>10. Podmiot wnoszący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.</p> <p>11. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest zdanie części teoretycznej.</p> <p>12. Od wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty nie przysługuje odwołanie.</p> <p>Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów. Zmieniono odesłanie do art. 22ba, w związku ze zmianami w tym artykule. Usunięto frazę „z listy egzaminatorów” w ust. 8 jako zbędną. Z kolejnych przepisów wynika, że egzaminator to osoba wpisana do rejestru egzaminatorów (a nie na listę).</p> <p>Przeredagowano dotychczasowe ust. 9-10 tworząc nowy ust. 9. Konsekwencją tego było przenieście kolejnych ustępów.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 22bd:</p> <p>1. Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów, który jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego z wyłączeniem danych, o których mowa w ust. 3 pkt 2-7.</p> <p>2. W rejestrze egzaminatorów gromadzi się następujące dane egzaminatorów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko;</li> <li>2) datę i miejsce urodzenia;</li> <li>3) numer PESEL;</li> <li>4) obywatelstwo;</li> <li>5) adres zamieszkania;</li> </ol>	
--	--	--	---	--

			<p>6) adres e-mail;  7) numer telefonu;  8) numer licencji maszynisty, jeżeli została wydana;  9) nazwy krajów, w którym egzaminator został także uznany;  10) numer ewidencyjny;  11) zakres czynności, do wykonywania których egzaminator został uznany;  12) daty konsultacji, o których mowa w ust. 5 pkt 2, w których uczestniczył.</p> <p>3. Wpis do rejestru egzaminatorów może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) posiada co najmniej 4-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nabyte w okresie 5 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do rejestru;  2) posiada co najmniej średnie wykształcenie;  3) posiada licencję maszynisty i świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia określonego typu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej w zakresie odpowiadającym przeprowadzanemu egzaminowi – w przypadku egzaminatorów przeprowadzających część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty z prowadzenia pojazdu kolejowego;  4) posiada znajomość języka polskiego odpowiadającą co najmniej poziomowi biegłości językowej B2 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy – w przypadku egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej;  5) ukończyła szkolenie z zakresu zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej obowiązujących na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w wymiarze co</p>	
--	--	--	---	--

			<p>najmniej 80 godzin, przeprowadzone przez ośrodek szkolenia, który posiada uprawnienia do wykonywania czynności, o których mowa w art. 22a ust. 4c pkt 4 ustawy – w przypadku egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej;</p> <p>6) posiada kwalifikacje pedagogiczne;</p> <p>4. Prezes UTK w drodze decyzji:</p> <p>1) na wniosek zawierający dane, o których mowa w ust. 2 pkt 1-9, wraz z dołączonymi kopiami dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3 wpisuje do rejestru egzaminatorów osobę spełniającą wymagania, o których mowa w ust. 3, oraz nadaje jej numer ewidencyjny i określa zakres czynności, które może wykonywać albo odmawia wpisu do rejestru w przypadku gdy osoba nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3;</p> <p>2) wykreśla z rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności, w przypadku:</p> <p>a) wniosku egzaminatora,</p> <p>b) braku wymaganych kwalifikacji lub uprawnień, o których mowa w ust. 3,</p> <p>c) utraty rękojmi wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niezależny,</p> <p>d) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i wiarygodności dokumentów,</p> <p>e) śmierci egzaminatora,</p> <p>f) nieuczestniczeniu w konsultacjach, o których mowa w ust. 5 pkt 2</p>	
--	--	--	--	--

			<p>5) aktualizuje i zmienia dane zgromadzone w rejestrze egzaminatorów, w przypadku przekazania informacji, o których mowa w ust. 5.</p> <p>4. Osoba ubiegająca się o wpis do rejestru egzaminatorów jest zwolniona z obowiązku dołączania kopii dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3 pkt 1-3, jeżeli ich spełnienie zostało uprzednio sprawdzone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a nie odnoszą się one do prowadzenia egzaminów wyłącznie na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>5. Egzaminatorzy są obowiązani:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przekazywać Prezesowi UTK informacje o zmianie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1-9, w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany;</li> <li>2) uczestniczyć raz na trzy lata w konsultacjach organizowanych przez Prezesa UTK.</li> </ol> <p>Uzasadnienie: Zmiany redakcyjne przepisów, w celu poprawy przejrzystości zapisów. Połączono art. 22bd oraz 22 be tworząc jeden spójny artykuł. Zastosowano następujący układ logiczny: w pierwszej części poruszono kwestię dotyczącą prowadzenia rejestru, a w kolejnej wniosków, związanych z obsługą rejestru oraz wymagań jakie ciążą na egzaminatorach.</p> <p>Zmieniono zakres danych gromadzonych w rejestrze uzupełniając go o nazwy krajów, w którym egzaminator został także uznany, daty konsultacji, w których uczestniczył oraz zmieniając rodzaj uprawnień na zakres czynności, do wykonywania których został uznany. Dodanie informacji o krajach, w którym</p>	
--	--	--	--	--

			<p>egzaminator został także uznany jest istotne z punktu widzenia egzaminowania maszynistów poruszających się w ruchu międzynarodowym. Egzaminator uznany przez kilka krajów członkowskich może przeprowadzić egzaminy lub sprawdziany wiedzy i umiejętności na trasie obejmującej przejście graniczne. Informacja ta jest szczególnie istotna dla ośrodków szkolenia, które mogą chcieć skorzystać z usług danego egzaminatora. Przechowywanie w rejestrze informacji o uczestnictwie egzaminatora w konsultacjach organizowanych przez Prezesa UTK ma na celu monitorowanie aktywności egzaminatora. Jedynie egzaminatorzy uczestniczący raz na trzy lata w konsultacjach mogą egzaminować maszynistów. Konsultacje organizowane przez Prezesa UTK powinny służyć podnoszeniu kompetencji egzaminatorów, a przede wszystkim wymianie doświadczeń w zakresie prowadzenia pojazdu kolejowego, tworzeniu zmian w zadaniach egzaminacyjnych oraz wypracowywaniu dobrych praktyk szkoleniowych.</p> <p>Zamiana rodzaju uprawnień na zakres czynności, do wykonywania których egzaminator został uznany związana była z doprecyzowaniem informacji jakie dane będą gromadzone w rejestrze. Podobny zapis zawarty został w pkt 38 lit b ZALECEŃ KOMISJI nr 2011/766/UE.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 22d polegająca na wykreśleniu stanowiska pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych.</p> <p>Uzasadnienie: Zgodnie z założeniami DYREKTYWY 2007/59/WE oraz ustawą o zmianie ustawy z 2013</p>	
--	--	--	---	--

			<p>r. implementującą dyrektywę stanowisko pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego powinno zniknąć do 29 października 2018 r. Dlatego też konieczne jest usunięcie stanowisko z art. 22d jak też rozporządzenia wykonawczego odnoszącego się do tego artykułu.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 25y:</p> <p>1. W ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 1, gromadzi się następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko;</li> <li>2) datę i miejsce urodzenia;</li> <li>3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;</li> <li>4) obywatelstwo;</li> <li>5) adres zamieszkania;</li> <li>6) adres e-mail;</li> <li>7) numer telefonu;</li> <li>8) datę zgonu;</li> <li>9) fotografię;</li> <li>10) wzór podpisu;</li> <li>11) dotyczące świadectwa maszynisty, w tym: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) datę wydania świadectwa maszynisty, a w przypadku świadectwa maszynisty wydanego na czas określony, także przewidywany termin upływu jego ważności,</li> <li>b) daty dokonania aktualizacji, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa maszynisty,</li> <li>c) nazwę i adres przewoźnika kolejowego albo zarządcy infrastruktury, który wydał świadectwo maszynisty,</li> <li>d) numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury,</li> </ol> </li> </ol>	
--	--	--	---	--

			<p>e) informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty w tym: kategoriach i podkategoriach świadectwa maszynisty, typach pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony, infrastrukturze kolejowej, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego, poznanych językach obcych;</p> <p>12) dotyczące dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1;</p> <p>13) o odbytych szkoleniach, w tym pouczeniach okresowych i doraźnych, oraz przygotowaniu zawodowym;</p> <p>14) o podmiotach, które przeprowadziły szkolenie lub przygotowanie zawodowe;</p> <p>15) o egzaminach, autoryzacjach i sprawdzianach wiedzy i umiejętności;</p> <p>16) o egzaminatorach, którzy przeprowadzili egzaminy lub sprawdziany wiedzy i umiejętności;</p> <p>17) o orzeczeniach potwierdzających spełnienie albo niespełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty albo do wykonywania pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe;</p> <p>18) o kierowaniu pojazdem kolejowym w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka odurzającego;</p> <p>19) o skazaniu prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1;</p> <p>20) o zastosowanych środkach karnych i zapobiegawczych polegających na:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>a) zakazie lub zawieszeniu w wykonywaniu czynności maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe,  b) obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu kolejowym,  c) zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych – w okresie ich obowiązywania.</p> <p>Uzasadnienie: Usunięto obowiązek przechowywania w rejestrze dokumentów potwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego. W rejestrze powinny być przechowywane informacje zawarte na tych dokumentach, o czym mowa w kolejnych przepisach, ewentualnie zwizualizowane dokumenty, lub też skany wydanych dokumentów. Zaproponowane rozwiązanie dotyczyć powinno głównie świadectw zdania egzaminu kwalifikacyjnego, gdyż jest to najważniejszy dokument dla osób, które wykonują czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe, a obecnie zdarza się, że to ten dokument najczęściej ginie (gdyż jego posiadaczom wydaje się, że po uzyskaniu uprawnień, nie będzie już więcej potrzebny). Przeredagowano informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty tworząc jeden wspólny zapis w celu poprawy przejrzystości tekstu. W zakresie danych dotyczących maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe dotychczasowa treść przepisu była bardzo chaotyczna i niespójna. Należy przyjąć zasadę, że albo dokonuje się podziału na dane przypisane poszczególnym stanowiskom albo nie stosuje się w ogóle takiego podziału.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Tymczasem w części przepisów użyto terminologii specjalistycznej dotyczącej poszczególnych stanowisk (autoryzacje w przypadku prowadzących pojazdy kolejowe i sprawdziany wiedzy i umiejętności w przypadku maszynistów), a w pozostałych już nie (prowadzący pojazdy zamiast szkoleń na licencję i świadectwo maszynisty odbywają przygotowanie zawodowe). Dla przykładu maszyniści przechodzą egzaminy na licencję i świadectwo maszynisty oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności, natomiast prowadzący pojazdy kolejowe egzaminy: kwalifikacyjny, okresowe, weryfikacyjne i autoryzacje (sprawdziany wiedzy i umiejętności na stanowisku pracy). Przyjęto jedną zasadę braku podziału na stanowiska.</p> <p>Usunięto przepis dotyczący przechowywania informacji o prawach kierowania pojazdem kolejowym, w związku z propozycją likwidacji tego dokumentu. Obecnie istnieją dwa dokumenty, które mogą posłużyć do identyfikacji prowadzącego pojazdy kolejowe na pojedzie: prawo kierowania pojazdem kolejowym oraz dokument upoważniający do pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe, zwany „upoważnieniem”. Wskazać należy, że upoważnienie posiada zdjęcie i podpis posiadacza, nazwę stanowiska, informacje o typach pojazdów kolejowych oraz infrastrukturze kolejowej, przebytych egzaminach okresowych oraz autoryzacjach. Prawa kierowania pojazdem kolejowym zawierają dużo mniej informacji, które dublują się z tymi zawartymi na upoważnieniach lub też są nieistotne jak np. rodzaj trakcji. Informacja ta jest dużo bardziej ogólna aniżeli typ pojazdu kolejowego. W związku z powyższym wskazana jest</p>	
--	--	--	--	--

			<p>likwidacją praw kierowania pojazdem kolejowym jako dokumentu całkowicie zbędnego.</p> <p>Dostosowano nazwę orzeczenia zgodnie z zaproponowanymi wcześniej zmianami oraz przenieść odpowiednio ustępy.</p> <p>2. W ewidencji, o której mowa w art. 25x ust. 2 pkt 2, gromadzi się dane określające:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwę stanowiska;</li> <li>2) rzeczywisty czas świadczenia pracy lub usług;</li> <li>3) miejscowości rozpoczęcia i zakończenia świadczenia pracy lub usług;</li> <li>4) rodzaj umowy</li> <li>5) miejsce zatrudnienia – w przypadku umowy o pracę;</li> </ol> <p>Uzasadnienie: W ewidencji powinny być gromadzone informacje nie tylko o maszynistach świadczących pracę, ale w szczególności świadczących usługi. Dotychczasowe literalne brzmienie przepisu mogło być podstawą do uchylania się od obowiązku przekazywania informacji o osobach świadczących usługi. Ze względów bezpieczeństwa szczególnie istotne jest gromadzenie informacji o maszynistach, którzy świadczą usługi, bowiem nie stosuje się do nich Kodeksu pracy, a zatem mogą oni stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w związku z przemęczeniem związanym z wydłużonym okresem wykonywania czynności.</p> <p>3. Dane, o których mowa w ust. 1, są wprowadzane do ewidencji przez:</p>	
--	--	--	---	--

			<p>1) ośrodek szkolenia – w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych;</p> <p>2) przewoźnika kolejowego posiadającego certyfikat bezpieczeństwa i zarządcę infrastruktury posiadającego autoryzację bezpieczeństwa – w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów;</p> <p>3) zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za trzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na budowie, modernizacji, odnowieniu lub remoncie infrastruktury kolejowej – w zakresie danych dotyczących prowadzących pojazdy kolejowe;</p> <p>4) podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty oraz jednostkę uprawnioną do oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników – w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich.</p> <p>Uzasadnienie: Sprecyzowano rodzaje podmiotów, które są zobligowane do wprowadzania danych do ewidencji. Zastosowano nazwy podmiotów obowiązujące w innych częściach ustawy oraz aktach niższego rzędu.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>7. Podmioty, o których mowa w ust. 6, przekazują dane o najbliższej miejscowości i rzeczywistej godzinie:</p> <p>1) rozpoczęcia świadczenia pracy lub usług – nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu wykonywania czynności;</p> <p>2) zakończenia świadczenia pracy lub usług - nie później niż godzinę po zakończeniu wykonywania czynności.</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana treści przepisu ma na celu sprecyzowanie, że obejmuje on także, a może przede wszystkim, osoby które nie są zatrudnione na podstawie umowy o pracę.</p>	
	art. 1 w pkt 7	PKP SA	<p>W art. 1 w pkt 7 projektu ustawy (art. 22bb ust. 9 i 10 ustawy o transporcie kolejowym) przewidziano, że ośrodek szkolenia będzie oddelegowywał egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. Projekt ustawy wymaga określenia zasad, na jakich będzie odbywać się oddelegowanie, przede wszystkim dotyczących formy zwolnienia od pracy, urlopu na czas wykonywania zadań, zwolnienia od wykonywania podstawowych zadań pracownika, maksymalnej długości zwolnienia, harmonogramu zwolnienia, zasad wynagradzania za udział w egzaminowaniu, zwrotu kosztów i ewentualnej rekompensaty dla pracodawców za czas nieobecności pracownika- egzaminatora. Należy mieć na uwadze, że w przypadku ośrodków szkolenia i egzaminowania, które zatrudniają instruktorów i egzaminatorów na podstawie umów innych, niż umowy o pracę, takie oddelegowanie</p>	<p>Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić</p>

			<p>będzie niemożliwe , bowiem ośrodek szkolenia nie ma możliwości wydania im polecenia pracy dla innego podmiotu.</p> <p>Projekt zamiennie posługuje się pojęciami „delegowaniem” i „oddelegowaniem” które nie są tożsame. Delegowanie zazwyczaj utożsamiane jest delegacją, podróżą służbową, a oddelegowanie ze zmianą miejsca pracy. W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych należy ujednolicić stosowanie pojęć.</p>	<p>praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdy kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzą w zakres niniejszej ustawy.</p>
	art. 1 w pkt 7	Railway Business Forum	<p>1. Nowe art. 22ba -22bc dotyczą organizacji egzaminów przez UTK.</p> <p>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”.</p> <p>13. Art. 22ba ust. 9 I art. 22bb ust. 6. są zbyt szczegółowe jak na ustawę. Metoda prowadzenie egzaminu powinna być określana w rozporządzeniu, aby można było dokonać korekty w miarę zbierania doświadczeń.</p> <p>2. Określenie kwalifikacji egzaminatora w art. 22bd i rejestru w art. 22be wydaje się oczywiste, aczkolwiek w art. 22bd ust. Z 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.</p>	

Art. 1 pkt 7 (22ba. 6)	Grupa LOTOS S.A.	Po wyrazie „egzaminator” proponujemy dodanie słów: „wyznaczony przez Prezesa UTK, wpisany do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1” oraz skreślenie słów „z listy egzaminatorów”.	Uwaga uwzględniona
art. 22ba ust. 10	PKP SA	Pytania egzaminacyjne nie powinny być jawne (art. 22ba ust. 10 u.t.k.). Dotychczasowa praktyka szkolenia maszynistów wykazuje, że rozwiązania, w których nie są znane pytania egzaminacyjne powodują wyższy poziom znajomości i zrozumienia zagadnień dotyczących sygnalizacji, techniki ruchu, hamulców kolejowych.	Uwaga uwzględniona – pytania nie będą stanowiły informacji publicznej.
Art. 1 pkt 7 (Zmiana Art. 22bb. Pkt 6, ust. 2)	Grupa LOTOS S.A.	Uważamy, że niezasadne jest przeprowadzanie egzaminu na świadectwo maszynisty w postaci części teoretycznej. Kandydat zostaje poddany takiemu egzaminowi już na etapie egzaminu na licencję maszynisty i taki egzamin powinien być wystarczający, jako dowód na posiadanie wiedzy teoretycznej. Część teoretyczna egzaminu na świadectwo maszynisty ma uzasadnienie jedynie jako sprawdzian wiedzy dotyczący regulacji wewnętrznych danego przewoźnika kolejowego. Egzamin z użyciem symulatora pojazdu kolejowego powinien zostać przyporządkowany do części praktycznej egzaminu. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie dot. świadectwa maszynisty stanowi, że symulatora pojazdu kolejowego można używać do egzaminowania w części praktycznej i jest to zasadne - dla sprawdzenia umiejętności reagowania kandydata na maszynistę w sytuacjach, których nie można zweryfikować podczas jazdy w kabinie rzeczywistego pojazdu kolejowego.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres sprawdzenia teoretycznego w przypadku licencji i świadectwa jest inny. W odniesieniu do symulatora pojazdu kolejowego projektodawca zakłada, że jest to element sprawdzenia teoretycznego.
Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bb. ust. 8-10);	Grupa LOTOS S.A.	Po wyrazie „egzaminator” proponujemy dodanie słów:” wyznaczony przez Prezesa UTK, wpisany do	Uwaga uwzględniona

			rejstru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be. ust. 1" oraz skreślenie słów „z listy egzaminatorów”.	
	Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bb. ust. 13);	Grupa LOTOS S.A.	Uważamy, że w przypadku części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty taki zapis z góry uznaje nieomyślność egzaminatorów i w przypadku ich błędów może być krzywdzący dla egzaminowanych kandydatów na maszynistów.	Uwaga uwzględniona – dodano projektowane przepisy określające tryb i sposób odwołania.
	Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 22bd. ust.1., pkt 1);	Grupa LOTOS S.A.	W treści projektu brak obostrzenia, że przy egzaminie praktycznym minimum jeden z egzaminatorów powinien posiadać doświadczenie zawodowe na stanowisku maszynisty.	Uwaga nieuwzględniona – zasady dotyczące egzaminatorów oraz wymagań dotyczących świadectwa wynikają z innych przepisów m.in. rozporządzeń i prawa Unii Europejskiej.
	Art. 1 pkt 7 (art. 22bd)	PKP SA	1. W art. 22bd ust. 1 pkt 6 u.t.k. projekt nie precyzuje, jakie kwalifikacje uznaje się za kwalifikacje pedagogiczne oraz w jaki sposób kwalifikacje pedagogiczne mają być nabywane i potwierdzone.  2. W art. 22bd ust. 2 u.t.k. projekt nie reguluje sposobu, trybu doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych egzaminatorów. Nie określono podmiotów uprawnionych do prowadzenia takiego doskonalenia oraz dokumentów potwierdzających odbycie doskonalenia zawodowego. Z drugiej strony projektodawca przewiduje, że niespełnienie wymagania w zakresie doskonalenia zawodowego, będzie skutkować wykreśleniem z rejestru egzaminatorów (art. 22be ust. 3 pkt 4 lit. f). W związku z tym w projekcie należy przewidzieć, w jaki sposób podmiot może zrealizować ten obowiązek, aby nie narażać się na sankcję.	Uwaga uwzględniona.
	Art. 1 pkt 7 (zmiana Art. 25y pkt 12) lit. h);	Grupa LOTOS S.A.	Należy doprecyzować zakres tego punktu, aby nie było niejasności czy wystarczy informacja o zarządcach infrastruktury, czy też twórca projektu chce aby w rejestrze znalazły się linie kolejowe, których znajomość nabył maszynista.	Uwaga nieuwzględniona – infrastruktura oznacza w praktyce nazwę zarządcy infrastruktury kolejowej i jest odmienne od pojęcia znajomości odcinków linii kolejowych.

	Art. 1 pkt 7	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	W art. 1 pkt 7 projektu - w projektowanym art . 22 bd ust 1 pkt. 3 nie przewidziano odstępstwa w przypadku, jeśli na dany typ pojazdu lub odcinka infrastruktury żaden egzaminator nie posiada uprawnień . Będzie to stwarzało problem szczególnie przy wykonywaniu sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów. Żeby egzaminator posiadał uprawnienia będzie musiał sam przejść sprawdzian wiedzy prowadzony przez innego egzaminatora, którego nie ma - co stanowi zamknięte koło. Proponujemy zatem aby jasno dopisać możliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy przez egzaminatorów nie posiadających uprawnień na dany typ pojazdu lub części infrastruktury przy asyście trzeciego maszynisty, który takie uprawnienia posiada.	Uwaga nieuwzględniona – w takiej sytuacji obok egzaminatora musi znajdować się maszynista posiadający stosowne uprawnienia i wynika to z zapisów rozporządzenia oraz przepisów Unii Europejskiej.
	Art. 1 pkt 9	ARRIVA Polska	<p>1. W art. 1 pkt 9 projektu - proponujemy wykreślenie projektowanego rozdziału 4c. gdyż:</p> <p>a) Przekazywanie tak dużej ilości danych i to w czasie rzeczywistym stwarza duże obciążenie administracyjne dla przewoźników, zarządców infrastruktury a szczególnie bocznic kolejowych. Koszty związane z dostosowaniem systemów infrastruktury oraz zatrudnieniem znacznie wzrosną i obniżą konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu. Ponadto nie przewidziano możliwości wprowadzania korekt danych.</p> <p>b) W tej chwili UTK i inne organy mają możliwość wykonywania kontroli doraźnych umożliwiających monitorowanie danych. Kontrole i uprawnienia określa Ustawa Prawo przedsiębiorców w rozdziale 5.</p> <p>2. W art . 1 pkt 9 projektu - w projektowanym art . 25y ust. 1 pkt. 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Odpowiedzi na przedstawione uwagi znajdują się w pozostałej części dokumentu.</p>

			<p>chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami maszynisty wydaje się zbędne – zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów .</p> <p>3. W art. 1 pkt 9 projektu -w projektowanym art . 25y ust. 2 pkt. 4- proponujemy zapis „forma Zatrudnienia”</p> <p>4. W art. 1 pkt 9 i 11 projektu - w projektowanym Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 - z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie pracy maszynisty, przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust, 9. Taki stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników- zostaną sparaliżowane z uwagi na konieczność wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli otrzymać karę za wywiązanie się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości, ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust . 10 pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza niewypełnienie ustawowego obowiązku,</p>	
--	--	--	---	--

			<p>terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa, że mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia bez gwarancji zapewnienia narzędzi, przedsiębiorcy będą narażeni na wysokie kary oraz dodatkowe koszty. Dodatkowo naszym zdaniem propozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do nieprawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika. W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej przez Prezesa UTK w zakresie nieprzekazania w terminie informacji o czasie pracy maszynisty do ewidencji. Wprowadzić roczny okres przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą mieli i czas na przetestowanie systemów. Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencją maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.</p> <p>5. W art. 1 pkt 9 projektu - w projektowanym Art. 25z ust. 3 - Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych</p>	
--	--	--	--	--

			<p>prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych.</p>	
	Art. 1 pkt 9	Koleje Wielkopolskie	<p>1. Pojawia się istotna obawa, iż proces legislacyjny może wyprzedzić rozwiązania informatyczne. W projektowanej ustawie zakłada się stworzenie systemu monitorowania czasu pracy, określającego ściśle określone elementy. Zakres gromadzonych danych wskazanych w Rozdziale 4c projektowanej regulacji, jest szeroki i wymaga, aby system informatyczny, który obecnie jest wykorzystywany do gromadzenia informacji o czasie pracy był zintegrowany (zautomatyzowany) z projektowanym centralnym systemem informatycznym. Brak potencjalnej kompatybilności modułu czasu pracy spowoduje zapewne powstanie kolejnych kosztów po stronie Przewoźnika, np. wskutek projektowanego rozwiązania wprowadzania danych: rozpoczęcia pracy - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu, a zakończenia pracy - nie później niż godzinę po zakończeniu pracy.</p> <p>2. W naszej ocenie zasadne jest wprowadzenie jednolitych egzaminów państwowych na licencję i świadectwo maszynisty, przeprowadzanych przez Prezesa UTK. Nie mniej jednak należy wyeliminować zagrożenie wydłużenia procesu od momentu rozpoczęcia szkolenia maszynisty do momentu wydania świadectwa m.in. poprzez wyznaczenie terminu egzaminu teoretycznego</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie i utrzymanie systemu informatycznego obejmującego ewidencję maszynistów oraz ewidencję czasu pracy będzie realizowane przez Urząd Transportu Kolejowego. Przepisy przejściowe określają, że przed wejściem w życie obowiązku raportowania Prezes UTK opublikuje wymagania dla danych wymaganych do migracji. Planuje się też trzy kanały przekazywania informacji (aplikacja mobilna, interfejs www, API).</li> <li>2. Tak też planuje UTK – w systemie informatycznym będą publikowane dostępne terminy egzaminów. Nie jest również wykluczona organizacja egzaminu pod konkretną grupę. Kwestie organizacyjne nie powinny być przedmiotem regulacji ustawowej.</li> </ol>

			i praktycznego , który będzie ustalany z listy terminów wyznaczanych I dostępnych przez UTK.	
Art. 1 pkt 9	Railway Business Forum		<p>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. 22y 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.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Koszty stworzenia i utrzymania systemu informatycznego do monitorowania kompetencji oraz czasu pracy maszynistów będą finansowane przez Urząd Transportu Kolejowego. Sposoby wprowadzania danych (od aplikacji mobilnej po API) maksymalnie ułatwiają wykonanie obowiązku informacyjnego i nie wymagają zatrudniania dodatkowych osób po stronie przewoźnika kolejowego.</p> <p>Referencyjny charakter systemu informatycznego wymaga aktualnego przekazywania danych.</p>
Art. 1 pkt 9	Fundacja ProKolej		Poza obszarem zmian kompetencyjnych w zakresie egzaminowania kandydatów na maszynistów bardzo poważne wątpliwości budzi kwestia uruchomienia	Uwaga nieuwzględniona

		<p>Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Co istotne na etapie konsultowania nowelizacji ustawy nie jest znana ani szczegółowa koncepcja funkcjonowania takiego systemu, ani jego forma i zasady wdrożenia.</p> <p>Projektowane przepisy nie określają, czy opisany powyżej obowiązek dotyczyć będzie wyłącznie przewoźników licencjonowanych, czy również innych podmiotów zatrudniających maszynistów – takich jak użytkownicy bocznic, operatorzy linii wydzielonych, terminali towarowych, infrastruktury usługowej, koleje wąskotorowe.</p> <p>Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. kodeks pracy, podmiotem zobowiązanym do monitorowania czasu pracy pracowników jest pracodawca. Art. 149. § 1 ww. ustawy wskazuje jednoznacznie, że to pracodawca „prowadzi ewidencję czasu pracy pracownika do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą”. Prawo stanowi również, że organem właściwym do nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów w zakresie czasu pracy jest Państwowa Inspekcja Pracy. Jako, że cytowane regulacje mają charakter uniwersalny dotyczą również sektora kolejowego – w tym nadzoru nad czasem pracy maszynistów.</p> <p>W odróżnieniu od regulacji prawa pracy kompetencje Prezesa UTK obejmują kwestie nadzoru nad pracą maszynistów w zakresie istotnym dla bezpieczeństwa systemu kolejowego. W tym celu w obowiązującej ustawie z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przewidziano mechanizmy umożliwiające identyfikację przypadków, w których maszyniści naruszają normy</p>	<p>Celem wprowadzenia narzędzi do monitorowania czasu pracy maszynistów jest zwiększenie nadzoru nad zmęczeniem maszynistów spowodowanym pracą w systemie kolejowym. Projektowana ustawa nie wprowadza norm czasu pracy ani też sankcji za ich przekroczenie. Celem wprowadzanej zmiany jest jedynie rejestracja czasu pracy z równoległą wymianą informacji o czasie pracy pomiędzy uczestnikami rynku, co pozwoli na właściwe zarządzanie ryzykiem wspólnym. W obowiązującym stanie prawnym pracodawca pomimo złożenia przez maszynistę oświadczenia o wykonywaniu pracy u innego pracodawcy nie ma wiedzy ani dostępu do czasu pracy i odpoczynku maszynisty od pracy w systemie kolejowym. Projektowana ustawa wprowadza nową jakość i dostęp do wiedzy o odpoczynku maszynisty od pracy w systemie kolejowym, co jest istotną informacją przy zarządzaniu ryzykiem w bezpieczeństwie kolejowym.</p>
--	--	--	--

			<p>czasu pracy. Na mocy art. 22ca pracownicy tej grupy zawodowej są bowiem zobligowani do przedkładania pracodawcy oświadczeń o wykonywaniu lub niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe, na rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy. Informacje te są następnie przekazywane Prezesowi UTK.</p> <p>Proponowane brzmienie art. 25y ust. 7 całkowicie zmienia model opisany w aktualnie obowiązujących przepisach. Podmiot zatrudniający maszynistę zobowiązuje się bowiem do informowania Prezesa UTK o lokalizacji i godzinie rozpoczęcia pracy pracowników, nad którymi często sam nie zawsze ma możliwości sprawowania bezpośredniego nadzoru. Dodatkowo obowiązek ten obwarowany są restrykcyjnymi rygorami czasowymi.</p> <p>W opinii Fundacji ProKolej model bezpośredniego monitorowania czasu pracy maszynistów, poza znacznym poziomem komplikacji systemu, nie wprowadza nowej jakości ani funkcjonalności. Prezes UTK nie ma bowiem możliwości bezpośredniej interwencji w sprawach indywidualnych dotyczących poszczególnych pracowników. W zakresie prowadzonych analiz oraz identyfikacji ewentualnych odstępstw od przepisów regulujących czas pracy maszynistów nie zyskuje natomiast nowej wiedzy. W związku z powyższym postulujemy wykreślenie z projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nr UD 534 art. 25x. pkt. 2. ust. 2) oraz w konsekwencji art. 25y. pkt. 2., 6.- 10. i kolejnych odnoszących się do tego obszaru.</p>	
--	--	--	--	--

	Art. 1 pkt 9	PKP CARGO SA	<p>Celem planowanego, scentralizowanego systemu egzaminowania maszynistów jest stworzenie jednolitych standardów prowadzenia egzaminów, które pozwolą w obiektywny sposób ocenić umiejętności kandydatów wszystkich przewoźników prowadzących działalność w zakresie transportu kolejowego.</p> <p>Wprowadzenie na poziomie krajowym elektronicznego rejestru, który będzie stanowił ewidencję kompetencji zawodowych oraz czasu pracy maszynistów, ma pozwolić na monitorowanie pracy tej grupy zawodowej poprzez usystematyzowanie i zgromadzenie w jednym miejscu (UTK) niezbędnych danych.</p> <p>Natomiast próba uregulowania minimum programowego do pouczeń okresowych i doraźnych oraz szkoleń na symulatorze powinna ujednolicić poziom wiedzy wszystkich maszynistów wykonujących ten zawód w Polsce.</p> <p>Niemniej jednak zobowiązanie pracodawcy do bieżącej aktualizacji centralnej ewidencji, szczególnie w zakresie rzeczywistego czasu pracy maszynistów (informacja dotycząca rozpoczęcia i zakończenia pracy), będzie skutkowało dodatkowymi zadaniami których niespełnienie zagrożone będzie karą pieniężną.</p> <p>Ponadto, aby wypełnić ten wymóg, konieczne jest wyposażenie wszystkich maszynistów w mobilne urządzenia, które będą mogły przesyłać niezbędne dane praktycznie w czasie rzeczywistym. Proces ten wymaga bardzo wysokich nakładów finansowych związanych z zakupem urządzeń mobilnych oraz budową systemu informatycznego u przewoźnika zarządzającego pracą. Taki stan rzecz może mieć w przyszłości niekorzystny</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – zgodnie z założeniami Prezes UTK tworzy narzędzia do przekazywania danych do elektronicznej ewidencji czasu pracy.</p> <p>Obowiązek raportowania danych o czasie pracy maszynistów będzie miał pracodawca. UTK wystawi dla przewoźników interfejs do Centralnej Ewidencji Maszynistów za pomocą którego przewoźnik będzie przekazywał dane o rozpoczęciu i zakończeniu pracy w danym dniu. Planuje się stworzenie trzech równoległych działających interfejsów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) umożliwiający wymianę danych z systemami wewnętrznymi przewoźnika w warstwie aplikacyjnej (API)</li> <li>b) w postaci aplikacji mobilnej dla maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;</li> <li>c) w postaci strony internetowej do której uprawniony pracownik może się zalogować i przekazać dane.</li> </ul> <p>Elektroniczne karty oraz montaż urządzeń na pojazdach generuje koszty dla przewoźników kolejowych dlatego w projekcie zrezygnowano z tego pomysłu. Aplikacje informatyczne zapewniają w zasadzie te same efekty co urządzenie z kartą cyfrową. Od jakości aplikacji i sposobów walidacji zależy czy np. aplikacja nie dopuści do świadczenia pracy przez pracownika przekraczającego czas pracy. W zależności od modelu działania przewoźnika dane będą mogły być wysyłane np. bezpośrednio z systemów zarządzania czasem pracy, systemów dyspozytorskich lub indywidualnie przez wyznaczonego pracownika (np. bezpośrednio przez maszynistę).</p>
--	--------------	--------------	--	--

			<p>wpływ na konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych w stosunku do transportu drogowego.</p> <p>Z uwagi na powyższe wnosimy o ustawowe zobowiązanie Prezesa UTK do zbudowania infrastruktury teleinformatycznej obsługującej proces przekazywania danych identyfikacyjnych maszynistów oraz przebiegu zatrudnienia w szczególności rejestracji czasu pracy.</p> <p>Konsekwencją powyższego jest propozycja usunięcie art. 25y ust. 7 z Projektu.</p>	
Art. 1 pkt 9	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	<p>1. Art. 25y ust. 1 pkt 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami maszynisty wydaje się zbędne - zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów.</p> <p>2. Art. 25y ust. 1 pkt 17 - zwracamy uwagę na to, że zapis może być niezgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie ze stanowiskiem UODO informacja o trzeźwości/nietrzeźwości pracownika jest informacją o stanie zdrowia będącą daną szczególnej kategorii, której bez zgody pracownika pracodawca nie ma prawa przetwarzać. W związku z powyższym nie można wymagać od pracodawców przekazywania do rejestru maszynistów ww. informacji.</p> <p>3. Art. 25y ust. 2 pkt 4 - proponujemy zapis „Forma zatrudnienia”.</p> <p>4. Art. 25y ust. 3 pkt 1 - proponujemy, aby zakres danych o przeprowadzonych szkoleniach,</p>	Odpowiedź na uwagę znajduje się w wcześniejszej części dokumentu.	

			<p>sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych mógł być prowadzony także przez przewoźników/zarządców infrastruktury. W wielu przedsiębiorstwach organizacją szkoleń/pouczeń zajmuje się wyznaczona komórka organizacyjna HR, która także prowadzi i gromadzi wszelką dokumentację; natomiast ośrodki szkolenia odpowiedzialne są jedynie za zorganizowanie zajęć. W takim przypadku, rozsądne wydaje się umożliwienie prowadzenie rejestru przez zespół HR przedsiębiorcy, bez konieczności angażowania w to ośrodków szkolenia.</p> <p>5. Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie pracy maszynisty; przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust. 9. Taki stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników zostaną sparaliżowane z uwagi na konieczność wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli otrzymać karę za wywiązanie się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Z doświadczenia przewoźników i zarządców infrastruktury/bocznicy wynika, że Prezes UTK. interpretuje zapisy art. 66 w sposób literalny, uniemożliwiający podjęcie przez przedsiębiorcę działań korygujących, w celu możliwości uniknięcia kary.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości; ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust. 10 pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza niewypełnienie ustawowego obowiązku, terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa, że mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia Prezes UTK uzyska bardzo łatwe narzędzie do karania przedsiębiorców. Dodatkowo naszym zdaniem propozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do nieprawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika. W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej przez Prezesa UTK. w zakresie nieprzekazania w terminie informacji o czasie pracy maszynisty do ewidencji. Wprowadzić roczny okres przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą mieli czas na przetestowanie systemów. Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa UTK do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencją maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>6. Art. 25y ust. 9 - przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością ich wprowadzenia - z użytego zapisu wynika, że bezpośrednio po zakończeniu realizacji danej czynności, np. pouczeń okresowych, informacja o jej przeprowadzeniu powinna zostać wprowadzona do ewidencji. Mając na uwadze organizację szkoleń, sprawdzianów wiedzy i umiejętności, pouczeń okresowych i doraźnych w różnych lokalizacjach oraz konieczność przekazania przez instruktora prowadzącego listy osób uczestniczących w danej czynności, proponuje się rozważenie wskazania realnego terminu wprowadzenia danych w wymiarze 7 dni roboczych od daty zakończenia wykonywania danej czynności.</p> <p>7. Art. 25y ust. 10 - przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie nie dłuższym niż 3 dni robocze od ustania przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych. Mając na uwadze uwagi wskazane w punkcie 11 proponuje się zmianę terminu na 7 dni roboczych od chwili ustania ww. przyczyny. Ponadto nie został ujęty tryb powiadamiania uprawnionych podmiotów o ponownym uruchomieniu systemu, co może mieć wpływ na niedotrzymanie wskazanego terminu, jak również wywoływać będzie każdorazowo konieczność ciągłego monitorowania przez ww. podmioty czy system został już uruchomiony. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie obowiązku Prezesa UTK polegającego na powiadamianiu ww. podmiotów o przywróceniu sprawności systemu oraz</p>	
--	--	--	---	--

			<p>niewzględnianie tego dnia podczas weryfikowania zachowania ww. terminów.</p> <p>8. Art. 25z ust. 3 Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych.</p>	
	Art. 1 pkt 9	IGTL	<p>Wątpliwości i obawy w zakresie egzaminu na świadectwo maszynisty dotyczą następujących zagadnień:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wysoki koszt przeprowadzenia egzaminu;</li> <li>2. Brak określenia maksymalnego czasu na przeprowadzenie egzaminu;</li> <li>3. Brak oceny skutków finansowych dla rynku;</li> <li>4. Egzaminy będą dotyczyły kandydatów na maszynistów zatrudnionych u różnych przewoźników, u których obowiązują indywidualnie opracowane systemy bezpieczeństwa, instrukcje wewnętrzne, procesy i procedury – zarówno w projekcie jak i w uzasadnieniu nie odniesiono się do tego zagadnienia. Wziąwszy pod uwagę fakt funkcjonowania na polskim rynku kilkudziesięciu przewoźników, jest to naszym zdaniem zagadnienie podstawowe. <p>Dotychczasowy egzamin, oprócz zunifikowanej wiedzy podstawowej, obejmuje także szczegółowe regulacje przewoźnika. Takie rozwiązanie jest zgodne z przepisami i dyrektywami UE. Świadectwo maszynisty</p> </li></ol>	<p><b>Egzamin państwowy będzie dotyczył tylko kandydatów na maszynistów starających się o pierwsze w życiu świadectwo maszynisty.</b> Rozszerzenie uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub nową infrastrukturę będzie realizowane na dotychczasowych zasadach w ośrodku szkolenia po przejściu sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Wynik sprawdzianów wiedzy i umiejętności będą przekazywane przez ośrodek szkolenia do Centralnej Ewidencji Maszynistów.</p> <p>Projekt ustawy zakłada wprowadzenie jednolitego państwowego egzaminu na świadectwo maszynisty rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Egzamin będzie zawierał trzy części:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) część teoretyczną w postaci testu komputerowego,</li> <li>b) część teoretyczną na symulatorze pojazdu trakcyjnego,</li> <li>c) jazdę praktyczną.</li> </ol> <p>Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora egzaminu będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne.</p>

		<p>wydaje pracodawca, a zmiana pracodawcy wymaga przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i kompetencji. Z przedłożonych dokumentów nie można w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć, jak te zagadnienia mają być uregulowane;</p> <p>5. Egzamin w proponowanej formie zostanie rozszerzony z obecnie dwuczęściowego (teoretyczny w formie testów i praktyczny w pojeździe) do czteroszczepowego, tj.:</p> <p>a) Egzamin wewnętrzny dopuszczający do egzaminu państwowego (jedno czy dwuczęściowy ?)</p> <p>b) Egzamin państwowy – teoretyczny</p> <p>c) Egzamin państwowy na symulatorze (nie jest jasne, czy należy go traktować jako sprawdzian teoretyczny czy praktyczny)</p> <p>d) Egzamin praktyczny na pojeździe – państwowy ale z udziałem egzaminatorów z egzaminów wewnętrznych</p> <p>6. Brak określenia czy całość jest traktowana jako jeden egzamin i negatywny wynik egzaminu praktycznego powoduje powtórzenie całego procesu, ile egzaminów poprawkowych jest dopuszczalnych?</p> <p>7. Wprowadzany jest problematyczny podział odpowiedzialności podmiotowej, tj. jeżeli maszynista spowoduje wypadek wskutek niedostatecznego wykszolenia, a będzie miał zdany egzamin UTK na świadectwo, kto w takim przypadku jest odpowiedzialny za niewłaściwe wykszolenie maszynisty?</p> <p>8. W świetle powyższego brak przeprowadzenia dogłębnej analizy prawnej w zakresie funkcjonowania egzaminów w zmienionej formie na jednolitym europejskim obszarze kolejowym w systemie prawa europejskiego. W szczególności ważne jest zagadnienie</p>	<p>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 dodatkowo 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, na którym będzie prowadzony egzamin.</p>
--	--	--	--

			<p>wzajemnego uznawania nadawanych uprawnień w przypadku wprowadzenia proponowanych zmian w systemie.</p> <p>9. W uzasadnieniu opisany jest zamiar przejęcia przez prezesa UTK także sprawdzenia wiedzy i kompetencji maszynistów z obszaru UE w przypadku rozszerzenia ich świadectw na obszar polskiej infrastruktury – w naszym odczuciu jest to sprzeczne z prawem unijnym.</p> <p>10. Proponowane zmiany mają wpływ na treść rozporządzenia MliR z dnia 10 lutego 2014 w sprawie świadectwa maszynisty i w sprawie licencji. Brak jednoczesnego przedłożenia propozycji tych zmian może mieć istotny wpływ na ocenę proponowanych rozwiązań.</p>	
	Art. 1 pkt 9	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	<p>Proponujemy, aby w rozdziale 4c nie ujmować prowadzących pojazdy kolejowe, gdyż pracownicy ci prowadzą pojazdy kolejowe na liniach wąskotorowych, bocznicach i liniach funkcjonalnie wydzielonych. Podmioty operujące a tej infrastrukturze są na tyle małe, że obciążenie administracyjne jakie na nich zostanie nałożone będzie znaczne w stosunku do skali działalności i możliwości ekonomicznych. Tak duże obciążenie doprowadzi do dalszej likwidacji bocznic kolejowych przez ich użytkowników . Może też doprowadzić do upadku linie wąskotorowe.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Celem projektu jest stworzenie systemu monitorowania kompetencji i czasu pracy maszynistów obejmującego również prowadzących pojazdy kolejowe. Obowiązek raportowania danych o czasie pracy maszynistów będzie miał pracodawca. UTK wystawi dla przewoźników interfejs do Centralnej Ewidencji Maszynistów za pomocą którego przewoźnik będzie przekazywał dane o rozpoczęciu i zakończeniu pracy w danym dniu. Planuje się stworzenie trzech równoległe działających interfejsów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) umożliwiający wymianę danych z systemami wewnętrznymi przewoźnika w warstwie aplikacyjnej (API)</li> <li>b) w postaci aplikacji mobilnej dla maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;</li> <li>c) <b>w postaci strony internetowej do której uprawniony pracownik może się zalogować i przekazać dane.</b></li> </ol>

				Równocześnie z ewidencją Prezes UTK projektuje uruchomienie funkcjonalności generowania i drukowania prawa kierowania i innych dokumentów bezpośrednio z systemu UTK co pozwoli zwłaszcza „małym” przewoźnikom na odciążenie od pracy papierowej na rzecz działania w systemie informatycznym dostępnym z poziomu przeglądarki internetowej.
art. 25x	PKP SA	W art. 25x u.t.k. nie jest jasny zakres podmiotowy rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK – czy rejestr będzie obejmował tylko informacje na temat maszynistów, zatrudnionych w Polsce, czy też maszynistów wykonujących pracę w ruchu transgranicznym. Wątpliwość budzi również, czy zakres przekazywanych danych jest uzależniony od formy zatrudnienia - umowa o pracę, umowa zlecenia. Również zakres zbieranych w rejestrze informacji powinien odpowiadać ustawowym kompetencjom Prezesa UTK w zakresie przyznawania albo cofania maszynistom uprawnień zawodowych. Projekt winien określać okres przechowywania danych w rejestrze.	Uwaga uwzględniona – rejestracja nie będzie dotyczyła osób wykonujących usługi transgraniczne. Forma zatrudnienia jest bez znaczenia do zakresu przekazywania danych. Okres przechowywania danych został określony w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.UE.L 2010 Nr 8, str. 17) i wynosi 10 lat z wyjątkami określonymi w niniejszej decyzji.	
Art. 25y	Koleje Dolnośląskie	1. Art. 25y ust. 1 pkt. 15 - należałoby dookreślić o jakie szkolenia chodzi, wprowadzanie wszystkich szkoleń, a przede wszystkim niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanymi czynnościami maszynisty wydaje się zbędne - zwiększony zostanie nakład pracy, przy czym informacje te w żaden sposób nie wpłyną na zwiększenie nadzoru nad pracą maszynistów.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obowiązek raportowania do systemu informatycznego obejmie wyłącznie ośrodki szkolenia i będzie dotyczył wszystkich szkoleń obowiązkowych wobec maszynistów i kandydatów na maszynistów – pouczeń, szkoleń na symulatorze czy szkoleń do egzaminu na licencję lub świadectwo.</li> <li>2. W ocenie projektodawcy wprowadzenie w ustawie o transporcie kolejowym ww. obowiązku będzie stanowiło podstawę prawną do przetwarzania tego</li> </ol>	

		<p>2. Art. 25y ust. 1 pkt. 17 - zwracamy uwagę na to, że zapis może być niezgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie ze stanowiskiem UODO informacja o trzeźwości/nie-trzeźwości pracownika jest informacją o stanie zdrowia będącą daną szczególnej kategorii, której bez zgody pracownika pracodawca nie ma prawa przetwarzać. W związku z powyższym nie można wymagać od pracodawców przekazywania do rejestru maszynistów ww. informacji.</p> <p>3. Art. 25y ust. 2 pkt. 4 - proponujemy zapis „forma zatrudnienia”</p> <p>4. Art. 25y ust. 3 pkt. 1 - proponujemy, aby zakres danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych mógł być prowadzony także przez przewoźników/zarządców infrastruktury. W wielu przedsiębiorstwach organizacją szkoleń/pouczeń zajmuje się wyznaczona komórka organizacyjna HR, która także prowadzi i gromadzi wszelką dokumentację, natomiast ośrodki szkolenia odpowiedzialne są jedynie za zorganizowanie zajęć. W takim przypadku, rozsądne wydaje się umożliwienie prowadzenie rejestru przez zespół HR przedsiębiorcy, bez konieczności angażowania w to ośrodków szkolenia.</p> <p>5. Art. 25y ust. 7, Art. 66 ust. 1 z naszej strony budzi bardzo duże zastrzeżenia. Przewoźnicy zostaną zobowiązani do przekazywania bardzo dużej ilości danych o rzeczywistym czasie</p>	<p>typu informacji. Wynika to bowiem z faktu zarządzania ryzykiem wspólnym jakim jest ograniczenie dostępu do wykonywania zawodu związanego bezpośrednio ze zdrowiem i życiem ludzkim osobom, które stawiają się do pracy pod wpływem środków odurzających.</p> <p>3. Uwaga zasadna.</p> <p>4. Uwaga wykracza poza zakres projektu ustawy. Szkolenia obowiązkowe dla maszynistów objęte ustawą będą zgłaszane przez ośrodki szkolenia z uwago na fakt, że ośrodki szkolenia są uprawnione do wykonywania pouczeń i szkoleń na symulatorze.</p> <p>5. Uwaga niezasadna z uwagi na co najmniej 3 różne kanały dostępu do przekazania informacji (aplikacja mobilna, interfejs web i API).</p>
--	--	---	---

			<p>pracy maszynisty, przy czym nie zagwarantowano, że od dnia obowiązywania przywołanych przepisów zostaną udostępnione przewoźnikom narzędzia umożliwiające automatyczne przekazywanie informacji do ewidencji - zgodnie z art. 25y ust. 9. Taki stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której dyspozytury przewoźników zostaną sparaliżowane z uwagi na konieczność wprowadzania ręcznie ww. informacji. Co gorsza już od pierwszych dni przewoźnicy będą mogli otrzymać karę za wywiązanie się z obowiązku wskazanego w Art. 25y ust. 7 w wysokości do 2% przychodu uzyskanego w poprzednim roku kalendarzowym. Z doświadczenia przewoźników i zarządców infrastruktury/bocznicy wynika, że Prezes UTK interpretuje zapisy art. 66 w sposób literalny, uniemożliwiający podjęcie przez przedsiębiorcę działań korygujących, w celu możliwości uniknięcia kary. Należy mieć także na uwadze, że nie przesłanie danych do rejestru maszynistów powoduje brak możliwości usunięcia skutków naruszenia, a jedynie możliwość usunięcia samej nieprawidłowości, ponieważ terminy wskazane w art. 25z ust. 10 pkt 1 mają charakter materialnoprawny i ich przekroczenie każdorazowo oznacza nie wypełnienie ustawowego obowiązku, terminy te także nie mogą być przedłużane, ani przywracane. W związku z powyższym istnieje obawa, że mając na uwadze bardzo wysokie ryzyko możliwości popełnienia błędu przy tak obszernej ilości danych do wprowadzenia Prezes UTK uzyska bardzo łatwe narzędzie do karania przedsiębiorców. Dodatkowo naszym zdaniem propozycja maksymalnej wysokości kary jest stanowczo zbyt wysoka i niewspółmierna do nie-</p>	
--	--	--	---	--

			<p>prawidłowości jaką jest jednorazowe nieprzekazanie informacji o godzinie rozpoczęcia/zakończenia służby maszynisty. Należy także zaznaczyć, że w przepisach całkowicie pominięto kwestię ewentualnej awarii interfejsu bądź oprogramowania po stronie przewoźnika.</p> <p>W związku z powyższym proponujemy aby zmniejszyć maksymalny wymiar kary nakładanej przez Prezesa UTK w zakresie nieprzekazania w terminie informacji o czasie pracy maszynisty do ewidencji. Wprowadzić roczny okres przejściowy w trakcie, którego przedsiębiorcy będą mieli czas na przetestowanie systemów. Dodatkowo należałoby zobligować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do stworzenia interfejsów łączących aplikacje przedsiębiorców z centralną ewidencją maszynistów, bądź przynajmniej do opublikowania dokumentacji technicznej, która umożliwi stworzenie takich interfejsów.</p>	
	art. 25y	Koleje Wielkopolskie	<p>Uważamy, iż dodanie w art. 66 ust. 1 projektowanej regulacji pkt 10 o brzmieniu „podmiot, który wbrew obowiązkowi określonymu w art. 25y ust.3 i 6, nie dokonał za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, obsługującego rejestr wprowadzenia danych do rejestru, dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 25 z ust. 10 pkt 1, albo wprowadził dane nieprawdziwe” podlega nałożeniu kary pieniężnej w wysokości 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym”; jest zbyt rygorystyczny w stosunku do przewinienia np. przekazania danych o zakończeniu pracy - nie później niż godzinę po</p>	<p>Należy wskazać, że wymiar kary jest każdorazowo miarkowany w zależności od sposobu naruszenia. Błędna jest interpretacja jakoby automatycznie ustalono wymiar kary na poziomie 2% przychodu. Ustawa wskazuje maksymalny wymiar kary i pozwala na jej miarkowanie. Brak przepisów sankcjonujących niewykonanie obowiązku wpłynie negatywnie na jakość przekazywanych informacji a tym samym na bezpieczeństwo transportu kolejowego.</p>

			zakończeniu pracy. Rejestracja czasu pracy maszynistów w projektowanej regulacji, przy braku szczegółowych rozwiązań branżowych dla stanowiska maszynisty nie gwarantuje w naszej ocenie realizacji zakładanego jej celu.	
	art. 25y		<p>1. Zgodnie z art. 25y ust. 2 pkt 1 u.t.k. pracodawca będzie przekazywał informacje na temat rzeczywistego czasu pracy w sposób stały co może budzić wątpliwości co do zgodności z art. 55 ustawy Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292) w zakresie dopuszczalnych okresów kontroli przedsiębiorcy.</p> <p>2. W art. 25y ust. 1 pkt 18 u.t.k. proponuje się nadanie następującego brzmienia:          „18 ) o ośrodku szkolenia, który prowadził szkolenia, pouczenia okresowe i sprawdziany wiedzy i umiejętności”;</p> <p>Wszystkie powyższe czynności powinien przeprowadzać uprawniony ośrodek . Obecnie zdarza się, że pouczenia okresowe czynności przeprowadzane są wewnątrz podmiotu przez osoby nie będące instruktorami z wykazu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Proponowany zapis jednoznacznie określa podmiot uprawniony do przeprowadzania szkoleń i pouczeń.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przekazywanie danych o czasie pracy maszynistów nie stanowi kontroli w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców.</li> <li>2. Nie budzi wątpliwości w aktualnych przepisach, że to ośrodki szkolenia są uprawnione do przeprowadzania pouczeń. W projektowanej zmianie nadal ośrodki szkolenia będą prowadziły pouczenia okresowe, szkolenia na symulatorze oraz przeprowadzały sprawdziany wiedzy i umiejętności. Wszystkie wymienione wyżej czynności będą elektronicznie rejestrowane przez ośrodek szkolenia w Centralnej Ewidencji Maszynistów. Tylko zgłoszone przez ośrodek szkolenia ww. informacje będą skutecznie potwierdzały wykonanie obowiązków szkoleniowych przez pracodawcę.</li> </ol>
	art. 25y	Koleje Mazowieckie	<p>1. ust. 9 w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością ich wprowadzenia - z użytego zapisu wynika, że bezpośrednio po zakończeniu realizacji danej czynności, np. pouczeń okresowych, informacja o j j przeprowadzeniu powinna zostać wprowadzona do ewidencji. Mając na uwadze organizację szkoleń, sprawdzianów wiedzy i umiejętności, pouczeń</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uwaga nieuwzględniona – ze względu na referencyjny charakter systemu oraz konsekwencji prawnych a także faktycznych dokonania wpisu o zdaniu sprawdziany wiedzy i umiejętności ośrodek będzie zobowiązany do niezwłocznego wpisania wyniku do systemu. Przewoźnik kolejowy będzie informowany o przeprowadzonych szkoleniach i wynikach sprawdzianu za pośrednictwem systemu.</li> <li>2. Uwaga nieuwzględniona – patrz komentarze wyżej.</li> <li>3. Uwaga nieuwzględniona – patrz komentarze wyżej.</li> </ol>

			<p>okresowych i doraźnych w różnych lokalizacjach oraz konieczność przekazania przez instruktora prowadzącego listy osób uczestniczących w danej czynności, proponuje się rozważenie wskazania realnego terminu wprowadzenia danych w wymiarze 7 dni roboczych od daty zakończenia wykonywania danej czynności.</p> <p>2. ust. 10 w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez podmioty wskazane w ust. 3 i 6 w czasie nie dłuższym niż 3 dni robocze od ustania przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych. Mając na uwadze uwagi wskazane w punkcie 11 proponuje się zmianę terminu na 7 dni roboczych od chwili ustania ww. przyczyny. Ponadto nie został ujęty tryb powiadamiania uprawnionych podmiotów o ponownym uruchomieniu systemu, co może mieć wpływ na niedotrzymanie wskazanego terminu, jak również wywoływać będzie każdorazowo konieczność ciągłego monitorowania przez ww. podmioty czy system został już uruchomiony. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie obowiązku Prezesa UTK polegającego na powiadamianiu ww. podmiotów o przywróceniu sprawności systemu oraz nieuwzględnianie tego dnia podczas weryfikowania zachowania ww. terminów.</p> <p>3. ust. 7 - w przewidywanej treści projektowanych regulacji przewidziano wymóg wprowadzania danych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury albo podmiot zatrudniający prowadzącego pojazd kolejowy dotyczące najbliższej miejscowości i</p>	
--	--	--	--	--

			<p>rzeczywistej godziny rozpoczęcia pracy - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem, jednak nie później niż godzinę po rozpoczęciu pracy oraz zakończenia pracy - nie później niż godzinę po zakończeniu u pracy.</p> <p>Obecnie jest już prowadzona ewidencja rzeczywistego czasu pracy na podstawie kart pracy maszynistów.</p> <p>Mając na uwadze organizację pracy oraz systemy teleinformatyczne obsługujące ewidencję czasu pracy, należy wziąć pod uwagę konieczność dostosowania tych systemów do przekazywania danych w wyznaczonym terminie lub wskazać realny termin wprowadzania danych w wymiarze co najmniej 3 dni roboczych.</p>	
	Art. 1 pkt 9 (zmiana Art. 25y ust.10)	Grupa LOTOS S.A.	<p>Należy doprecyzować zwrot „w czasie wykonywania czynności skutkujących koniecznością ich wprowadzenia”, jak wynika z treści Ustawy niewykonanie czynności może skutkować wysokimi karami dla Spółek w związku z czym zapis powinien zostać doprecyzowany np. zasadnym wydaje się aby wyniki z egzaminów były wprowadzane dopiero po powrocie do Ośrodka szkolenia/miejsca które na taką czynność pozwala, a nie od razu po przeprowadzonym egzaminie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dane będą przekazywane on-line do ewidencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) przez ośrodek szkolenia w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach;</li> <li>b) przez przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów;</li> <li>c) przez podmioty uprawnione do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym w zakresie danych o prowadzących pojazdy kolejowe;</li> <li>d) przez podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na maszynistów, maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich;</li> </ul> <p>Zatem to ośrodek szkolenia będzie zobowiązany do przekazania danych do ewidencji o wyniku sprawdzianu wiedzy i umiejętności a nie pracodawca.</p>

	art. 25y ust. 3 pkt 1	PKP SA	<p>Projekt zobowiązuje ośrodki szkolenia do wprowadzania danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych do ewidencji maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe, będącej częścią rejestru (art. 25y ust. 3 pkt 1 w zw. z art. 25x ust. 2 pkt 1 u.t.k.). Zgodnie z art. 25y ust. 9 ośrodki wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkujących koniecznością ich prowadzenia, czyli jak można przypuszczać, wprowadzają dane w czasie rzeczywistym. Z drugiej strony projekt w art. 25z ust. 10 pkt 1 określa, że termin na wprowadzanie danych do rejestru zostanie uregulowany w drodze rozporządzenia. Taki zapis budzi wątpliwości, który z przepisów - art. 25 ust. 9 czy przepis rozporządzenia - reguluje termin na wprowadzenie danych. Jest to o tyle istotne, że nieterminowe wprowadzanie danych zagrożone jest sankcją administracyjną.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Rozporządzenie ściśle określi moment przekazania danych i będzie stanowiło doprecyzowanie pojęcia czasu wykonania czynności skutkującą wprowadzeniem danych do ewidencji.</p>
	Art. 1 pkt 9 (zmiana Art. 25y ust.10)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Proponowana ewidencja, o której mowa w projektowanym art. 25x ust. 2 pkt 1 będzie zawierać szczegółowe dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe. Obecnie przez UTK prowadzony jest Rejestr maszynistów, do którego pracownicy jednostek organizacyjnych raz na kwartał wprowadzają dane dotyczące maszynistów i prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe.</p> <p>Aktualnie w Spółce od momentu wydania pracownikom świadectw maszynisty, dla każdego pracownika prowadzony jest Rejestr świadectw</p>	<p>Planuje się stworzenie trzech interfejsów wymiany danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) tzw. API w celu automatycznej wymiany danych pomiędzy systemami wewnętrznymi pracodawców a ewidencją;</li> <li>b) interfejs strony internetowej;</li> <li>c) aplikacja mobilna.</li> </ul> <p>Prezes UTK określi struktury plików, w których zewnętrzne podmioty mają dostarczyć zarządzane przez nie dane historyczne do migracji.</p>

			<p>maszynisty w systemie SAP HCM. Dane do tego rejestru przenoszą się automatycznie po wprowadzeniu danych przez jednostki organizacyjne i wydrukowaniu przez Centralę świadectwa maszynisty. Dla wprowadzenia tych danych do ewidencji prowadzonej przez Prezesa UTK istotnym będzie ostateczny szczegółowy zakres danych, które będą przekazywane do ewidencji oraz możliwości wykorzystania funkcjonujących w Spółce systemów informatycznych przy przekazywaniu danych do rejestru Prezesa UTK. Istotne w tym zakresie będą regulacje, które ma zawierać rozporządzenie ministra do spraw transportu, planowane do wydania na podstawie projektowanego art. 25y ust. 10 ustawy. Konieczne będzie przygotowanie systemów informatycznych funkcjonujących w Spółce, tak aby w jak najprostszy sposób przekazywać niezbędne dane obejmujące dane historyczne oraz bieżącą pracę przy uzupełnianiu danych dla nowych maszynistów i kandydatów na maszynistów.</p>	
	Art. 1 pkt 9 (art. 25y ust. 6)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W ocenie Spółki problematyczne dla zarządców infrastruktury kolejowej będzie prowadzenie ewidencji czasu pracy pracowników posiadających świadectwo maszynisty i prawo kierowania pojazdem kolejowym w sposób proponowany w projekcie, przekazując dane na bieżąco w zakresie wynikającym z art. 25y ust. 7 ustawy. Specyfika pracy maszynistów PKP PLK S.A. jest inna niż maszynistów u przewoźników kolejowych. Pracujący w PKP PLK S.A. maszyniści lub prowadzący pojazdy kolejowe są pracownikami, którzy posiadają uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych, ale prowadzenie pojazdów kolejowych nie jest ich podstawowym zajęciem. W ciągu jednej zmiany</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wskazane prowadzenie pojazdu kolejową jest jedynie składową czasu pracy maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe. Ustawa nie nakłada obowiązku raportowania poszczególnych składowych czasu pracy a jedynie określone parametry:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>rzeczywisty czas pracy;</li> <li>miejsowości rozpoczęcia i zakończenia pracy;</li> <li>miejsca zatrudnienia;</li> <li>rodzaju zatrudnienia;</li> <li>rodzaju stanowiska pracy.</li> </ol>

			<p>roboczej dla większości naszych pracowników posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami kolejowymi faktyczny czas kierowania pojazdem stanowić może około 15-20% czasu pracy w zmianie roboczej, a dla wielu pracowników często występują dni pracy, w których w ogóle nie prowadzą pojazdów kolejowych. PKP PLK S.A. nie jest podmiotem, u którego zatrudnieni pracownicy mający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wykonują pracę przewozową, jak ma to miejsce w przypadku przewoźników kolejowych. W Spółce prowadzona jest rejestracja i kontrola czasu pracy, kontrola realizacji harmonogramów, w tym czasu pracy na pojeździe. Dane dotyczące czasu pracy pracowników kierujących pojazdami kolejowymi przekazywane są kwartalnie do UTK. Biorąc powyższe pod uwagę proponujemy ewidencję czasu pracy maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe, zatrudnionych u zarządcy infrastruktury kolejowej pozostawić jak dotychczas, w ramach kwartalnej sprawozdawczości, modyfikując i uzupełniając odpowiednio w tym zakresie projektowany art. 25y ust. 6.</p>	
	Art. 1 pkt 9	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Spółka zwraca uwagę, że przygotowanie koncepcji wdrożenia rozwiązań informatycznych, oszacowanie kosztów ich wdrożenia oraz ocena efektywności kosztowej są uzależnione od określenia wymagań biznesowych, prawnych i organizacyjnych w obszarach, które dotyczą określonej w projektowanym art. 25y ust. 1 pkt od 11 do 16:</p> <p>1) Wymiany danych dotyczących uprawnień (m.in. zrealizowanych przez maszynistów szkoleń) ze wskazanymi instytucjami, w tym w szczególności:</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji rozporządzeń wykonawczych do ustawy.</p>

			<p>a. Wymagań w zakresie sposobu wymiany danych i obowiązkowych terminów przekazania danych archiwalnych oraz w zakresie nowych uprawnień przekazywanie danych na bieżąco.</p> <p>b. Zasad wymiany oraz dostępu do danych wrażliwych (rozdział 4c art.25y ust. 1 pkt 17 oraz 20-22 - dotyczą danych o stanie zdrowia oraz stwierdzonych wykroczeniach i zastosowanych środków karnych).</p> <p>c. Określenia zasad gromadzenia i wymiany danych, z których część na chwilę obecną może być przechowywana w postaci papierowej. Określenia buforu czasowego niezbędnego na digitalizację dokumentacji i wprowadzenie danych w postaci elektronicznej do baz danych, co umożliwi ich wymianę.</p> <p>2) Określenia nadrzędności prowadzonych przez UTK rejestrów danych w stosunku do danych gromadzonych przez egzaminatorów, pracodawców, spółki kolejowe.</p> <p>3) Określenia zasad i metod korzystania z rejestrów prowadzonych przez UTK dla pracodawców oraz innych interesantów, w tym samych maszynistów.</p> <p>Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie mają być ujęte w rozporządzeniu wykonawczym wydanym na podstawie projektowanego art. 25z ust. 10 czyli ocena skutków realizacji obowiązków wynikających z projektowanymi zmian będzie możliwa dopiero na etapie konsultacji projektu tego rozporządzenia.</p>	
	Art. 1 pkt 9	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W zakresie, który dotyczy rejestracji czasu pracy konieczne jest szczegółowe określenie:</p> <p>1) Jakie formy rejestracji „rzeczywistego czasu pracy”; będą dopuszczone i czy będą stosowane łącznie lub wymiennie tj:</p>	<p>Ustawa odnosi się wyłącznie do raportowania ściśle określonych parametrów dotyczących czasu pracy - danych o rozpoczęciu i zakończeniu pracy. Formy rejestracji czasu pracy przez pracodawców i ich normy itp. nie są przedmiotem niniejszej ustawy.</p>

			<p>a. Rejestracja przez operatora czasu pracy.  b. Rejestracja przez pracownika za pomocą aplikacji.  c. Rejestracja przy pomocy systemu GPS i GSM (takie systemy rejestrują pozycję pojazdu, nie pracowników).</p> <p>2) Wyjaśnienia wymaga czy „rzeczywisty czas pracy”; dotyczy „czasu faktycznie przepracowanego”; czy też „czasu pracy rejestrowanego w czasie rzeczywistym”, jak też co należy rozumieć przez „dane o najbliższej miejscowości i rzeczywistej godzinie rozpoczęcia i zakończenia pracy”; Czy intencją Ustawodawcy jest rejestracja faktycznie przepracowanego czasu pracy, czy też czasu prowadzenia pojazdów szynowych?. Obecnie jako czas pracy prowadzących pojazdy kolejowe, do potrzeb rozliczenia z pracodawcą wliczany jest również czas na odprawę i przygotowanie do wyjazdu oraz ewentualny czas powrotu w przypadku dalekich wyjazdów . Jaki czas powinien być ewidencjonowany do potrzeb przekazania do rejestru UTK? Czy tylko czas prowadzenia pojazdu? Czy ewidencja powinna rozróżniać główne czynności wykonywane przez maszynistę i wyodrębnić „prowadzenie pojazdu”?</p> <p>3) Maszyniści pracują według ustalonych grafików, rozkładów oraz w zakresie etatu w jakim są zatrudnieni. W przypadku gdy ewidencja czasu pracy maszynisty przekazywana do UTK miałyby stanowić podstawę do rozliczenia czasu pracy przez pracodawcę, musiałyby zostać wdrożony system umożliwiający integrację rozwiązania służącego do ewidencji czasu pracy z systemami do planowania pracy, rozkładów i grafików, aby monitorować zgodność ewidencjonowanego czasu</p>	
--	--	--	---	--

			<p>pracy z planowanym. Taka ewidencja wymaga kontroli rejestrów i ich dodatkowej kontroli do potrzeb związanych z rejestracją czasu pracy. Przed rejestracją trzeba koniecznie wyjaśnić rozbieżności (wynikające np. ze zmian w rozkładach), obsłużyć zastępstwa i wszelkie odstępstwa od planu. Konieczność rejestracji rzeczywistego czasu pracy do potrzeb związanych z jego rozliczeniem uniemożliwia przesyłanie ewidencji do UTK w czasie rzeczywistym bez wcześniejszego zatwierdzenia do potrzeb rozliczenia.</p> <p>W naszej opinii byłoby konieczne ustalenie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) jednolitych zasad rejestracji i ewidencji czasu pracy dla maszynistów oraz pozostałych pracowników kolejowych dla wszystkich podmiotów zobowiązanych do przekazywania danych do ewidencji.</li> <li>2) zakresu czynności, które powinny być rejestrowane w ewidencji.</li> <li>4) rozdzielenie obowiązku dotyczącego ewidencji konkretnego zakresu danych na podmioty zobowiązane do ich ewidencji oraz ustalenie i udostępnienie jednolitego standardu gromadzenia i udostępniania poszczególnych grup danych, co umożliwiłoby ich analizę.</li> <li>5) jakie dane może przechowywać pracodawca i w jakiej formie je gromadzi oraz ewidencjonuje.</li> </ol> <p>Obowiązujące przepisy prawa nie nakładały na pracodawcę/przewoźnika konieczności rejestracji pełnego zakresu danych wynikających z projektu ustawy. Dane mogą być przechowywane w postaci plików lub papierowej.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>6) sposobu ewidencjonowania i udostępniania danych wrażliwych dotyczących stanu zdrowia oraz rejestru wykroczeń.</p> <p>7) jakiego okresu w przebiegu pracy powinna dotyczyć udostępniona ewidencja i w jakim zakresie np. od jakiego momentu ma być ewidencjonowany, celem przekazania, rzeczywisty czas pracy?</p> <p>Czy ewidencja powinna objąć dane historyczne i w jakim zakresie.</p> <p>Kwestie zasygnalizowane wyżej mają być uregulowane w rozporządzeniu ministra do spraw transportu wydanym na podstawie projektowanego art. 25z ust. 10 ustawy. Należy podkreślić, że dopiero po wydaniu tego rozporządzenia wykonawczego będzie możliwe określenie, jakie będą potrzebne narzędzia, zakres ich dostosowania, jak też ocena rzeczywistych kosztów realizacji obowiązków wynikających z przedmiotowych zmian.</p>	
	Art. 25z ust. 3	Koleje Dolnośląskie	<p>Art. 25z ust. 3 Naszym zdaniem oprócz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dane powinny być udostępniane członkom komisji kolejowych. Obecnie dane pracowników biorących udział w zdarzeniu są rozproszone w kilku rejestrach, bazach danych prowadzonych przez przewoźników, umożliwienie dostępu członkom komisji kolejowych do centralnego rejestru pozwoli na skrócenie czasu niezbędnego do zebrania danych niezbędnych do ujęcia w protokole ustaleń końcowych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – dostęp do informacji będzie posiadał przewoźnik kolejowy, który jednocześnie deleguje członka zespołu komisji kolejowej.</p>

	Art. 2 – 8	Doradcy kolejowi	<p>Art. 2. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rejestr ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów prowadzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, staje się rejestrem ośrodków szkolenia, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Wpisy w rejestrze ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów stają się wpisami w rejestrze ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów.</p> <p>3. Wnioski o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, z dniem jej wejścia w życie stają się wnioskami o wpis do rejestru ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów.</p> <p>4. Do postępowań w sprawie wpisu do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, w tym w sprawie rozszerzenia zakresu wykonywanych czynności, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>Art. 3. 1. Egzaminatorzy wpisani do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym i uprawnieni do prowadzenia egzaminów stają się egzaminatorami w rozumieniu ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, bez</p>	Uwagi częściowo zasadne.
--	------------	------------------	---	--------------------------

			<p>konieczności spełniania wymagań, o których mowa w art. 22bd. ust. 3.</p> <p>2. Postępowania o wpisanie do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust.8 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, z dniem jej wejścia w życie umarza się.</p> <p>3. Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane o egzaminatorach, o których mowa w ust 1.</p> <p>4. Zakres danych, o których mowa w ust. 3, formę i terminy ich przekazania określi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.</p> <p>Art. 4. 1. Licencje maszynisty i świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność na okres, na który zostały wydane.</p> <p>2. Do postępowań dotyczących wydania, przedłużenia ważności, zawieszenia, cofnięcia, przywrócenia licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w tym dokumencie oraz wydawania jego wtórników, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 5. 1. Szkolenia i egzaminy kandydatów na maszynistów, rozpoczęte i niezakończone w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>2. Uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania licencji maszynisty, świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty, wydane na podstawie ust. 1, uprawniają odpowiednio do ubiegania się o uzyskanie licencji maszynisty albo świadectwa maszynisty.</p> <p>3. Szkolenia i sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów, rozpoczęte i niezakończone w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych nie dłużej niż przez miesiąc od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>4. Protokoły ze sprawdzianów wiedzy i umiejętności, wydane na podstawie ust. 3, uprawniają odpowiednio do aktualizacji, zawieszenia, cofnięcia lub wydania kolejnego świadectwa maszynisty.</p> <p>5. Ośrodki szkolenia prześlą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy listę osób, które były uczestnikami szkolenia lub egzaminu w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy obejmującą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko;</li> <li>2) datę i miejsce urodzenia;</li> <li>3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;</li> <li>4) numer licencji maszynisty – w przypadku kandydatów na maszynistów posiadających licencję maszynisty.</li> </ol> <p>Art. 6. 1. Podmioty, o których mowa w art. 25y ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą prześlą dane o kandydatach na maszynistów, maszynistach, kandydatach na</p>	
--	--	--	---	--

			<p>prowadzących pojazdy kolejowe lub prowadzących pojazdy kolejowe, którzy świadczą pracę lub usługi na ich rzecz.</p> <p>2. Zakres danych, o których mowa w ust. 1, oraz formę i terminy ich przekazania określi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.</p> <p>Art. 7. 1. Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania licencji lub świadectwa maszynisty lub w celu zachowania ich ważności oraz potwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.</p> <p>2. Badania rozpoczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przeprowadza się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.</p> <p>3. Wnioski o przeprowadzenie ponownego badania są rozpatrywane zgodnie z dotychczasowymi przepisami, jeżeli pierwsze badanie zostało przeprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>Art. 8. 1 Dokumenty upoważniające do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.</p> <p>2. Prawa kierowania pojazdem kolejowym tracą ważność z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>3. Komisje egzaminacyjne stwierdzające kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej powołane</p>	
--	--	--	--	--

			<p>na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują uprawnienia do stwierdzania kwalifikacji tych pracowników.</p> <p>4. Szkolenia i egzaminy pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia niniejszej ustaw prowadzi się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.</p> <p>5. Uzyskane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa zdania egzaminu kwalifikacyjnego uprawniają odpowiednio do uzyskania dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ustawy zmienianej.</p> <p>6. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły przygotowanie zawodowe na stanowisko prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych mogą przystąpić do egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.</p> <p>Uzasadnienie: Zgodnie z wcześniejszymi założeniami zmodyfikowano odpowiednio przepisy przejściowe.</p> <p>W art. 2 uwzględniono szczególny rodzaj wniosku o zmianę zakresu czynności wykonywanych przez ośrodek szkolenia, tak by nie budziło wątpliwości, że te postępowania mogą być dalej prowadzone. W art. 3</p>	
--	--	--	--	--

			<p>wskazano, że dotychczasowi egzaminatorzy zachowują uprawnienia i mogą egzaminować pomimo brak ukończonych kursów pedagogicznych, który to wymóg został wprowadzony w celu uzyskania wpisu do rejestru egzaminatorów. Jednocześnie wskazano, że dotychczasowe wnioski w sprawie dopisania do wykazu instruktorów i egzaminatorów umarza się. W przypadku ubiegania się o funkcję egzaminatora należy złożyć wniosek o wpis do rejestru. Prezes UTK nie powinien dokonywać wpisy do wykazu instruktorów, w związku z zaproponowaną deregulacją w tej materii. W art. 5 wydłużono okres umożliwiając dokończenie dotychczasowych szkoleń do dwóch lat. W praktyce może zdarzyć się, że tuż przed wejściem w życie rozpocznie się szkolenie w celu uzyskania licencji lub świadectwa maszynisty. W związku z tym, że szkolenie na świadectwo maszynisty mogło trwać prawie dwa lata nie powinno się doprowadzić do sytuacji, że nie da się fizycznie dokończyć rozpoczętego szkolenia, ze względu na ograniczenie czasowe. Przeredagowano ust. 2 tego artykułu uwzględniając uzyskanie odpowiednio licencji lub świadectwa maszynisty. Dodano także przepisy przejściowe dotyczące szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów przyjmując założenia analogiczne jak w przypadku kandydatów na maszynistów. Dodano art. 7 dotyczący orzeczeń lekarskich oraz art. 8 dotyczący uprawnień prowadzących pojazdy kolejowe oraz szkoleń i egzaminów na to stanowisko. Zgodnie z opisanymi założeniami przyjęto unieważnienie i likwidację praw kierowania pojazdem kolejowym. Jednocześnie założono zmianę</p>	
--	--	--	--	--

			<p>jednej ze specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych na prowadzący pojazdy kolejowe specjalne po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego. Skutkiem tego osoby które rozpoczęły przygotowania zawodowe zgodnie z programem dla starej specjalności powinny zdawać egzamin w nowej specjalności.</p> <p>Należy mieć także na uwadze uspołnienie nazwy drugiej ze specjalności – na poziomie ustawy mowa jest o prowadzących pojazdy kolejowe po drogach kolejowych, a na poziomie aktu wykonawczego po liniach kolejowych. Należy w akcie niższego rzędu przyjąć nazwę specjalności zgodną z ustawą.</p>	
	Art. 3	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	<p>Proponujemy następujące brzmienie art. 3 ust. 1 projektu ustawy:</p> <p>„Egzaminatorzy wpisani do wykazu, o którym mowa w art . 22a ust . 8 pkt 1 ustawy zmienianej w art . 1 w brzmieniu dotychczasowym i uprawnieni do prowadzenia egzaminów stają się egzaminatorami w rozumieniu ustawy zmienianej w art . 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, bez konieczności spełniania dodatkowych warunków wprowadzanych niniejszą ustawą.”.</p> <p>Uzasadnienie: Egzaminatorzy, którzy prowadzili egzaminy w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów w pierwotnym brzmieniu ustawy i rozporządzeń nie musieli posiadać kwalifikacji pedagogicznych. Nowo</p>	Uwaga uwzględniona

			wpisywani egzaminatorzy niewątpliwie powinni takie kwalifikacje posiadać. Jednak egzaminatorzy, którzy wcześniej byli wpisani do rejestru powinni podlegać prawu przejściowemu które powinno uwzględniać ich prawa nabyte. W przeciwnym razie może dojść do sytuacji, kiedy doświadczeni egzaminatorzy będą musieli być wykreśleni z listy Prezesa UTK.	
Art. 4.1.	Koleje Dolnośląskie	Art. 4.1. Zapis wydaje się być zbędny - sposób i powód unieważniania wymienionych dokumentów został określonych w odrębnych przepisach, w których nie wymienia się jako powód zmianę sposobu egzaminowania.	Uwaga niezasadna	
Art . 5. Ust. 1	ARRIVA Polska	Biorąc pod uwagi statystyki, należy przyjąć, że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18 – 20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki. Może doprowadzić to do sytuacji, w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie odbywał egzamin na nowych zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy.	Uwaga nieuwzględniona.	
Art. 5.1.	Koleje Dolnośląskie	Biorąc pod uwagi statystyki, należy przyjąć, że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18-20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki.  Może doprowadzić to do sytuacji, w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie	Uwaga niezasadna – planuje się, że ustawa zostanie uchwalona w 2020 roku z wejściem w życie 1 stycznia 2023 roku.	

			odbywał egzamin na nowych zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy.	
	Art. 5.2.	Koleje Mazowieckie	w proponowanej treści art. 5 ust. 2 proponuje się dodanie w ostatniej części zdania po słowie licencji zwrotu „i świadectwa”.	Uwaga uwzględniona
	Art. 10. Ust. 2	ARRIVA Polska	Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutowało na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów”. Zapis sugeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów, co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował centralnemu ośrodkowi możliwość pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów, bądź co gorsza, ograniczania liczby egzaminów.	Uwaga uwzględniona
	Art. 10.2.	Koleje Dolnośląskie	Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutowało na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań	Uwaga niezasadna.

			<p>techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów". Zapis suFart. 22a usrgeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów, co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował centralnemu ośrodkowi możliwość pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów, bądź co gorsza, mając na uwadze lukę pokoleniową, ograniczania liczby egzaminów.</p>	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Brak możliwości odwołania od wyników egzaminu może stać w sprzeczności z zapisami art. 21 („właściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.”) Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz egzaminatorów określa:</p> <p>a) (...) w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 15. W tym kontekście prowadzenie egzaminu nie przez przewoźnika kolejowego (lub zarządcę infrastruktury) a przez Prezesa UTK stwarza wątpliwość dotyczącą zgodności tej zmiany z przepisami UE. Teoretycznym rozwiązaniem mogłoby być uwzględnienie - przez</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzono mechanizm odwołania od wyników egzaminu.</li> <li>2. Egzamin bezpośrednio przeprowadza niezależny i bezstronny egzaminator wpisany do rejestru egzaminatorów. To egzaminator odpowiada za wynik egzaminu i wykonuje swoje zadania niezależnie od Prezesa UTK i jakichkolwiek innych osób.</li> <li>3. Prezes UTK jako krajowa władza bezpieczeństwa sprawuje m.in. nadzór nad uprawnieniami egzaminatorów.</li> </ol>

			<p>każdego przewoźnika na mocy przepisów - obowiązku uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu prowadzonego pod auspicjami Prezesa UTK, ale wówczas znaleźlibyśmy się w punkcie wyjścia, gdyż przewoźnicy – biorący odpowiedzialność za jakość egzaminu – mogliby (i zapewne taka byłaby praktyka), przeprowadzać „dodatkowe” egzaminy we własnym zakresie. Przywoływana powyżej dyrektywa przewiduje również sankcje za naruszenia przepisów przyjętych zgodnie z dyrektywą. Oznacza to, że musi istnieć mechanizm sankcyjny (określający przynajmniej organ uprawniony do nakładania sankcji oraz wymiar sankcji) możliwy do zastosowania również wobec mającego uprawnienia do egzaminowania (a zatem – również mającego możliwość popełniania naruszeń przepisów) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkową komplikację stanowi fakt, iż egzaminatorzy mieliby być zatrudniani przez Prezesa UTK tylko na czas egzaminu. Może to prowadzić do rozmycia odpowiedzialności pomiędzy Prezesa UTK i konkretnych egzaminatorów.</p>	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Rozwiązanie polegające na delegowaniu egzaminatorów przez ośrodki szkolenia zdają się być pochodną braku odpowiednich zasobów kadrowych po stronie Prezesa UTK (OSR przewiduje 4 egzaminatorów do praktycznych części egzaminu). Wydaje się zasadnym, aby Prezes UTK zatrudniał odpowiednią liczbę egzaminatorów (w pełnym lub częściowym wymiarze pracy). Jest to logiczna konsekwencja wyводу o potrzebie zwiększenia bezstronności – jest wątpliwe czy egzaminator na stałe pracujący w wybranym ośrodku szkolenia, i tylko „okazyjnie” delegowany do pracy na rzecz Prezesa UTK, zwiększy poziom bezstronności. (W tym miejscu należy zauważyć że stronniczość może się objawiać na dwa</p>	<p>Delegowanie egzaminatorów nie jest powiązane z brakiem zasobów po stronie UTK. Stanowi ono element uprawnień ośrodka szkolenia do weryfikacji wiedzy i umiejętności dotyczącej znajomości typu pojazdu kolejowego. Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe</p>

		<p>sposoby – zaniżania wymagać „swoim” kandydatom, jak również „złośliwe” podnoszenie wymagań kandydatom np. powiązaniem z konkurencyjnym ośrodkiem szkolenia.). Optymalnym rozwiązaniem byłoby posiadanie przez Prezesa UTK palety egzaminatorów „na wyłączność”, a w celu umożliwienia egzaminatorom pozostania w zawodzie można rozważyć mechanizm „kadencyjny” (konkursy na stanowiska egzaminatorów, np. na 1-2-letnie kadencje). Można również skorzystać z wiedzy i doświadczenia maszynistów odchodzących na emeryturę. O ile samo prowadzenie pociągów wymaga spełnienia rygorystycznych wymagań dot. np. stanu zdrowia, o tyle prowadzenie egzaminu może bazować na doświadczonych osobach, które nie posiadają już uprawnień do prowadzenia pociągów, a bardzo dobrze znają dany typ pojazdu trakcyjnego oraz trasę. Brakuje szczegółowych regulacji trybu delegowania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia. Brak takich regulacji stwarza realne ryzyko wystąpienia znaczących zatorów w procesie egzaminowania. Szczególnemu rozważeniu muszą ulec następujące kwestie: Rozstrzygnięcie konfliktu interesów pomiędzy ośrodkiem szkolenia (np. funkcjonującym w ramach licencjonowanego przewoźnika kolejowego) a Prezesem UTK o dostępność danego konkretnego egzaminatora. Należy zauważyć, że egzaminatorzy w ramach ośrodków szkolenia to przede wszystkim czynni maszyniści, a zatem ich podstawową funkcją jest prowadzenie pociągów pracodawcy, a sprawność, punktualność i regularność prowadzenia operacji kolejowych w celach komercyjnych jest podstawowym celem funkcjonowania przedsiębiorcy będącego przewoźnikiem kolejowym. W sytuacji</p>	<p>bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzi w zakres niniejszej ustawy.</p>
--	--	---	---

			<p>niskomarżowego biznesu, jakim są przewozy kolejowe, delegowanie przez przedsiębiorcę maszynistów-egzaminatorów musi być wzięte pod uwagę w kalkulacjach w ramach Oceny Skutków Regulacji. Jest to szczególnie istotna z perspektywy przewoźników niezależnych, często charakteryzujących się wyższą efektywnością, a co za tym idzie – bardzo zminimalizowanymi rezerwami, które mogłyby umożliwić bezproblemowe delegowanie egzaminatorów. Postuluje się ujęcie w projekcie ustawy przynajmniej podstawowych zasad określających prawa i obowiązki wszystkich stron w procesie delegowania, z uwzględnieniem interesu ekonomicznego przewoźników oraz egzaminatorów. Wobec włączenia Prezesa UTK w proces egzaminowania na świadectwo maszynisty, przeprowadzenie praktycznej części egzaminu wymaga skoordynowania pod kątem dostępności i logistyki: o Egzaminatora UTK (nie ma jasności czy chodzi o egzaminatora będącego na co dzień pracownikiem przewoźnika będącego ośrodkiem szkolenia, czy też o 1 z 4 planowanych do zatrudnienia bezpośrednio przez UTK egzaminatorów)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kandydata</li> <li>o Egzaminatora nadzorującego jazdę (będącego pracownikiem tego samego podmiotu, co kandydat)</li> </ul> <p>Tu należy zaznaczyć, że pierwszym interesem przewoźnika delegującego egzaminatora jest zapewnienie ciągłości operacji własnych, a nie egzaminowanie kandydatów zatrudnianych przez przewoźników konkurencyjnych. W tym kontekście istnieje duże ryzyko „niedostatecznej motywacji” pracodawcy zatrudniającego egzaminatora do delegowania swojego pracownika. W tym kontekście</p>	
--	--	--	--	--

			<p>kluczowym jest precyzyjne zdefiniowanie tych mechanizmów i procedur. Łatwo sobie wyobrazić sytuację, że pracodawca kandydata, odpowiedzialny za trasę, zamówił trasę dogodną ze swojego punktu widzenia, natomiast z punktu widzenia pracodawcy zatrudniającego egzaminatora będzie to trasa w dużej odległości geograficznej od głównych miejsc prowadzenia operacji i/lub zamieszkania egzaminatora, co może skutkować nawet kilkudniowym „wyjęciem” maszynisty egzaminatora z grafiku, nawet w przypadku pojedynczego egzaminu.</p> <p>Brakuje informacji o limitach liczby egzaminów w przeliczeniu na egzaminatora/przewoźnika go zatrudniającego. W skrajnym przypadku, gdy wielu maszynistów z jednego małego podmiotu znajdzie się na liście egzaminatorów, istnieje możliwość pełnego wstrzymania prowadzenia operacji kolejowych. W sytuacji, gdy interesujący dla wielu kandydatów typ lokomotywy jest eksploatowany tylko przez jednego przewoźnika i tylko ten przewoźnik dysponuje maszynistami mogącymi zostać egzaminatorami, może to również pogorszyć sytuację danego przewoźnika względem konkurentów. Podkreślić należy, że ze względu na nieścisłości w użytych sformułowaniach (lista vs. rejestr) oraz w kontekście planu zatrudnienia przez UTK 4 egzaminatorów do praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty, wątpliwość dotycząca konieczności wydelegowania egzaminatora przez Przewoźnika X w celu przeegzaminowania kandydata zatrudnionego przez Przewoźnika Y może nie okazać się intencjonalna. Tym niemniej, jeśli wątpliwości pojawiają się na etapie procedowania projektu, to oznacza, że zapisy muszą zostać</p>	
--	--	--	--	--

			doprecyzowane, a ewentualne nieścisłości – wyeliminowane.	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Należy zauważyć, że – całościowo patrząc - system egzaminowania się komplikuje. Poza egzaminem na świadectwo (prowadzonym przez Prezesa UTK przy pomocy wydelegowanych przez ośrodek szkolenia egzaminatorów), postuluje się wprowadzenie „nowego rodzaju sprawdzianu wiedzy i umiejętności – sprawdzianu dopuszczającego do egzaminu” prowadzonego przez ośrodek szkolenia. Oznaczać to będzie zdublowanie pracy i brak jakichkolwiek korzyści organizacyjnych dla przewoźników kolejowych. Oczekiwanie przewoźników wobec zmian jest takie, że ciężar i odpowiedzialność za egzamin zdejmowany jest z ośrodków szkolenia (często funkcjonujących niejako „w ramach” przewoźnika kolejowego) i przenoszona na rzecz Prezesa UTK, a przewoźnik dostaje zero-jedynkową informację o tym, czy kandydat uzyskał świadectwo maszynisty (i może świadczyć pracę lub usługi) czy nie, a przy tym nie musi prowadzić egzaminu. Tymczasem postulat „sprawdzianu dopuszczającego”, w rozumieniu ZNPK, oznacza de facto zmianę nazwy dotychczasowego egzaminu na świadectwo z pozostawieniem pełnego ciężaru kosztowego i organizacyjnego po stronie ośrodka szkolenia (przewoźnika), a sam egzamin „państwowy” stanowi dodatkowy ciężar organizacyjny dla przewoźnika (konieczność wydelegowania egzaminatora, ograniczona możliwość/brak możliwości dostosowywania momentu egzaminu do sytuacji operacyjnej, etc.). W sposób oczywisty, ciężar operacyjny przekłada się na ciężary finansowe (podwójny egzamin, podwójne delegowanie egzaminatora). Wydaje się, że w kontekście	Należy wskazać, że w ośrodkach szkolenia nadal pozostaną kwestie związane z organizowaniem i przeprowadzaniem sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Nabywanie znajomości i weryfikacja umiejętności obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego będzie realizowana w ośrodku szkolenia przez właściwych egzaminatorów na dotychczasowych zasadach. Ustawa zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe bowiem przed egzaminem państwowym w ramach szkolenia przeprowadzany jest przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej (podczas szkolenia kandydat prowadzi pojazdy w ramach szkolenia i powinien być uprzednio „dopuszczony” do tej części szkolenia sprawdzianem wiedzy i umiejętności) a następnie zatwierdzany podczas praktycznego egzaminu państwowego. W konsekwencji na egzaminie praktycznym kandydata na maszynistę również pojawia się egzaminator z ośrodka szkolenia, który ma za zadanie ocenić praktyczną znajomość obsługi konkretnego typu pojazdu kolejowego i ostatecznie potwierdzić znajomość typu pojazdu kolejowego. Ustawa określa obowiązek ośrodka szkolenia zapewnienia egzaminatora do części praktycznej egzaminu. Kwestie związane z zatrudnianiem i wynagradzaniem egzaminatorów są przedmiotem odrębnych ustaw i nie wchodzą w zakres niniejszej ustawy.

			<p>wykorzystania symulatorów (sprawdzających reakcje zarówno w sytuacjach trudnych i krytycznych, jak i w warunkach typowych), to właśnie symulator powinien stać się podstawowym weryfikatorem umiejętności prowadzenia pociągu przez kandydata (najtrudniejszym elementem egzaminu). W transporcie lotniczym symulatory są mocno wykorzystywane, scenariusze sytuacji krytycznych są dodatkowo „wspierane” przez operatora symulatora, który np. „psuje” kolejne elementy układu sterowania, zwiększając tym samym trudność. Postulujemy o ponowną analizę zaproponowanego mechanizmu pod kątem uproszczenia systemu. Nie znajdujemy uzasadnienia dla dublowania podobnych czynności: egzaminu praktycznego na świadectwo oraz „sprawdzianu dopuszczającego”. Wnosimy o wykreślenie „sprawdzianu dopuszczającego” z listy indykatywnych wymagań.</p>	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Wielu przewoźników zrzeszonych w ZNPK szczególnie mocno akcentowała obawy dotyczące wydolności systemu egzaminowania w nowej formule. W sposób oczywisty – ze względu na „podwójną obsadę” egzaminatorów podczas egzaminu praktycznego na świadectwo, dodatkowy element w postaci „sprawdzianu dopuszczającego”, oraz brak możliwości optymalizacji operacyjnej w przypadku egzaminowania przez pracownika jednej firmy pracownika drugiej firmy (np. w dużej odległości geograficznej, w szczycie przewozów, etc.) – dostępność do egzaminów zostanie pogorszona. Obecnie przewoźnicy mogą ten proces optymalizować we własnym zakresie (będąc ośrodkami szkolenia i egzaminowania). Pozostawienie tak ważnej sfery poza kontrolą przewoźników powoduje konieczność stworzenia mechanizmu regulującego</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W aktualnie obowiązującym stanie prawnym egzamin praktyczny przeprowadzany jest przez dwóch egzaminatorów delegowanych przez ośrodek szkolenia i egzaminowania.</p>

			terminy egzaminów. Postulujemy, aby zapisy (art. 22ba pkt 1. Oraz art. 22bb pkt.1) zostały uzupełnione o zdanie: „Termin egzaminu Prezes UTK wyznacza po konsultacji z egzaminatorami, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia wpłynięcia wniosku”.	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Zauważyć należy, że system monitorowania czasu pracy maszynisty w żaden sposób nie rozwiązuje problemu związanego z możliwością świadczenia przez maszynistę pracy u drugiego pracodawcy (w czasie zaplanowanego przez pierwszego pracodawcę odpoczynku wymaganego przepisami prawa) ale w innym niż maszynista charakterze. W tym kontekście propozycja rezygnacji z systemu oświadczeń tym bardziej nie znajduje uzasadnienia. W celu poprawy bezpieczeństwa należałoby wręcz rozważyć rozszerzenie oświadczeń o świadczenie pracy (usług) na rzecz jakichkolwiek podmiotów, w jakiegokolwiek formie. Stwarzałoby to pierwszy mechanizm kompleksowego monitorowania czasu pracy maszynisty, nie tylko w ramach „podstawowego” zawodu, lecz również w każdym innym zawodzie. Niezrozumiała jest rezygnacja z oświadczeń w sytuacji, gdy praktyka funkcjonowania, w tym koszty, nowego systemu nie są znane. W ocenie ZNPK prowadzi to do pogorszenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Z całą stanowczością apelujemy o pozostawienie systemu oświadczeń co najmniej do czasu ukonstytuowania się nowego systemu (monitorowania czasu pracy) i potwierdzenia jego skuteczności. W wariantcie optymalnym proponowalibyśmy wręcz rozszerzenie systemu obowiązkowych oświadczeń również o świadczenie pracy/usług poza systemem kolejowym. Ostatecznym bowiem celem regulacji jest niedopuszczenie do prowadzenia pociągów przez	Uwaga nieuwzględniona.  Dzięki ewidencji maszynistów każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do ewidencji zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informację o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców wraz z wymiarem czasu pracy. Z tego powodu zredukowano obowiązek składania przez maszynistów oświadczeń. Bowiern dane w dużo szerszym zakresie będą dostępne pracodawcy w ewidencji. W zakresie zatrudnienia poza systemem kolejowym raportowanie byłoby niewspółmiernym obciążeniem w stosunku do osiągniętych korzyści.

			maszynistów zmęczonych i przekraczających dopuszczalne Kodeksem Pracy limity godzin, a te limity mogą być równie dobrze przekraczane na skutek pracy w zawodach innych niż kolejowe.	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	W zakresie rejestru elektronicznego dot. monitorowania czasu pracy, założenie o stworzeniu wspólnego interfejsu z systemami przewoźników jest zapewne możliwe, ale trudne i kosztowne, gdyż istnieje wiele różnych systemów, w tym – systemy rozwijane lokalnie na potrzeby poszczególnych przewoźników. Apelujemy o nieprzerzucanie na przewoźników kosztów dostosowania interfejsów – system po stronie Prezesa UTK powinien obsługiwać wszystkie eksploatowane obecnie systemy i formaty wymiany danych.	Uwaga częściowo uwzględniona.  W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.U.E.L 2010 Nr 8, str. 17). Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji Prezesa UTK z rynkiem podczas projektowania architektury systemu informatycznego.
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	W świetle upaństwowienia egzaminu na świadectwo na maszynistę, duży niedosyt budzi brak równoczesnego poruszenia kwestii szkoleń. W opinii ZNPK, prowadzone pod auspicjami Prezesa UTK egzaminy (zarówno na licencję, jak i na świadectwo maszynisty) dają możliwość odejścia od programów szkoleń definiowanych poprzez czas trwania szkolenia. Należy założyć, że egzamin prowadzony przez Prezesa UTK będzie kompleksowo, dogłębnie i bezstronnie sprawdzał wiedzę kandydata. W tym kontekście postulujemy, aby równocześnie odejść od definiowania wymagań w zakresie szkoleń (w części teoretycznej) poprzez czas ich trwania na rzecz określenia wymagań	Uwaga nieuwzględniona.  Przedmiotem projektowanej ustawy nie jest kwestia szkoleń. Należy jednak wskazać, że przestrzeń do zmian w tym zakresie będzie możliwa na etapie ewentualnej zmiany rozporządzeń dotyczących świadectw i licencji.

			<p>egzaminacyjnych. Zlikwiduje to oczywistą nieefektywność wynikającą z różnego tempa przyswajania materiału przez określonych kandydatów, a także różne preferencje kandydatów odnośnie formy szkolenia. Dzisiejsze regulacje pomijają możliwość samodzielnego opanowania porcji materiału w ramach pracy własnej, a przecież niektórzy kandydaci z pewnością wolą naukę np. w ciszy we własnym domu, zamiast w sali szkoleniowej razem z grupą innych kandydatów. Istnieją też możliwości prowadzenia e-learningu, odtwarzania wykładów w formie audiowizualnej, itp. Co istotne, często sami kandydaci podkreślają, że istniejący system szkolenia to „nieefektywne nabijanie godzin”. Ustanowienie państwowego egzaminu znosi uzasadnienie funkcjonowania systemu definiującego szkolenia poprzez czas ich trwania. Dobrym kierunkiem jest w tym zakresie stworzenie delegacji ustawowej ministrowi właściwemu ds. transportu do stworzenia szczegółowych wymagań, oraz sposobu, formy i trybu przeprowadzania egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. Postulujemy, aby równocześnie z przyjęciem tych rozporządzeń, uchylić zapisy dotyczące czasu trwania szkoleń (przynajmniej w częściach teoretycznych).</p>	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>W ramach egzaminu na licencję maszynisty oraz teoretycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty ustawa zakłada, że „egzaminatora wskazuje Prezes UTK z listy egzaminatorów”. Oznacza to, że do „pilnowania” podczas wypełniania komputerowych testów jednokrotnego wyboru delegowani mają być najlepsi maszyniści (tacy zazwyczaj zostają egzaminatorami), którzy w tym czasie nie mogą świadczyć pracy (usług) związanych z prowadzeniem</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wymóg przeprowadzania egzaminu przez uznanego egzaminatora wynika bezpośrednio z przepisów prawa Unii Europejskiej. Należy wskazać, że zgodnie z wspomnianymi wyżej przepisami egzaminator teoretyczny nie musi posiadać czynnych uprawnień maszynisty.</p>

			<p>pociągów, co w świetle niedoboru na rynku maszynistów należy ocenić negatywnie. Postulujemy, aby egzaminy w części teoretycznej prowadzone na komputerach jako testy jednokrotnego wyboru były nadzorowane przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, nieposiadających tak cennych i brakujących na rynku umiejętności, jak najlepsi maszyniści. Nie znajduje uzasadnienia, aby to maszynista-egzaminator prowadził czynności administracyjne takie jak ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin czy weryfikował fakt dokonania wpłaty za egzamin.</p>	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Projekt ustawy zawiera nieścisłości i może mocno utrudnić działalność ośrodków szkolenia w zakresie przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i są niejasności co do egzaminatorów i ich udziału w egzaminach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. 22a ust. 5a pkt b) zakłada przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1. To jest zmieniony zapis ustawy mówiący o ośrodku szkolenia i jego uprawnieniach i obowiązkach ośrodka szkolenia;</li> <li>• Art. 22a ust. 5a pkt c) zakłada udział egzaminatorów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 5. Oznacza to, że ośrodek musi oddelegować egzaminatora na część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty, nie ma mowy tu o egzaminach na licencję czy części teoretycznej egzaminu na świadectwo.</li> </ul>	<p>Rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów, którzy będą mogli pracować zarówno w ośrodkach szkolenia jak i być zatrudnieni w Urzędzie Transportu Kolejowego. Zakres czynności np. przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności czy też egzaminów państwowych będzie wynikał z zakresu ich uprawnień wpisanych do rejestru i podmiotu zatrudniającego daną osobę.</p> <p>Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów jako osób fizycznych i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodek szkolenia. Projektowana zmian ułatwi sposób zatrudniania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia bowiem nie będą one musiały zgłaszać do Prezesa UTK nowej listy egzaminatorów, co wiązałoby się z dodatkowymi kosztami aktualizacji.</p>
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Rejestr egzaminatorów (mowa o nim w art. 22be ust. 1) jest nowym tworem. Projekt zakłada, że Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów w ust. 4, dodatkowo w art. 22be jest zapis („osoba ubiegająca się o wpis do rejestru</p>	<p>Rejestr egzaminatorów prowadzony przez Prezesa UTK będzie stanowił wykaz uznanych przez Prezesa UTK egzaminatorów, którzy będą mogli pracować zarówno w ośrodkach szkolenia jak i być zatrudnieni w Urzędzie Transportu Kolejowego. Zakres czynności np. przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i</p>

			<p>egzaminatorów (...)” co sugeruje, że to sam zainteresowany – egzaminator (właściwie: kandydat na egzaminatora) zgłasza się do UTK o wpis do rejestru, o bycie egzaminatorem, sam aktualizuje dane itp. i sam się może odwołać. Oznacza to, że ośrodek nie ma takiego prawa i możliwości. Innymi słowy, projekt zakłada stworzenie niezależnego (od ośrodków szkolenia) zbioru egzaminatorów, podawany do publicznej wiadomości i zawierający imię i nazwisko oraz posiadany zakres uprawnień przez egzaminatora. Z kolei w art. 22a ust. 5a pkt b) stwierdza się, że przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności jest wykonywane „przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów”. Teoretycznie dany ośrodek mógłby/musiałby z tego rejestru „wybierać” egzaminatorów do przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności, ale sam nie może nikogo do niego zgłosić..</p>	<p>umiejętności czy też egzaminów państwowych będzie wynikał z zakresu ich uprawnień wpisanych do rejestru i podmiotu zatrudniającego daną osobę.</p> <p>Projektowana ustawa wprowadza uznawanie egzaminatorów jako osób fizycznych i nadawanie im uprawnień niezależnie od zakresu i sposobu zatrudnienia przez ośrodek szkolenia. Projektowana zmian ułatwi sposób zatrudniania egzaminatorów przez ośrodki szkolenia bowiem nie będą one musiały zgłaszać do Prezesa UTK nowej listy egzaminatorów, co wiązałoby się z dodatkowymi kosztami aktualizacji.</p>
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>W wymaganiach stawianych kandydatom na egzaminatorów należy doprecyzować niektóre elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „posiadanie kwalifikacji pedagogicznych” – projekt nie precyzuje o jakie wymagania chodzi. Przy czym zwracamy uwagę, że zbyt mocne sprecyzowanie tych wymagań może radykalnie ograniczyć liczbę egzaminatorów i tym samym doprowadzić do wzrostu kosztów;</li> <li>• „obowiązek do ustawicznego doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych w zakresie posiadanych uprawnień”. Projekt zakłada, że obowiązek ten egzaminator ma wypełniać samodzielnie. Nie jest więc obowiązkiem ośrodka szkolenia dbania o rozwój egzaminatora (teoretycznie egzaminator nie musi być pracownikiem danego</li> </ul>	Uwaga uwzględniona

			ośrodka szkolenia). Brak zapisów precyzujących czy „ustawiczne szkolenie” oznacza np. lekturę branżowych periodyków czy udział w jakichś szkoleniach lub kursach. Jeśli projekt zakłada to drugie rozwiązanie, to należałoby wskazać o jakie kursy chodzi, jakie muszą mieć program, jaki dowód ukończenia kursu egzaminator powinien okazać, etc.. I ponownie, należy zadbać o to, by całościowo rozwiązanie nie podnosiło kosztów. Przykładowo, kurs kosztujący 2000 PLN, który miałby być sfinansowany samodzielnie przez egzaminatora może spowodować, że egzaminator ten zrezygnuje z bycia egzaminatorem, co może prowadzić do radykalnej niewydolności systemu egzaminowania.	
			Projekt powinien regulować zasady odpowiedzialności uczestników egzaminu za prowadzony pojazd w trakcie egzaminu praktycznego. Równie istotnym problemem jest uregulowanie odpowiedzialności za sytuacje potencjalnie zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, które mogą pojawić się podczas egzaminu. Nie wiadomo, jak będzie kształtować się odpowiedzialność uczestników egzaminu w przypadku spowodowania zdarzenia kolejowego. Doprecyzowania wymaga również kwestia zapewnienia przez podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu pojazdu kolejowego oraz trasy. Nie jest jasne, czy to ma być trasa tylko do egzaminu, czy też może być używany pociąg „rozkładowy”	
	Przepisy przejściowe OSR i inne	IGTL	W odniesieniu do proponowanego prowadzenia przez Prezesa UTK krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe zwracamy uwagę, że po raz kolejny rozważa się	Uwaga częściowo uwzględniona.  W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy

		<p>nałożenie na przewoźników dodatkowych obciążeń formalno – administracyjnych bez rzetelnego oszacowania kosztów i korzyści nowych rozwiązań. Jest to działanie, które w sposób negatywny wpłynie na konkurencyjność transportu kolejowego, co ufamy nie jest założeniem projektodawcy. Nie są prawdziwe stwierdzenia z uzasadnienia projektu, że obciążenia po stronie pracodawców nie ulegną znaczącemu zwiększeniu wobec obecnych obowiązków. Nie ulega wątpliwości, że prowadzenie rejestru elektronicznego wymagać będzie stworzenia aplikacji działających on-line posiadających interfejsy zgodne z systemem UTK oraz systemami kadrowymi i operacyjnymi poszczególnych pracodawców. Wziąwszy powyższe pod uwagę konieczne jest wyliczenie realnych kosztów operacji i możliwości wdrożenia przez przedsiębiorców z bardzo wnikliwym zbadaniem wszystkich kwestii, takich jak m.in. zgodność z rozporządzeniem RODO.</p> <p>Brak jest także szczegółowej koncepcji w zakresie praktycznej obsługi systemu oraz zakresu odpowiedzialności za naruszenia norm pracy. Naszym zdaniem wprowadzanie takiego rozwiązania wymaga doprecyzowania, kto będzie zobowiązany do pokrycia dodatkowych kosztów, jakie pojawią się w systemie kolejowym.</p> <p>Ponadto termin wejścia w życie nowych obowiązków jest w naszej opinii nierealny, w sytuacji kiedy nie są nawet określone (prawdopodobnie na poziomie rozporządzenia) wymagania dotyczące aplikacji.</p>	<p>wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w Decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 8278) z dnia 29 października 2009 r. (Dz.Urz.U.E.L 2010 Nr 8, str. 17). Jednocześnie aktualnie przewoźnicy ręcznie raportują czas pracy i zatrudnienie maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w Rejestrze Maszynistów. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji Prezesa UTK z rynkiem podczas projektowania architektury systemu informatycznego.</p> <p>Dzięki ewidencji maszynistów każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do ewidencji zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informację o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców wraz z wymiarem czasu pracy. Z tego powodu zredukowano obowiązek składania przez maszynistów oświadczeń. Bowiem dane w dużo szerszym zakresie będą dostępne pracodawcy w ewidencji.</p>
--	--	--	--

			Jesteśmy także przeciwnikami zniesienia obowiązku składania oświadczeń informujących pracodawcę o podjęciu pracy u drugiego pracodawcy.	
Art. 3 ust. 2	PKP SA	Art. 3 ust. 2 projektu ustawy zobowiązuje ośrodki szkolenia i egzaminowania do przekazania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego danych o egzaminatorach. Należy zauważyć, że takie dane są już przekazywane do Urzędu. Zgodnie z art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania do wniosku dołącza wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów oraz egzaminatorów wraz z kserokopiami dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie.	Uwaga nieuwzględniona.  Zgodnie z treścią znowelizowanego art. 14 ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne - ustawą z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 2294) - która wejdzie w życie 22 grudnia 2019 r., podmioty prowadzący rejestry publiczne (m.in. Prezes UTK) są zobligowane do dokonywania weryfikacji danych osobowych wprowadzanych po raz pierwszy do tego rejestru z rejestrem PESEL. Aktualne listy egzaminatorów dostarczane przez ośrodki nie są aktualne oraz nie posiadają numerów PESEL umożliwiające jednoznaczny identyfikację osób na listach. W celu zapewnienia wiarygodności uprawnień konieczne jest przygotowanie przed migracją danych aktualnych wykazów przez ośrodki szkolenia.	
Art. 4 ust. 1		Art. 4.1. Zapis wydaje się być zbędny - sposób i powód unieważniania wymienionych dokumentów został określonych w odrębnych przepisach, w których nie wymienia się jako powód zmianę sposobu egzaminowania.	Uwaga nieuwzględniona	
Art. 5 ust. 1	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 5.1. Biorąc pod uwagę statystyki, należy przyjąć, że czas szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty trwa średnio około 18 - 20 miesięcy w związku z tym przyjęty okres 12 miesięcy na kontynuowanie szkolenia i egzaminowania jest zbyt krótki. Może doprowadzić to do sytuacji, w której kandydat będący w zaawansowanym stopniu szkolenia będzie odbywał egzamin na nowych	Uwaga nieuwzględniona.	

			zasadach, do czego może nie zostać odpowiednio przygotowany. Proponujemy wydłużenie okresu do 24 miesięcy.	
	art. 6 ust. 1	PKP SA	W art. 6 ust. 1 projektu ustawy zasadnym jest wskazanie, że termin na przekazanie danych o egzaminatorach, o zatrudnionych maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe nie może być krótszy niż 14 dni.	Uwaga nieuwzględniona.  Ust. 2 odnosi się również do terminu przekazania danych.
	Art. 6 ust. 2	Fundacja ProKolej	Wątpliwość o charakterze proceduralnym budzi zapis, zgodnie z którym „Zakres danych, o których mowa w ust. 1, oraz formę i terminy ich przekazania określi Prezes UTK w drodze komunikatu w Dzienniku Urzędowym, w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r.” Regulacja ta przybiera formę delegacji ustawowej, nałożonej na organ, który co do zasady nie jest upoważniony do stanowienia prawa.	Uwaga niezasadna.  Przepis dotyczy kwestii czysto technicznej np. konstrukcji i układu pliku do migracji danych oraz terminów jego przekazywania do systemu.
	Art. 10 ust. 2	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Art. 10.2. Wątpliwości budzi zapis, w którym przekroczenie założonego budżetu będzie rzutował na jakość przeprowadzanych egzaminów oraz funkcjonowanie krajowego rejestru elektronicznego. Nie jest szczegółowo określone co oznacza „wykorzystanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych do prowadzenia egzaminów”. Zapis sugeruje, że mając na uwadze względy finansowe może dochodzić do ograniczania zakresu egzaminów np. o jazdy praktyczne, które będą najdroższym elementem egzaminów, co przeczy idei poprawy bezpieczeństwa poprzez utworzenie centralnego ośrodka egzaminowania maszynistów, ponieważ przy obecnym stanie prawnym egzaminy odbywają się w pełnym zakresie bez wpływu finansów na ich przebieg. Proponujemy aby mechanizm zapewniony w ustawie gwarantował centralnemu ośrodkowi możliwość	Uwaga nieuwzględniona.

			pozyskania dodatkowych środków finansowych, a nie modyfikacji sposobu przeprowadzania egzaminów, bądź co gorsza, mając na uwadze lukę pokoleniową, ograniczania liczby egzaminów.	
	Art. 11	Fundacja ProKolej	Ostatni element, na który należy zwrócić uwagę to kwestia implementacji nowych przepisów. Zgodnie z projektem regulacja ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 3 ust. 2 i 3, art. 6 oraz art. 8, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Należy mieć na uwadze, że opisane powyżej problemy proceduralne, technologiczne i organizacyjne odnoszą się do kwestii tak zróżnicowanych, jak wdrożenie zaawansowanych rozwiązań informatycznych, stworzenie od podstaw ośrodków egzaminowania, pozyskanie narzędzi w postaci symulatorów, reorganizacja struktury Urzędu Transportu Kolejowego, pozyskanie specjalistycznej kadry oraz uruchomienie procedur i narzędzi monitorujących czasu pracy. Dodatkowo wiele z wymienionych zagadnień wymaga wydania lub aktualizacji aktów wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym. Biorąc pod uwagę skalę i różnorodność powyższych wyzwań, okres dwóch lat na wdrożenie tak obszernego projektu wydaje się niewystarczający. W związku z powyższym postulujemy o przesunięcie terminu wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nr UD 534 do dnia 1 stycznia 2024 r.	Uwaga niezasadna.
	OSR	Fundacja ProKolej	Ocenę skutków proponowanej regulacji poza kwestiami egzaminowania oraz monitorowania czasu pracy maszynistów uzupełnić należy o kwestie proceduralne. Pierwsza z nich dotyczy rozszerzenia kompetencji Prezesa UTK na obszar opracowywania	Uwaga nieuwzględniona.

			<p>programów szkoleń doskonalących dla maszynistów. W obowiązującym stanie prawnym Prezes UTK ma możliwość zobowiązania przedsiębiorców do ujmowania w programach szkoleń wskazanych tematów i według naszej wiedzy rozwiązanie to nie generuje problemów wymagających zmiany prawa.</p>	
	OSR i Uzasadnienie	Fundacja ProKolej	<p>Należy zauważyć, że praktyczna realizacja obowiązków wynikających z nowej formy nadzoru nad czasem pracy maszynistów oznacza przede wszystkim duże zmiany organizacyjne i techniczne zarówno dla podmiotów rynku kolejowego, jak i dla samych pracowników. Wprowadzenie określonych w nowelizacji ustawy obowiązków, które miałyby zastąpić dotychczasowe metody monitorowania czasu pracy maszynistów obwarowane jest koniecznością wdrożenia rozwiązań informatycznych i technologicznych oraz zagwarantowania niezawodnego systemu łączności. Krajowy rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, spełniający wymogi ustawowe wymagać będzie uruchomienia i utrzymywania aplikacji działających w sposób ciągły, niezależny od lokalizacji i gwarantujący wymianę danych z systemem UTK oraz systemami kadrowymi i operacyjnymi poszczególnych pracodawców.</p> <p>Opierając się na powyższych przesłankach – mimo bardzo ograniczonych informacji zawartych w projekcie i jego uzasadnieniu – można ocenić, że proponowane rozwiązanie będzie rozbudowane, skomplikowane i kosztotwórcze. Tym samym nowa regulacja skutkować będzie nałożeniem na podmioty rynku kolejowego dodatkowych obciążeń formalno-administracyjnych o nieokreślonym zakresie i koszcie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – sposób przekazywania danych będzie zależny od wyboru przewoźnika (aplikacja mobilna, interfejs www lub API). W chwili obecnej raportowanie czasu pracy przewoźnicy wykonują ręcznie, co w przypadku dużych podmiotów wymaga utrzymania dodatkowych etatów. Planuje się, że dzięki wdrożeniu ww. systemu sumarycznie i długookresowo zmniejszy się nakład pracy pomimo zwiększenia częstotliwości przekazywania danych, co w efekcie doprowadzi do oszczędności.</p>

			<p>W ocenie Fundacji ProKolej skutki przygotowania i uruchomienia Krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będą miały bardzo ograniczony wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wywołają natomiast zdecydowanie negatywne skutki po stronie konkurencyjności transportu kolejowego. Wzrosną obowiązki pracodawców, niepowiązane w żaden sposób z przychodami ani jakością usług. Dlatego też, przed podjęciem decyzji odnośnie wprowadzenia proponowanych regulacji konieczne jest oszacowanie realnych kosztów i możliwości technicznych implementacji tego rozwiązania – włącznie z weryfikacją kwestii praw i obowiązków pracowniczych.</p>	
	OSR	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Przewoźnicy zrzeszeni w ZNPK podnoszą również koszty związane z wprowadzaniem do systemu danych dotyczących czasu pracy w czasie rzeczywistym. Nawet przewoźnicy mający poniżej 1% udziału w rynku szacują, że obsługa systemu będzie się wiązała ze stworzeniem dodatkowego etatu, a w przypadku przewoźników większych może to być nawet kilka etatów. Szacunkowy koszt jednego etatu to 70 tys. PLN w skali roku. Przewoźnicy zrzeszeni w ZNPK musieliby zatrudnić ok. 20 pracowników, co wiązałoby się z kosztami rocznymi na poziomie 1,4 mln PLN. W skali rynku obsługa tego obowiązku może zatem przekroczyć koszty ponoszone przez Prezesa UTK w związku z wdrożeniem ustawy, szacowane na poziomie 3-4 mln PLN rocznie. Postuluje się stworzenie systemu automatycznego, w oparciu o elektroniczną warstwę licencji maszynisty, podobną do systemu tachografów wykorzystywanych w transporcie samochodowym. Niezależnie od powyższego, wnioskujemy o proporcjonalne ograniczenie zobowiązań raportowych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Jak wskazano w ustawie już aktualnie pracodawcy raportują do Prezesa UTK dane o czasie pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Wprowadzanie danych odbywa się w sposób manualny co oznacza konieczność utrzymywania stanowiska odpowiedzialnego za raportowanie do Prezesa UTK. Projektowana ustawa zakłada automatyzację procesów co pozowali na optymalizację zatrudnienia dotychczas wykonującego zadania manualne. W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Ustawa zakłada, że Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Szczegółowe regulacje będą przedmiotem konsultacji rozporządzeń wykonawczych do ustawy. Nowe karty oraz montaż urządzeń na pojazdach generuje kolejne koszty dla przewoźników kolejowych dlatego w projekcie zrezygnowano z tego pomysłu. Aplikacje</p>

			w innych obszarach. Jest to o tyle zasadne, że w uzasadnieniu pada stwierdzenie, że de facto chodzi o dane obecnie gromadzone, tyle że przez różne podmioty.	informatyczne zapewniają w zasadzie te same efekty co urządzenie z kartą cyfrową.
	OSR i Uzasadnienie	PKP SA	<p>Ocena Skutków Regulacji dołączona do projektu powinna być uzupełniona o informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków.</p> <p>Ocena Skutków Regulacji w pkt 3 Uok problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE) nie wskazuje rozwiązań zastosowanych w takich krajach jak Niemcy czy Francja, które ze względu na długość linii kolejowych oraz liczbę zatrudnionych maszynistów są bardziej reprezentatywne niż</p> <p>Holandia, czy Portugalia. Należałoby również wskazać, jak w innych państwach uregulowano prowadzenie centralnego rejestru informacji o maszynistach , a także nadzoru nad czasem pracy maszynistów.</p> <p>W dokumencie Ocena Skutków Regulacji w kolumnie „Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń wskazano, że w zakresie funkcjonowania własnych ośrodków szkolenia przewoźników, projektowane zmiany odciążą przedsiębiorców w obszarze kosztów własnych organizowania egzaminów i wyznaczania egzaminatorów. Pominięto przy tym, że jednocześnie wzrosną koszty związane z realizacją nowych zadań, takich jak: zgłaszanie do Rejestru elektronicznego maszynistów i kandydatów na maszynistów (duża liczba danych), sporządzanie wniosków o egzaminy, zgłaszanie egzaminatorów.</p> <p>Dokument</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projektowana zamiana wynika z analizy przeprowadzonej przez Prezesa UTK i została szczegółowo uzasadniona. W odniesieniu do przykładów z innych krajów należy mieć na uwadze różne techniczne aktywne zabezpieczenia przed błędem maszynisty – których w Polsce nie mamy oraz zupełnie inny stan infrastruktury kolejowej. Bez znaczenia jest w tym wypadku liczba linii kolejowych czy liczba maszynistów. W ocenie projektodawcy nie wdrożone obciążenie pracą z uwagi na aktualnie realizowane obowiązki sprawozdawczości wykonywane manualnie.</p>

			powinien zostać uzupełniony o dane dotyczące obciążenia przedsiębiorców w związku z przekazywaniem danych do rejestru maszynistów.	
	OSR	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Należy zauważyć, że w żaden sposób (np. w Ocenie Skutków Regulacji) nierozważone zostały koszty przewoźników. Projekt ustawy w tym zakresie skupia się tylko na kosztach Urzędu Transportu Kolejowego, a pomija perspektywę funkcjonowania ośrodków szkolenia oraz przewoźników kolejowych. Przykładowo, nigdzie nie ma informacji o sposobie rozliczenia kosztów utraconych przychodów związanych z wydelegowaniem egzaminatora (do egzaminu na rzecz kandydata u przewoźnika X) w przypadku, gdy egzaminator jest czynnym maszynistą Przewoźnika Y, który był przewidziany do prowadzenia pociągu komercyjnego. Zdumienie budzi pełne pominięcie w Ocenie Skutków Regulacji skutków finansowych dla przewoźników kolejowych i ośrodków szkolenia. Zakłada się, że delegowanie przez przewoźników kolejowych (będących ośrodkami szkolenia i egzaminowania) maszynistów-egzaminatorów nie zaburzy operacji kolejowych ani nie pogorszy wyniku przewoźników. Jest to tym bardziej zastanawiające, że w uzasadnieniu przywoływane są analizy Prezesa UTK wskazujące na niedobór maszynistów na krajowym rynku pracy. O ile przewoźnik będący równocześnie ośrodkiem szkolenia i egzaminowania jest w stanie zoptymalizować czas i miejsce egzaminu pod kątem minimalizacji skutków operacyjnych i finansowych w związku z zakłóceniami, o tyle w przypadku prowadzenia egzaminów przez maszynistów-egzaminatorów na rzecz podmiotów trzecich, pod auspicjami Prezesa UTK, w ramach trasy zamawianej przez przewoźnika zatrudniającego kandydata, nie daje	<p>Aktualnie ośrodki szkolenia przeprowadzają sprawdziany wiedzy i umiejętności a także egzaminy zatem delegują egzaminatora do ich przeprowadzenia (a w przypadku części praktycznej obowiązkowo aż dwóch egzaminatorów). Kwestie rozliczenia wynagrodzenia egzaminatorów są przedmiotem umów cywilnoprawnych a nie ustawy o transporcie kolejowym. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe. Z tego powodu należy odrębnie oszacować wpływ projektowanej ustawy na ośrodki własne przewoźników oraz pozostałe podmioty.</p> <p>W odniesieniu do ośrodków własnych przewoźników projektowana ustawa odciąży przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów. Trzeba pamiętać, że w obowiązującym stanie prawnym na praktyczną część egzaminu ośrodek aktualnie deleguje dwóch egzaminatorów.</p> <p>W odniesieniu do 15 ośrodków szkolenia ustawa nieznacznie zmniejszy przychody z tytułu prowadzonych egzaminów na licencję lub świadectwo. Analiza zgłoszeń o przeprowadzonym egzaminie wskazuje, że jedynie pięć z tego rodzaju podmiotów przeprowadziło egzamin na świadectwo maszynisty. Pozostała część egzaminów była realizowana przez ośrodki szkolenia zarządzane przez przewoźników kolejowych.</p> <p>Projektowana ustawa nie zmienia stosowanych powszechnie reguł zatrudniania egzaminatorów. Wprowadza jednak możliwość zatrudnienia egzaminatorów bezpośrednio w Urzędzie Transportu Kolejowego. Oddelegowanie egzaminatora do części praktycznej egzaminu jest elementem</p>

			<p>możliwości dokonania optymalizacji zakłóceń, a zatem przewoźnicy zatrudniający maszynistów będących egzaminatorami będą ponosić większe koszty zakłóceń i/lub utraconych przychodów spowodowanych brakiem maszynisty.</p>	<p>działalności ośrodka szkoleniowego (w aspekcie potwierdzenia znajomości typu pojazdu kolejowego) a nie przewoźnika kolejowego, stąd niezasadne są argumenty o jakichkolwiek dodatkowych kosztach dla przewoźników kolejowych zatrudniających egzaminatorów.</p> <p>W obowiązującym stanie prawnym, jak i planowanym w niniejszej ustawie maszynista będący egzaminatorem może podjąć zatrudnienie nie tylko u jednego pracodawcy. W przypadku podjęcia dodatkowego zatrudnienia w ośrodku szkolenia albo też jakimkolwiek innym podmiocie gospodarki rynkowej stosowane są standardowe zasady rozliczania pracy i jej wynagradzania.</p>
	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Potencjalny konflikt interesów, w jakim może znaleźć się Prezes UTK W pierwszej kolejności, powstaje wątpliwość odnośnie akceptowalności rozwiązania polegającego na skupieniu w ramach jednego organu (Prezes Urzędu Transportu Kolejowego) zarówno procesu egzaminowania, jak również nadzoru nad maszynistami. Teoretycznie może zaistnieć konflikt: w przypadku niewłaściwie przeprowadzonego egzaminu (przez Prezesa UTK), na skutek którego zaistnieje zdarzenie niepożądane, w czasie kontroli prowadzonej przez Prezesa UTK (w zgodzie z art. 29 Dyrektywy 2007/59/WE) może powstać tendencja do podnoszenia znaczenia czynników niezwiązanych z dopuszczeniem do wykonywania zawodu (pozostających pod kontrolą przewoźnika), a na minimalizacji znaczenia właściwie przeprowadzonego egzaminu. Należy zadbać o rozwiązanie takiego dylematu, zgodnie z zasadą <i>nemo iudex in causa sua</i>. W przeciwnym wypadku nie można wykluczyć z jednej strony zablokowania wejścia w życie</p>	<p>Ustawa w żaden sposób nie ogranicza odpowiedzialności i roli przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie tworzenia systemu bezpieczeństwa mającego na celu minimalizowanie ryzyka związanego z niedostatecznym wyszkoleniem pracownika. Należy wskazać, że proces wydawania świadectwa maszynisty nie może być utożsamiany z procesem przeprowadzenia egzaminu kandydata na maszynistę. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów (ale nie jedynym) procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu, którego zakres określa przewoźnik kolejowy.</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe nadal będzie określać warunki i egzaminy jakie muszą być przeprowadzone i zaliczone przez kandydata na maszynistę.</p>	

			<p>przedmiotowej regulacji. Z kolei w przypadku jej przyjęcia możliwe będzie podjęcie prób sądowego kwestionowania decyzji Prezesa UTK pod kątem bezstronności. Wątpliwość budzi również fakt, iż w dalszym ciągu świadectwo ma być wydawane przez przewoźnika kolejowego (pracodawcę), podczas gdy egzamin przeprowadza Prezes UTK. Rodzi to ryzyko, że w przypadku zaistnienia np. incydentu lub wypadku z udziałem danego maszynisty, to na przewoźnika spadnie odpowiedzialność m.in. za rzetelność egzaminu. Obecnie przewoźnicy, w ramach prowadzonych przez siebie ośrodków szkolenia, mają możliwość minimalizacji tego ryzyka. Nie jest również do końca jasne, czy w świetle przepisów Dyrektywy możliwe jest niejako „wplecenie” w system wydawania świadectwa maszynisty przez przewoźników kolejowych dodatkowego warunku polegającego na tym, że egzamin musi być prowadzony przez Prezesa UTK.</p>	<p>Projekt nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym zakłada, że egzaminy osób po raz pierwszy wchodzących do systemu kolejowego będą przeprowadzane w centralnym ośrodku egzaminacyjnym działającym przy Urzędzie Transportu Kolejowego. Egzaminatorzy przeprowadzający egzamin państwowy będą spełniać wszystkie wymagania określone w dyrektywie 2007/59/WE oraz w Decyzji Komisji. Proponowana zmiana ustawy nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejowi będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego.</p> <p>Rozwiązania proponowane w nowelizacji są w pełni zgodne z przepisami Unii Europejskiej. Dyrektywa 2007/59/WE odnosi się bowiem w znacznej mierze do osób prowadzących egzamin – egzaminatorów. Określa minimalne wymagania do akredytacji i wyboru egzaminatorów a nie organizatora egzaminów. Dyrektywa 2007/59/WE i przepisy wykonawcze jasno wskazują, że egzaminatorzy maszynistów powinni</p>
--	--	--	---	---

				<p>przeprowadzać egzamin niezależnie i bezstronnie. W obowiązującym stanie prawnym egzaminatorzy są ściśle powiązani ze swoim pracodawcą, co w ocenie krajowej władzy bezpieczeństwa negatywnie wpływa na zachowanie bezstronności. Projektowana ustawa ma za zadanie wzmocnić niezależność i bezstronność w prowadzeniu egzaminów kandydatów na maszynistów. Formuła i koncepcja organizacji egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty była konsultowana na forum grupy roboczej ds. Dyrektywy 2007/59/WE działającej przy Agencji Kolejowej Unii Europejskiej a podobne zasady obowiązują np. w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów.</p> <p>Projekt nie wpływa też na zadania niezależnej Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Krajowe organy dochodzeniowe zajmują kluczową pozycję w procesie badania bezpieczeństwa. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla określenia przyczyn wypadku lub incydentu.</p>
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Duży niepokój budzi brak opublikowania projektów aktów wykonawczych. Z jednej strony w uzasadnieniu pojawiają się powołania na zapisy tych aktów, a z drugiej – nie ma możliwości odniesienia się do nich. Tymczasem to właśnie szczegółowe zapisy powodują, że dany zapis jest w praktyce akceptowalny lub też generuje problemy. Przy tak fundamentalnych zmianach możliwość odniesienia się do aktów wykonawczych na etapie konsultowania samej ustawy jest absolutnie kluczowa. Wnosimy o opublikowanie aktów wykonawczych i przedłużenie konsultacji o czas na zaznajomienie się z tymi aktami.</p>	<p>Przedmiotem konsultacji jest projekt ustawy. Natomiast projekty aktów wykonawczych i ich treść jest zależna od przyjętej treści ustawy. Wszystkie akty prawne wykonawcze do ustawy będą przedmiotem konsultacji.</p>
	Uzasadnienie	POLREGIO	<p>Spółka nie zgłasza zastrzeżeń do przedstawionej w projekcie propozycji wprowadzenia państwowych</p>	<p>Ustawa określa wyłącznie maksymalną możliwą do ustalenia wysokość opłaty za egzamin. Nie oznacza to, że koszt egzaminu ma być równy ww. kwocie. Projektodawcy na dzień</p>

		<p>egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, prowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W uzasadnieniu projektu ustawy przedstawiono przekonanie, że wprowadzenie przedmiotowych egzaminów pozwoli w sposób obiektywny ocenić umiejętności kandydatów na maszynistów oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jako największy pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce uważamy, że bezpieczeństwo pasażerów oraz osób pracujących na kolei jest wartością podstawową i najważniejszą. Jednocześnie należy mieć na uwadze, aby proponowane zmiany nie wpłynęły niekorzystnie na atrakcyjność zawodu maszynisty oraz innych zawodów kolejowych dla nowych kandydatów. Zaproponowana w projekcie maksymalna wysokość opłaty za egzamin dla maszynisty w wysokości nie wyższej niż równowartość połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę może stworzyć barierę finansową w postaci wysokich kosztów pozyskania takich uprawnień. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, kiedy na rynku pracy zauważalny jest problem z pozyskaniem wysoko wykwalifikowanej kadry, w szczególności maszynistów. Mając na uwadze bezpieczeństwo oraz wysoką jakość oferowanych usług, konieczność konkurowania na rynku pracy o pozyskanie kadry pracowniczej, a także uwzględniając możliwy istotny wzrost wysokości</p>	<p>sporządzenia projektu ustawy założyli, że opłata za egzamin na świadectwo będzie na niższym poziomie. Szczegółowa wysokość opłat będzie przedmiotem konsultacji właściwego rozporządzenia.</p>
--	--	---	---

			<p>minimalnego wynagrodzenia za pracę w przyszłości, proponujemy ustalenie maksymalnej łącznej opłaty za egzaminy dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty w wysokości nie przekraczającej ¼ minimalnego wynagrodzenia za pracę.</p>	
	<p>Uzasadnienie oraz potrzeba zmian przepisów wykonawczych</p>	<p>Koleje Wielkopolskie</p>	<p>1. W uzasadnieniu projektowanej regulacji przedstawiono m.in. w tabelach szacowany koszt wdrożenia nowych zadań po stronie Prezesa UTK, natomiast brak jakichkolwiek informacji o kosztach, jakie poniesie Przewoźnik. Zaznaczamy, iż wprowadzenie systemu teleinformatycznego nie zwalnia żadnego Przewoźnika/Pracodawcy z gromadzenia w wersji papierowej dokumentów w postaci np. zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, orzeczenia o ukończonych badaniach lekarskich, jeżeli akta osobowe pracowników są prowadzone w wersji papierowej. Również podmioty uprawnione do prowadzenia badań lekarskich będą zaangażowane dwutorowo, ponieważ pracownikowi, który stawi się na badania lekarskie ze skierowaniem papierowym, będą przekazywane papierowe orzeczenia lekarskie, a na potrzeby UTK podmioty przeprowadzające badania lekarskie wprowadzać będą dodatkowe informacje do systemu informatycznego. Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej (Dz. U. z 2018r. poz.91 z póź. zm.) określa:</p> <p>a) zakres, sposób i warunki prowadzenia, przechowywania oraz zmiany postaci</p>	<p>Celem projektowanej ustawy jest otwarcie przestrzeni do maksymalnej automatyzacji i elektroniczacji wymaganych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego. Uruchomienie centralnej ewidencji pozwoli na stopniową likwidację wersji papierowych dokumentów. Na etapie projektowania ustawy założono, że orzeczenia lekarskie będzie trafiało do UTK wyłącznie elektronicznie, jak również informacje o zdanych sprawdzianach wiedzy czy też szkoleniach. Kwestie rozliczeń zostały poruszone w innych komentarzach w niniejszym dokumencie. Ustawa nie ogranicza możliwości wykonywania egzaminu praktycznego na pociągu relacyjnym (a wręcz taki jest cel, bowiem w kolejnym dniu po dniu zdania egzaminu kandydat na maszynistę będzie pełnoprawnym maszynistą dopuszczonym do pracy w pociągach relacyjnych. Stąd egzamin praktyczny powinien mieć formę obserwacji kandydata czy ten potrafi samodzielnie i bezpiecznie prowadzić pociąg rozkładowy).</p>

			<p>dokumentacji pracowniczej, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji w postaci elektronicznej w zakresie organizacji jej przetwarzania i przenoszenia pomiędzy systemami teleinformatycznymi;</p> <p>b) sposób i tryb doręczania informacji lub zawiadomienia o możliwości odbioru dokumentacji pracowniczej w przypadku upływu okresu jej przechowywania oraz poprzedniej postaci tej dokumentacji w przypadku zmiany postaci jej prowadzenia przechowywania, a także sposób odbioru dokumentacji pracowniczej;</p> <p>c) sposób wydawania kopii całości lub części dokumentacji pracowniczej pracownikowi,</p> <p>Każdy Pracodawca decyduje o formie prowadzenia akt pracowniczych (wersja papierowa lub elektroniczna). Większość Przewoźników prowadzi dokumenty pracownicze w wersji papierowej, więc sugerowanie zmniejszenia obciążenia pracy po stronie Przewoźnika nie jest uzasadnione.</p> <p>Nawet w przypadku prowadzenia dokumentacji pracowniczej w wersji elektronicznej Rozdział 4 ww Rozporządzenia nakłada na Pracodawcę obowiązek zapewnienia struktury technicznej i formatu plików zgodnych z systemem teleinformatycznym współpracującym, a realizacja tego obowiązku wiąże się również z dodatkowymi kosztami.</p> <p>2. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, iż przyjęcie proponowanych zmian w ustawie wymusza dokonanie zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Zauważamy brak spójności m.in. pomiędzy:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>► projektem zapisu art.22a ust. 5 pkt 4: „który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności” a §13 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty: „Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności jednego egzaminatora”;</p> <p>► zapis art. 22bb ust. 3 pkt 3 ppkt3 o treści: „zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin” wymaga doprecyzowania w rozporządzeniu wykonawczym.</p> <p>Uważamy i projektowany zapis ma na celu wprowadzenie SWiU tzw. wewnętrznego przed dopuszczeniem do egzaminu na świadectwo nie określając, co w przypadku jeżeli kandydat nie zaliczy tego SWiU ( kto winien taki SWiU przeprowadzić?).</p> <p>► zapisy art. 22bb ust. 9: „Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatora oddelegowanego przez ośrodek szkolenia, posiadającego świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i do jazdy po określonej infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin” oraz ust 11: „Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz</p>	
--	--	--	--	--

			<p>trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK” nasuwają wątpliwości i rodzą kolejne pytania, kto ponosi koszty trasy i pojazdu kolejowego do przeprowadzenia praktycznej części egzaminu? proponowana forma zapisu uniemożliwia prowadzenie egzaminu praktycznego na pociągach planowych.</p>	
	<p>Propozycja zmian w przepisach innych niż projektowane</p>	<p>Doradcy kolejowi</p>	<p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z 15 października 2019 r. ma zasadniczo dwa cele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. przejęcie egzaminowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,</li> <li>2. stworzenie systemu monitorowania kompetencji oraz czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz osób ubiegających się o prace na tych stanowiskach.</li> </ol> <p>Jego zakres jest na tyle duży, że w praktyce konieczne będzie wydanie nowych aktów wykonawczych dotyczących maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, dlatego też proponuje się dokonanie kompleksowych i całościowych zmian w tej materii, obejmujących także m.in. kwestie związane z badaniami lekarskimi, uprawnieniami do prowadzenia pojazdu kolejowego, procesami związanymi z licencjami i świadectwami maszynistów.</p> <p>Wydawanie nowych rozporządzeń, pisanych całkowicie od zera, jest idealną okazją do uwzględnienia wszystkich zagadnień, które usprawnią działanie rynku kolejowego, w tym zakresie. Nieuzasadnione jest pisanie nowych „wybrakowanych” rozporządzeń, które będą przenosić stare złe rozwiązania.</p>	<p>Uwaga niezasadna – wykracza poza zakres projektu.</p>

			<p>Dlatego też zakres zmian w projekcie musi być znacznie większy, tak by odpowiednio skonstruować akty prawne niższego rzędu. Zbyt częste zmiany ustawy oraz rozporządzeń są rozwiązaniem niekorzystnym dla rynku kolejowego, który potrzebuje stabilnych i długotrwałych rozwiązań.</p> <p>Proponuje się poniższe zmiany.</p> <p>Dodanie w ustawie o transporcie kolejowym: art. 3 ust. 10. Przepisów rozdziału 4 nie stosuje się do: infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do ruchu turystycznego oraz pojazdów turystycznych, które się po niej poruszają.</p> <p>Uzasadnienie: Przepis ma na celu uregulowanie kwestii związanej z prowadzeniem pojazdów turystycznych, głównie drezyn. Potocznie przez kolej drezynową rozumie się sieć kolejową, na której prowadzony jest ruch przy pomocy drezyn na torach zamkniętych dla normalnego ruchu pociągów.</p> <p>Przepis ma na celu zalegalizowanie tej formy turystyki. Należy zmniejszyć obciążenia administracyjne jakie ciążą na podmiotach prowadzących turystykę kolejową. W tym celu należy zlikwidować obowiązek posiadania certyfikatu, autoryzacji i świadectwa bezpieczeństwa. Ruch drezyn powinien odbywać się zgodnie z regulaminem, a nie w oparciu o rozporządzenie w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Osoby prowadzące drezynę turystyczną powinny być zwolnione z obowiązku posiadania praw kierowania pojazdem kolejowym.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 13 ustawy o transporcie kolejowym: ust. 1a pkt 5 nadzór nad ośrodkami szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>zwanymi dalej „ośrodkami szkolenia”, oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty; ust. 1a pkt 5a lit. b listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty; ust. 7d. Prezes UTK w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty ma prawo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wstępu do pomieszczeń podmiotu wykonującego badania lekarskie i psychologiczne;</li> <li>2) kontroli dokumentacji medycznej i psychologicznej związanej z wykonanymi badaniami i orzekaniem;</li> <li>3) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień.</li> </ol> <p>ust. 7e. Czynności, o których mowa w ust. 7d, przeprowadza Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej</p> <p>Uzasadnienie: Zaproponowane brzmienie trzech pierwszych przepisów ma związek z propozycją likwidacji badań dotyczących świadectwa maszynisty. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w art. 16 ust. 1 DYREKTYWY 2007/59/WE to licencja maszynisty jest dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań zdrowotnych niezbędnych do pracy na stanowisku maszynisty. Proponuje się dostosowanie</p>	
--	--	--	---	--

			<p>przepisów krajowych do założeń wspólnotowych i pozostawienie jedynie badań związanych z licencją maszynisty. Badania w celu uzyskania licencji maszynisty powinny być najbardziej rygorystyczne i powinny być wykonywane raz w życiu w momencie rozpoczynania kariery.</p> <p>Jednocześnie proponuje się zmianę nazwy orzeczenia lekarskiego, tak by uwzględniała ona przywrócenie licencji maszynisty. Dotychczas w celu przywrócenia ważności licencji maszynisty wykonywano badania w celu jej uzyskania lub zachowania. Przepis wskazywał, że można zachować ważność dokumentu, który tę ważność utracił lub uzyskać licencję maszynisty, pomimo jej posiadania. Sugerowane brzmienie wydaje się likwidować wskazaną nielogiczność.</p> <p>Zmiana czwartego przepisu, związana jest z nieskutecznością przepisu w brzmieniu dotychczasowym.</p> <p>Ustawodawca zgodnie z art. 19, w związku z art. 29 DYREKTYWY 2007/59/WE przypisał Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zadanie związane z nadzorem podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty, przydzielając mu narzędzie w postaci podmiotu, który spełnia takie same wymagania, ale nie jest wpisany na listę Prezesa UTK.</p> <p>Świadomie, bądź nie, stworzył martwy przepis, bowiem w momencie jego wprowadzania badania maszynistów wykonywały jedynie komórki organizacyjne przedsiębiorstwa Polskie Kolejowe Państwowe S.A.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>oraz podmioty medyczne z nim współpracujące, w praktyce niezdolne do wykonywania kompleksowych badań na szeroką skalę. W związku z tym istniał jeden podmiot wpisany na listę, który ewentualnie mógłby wykonywać kontrolę na rzecz Prezesa UTK, gdyby się z niej wykreślił, ale wtedy nie miałby czego kontrolować. Ze względów formalnych i organizacyjnych nie ma praktycznie możliwości, aby na wolnym rynku znalazł się podmiot spełniający wymagania ustawowe, który mógłby świadczyć usługi na rzecz Prezesa UTK. Jedyną możliwością jest zlecenie tych zadań jednemu z podmiotów obecnie wpisanych na listę Prezesa UTK. W związku z powyższym nie wykonuje się kontroli w tym zakresie. Efektem tego mogą być liczne nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania badań lekarskich, które nie są w żaden sposób monitorowane i możliwe do weryfikacji, bowiem Prezes UTK nie posiada realnych narzędzi do wykonania takiej kontroli. Utrzymywanie obecnego stanu może skutkować narastaniem nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania badań i prowadzenia dokumentacji, przez podmioty badające maszynistów, co może skutkować, w skrajnym przypadku, wypadkiem spowodowanym przez osobę o złym stanie zdrowia. Jedynym podmiotem, który posiada odpowiednie zaplecze techniczno-naukowe, kadry, w tym szereg specjalistów z zakresu medycyny kolejowej oraz psychologów specjalizujących się w tej dziedzinie, a co najważniejsze odpowiednią wiedzę naukową i doświadczenie w zakresie zagrożeń występujących w transporcie kolejowym, wpływających na stan zdrowia pracowników, jest Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej, będące jednostką organizacyjną Polskich Kolei Państwowych S.A. Podmiot ten powinien zostać</p>	
--	--	--	---	--

			<p>ustawo zobligowany do wykonywania kontroli na rzecz Prezesa UTK oraz do kształcenia nowych lekarzy i psychologów. Obecnie na rynku istnieją tylko trzy podmioty wykonujące badania dla maszynistów, w związku z bardzo wysokimi barierami wejścia na rynek, w tym także niedoborem lekarzy i psychologów specjalizujących się w medycynie transportu.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 18 ustawy o transporcie kolejowym:  ust. 2. pkt 2 po odcinkach torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.  Uzasadnienie: Sens przepisu w brzmieniu dotychczasowym był odmienny od tego przedstawionego w art. 2 ust. 3 lit d DYREKTYWY 2007/59/WE. Przepis krajowy wskazywał, że z obowiązku posiadania licencji i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe specjalne nieprzeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych. O tym jakie uprawnienia trzeba posiadać, decydowało przeznaczenie pojazdu, a nie jego faktyczne wykorzystanie. Skutkiem tego pojazdy kolejowe specjalne przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych musiały być prowadzone przez maszynistów. Zastosowanie przepisu w praktyce oznaczało ograniczenie możliwości wykorzystywania sprzętu budowlanego, który jeździł po torach czynnych przez podmioty zajmujące się modernizacją, naprawą, utrzymaniem infrastruktury kolejowej nie będące przewoźnikami kolejowymi</p>	
--	--	--	---	--

			<p>posiadającymi certyfikat bezpieczeństwa lub zarządcami posiadającymi autoryzację bezpieczeństwa. W celu wykorzystania sprzętu podmioty te musiały uzyskać licencję przewoźnika kolejowego, choć ich celem nie był przewóz osób i rzeczy. Zmiana przepisu ma na celu umożliwienie prowadzenia pojazdów specjalnych po torze zamkniętym przez prowadzących pojazdy kolejowe. Po torze czynnym pojazdy te byłyby prowadzone przez maszynistów lub byłyby przewożone w składzie pociągu przez przewoźnika lub zarządcę.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 22 ustawy o transporcie kolejowym:</p> <p>ust. 2b. Niekaralność, o której mowa w ust. 2 pkt 1, powinna być sprawdzana przez Prezesa UTK w Krajowym Rejestrze Karnym.</p> <p>Uzasadnienie: Dotychczasowy przepis nakładał dodatkowy i niepotrzebny obowiązek po stronie kandydata na maszynistę. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami organy administracji państwowej powinny wymieniać się posiadanymi przez siebie informacjami. Informacja o karalności znajduje się w Krajowym Rejestrze Karnym prowadzonym przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Projekt ustawy zakłada, że „Dane gromadzone w rejestrze [Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe] są do niego przekazywane z rejestru Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej (REGON), krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju (TERYT) i Krajowego Rejestru Karnego (KRK). W związku, z tym</p>	
--	--	--	---	--

			<p>przekazywanie przez maszynistę oświadczenia jest bezzasadne, bowiem sam projekt ustawy zakłada pozyskiwanie informacji przez Prezesa UTK z KRR, która jest wiarygodna w przeciwieństwie do oświadczenia. Dodatkowo skutkiem złożenia nieprawdziwego oświadczenia jest zmiana wydanej uprzednio decyzji przez Prezesa UTK i pociągnięcie do odpowiedzialności karnej kandydata na maszynistę. Należy zapobiegać uzyskiwaniu uprawnień przez osoby niespełniające wymagań, a nie karać podwójnie.</p> <p>ust. 2c. Posiadacz licencji maszynisty poddaje się badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust.11 pkt 2. W przypadku nieuzyskania orzeczenia lekarskiego licencja maszynisty jest zawieszona.</p> <p>Uzasadnienie: Zgodnie z art. 16 ust. 1 DYREKTYWY 2007/59/WE jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny zastosowanie powinna mieć ta sama procedura.</p> <p>Tymczasem przepisy krajowe były w tym zakresie niespójne, bowiem w przypadku otrzymania orzeczenia lekarskiego stwierdzającego niespełnienie wymagań zdrowotnych licencja była zawieszana, w przypadku niewykonania badań stawała się nieważna. Art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE zakładał, że właściwy organ [Prezes UTK] ma obowiązek „prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszane, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej</p>	
--	--	--	--	--

			<p>licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany”. Jednocześnie zgodnie z załącznikiem 1 do DECYZJI KOMISJI 2010/17/WE są tylko trzy statusy licencji maszynisty: ważna, zawieszona, cofnięta. Brak jest licencji nieważnej. Skutek niewykonania badań w terminie oraz wykonania badań i otrzymania wyniku negatywnego powinien być ten sam – zakaz prowadzenia pojazdu kolejowego do czasu przejścia badań lekarskich i psychologicznych i otrzymania orzeczenia o spełnieniu wymagań zdrowotnych. W tym czasie licencja powinna zostać „zawieszona” i taki status powinna otrzymać w rejestrze licencji maszynistów.</p> <p>Zgodnie z założeniami DYREKTYWY 2007/59/WE zmiany statusów w rejestrze będą następowały na bieżąco (regularnie) i odzwierciedlały stan faktyczny. Stan faktyczny jest taki, że w momencie niewykonania badań zgodnie z harmonogramem albo w momencie niespełnienia wymagań zdrowotnych maszynista nie może prowadzić pojazdu kolejowego. Proponuje się w przypadku zawieszania licencji, rezygnację z prowadzenia postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji. Faktyczna decyzja jest bowiem wydawana przez lekarza uprawnionego, od której przysługuje odwołanie. Dotychczasowa decyzja Prezesa UTK i tak wydawana była w oparciu o decyzję lekarza. Stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) powodowało, że stan faktyczny (brak możliwości prowadzenia pojazdu kolejowego) oraz prawny były ze sobą niezgodne. Należy uprościć procedury zawieszania i przywracania licencji maszynisty tak by</p>	
--	--	--	---	--

			<p>były one zgodne ze stanem faktycznym, a jednocześnie zapewniały możliwość odniesienia się jej posiadacza oraz podmiotu go zatrudniającego.</p> <p>ust. 2d. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się co:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 36 miesięcy – do ukończenia 55. roku życia,</li> <li>2) 12 miesięcy – po ukończeniu 55. roku życia</li> </ol> <p>– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana treści przepisu ma na celu przyjęcie zasady jaka powinna obowiązywać we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej zgodnie z art. 16 DYREKTYWY 2007/59/WE. Artykuł ten zakłada, że badania medyczne (sprawność fizyczna) muszą być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55. roku życia, a następnie co rok. Obecna częstotliwość badań jest zbyt duża i prowadzi do nieuczciwej konkurencji pomiędzy podmiotami kolejowymi, stwarzając dogodniejsze warunki dla podmiotów zagranicznych, które kierują maszynistów na badania zgodnie z częstotliwością określoną w przedstawionym artykule.</p> <p>Dodanie nowych przepisów:</p> <p>ust. 2e. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się w okresach krótszych niż okresy, o których mowa w ust. 2d:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) po każdym poważnym wypadku, w którym uczestniczył maszynista;</li> <li>2) po zakończeniu czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą, trwającej dłużej niż 30 dni;</li> <li>3) w przypadku powrotu maszynisty do pracy po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;</li> </ol>	
--	--	--	--	--

			<p>4) w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem;</p> <p>5) w przypadku określonym w art. 22b ust. 16;</p> <p>6) w innych przypadkach określonych w przepisach dotyczących profilaktycznej ochrony zdrowia pracowników.</p> <p>2f. Badania, o których mowa w ust. 2c, ust. 2e, są wykonywane, z zastrzeżeniem ust. 2d oraz przepisów wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.</p> <p>2g. Przejście przez maszynistę badań, o których mowa w ust. 2c, ust. 2e uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy.</p> <p>2h. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy nie mogą dopuścić do wykonywania czynności maszynisty osoby bez aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.</p> <p>2i. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są zwolnieni z obowiązku:</p> <p>1) kierowania maszynistów świadczących pracę na badania wstępne i okresowe i kontrolne, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy;</p> <p>2) pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych, o których mowa w pkt 1;</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Uzasadnienie: Dodanie powyższych przepisów wiąże się z przyjęciem założenia, że pozostają jedynie badania związane z licencją maszynisty, a likwidowane są badania związane ze świadectwem maszynisty.</p> <p>Wprowadzenie powyższych przepisów ma na celu zmniejszenie liczby wykonywanych badań lekarskich. Likwidacja badań na świadectwo spowoduje, że kandydat na maszynistę lub maszynista na podstawie jednego orzeczenia będzie mógł świadczyć pracę lub usługi na rzecz kilku podmiotów, które nie będą zobowiązane do wykonywania kolejnych badań w celu uzyskania i zachowania świadectwa maszynisty. Informacja o badaniach znajdować się będzie w Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.</p> <p>Zgodnie z art. 16 DYREKTYWY 2007/59/WE badania medyczne (sprawność fizyczna) wykonywane są jedynie w celu uzyskania i zachowania ważności licencji maszynisty. Nie ma potrzeby wykonywania dodatkowych badań na świadectwo maszynisty. Skutkuje to dodatkowymi kosztami, szczególnie w przypadku gdy maszynista świadczy pracę lub usługi na rzecz kilku podmiotów. Wykonanie dodatkowych niczym nieuzasadnionych badań na świadectwo jest kolejnym dodatkowym obciążeniem dla polskich przedsiębiorstw i rozwiązaniem stwarzającym przewagę konkurencyjną po stronie podmiotów zagranicznych. Badania na licencję maszynisty powinny odpowiadać jednocześnie badaniom, o którym mowa w Kodeksie pracy.</p> <p>Proponowany przepis przewiduje, że to na kandydacie na maszynistę lub maszyniście ciążyć będzie obowiązek wykonania badań. Dotychczas każdy podmiot, na rzecz którego maszynista świadczył pracę lub usługi był</p>	
--	--	--	--	--

			<p>zobowiązany do kierowania na badania, przechowywania orzeczeń oraz pokrywania kosztów. Wynikało to z faktu, że inne podmioty nie mogły uzyskiwać nienależnych im korzyści kosztem innego podmiotu, u którego te czynności byłyby wykonywane. W celu zmniejszenia liczby badań i zmniejszenia kosztów po stronie pracodawców zwolniono ich z obowiązku wynikającego z Kodeksu pracy, tak by każdy podmiot mógł uznawać orzeczenia lekarskie. Wydaje się, że nie ma innego sensownego i sprawiedliwego rozwiązania – albo maszynista będzie wykonywał powyższe czynności albo wszystkie podmioty. Jednocześnie jak już wcześniej wspomniano orzeczenia lekarskie będą przechowywane w Krajowym rejestrze elektronicznym maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.</p> <p>Przyjęto także założenie, że badania w celu uzyskania licencji maszynisty powinny być najbardziej rygorystyczne i powinny być wykonywane raz w życiu w momencie rozpoczynania kariery. Badania w celu zachowania lub przywrócenia licencji maszynisty odpowiadają w zależności od okoliczności badaniom wstępnym u kolejnego pracodawcy, badaniom okresowym lub kontrolnym. Dotychczas przy zatrudnianiu maszynisty poddawany był on badaniom wstępnym z Kodeksu pracy, które były zarazem badaniami w celu uzyskania kolejnego świadectwa maszynisty. W praktyce zdarzało się, że podmioty medyczne wykonywały badania bardziej rygorystyczne niż to wynika z przepisów.</p> <p>Jednocześnie we wprowadzanym przepisie wskazano, że kandydat na maszynistę wykonujący pracę lub usługi przy czynnościach maszynisty musi także posiadać ważne badania. Zmiana ma na celu zachowanie</p>	
--	--	--	---	--

			<p>zgodności z przepisami Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, zgodnie z którymi kandydat na maszynistę może być członkiem drużyny trakcyjnej, a zatem powinien mieć aktualne badania na licencji maszynisty tak samo jak maszynista.</p> <p>Zmiana brzmienia dalszych przepisów art. 22:  ust. 5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu</p> <p>ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana redakcyjna przepisu, w związku z zaproponowaną zmianą nazwy orzeczenia, uwzględniającą przywrócenie licencji maszynisty.</p> <p>ust. 6. Prezes UTK zawiesza licencję maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 1 lub 4.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Uzasadnienie: Zgodnie z art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE zakładano, że zmiany statusów w rejestrze będą następowały na bieżąco i odzwierciedlały stan faktyczny. Stan faktyczny jest taki, że w momencie niewykonania badań zgodnie z harmonogramem albo w momencie niespełnienia wymagań zdrowotnych maszynista nie może prowadzić pojazdu kolejowego. Proponuje się w przypadku zawieszania licencji, rezygnację z prowadzenia postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji. Faktyczna decyzja jest bowiem wydawana przez lekarza uprawnionego, od której przysługuje odwołanie. Dotychczasowa decyzja Prezesa UTK i tak wydawana była w oparciu o decyzję lekarza. Stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) powodowało, że stan faktyczny (brak możliwości prowadzenia pojazdu kolejowego) oraz prawny były ze sobą niezgodne. Należy uprościć procedury zawieszania i przywracania licencji maszynisty tak by były one zgodne ze stanem faktycznym, a jednocześnie zapewniały możliwość odniesienia się jej posiadacza oraz podmiotu go zatrudniającego.</p> <p>Dodatkowo przepis uwzględnia zawieszenia licencji maszynisty dla osób skazanych prawomocnym wyrokiem, zamiast cofania licencji zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów. Przepisy DYREKTYWY 2007/59/WE nie przewidują wymogu niekaralności, który to wymóg ze względów bezpieczeństwa został wprowadzony w przepisach krajowych. Dotychczas ustawodawca nie przewidział możliwości prawnej odzyskania cofniętej licencji. Jedynie zawieszona licencja mogły zostać przywrócone. W praktyce może dojść do ułaskawienia osoby skazanej, a także zatarcia się wyroku, w efekcie czego</p>	
--	--	--	---	--

			<p>osoba taka powinna mieć prawo do powrotu do pracy w zawodzie. Niemożliwym jest wydanie nowej licencji, bowiem danej osobie został nadany europejski numer identyfikacyjny maszynisty i utworzony został odpowiedni wpis w rejestrze, zgodnie z art. 22 DYREKTYWY 2007/59/WE i załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 oraz DECYZJĄ KOMISJI 2010/17/WE.</p> <p>Nadanie nowego numeru w rejestrze tej samej osobie jest niezgodne z powyższymi przepisami. Uznać należy, że utrata zdolności do prowadzenia pojazdu kolejowego w związku ze skazaniem prawomocnym wyrokiem ma charakter czasowy, a nie trwały, dlatego też licencja do czasu ułaskawienia lub zatarcia wyroku powinna być zawieszona. Po ułaskawieniu lub zatarciu wyroku maszynista powinien złożyć wniosek o jej przywrócenie.</p> <p>ust. 6a. Prezes UTK przywraca licencję maszynisty, która została zawieszona po otrzymaniu odpowiednio, w zależności od powodu zawieszenia, orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w ust. 5 lub informacji z Krajowego Rejestru Karnego potwierdzającej niekaralność, o której mowa w ust. 2 pkt 1</p> <p>Uzasadnienie: Dostosowanie przepisu umożliwiającego przywrócenie licencji maszynisty zawieszanej w związku ze skazaniem za przestępstwo popełnione umyślnie. Przepisy DYREKTYWY 2007/59/WE nie przewidują przywrócenia licencji maszynisty. Również wzór wniosku zawarty w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 na przewiduje wśród powodów złożenia wniosku przywrócenia licencji maszynisty.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Przywrócenie licencji powinno następować z urzędu po otrzymaniu w systemie teleinformatycznym orzeczenia lekarskiego lub informacji z Krajowego Rejestru Karnego. Przywrócenie powinno mieć charakter czynności materialno-technicznej polegającej na zmianie statusu licencji w rejestrze licencji maszynistów z zawieszanej na ważny. Prowadzenie postępowania administracyjnego w tym przypadku jest bezzasadne, bowiem trudno spodziewać się, aby strony (posiadacz licencji i podmiot go zatrudniający) mogły być niezadowolone z rozstrzygnięcia.</p> <p>Osoba, która nie wykonała badań zgodnie z harmonogramem do czasu wykonania kolejnych badań, które potwierdzą spełnienia wymagań zdrowotnych posiada zawieszoną licencje, której ważność zostaje przywrócona natychmiast po wydaniu orzeczenia przez lekarza o spełnianiu wymagań zdrowotnych. Analogicznie sytuacja będzie się miała w przypadku osoby, która otrzymała orzeczenie o niespełnieniu wymagań zdrowotnych.</p> <p>ust. 7. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa licencję maszynisty osobie zmarłej lub która otrzymała licencję bez spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2.</p> <p>Uzasadnienie: Przepis w brzmieniu dotychczasowym przywidywał cofnięcie licencji maszynisty w przypadku skazania jej posiadacza prawomocnym wyrokiem lub w przypadku trwałego niespełna wymagań zdrowotnych. Oba powody nie kwalifikują się do cofnięcia, a jedynie do zawieszenia licencji maszynisty. Kwestia zamiany cofnięcia na zawieszenie w przypadku skazania jej posiadacza</p>	
--	--	--	---	--

			<p>prawomocnym wyrokiem została przedstawiona powyżej (patrz uzasadnienie do ust. 6 dotyczącego zawieszenia licencji maszynisty).</p> <p>W przypadku niezdolności do pracy w wyniku niespełnienia wymagań zdrowotnych nie powinno następować cofanie licencji, ze względu na rozwój medycyny i możliwość leczenia dotychczas nieuleczalnych schorzeń, a także możliwość wystąpienia cudu (nieuzasadnionego, a czasami wręcz niemożliwego z punktu widzenia medycznego ozdrowienia). Wskazać także należy, że cofniętej licencji nie można przywrócić.</p> <p>Licencje maszynisty powinny być wycofywane z obiegu w przypadku śmierci danej osoby, a także gdy zostały wydane osobom, które nie spełniają wymagań do jej wydania (np. brak wykształcenia, niespełnianie wymagań zdrowotnych w momencie jej wydania) lub gdy kandydat na maszynistę wprowadził Prezesa UTK w błąd – składając nieprawdziwe oświadczenie lub sfałszowany albo nieważny dokument. Wydanie licencji w wyniku wprowadzenia Prezesa UTK w błąd skutkować powinno: zmianą decyzji administracyjnej (uchyleniem decyzji dotychczasowej i rozstrzygnięciem w postaci odmowy wydania licencji), zwrotem karty licencji maszynisty, w celu unieważnienia i zniszczenia, zmianą statusu licencji w rejestrze na cofniętą i wskazaniem powodu cofnięcia. Zgodnie z art. 22</p> <p>DYREKTYWY 2007/59/WE pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście rejestrze licencji maszynisty, zwanym także europejskim numerem identyfikacyjnym (EIN, który jest nadawany przy pierwszym wydaniu licencji zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 powinny być</p>	
--	--	--	---	--

			<p>gromadzone informacja o wszystkich wydanych kartach licencji maszynisty (dokumentach) – wydanej po raz pierwszy, zaktualizowanych lub zmienionych, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasta, które zostały zawieszono, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. W powyższej sytuacji, po spełnieniu wszystkich wymagań i otrzymaniu decyzji o wydaniu licencji maszynisty, status licencji w rejestrze dla maszynisty, któremu przydzielono nr EIN zostanie zmieniony z cofniętej na ważną, bowiem najnowsza wydana karta licencji maszynisty jest ważna. W rejestrze (odpowiednich polach) powinna widnieć informacja, że pierwsza wydana karta licencji maszynisty jest cofnięta (wycofana).</p> <p>ust. 8a. Posiadacz licencji maszynisty jest obowiązany zawiadomić Prezesa UTK o utracie tego dokumentu, jego zniszczeniu w stopniu powodującym nieczytelność, a także o zmianie stanu faktycznego wymagającej aktualizacji lub zmiany danych w nim zawartych, w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.</p> <p>Uzasadnienie: Wyodrębniono zmianę danych rozumianą jako zmianę ograniczeń zdrowotnych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010.</p> <p>ust. 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK, na podstawie wniosku lub w przypadku, gdy informacje podane na karcie licencji wymagają sprostowania zgodnie z danymi zawartymi na wniosku, po uprzednim sprawdzeniu czy nie nastąpiły zmiany ograniczeń wynikających ze stanu zdrowia oraz czy licencja jest wciąż ważna i czy nie została zawieszona lub wycofana wydaje na okres pozostający do końca</p>	
--	--	--	--	--

			<p>okresu ważności dotychczasowej licencji maszynisty nową kartę licencji maszynisty.</p> <p>Uzasadnienie: Dotychczasowy przepis nie uwzględniał wszystkich sytuacji, które wymuszają wydrukowanie nowej karty licencji maszynisty (dokumentu). Dodano możliwość wydruku karty przez Prezesa UTK, w związku z możliwością popełnienia błędu przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, który nie wynikał z błędu wnioskodawcy – dane na wniosku były prawidłowe, ale zostały źle wprowadzone do rejestru licencji maszynistów.</p> <p>Sprostowanie danych na karcie licencji maszynisty (dokumencie) powinno być wykonywane „z urzędu, a nie na wniosek”. Jednocześnie nowa treść przepisu wymusza sprawdzenie, przy wydawaniu dokumentu ograniczeń zdrowotnych. Tym samym osoba ubiegająca się o wtórnik licencji maszynisty, w przypadku posiadania przez Prezesa UTK orzeczenia lekarskiego potwierdzającego zmianę danych w stosunku do danych zawartych na poprzedniej karcie, zostanie nową zmienioną kartę licencji maszynisty ze zmienionymi ograniczeniami, natomiast w rejestrze licencji maszynisty odłożone zostaną wszelkie informacje związane z wtórnikiem, w tym przyczyna jego wydania.</p> <p>ust. 9a. Posiadacz licencji maszynisty, po otrzymaniu nowej karty licencji maszynisty lub odzyskaniu utraconego dokument, zobowiązany jest natychmiast przesłać nieaktualną kartę do organu, który ją wydał, w celu zniszczenia.</p> <p>Uzasadnienie: Dostosowanie przepisu zgodnie z pkt 5 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010, zgodnie z którym: „W przypadku gdy informacje podane na licencji ulegną zmianie, posiadacz karty</p>	
--	--	--	---	--

			<p>zobowiązany jest natychmiast przesłać kartę do organu, który ją wydał, w celu wymiany. Jednocześnie nieważna karta zostanie zniszczona. Ta sama procedura obowiązuje w przypadku odnalezienia zagubionej karty po wydaniu nowej”. W obiegu może być tylko jedna karta licencji maszynisty. Dotychczasowy przepis nakładał obowiązek zwrotu karty jedynie przy wydaniu wtórnika.</p> <p>Tymczasem pominięto szereg innych sytuacji takich jak aktualizacja, czy zmiana danych, które są częstsze i także wymagają zwrotu poprzedniej karty. Jednocześnie karty zwrócone powinny być niszczone.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 22a:  ust. 1 pkt 3 listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty.</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana redakcyjna przepisu, w związku z zaproponowaną zmianą nazwy orzeczenia, uwzględniającą przywrócenie licencji maszynisty oraz likwidację badań na świadectwo maszynisty.</p> <p>ust. 6 Badania lekarskie i psychologiczne w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania, zachowania albo przywrócenia ważności licencji maszynisty, mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Uzasadnienie: Zmiana przepisu ma na celu zmniejszenie bardzo wyśrubowanych wymagań dla podmiotów ubiegających się o wpis na listę. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważność podmiot, ubiegający się o wpis na listę powinien spełniać wymagania określone w art. 22a ust. 6 ustawy, a zatem być uprawniony do wykonywania badań w służbie medycyny pracy i zajmować się zadaniami medycyny kolejowej. W praktyce jedynie podmioty wywodzące się ze struktur dawnych Polskich Kolei Państwowych są w stanie spełnić wskazane wymagania. Dotychczasowy wymóg stanowił bardzo istotną barierę wejścia na rynek, dla podmiotów, które nie zajmowały się zadaniami medycyny kolejowej, ale spełniały pozostałe wymagania określone w rozporządzeniu. Brak konkurencji może doprowadzić do stagnacji na rynku, a nawet do jego zapaści. Może skutkować także niską jakością wykonywanych badań, nieatrakcyjnymi lokalizacjami miejsc przeprowadzania badań i nieodpowiednimi warunkami lokalowymi. Duża liczba podmiotów realizujących badania, to korzystna oferta dla klienta, który może zrezygnować z usług podmiotu, który nie spełnia jego oczekiwań. W związku z powyższym wykreślono frazę „zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej”.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Jednocześnie w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wykonywanych usług, należy wzmocnić rolę Prezesa UTK, w imieniu którego nadzór nad podmiotami wpisanymi na listę powinno sprawować Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej, które zajmuje się zadaniami medycyny kolejowej.</p> <p>Liberalizacja przepisu jest możliwe tylko przy zapewnieniu nadzoru przez kompetentny do tego podmiot.</p> <p>ust. 8b. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia przekazuje Prezesowi UTK aktualny wykaz instruktorów, w ciągu siedmiu dni od dnia dokonania zmiany.</p> <p>Uzasadnienie: Wprowadzono przepis narzucający obowiązek informowania Prezesa UTK, dla celów statystycznych, informacyjnych i kontrolnych, o aktualnym stanie kadry prowadzącej szkolenia. W związku z przejęciem przez Prezesa UTK egzaminów wskazane jest zderegulowanie funkcji instruktora i likwidacja wniosku o zmianę w wykazie instruktorów. W wyniku zmiany przepisu to ośrodek szkolenia będzie dokonywał zmian w wykazie instruktorów i informował o tym niezwłocznie Prezesa UTK.</p> <p>Weryfikacja poziomu wykształcenia kandydatów na maszynistów następować będzie w postaci egzaminu państwowego. Dlatego też to na ośrodku powinien spoczywać obowiązek doboru odpowiedniej kadry szkoleniowej posiadającej wymagane kompetencje, kwalifikacje i uprawnienia. Skutkiem tego będzie prowadzenie i aktualizowanie (zmiany w postaci wykreślenia i dopisania osób, a także zmiany tematów szkolenia przez nie realizowanych) wykazu instruktorów odpowiednio przez każdy z</p>	
--	--	--	--	--

			<p>ośrodków szkolenia. Prezes UTK nie powinien w drodze decyzji zatwierdzać dopisania instruktora, gdyż w nowym stanie prawnym jest to bezzasadne i bezcelowe.</p> <p>ust. 9a W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia składa wniosek o zmianę zakresu wykonywanych czynności, przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się.”</p> <p>Uzasadnienie: Likwidacja pkt 2 wskazanego ustępu, w związku z przejęciem przez Prezesa UTK egzaminów oraz zderegulowaniem funkcji instruktora. Dotychczas Prezes UTK bardzo długo rozpatrywał wnioski o dopisanie instruktorów do wykazu, co znacząco utrudniało prowadzenie działalności ośrodkom szkolenia i egzaminowania. Związane to było brakami formalnymi wniosku oraz brakiem kompetencji osób w zakresie tematów szkolenia, o których prowadzenie się ubiegały, a także w zakresie prowadzenia pojazdu kolejowego. Samo wprowadzenie przepisu obligującego ośrodki szkolenia do składania oświadczeń, nawet pod rygorem sankcji karnej, nie spowoduje zniknięcia wskazanych nieprawidłowości. Należy spodziewać się, że spora część składanych oświadczeń byłaby nieprawdziwa, co odbije się negatywnie na przedsiębiorcach prowadzących ośrodki szkolenia. Lepszym rozwiązaniem jest weryfikacja kompetencji instruktorów na gruncie, w trakcie działań kontrolnych Prezesa UTK, aniżeli wydawanie decyzji przez Prezesa UTK w oparciu o złożone oświadczenie. Dodać należy, że przy wydawaniu przez Prezesa UTK decyzji i tak</p>	
--	--	--	--	--

			<p>trzeba dokonać kontroli na gruncie, aby zweryfikować prawdziwość oświadczenia.</p> <p>ust. 9c Prezes UTK odmawia zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 9a, jeżeli przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o rozszerzenie zakresu wykonywanych czynności.</p> <p>Uzasadnienie: zmiana redakcyjna związana z likwidacją pkt 2 wskazanego ustępu dotyczącego podstawy do odmowy wpisu instruktora lub egzaminatora do wykazu. Zgodnie z powyższymi założeniami likwiduje się wnioski o wpis do wykazu instruktorów, a kwestie dotyczące egzaminatorów regulują inne nowe przepisy wskazane w dalszej części projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.</p>	
--	--	--	--	--

1.	Nr celex /nr naturalny dyrektywy 32007L0059
2.	Tytuł dyrektywy dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1)
3.	Organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy Minister Infrastruktury
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy <ul style="list-style-type: none"> <li>• ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, dalej jako „ustawa o tk”</li> <li>• projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (projekt z 25.06.2021 r.), dalej jako „projekt ustawy”</li> <li>• projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynisty (upoważnienie ustawowe art. 22bc ust. 1 ustawy o tk w zw. z art. 1 pkt 11 projektu ustawy), dalej jako „projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty”</li> <li>• projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty (upoważnienie ustawowe art. 22b ust. 21 ustawy, zmieniane w części w art. 1 pkt 10 lit. d projektu), dalej jako „projekt rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty”</li> </ul>

TABELA ZBIEŻNOŚCI

Oznaczenie	Treść	Konieczność wdrożenia	Akt RP	Oznaczenie	Treść
Art.1	Niniejsza dyrektywa określa warunki i procedury przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w systemie kolejowym na terytorium Wspólnoty. Określa ona zadania leżące w zakresie odpowiedzialności właściwych organów państw członkowskich, maszynistów pociągów oraz innych podmiotów sektora kolejowego — zwłaszcza przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i jednostek szkoleniowych.	«N»			
Art. 2 ust. 1-2	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.  2. Państwa członkowskie nie ograniczają — na podstawie przepisów krajowych	«N»			

	dotyczących innych członków drużyny pociągów towarowych — ruchu pociągów towarowych przez granice ani usług transportowych świadczonych za pomocą tych pociągów w ruchu krajowym na swoim terytorium.				
Art. 2 ust. 3	<p>3. Bez uszczerbku dla art. 7 państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują maszynistów obsługujących wyłącznie:</p> <p>a) pociągi metra, tramwaje i inne pojazdy systemów kolei lekkiej;</p> <p>b) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich i towarowych przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich;</p> <p>c) infrastrukturę kolejową należącą do właścicieli prywatnych, istniejącą jedynie do użytku właścicieli tej infrastruktury w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;</p> <p>d) odcinki torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.</p>	«N»			
Art. 3	<p>Do celów niniejszej dyrektywy:</p> <p>a) "właściwy organ" oznacza władzę bezpieczeństwa, o której mowa w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE;</p> <p>b) "maszynista" oznacza osobę zdolną oraz uprawnioną do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów</p>	«N»			

	<p>roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów;</p> <p>c) "inni członkowie personelu wykonujący zadania mające wpływ na bezpieczeństwo" oznaczają członków personelu w pociągu, którzy nie są maszynistami, ale pomagają w zapewnieniu bezpieczeństwa pociągu oraz w przewożeniu pasażerów i towarów;</p> <p>d) "system kolejowy" oznacza strukturę złożoną z infrastruktur kolejowych, obejmujących linie kolejowe i instalacje nieruchome systemu kolejowego, oraz z taboru kolejowego wszystkich kategorii i wszelkiego pochodzenia przeznaczonego do poruszania się w obrębie tej infrastruktury, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;</p> <p>e) "zarządca infrastruktury" oznacza każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją "instytucji zarządzającej infrastrukturą" zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, co może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub jej części mogą być powierzone różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;</p> <p>f) "przedsiębiorstwo kolejowe" oznacza każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiadające definicji zawartej w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na przewozie kolejną towarów lub podróżnych z</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi dostarczać pojazdy trakcyjne. Definicja ta obejmuje także przedsiębiorstwa, które zajmują się jedynie dostarczaniem pojazdów trakcyjnych;</p> <p>g) "techniczne specyfikacje interoperacyjności" lub "TSI" oznaczają specyfikacje obejmujące każdy podsystem lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami oraz w celu zapewnienia interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej, zdefiniowanymi w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;</p> <p>h) "Agencja" oznacza Europejską Agencję Kolejową powołaną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 [15] Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.;</p> <p>i) "certyfikat bezpieczeństwa" oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez właściwy organ zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE;</p> <p>j) "świadectwo" oznacza ujednolicone świadectwo uzupełniające wskazujące infrastrukturę, po jakiej posiadacz jest upoważniony prowadzić pojazdy kolejowe, oraz tabor kolejowy, jaki posiadacz jest upoważniony prowadzić;</p> <p>k) "autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa" oznacza zezwolenie wydane zarządcy infrastruktury przez właściwy organ zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;</p> <p>l) "jednostka szkoleniowa" oznacza jednostkę, która jest akredytowana lub uznana przez właściwy organ w zakresie przeprowadzania kursów szkoleniowych.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>Art. 4 ust. 1</p>	<p>1. Wszyscy maszyniści pociągów muszą posiadać warunki fizyczne i kwalifikacje niezbędne do prowadzenia pociągów oraz następujące dokumenty:</p> <p>a) licencję potwierdzającą, że maszynista spełnia minimalne wymagania pod względem warunków zdrowotnych, podstawowego wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych. Licencja określa tożsamość maszynisty oraz wskazuje organ wydający dokument oraz okres ważności dokumentu. Licencja spełnia wymagania określone w załączniku I, dopóki nie zostanie przyjęty wspólnotowy wzór dokumentów, zgodnie z ust. 4;</p> <p>b) co najmniej jedno świadectwo wskazujące rodzaj infrastruktury, w obrębie której posiadacz jest uprawniony prowadzić pojazdy kolejowe oraz do prowadzenia jakiego taboru kolejowego jest on uprawniony. Świadectwo musi być zgodne z wymogami określonymi w załączniku I.</p>	<p>«T»</p>	<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym art. 1 pkt 8 projektu</p> <p>ustawa o tk</p>	<p>art. 22 ust. 2 pkt 1, 5 i 6</p> <p>art. 22b ust. 1a pkt 2</p> <p>art. 18 ust. 1 i 2 art. 22 ust. 5 art. 22b ust. 1 i 2</p>	<p>2. Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:</p> <p>„1) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego;” „5) odbyła szkolenie na licencję maszynisty;” „6) zdała egzamin na licencję maszynisty, nie później niż w terminie 24 miesięcy od dnia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 5.”</p> <p>„2) odbycie szkolenia przeprowadzonego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 21 oraz zdanie egzaminu na świadectwo maszynisty w przypadku kandydatów na maszynistów;”</p> <p>Art. 18. 1. Dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pojazdu kolejowego są licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty. 2. Z obowiązku uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe: 1) po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2; 2) specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych; 3) po liniach metra.</p> <p>Art. 22. 5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim</p>
----------------------	---	------------	---	---	--

			<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym art. 1 pkt 10 lit. b projektu</p> <p>Rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</p> <p>projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p>	<p>Załącznik 1 i 2 do rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>Załącznik 1 i 2 do projektu rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)</p>	<p>sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty.</p> <p>Art. 22b. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010. 2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określonej w nim infrastrukturę kolejową oraz określone typy pojazdów kolejowych.</p>
Art. 4 ust. 2	<p>2. Wymóg posiadania świadectwa dającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów na określonej części infrastruktury nie ma jednak zastosowania w wyjątkowych przypadkach wymienionych poniżej, pod warunkiem że podczas jazdy obok maszynisty pociągu siedzi inny maszynista posiadający wymagane świadectwo ważne w obrębie danej infrastruktury:</p> <p>a) kiedy zakłócenie ruchu kolejowego powoduje konieczność prowadzenia pociągów objazdem lub konserwacji torów —</p>	«N»	Art. 22b ust. 18-19 ustawy o tk		<p>18. W przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zakłóceń w ruchu kolejowym w wyniku prowadzonych robót na torach lub powodujących konieczność odstępstw od wykonywania przewozów kolejowych na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z ustaleniami zarządcy,</li> <li>2) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą zarządcy,</li> <li>3) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,</li> <li>4) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,</li> </ol>

	<p>zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury;</p> <p>b) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach przy użyciu pociągów zabytkowych;</p> <p>c) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach towarowych za zgodą zarządcy infrastruktury;</p> <p>d) przy dostawie lub pokazie nowego pociągu lub lokomotywy;</p> <p>e) w celu szkolenia i egzaminowania maszynistów.</p> <p>O skorzystaniu z takiej możliwości decyduje przedsiębiorstwo kolejowe i nie może być ono narzucane przez danego zarządcę infrastruktury ani właściwy organ.</p> <p>Ilekcroć obecny jest dodatkowy maszynista, jak wskazano powyżej, zarządca infrastruktury zostaje o tym wcześniej poinformowany.</p>				<p>5) wykonywania przewozów technologicznych - jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem że podczas jazdy obok nich znajduje się inny maszynista lub przedstawiciel zarządcy posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.</p> <p>19. W przypadkach, o których mowa w ust. 18, w razie braku możliwości zapewnienia obecności osób, o których mowa w tym przepisie, maszynista może prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg po spełnieniu warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7.</p>
Art. 4 ust. 3	<p>3. Świadectwo upoważnia do prowadzenia pojazdów kolejowych w co najmniej jednej spośród następujących kategorii:</p> <p>a) kategoria A: lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych, pojazdów kolejowych do celów utrzymaniowych i lokomotyw, kiedy używane są do przetaczania;</p> <p>b) kategoria B: przewóz pasażerów lub towarów.</p> <p>Świadectwo może zawierać upoważnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach, obejmując wszystkie kody, o których mowa w ust. 4.</p>	«N»	ustawa o tk  projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym art. 1 pkt 10 lit. b projektu	art. 22b ust. 2	2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określonej w nim infrastrukturę kolejową oraz określone typy pojazdów kolejowych.

Art. 4 ust. 4	<p>4. Komisja zobowiązana jest przyjąć do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję — wspólnotowy wzór licencji, świadectwa oraz uwierzytelnionego odpisu świadectwa, a także określić ich cechy fizyczne, uwzględniając środki zapobiegające ich fałszerstwom. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.</p> <p>Do dnia 4 grudnia 2008 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3 oraz na podstawie zalecenia Agencji, środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie i związane ze wspólnotowymi kodami różnych typów objętych kategoriami A i B, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.</p>	«N»			
Artykuł 5	<p>Właściwe organy oraz instytucje wydające dokumenty podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby wyeliminować niebezpieczeństwo fałszowania licencji i świadectw, a także niebezpieczeństwo fałszowania rejestrów, o których mowa w art. 22.</p>	«N»			
Art. 6 ust.1	<p>1. Licencja należy do jego posiadacza i jest wydawana przez właściwy organ zdefiniowany w art. 3 lit. a). Jeżeli właściwy organ lub jego przedstawiciel wydaje licencję w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z języków oficjalnych Wspólnoty.</p>	«N»	Ustawa o tk	Art. 22 ust. 1 i 5	<p>Art. 22. 1. Prezes UTK jest organem właściwym do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty i wydawania jej wotników.</p> <p>5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE</p>

					Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty.
Art. 6 ust. 2	2. Świadectwo jest wydawane przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub na rzecz których wykonuje on usługi. Posiadaczem świadectwa jest przedsiębiorstwo lub zarządca, który je wydał. Jednakże zgodnie z art. 13 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE maszyniści mają prawo do uzyskania uwierzytelnionej kopii. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury wydaje świadectwo w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z oficjalnych języków Wspólnoty.	«N»	Ustawa o tk	art. 22b ust. 1, 10 i 11	Art. 22b. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010. 10. Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej. 11. W przypadku, o którym mowa w ust. 10, przewoźnik kolejowy i zarządca wydają maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, którego wzór określa załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 36/2010, oraz inne dokumenty potwierdzające uzyskane kwalifikacje.
Art. 7	1. Licencja jest ważna na całym terytorium Wspólnoty. 2. Świadectwo jest ważne jedynie w obrębie tych infrastruktur i taboru kolejowego, które są w nim wskazane.	«N»	Ustawa o tk  projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym art. 1 pkt 10 lit. b projektu	Art. 22 ust. 14 Art. 22b ust. 2	Art. 22 14. Licencje maszynistów wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, osobom, które ukończyły 20 lat, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.  Art. 22b 2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określonej w nim infrastrukturę kolejową oraz określone typy pojazdów kolejowych.

Art. 8	Dokumenty potwierdzające uprawnienia maszynistów z kraju trzeciego, którzy prowadzą pojazdy kolejowe wyłącznie na odcinkach systemu kolejowego państwa członkowskiego obejmującego przejścia graniczne, mogą być uznawane przez takie państwo członkowskie zgodnie z wszelkimi dwustronnymi porozumieniami z danym krajem trzecim.	«N»	Ustawa o tk	Art. 22 ust. 15	Art. 22 15. Na odcinkach linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, nienależącymi do Unii Europejskiej, pociągi lub pojazdy kolejowe prowadzi się zgodnie z międzynarodowymi porozumieniami lub umowami dwustronnymi.
Art. 9-13	<p>Artykuł 9</p> <p>1. W celu uzyskania licencji kandydat musi spełniać minimalne wymagania wyszczególnione w art. 10 i 11. W celu uzyskania świadectwa oraz zachowania jego ważności kandydat musi posiadać licencję i spełniać minimalne wymagania określone w art. 12 i 13.</p> <p>2. Państwo członkowskie może stosować bardziej rygorystyczne wymagania przy wydawaniu licencji na własnym terytorium. Jednakże uznaje ono licencje wydane przez inne państwo członkowskie zgodnie z art. 7.</p> <p>Artykuł 10</p> <p>Państwa członkowskie określają dolną granicę wieku kandydatów starających się o licencję, która wynosi co najmniej 20 lat. Państwa członkowskie mogą jednak wydawać licencje kandydatom, którzy ukończyli 18 lat, przy czym licencja taka jest ważna jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które ją wydało.</p> <p>Art. 11</p> <p>1. Kandydaci muszą posiadać wykształcenie obejmujące co najmniej dziewięcioletnią edukację (na poziomie podstawowym i średnim) oraz muszą pomyślnie ukończyć</p>	«T»	<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 8</p> <p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 11</p>	<p>art. 22 ust. 2 pkt 1, 5 i 6 oraz ust. 2b ustawy o tk</p> <p>art. 22ba – 22bc ustawy o tk</p>	<p>art. 22 ust. 2 licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego;</p> <p>5) odbyła szkolenie na licencję maszynisty;</p> <p>6) zdała egzamin na licencję maszynisty, nie później niż w terminie 24 miesięcy od dnia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 5.</p> <p>art. 22 ust. 2b Spełnienie warunku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, potwierdza się złożeniem przez kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty oświadczenia, które zawiera klauzulę: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.</p> <p>„22ba. 1. Prezes UTK na wniosek kandydata na maszynistę przeprowadza egzamin na licencję maszynisty w zakresie podstawowej wiedzy zawodowej obejmującej zagadnienia, które są istotne dla wykonywania zawodu maszynisty i mają zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.</p> <p>2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.</p> <p>3. Wraz z wnioskiem, kandydat na maszynistę może złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty, zawierający oświadczenie, o którym mowa w art. 22 ust. 2b.</p> <p>4. Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu</p>

	<p>szkolenie podstawowe, odpowiadające poziomowi 3, o którym mowa w decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej.</p> <p>2. Warunki fizyczne kandydatów są potwierdzane podczas badania lekarskiego przeprowadzanego lub nadzorowanego przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1.</p> <p>3. Warunki psychiczne do wykonywania zawodu kandydaci wykazują, przechodząc badanie przeprowadzane lub nadzorowane przez psychologa lub lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 2.2.</p> <p>4. Ogólne kompetencje zawodowe kandydaci wykazują, przechodząc egzamin obejmujący co najmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku IV.</p> <p>Artykuł 12</p> <p>Wymóg znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku VI, jest spełniany w odniesieniu do infrastruktury, do jakiej odnosi się świadectwo.</p> <p>Artykuł 13</p> <p>1. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie taboru, w odniesieniu do którego występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej</p>				<p>teleinformatycznego wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności on-line.</p> <p>5. Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz terminów sesji egzaminacyjnych dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>6. Egzamin na licencję maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.</p> <p>7. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty jest spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1-5.</p> <p>8. Egzaminator nie dopuszcza kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości kandydata na maszynistę zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty;</li> <li>2) nie uiszczono opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty;</li> <li>3) dane z okazanego dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości kandydata zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty nie są zgodne z danymi znajdującymi się w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1.</li> </ol> <p>9. Egzamin na licencję maszynisty składa się z części teoretycznej i jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.</p> <p>10. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań na egzamin na licencję maszynisty.</p> <p>11. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>11. Pytania, o których mowa w ust. 10, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 poz. 2176).</p> <p>12. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>13. Odwołanie, o którym mowa w ust. 12, składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wyniku egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>14. Uchybienie terminu, o którym mowa w ust. 13, do wniesienia odwołania, o którym mowa w ust.</p>
--	--	--	--	--	--

	<p>zagadnienia ogólne wymienione w załączniku V.</p> <p>2. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie infrastruktury, w odniesieniu do których występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku VI. W stosownych przypadkach egzamin ten obejmuje także znajomość języka obcego, zgodnie z załącznikiem VI sekcja 8.</p> <p>3. Kandydaci szkoleni są przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w zakresie jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w dyrektywie 2004/49/WE.</p>			<p>12, skutkuje pozostawieniem tego odwołania bez rozpoznania.</p> <p>15. Prezes UTK rozpatruje odwołanie, o którym mowa w ust. 12, w terminie 30 dni od dnia jego otrzymania.</p> <p>16. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 12, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na licencję maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na licencję maszynisty stosuje się przepisy ust. 6-11.</p> <p>Art. 22bb. 1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na świadectwo maszynisty.</p> <p>2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.</p> <p>3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na świadectwo maszynisty jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;</li> <li>2) ukończenie szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;</li> <li>3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.</li> </ol> <p>4. Przepis art. 22ba ust. 4 i 8 stosuje się.</p> <p>5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.</p> <p>6. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza się w formie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego oraz</li> <li>2) zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego.</li> </ol> <p>7. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań, o których mowa w ust. 6 pkt 1. Pytania nie stanowią</p>
--	---	--	--	--

					<p>informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.</p> <p>8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust.1.</p> <p>9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów, o których mowa w ust. 10.</p> <p>10. Część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator zatrudniony i wyznaczony przez Prezesa UTK.</p> <p>11. Egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, o którym mowa w ust. 10, posiada świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego oraz do jazdy po infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin, albo – w przypadku kiedy nie spełnia tego warunku – ważne świadectwo maszynisty w zakresie odpowiedniej infrastruktury lub typu pojazdu kolejowego.</p> <p>12. Podmiot wnoszący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.</p> <p>13. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty.</p> <p>14. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty. Przepisy art. 22ba ust. 13 i 15 stosuje się odpowiednio.</p> <p>15. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 14, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na świadectwo maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty stosuje się przepisy ust. 3 i 5-13 oraz odpowiednio art. 22ba ust. 8.</p> <p>Art. 22bc. 1. Minister właściwy do spraw</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty;</li> <li>2) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty;</li> <li>3) szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności, objętych egzaminem na świadectwo maszynisty;</li> <li>4) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty .</li> </ol> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych;</li> <li>2) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji egzaminów na licencję maszynisty oraz ponownych egzaminów na licencję maszynisty;</li> <li>3) konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego egzaminów na świadectwo maszynisty;</li> <li>4) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji i odpowiedniego poziomu merytorycznego przeprowadzenia teoretycznej i praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.</li> </ol>
Artykuł 14	<p>Artykuł 14</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Właściwy organ publikuje procedurę uzyskania licencji.</li> <li>2. Wszystkie wnioski o wydanie licencji są składane do właściwego organu przez kandydata na maszynistę lub jakikolwiek podmiot w jego imieniu.</li> <li>3. Wnioski złożone do właściwego organu mogą dotyczyć przyznania nowej licencji, aktualizacji danych zawartych w licencji, przedłużenia okresu jej ważności lub wystawienia jej wtórnika.</li> <li>4. Właściwy organ wydaje licencję w jak najkrótszym terminie, nie później niż miesiąc</li> </ol>	«T»	<p>Ustawa o tk</p> <p><i>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</i></p> <p><i>Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</i></p>	<p>Art. 22 ust. 1 i ust. 5 ustawy o tk</p> <p>§ 3-10 oraz załącznik 1 do rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>§ 3-10 oraz załącznik 1 do</p>	<p>Art. 22. ust. 1. Prezes UTK jest organem właściwym do wydawania, przedłużania, ważności, zawieszania, cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji i wydawania jej wtórników.</p> <p>Art. 22 ust. 5. Licencja maszynisty jest wydawana na okres 10 lat. (...)</p> <p>§ 3 1. Kandydat na maszynistę ubiegający się o wydanie licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wniosek o wydanie licencji maszynisty.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kserokopię dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagania, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 3 ustawy;</li> <li>2) orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i</li> </ol>

	<p>od otrzymania wszystkich niezbędnych dokumentów.</p> <p>5. Licencja zachowuje ważność przez 10 lat, bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1.</p> <p>6. Licencja wydawana jest w pojedynczym egzemplarzu. W wypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika licencji zakazane jest wydawanie go przez inny organ niż organ właściwy.</p>			<p>projektu z dnia 18.09.2020 r. rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)</p>	<p>psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty;</p> <p>3) dokument potwierdzający zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty;</p> <p>4) oświadczenie o niekaralności, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;</p> <p>5) oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych;</p> <p>6) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.</p> <p>3. Jeżeli orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie przez kandydata na maszynistę wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, zawiera ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia w postaci obowiązkowego korzystania z okularów lub soczewek kontaktowych, Prezes UTK wpisuje do licencji maszynisty kod ograniczeń zdrowotnych „b.1” określony w pkt 3 lit. d załącznika nr 1 do rozporządzenia nr 36/2010.</p> <p>4. Licencja maszynisty jest wydawana w jednym egzemplarzu.</p> <p>§ 4 1. Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wniosek o przedłużenie ważności licencji maszynisty nie później niż na 30 dni przed upływem terminu jej ważności.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:</p> <p>1) kserokopię dotychczasowej licencji maszynisty;</p> <p>2) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;</p> <p>3) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.</p> <p>§ 5 Posiadacz zawieszanej licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wniosek o jej przywrócenie, do którego dołącza:</p> <p>1) orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty;</p> <p>2) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.</p> <p>§ 6 W przypadkach, o których mowa w art. 22 ust. 6 i 7 ustawy, zawieszenie albo cofnięcie licencji maszynisty następuje na podstawie ostatecznego orzeczenia lekarskiego.</p> <p>§ 7 1. Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wniosek o dokonanie aktualizacji</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>danych zawartych w licencji maszynisty, do którego dołącza:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kserokopię dotychczasowej licencji maszynisty;</li> <li>2) kserokopię dokumentu potwierdzającego zmianę danych zawartych w licencji maszynisty;</li> <li>3) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;</li> <li>4) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.</li> </ol> <p>2. Po wydaniu nowego dokumentu dotychczasowa licencja maszynisty podlega zwrotowi Prezesowi UTK na zasadach określonych w pkt 5 załącznika I do rozporządzenia nr 36/2010.</p> <p>§ 8 Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wniosek o wydanie jej wórnika, do którego dołącza:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oświadczenie o utracie licencji maszynisty - w przypadku jej kradzieży albo zaginięcia;</li> <li>2) dotychczasową licencję maszynisty - w przypadku jej zniszczenia w stopniu powodującym nieczytelność;</li> <li>3) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;</li> <li>4) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.</li> </ol> <p>§ 9 Do postępowań dotyczących przedłużania ważności, przywracania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wórników stosuje się odpowiednio przepisy § 3 ust. 3 i 4.</p> <p>§ 10 Wzór wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych zawartych w tym dokumencie określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.</p>
Artykuł 15	<p>Artykuł 15</p> <p>Uzyskanie świadectwa</p> <p>Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury ustanawia własne procedury obowiązujące przy wydawaniu i aktualizowaniu świadectw zgodnie z niniejszą dyrektywą, będące częścią jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz ustanawia procedury pozwalające maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa, jego aktualizacji, zawieszenia</p>	«N»	ustawa <i>o transporcie kolejowym</i>	art. 22b ust. 4-5 ustawy o tk	<p>4. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej ustanawiają procedury wydawania świadectw maszynisty, będące częścią ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a.</p> <p>5. W procedurach wydawania świadectw, o których mowa w ust. 4, określa się w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) tryb wydawania świadectwa maszynisty, aktualizacji danych w nim zawartych, jego zawieszania i cofania;</li> <li>2) tryb odwołania się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa maszynisty, jego zawieszania i cofania;</li> </ol>

	<p>jego ważności lub cofnięcia go.</p> <p>W przypadku braku porozumienia strony mogą odwołać się do właściwego organu lub jakiegokolwiek niezależnego organu odwoławczego.</p> <p>Jeżeli posiadacz świadectwa uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące taboru kolejowego lub infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury bezzwłocznie aktualizuje jego świadectwo.</p>			<p>Art. 13 ust. 3c pkt 3 ustawy o tk</p> <p>art. 22b ust. 12 ustawy o tk</p>	<p>3c. Prezes UTK rozpatruje skargi: (...) 3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4; (...)</p> <p>12. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej bezzwłocznie aktualizuje świadectwo maszynisty, jeżeli jego posiadacz uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące pociągu, pojazdu kolejowego lub infrastruktury kolejowej.</p>
Art. 16 ust. 1	<p>Artykuł 16</p> <p>1. W celu zachowania ważności licencji jej posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 2 i 3. Minimalna częstotliwość badań lekarskich odpowiada przepisom załącznika II sekcja 3.1. Badania lekarskie są przeprowadzane lub nadzorowane przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20. W zakresie ogólnej wiedzy zawodowej obowiązują przepisy art. 23 ust. 8.</p> <p>Przy przedłużaniu ważności licencji właściwy organ sprawdza w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lit. a), czy dany maszynista spełnił wymogi określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.</p>	«T»	ustawa o transporcie kolejowym	<p>Art. 22 ust. 2c, 2d, 2e i 5 ustawy o tk</p>	<p>2c. Posiadacz licencji maszynisty poddaje się badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2. W przypadku nieuzyskania orzeczenia lekarskiego licencja maszynisty traci ważność.</p> <p>2d. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się co:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 24 miesiące - do ukończenia 55. roku życia,</li> <li>2) 12 miesięcy - po ukończeniu 55. roku życia</li> </ol> <p>- chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.</p> <p>2e. Maszynista posiadający aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa maszynisty, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 2c.</p> <p>5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji</p>

			<p>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</p> <p>Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty z dnia 18.09.2020 r.</p>	<p>§ 11-13 rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>Załącznik 2 do rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>§11-13 projektu rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty z dnia 17.08.2020 r. (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)</p> <p>Załącznik 2 do projektu rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty z dnia</p>	<p>maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty.</p> <p>§ 11. Wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.</p> <p>§ 12 1. Lekarz, o którym mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 2067 oraz z 2020 r. poz. 2131), zwany dalej „lekarzem uprawnionym”, wykonuje badanie lekarskie osób ubiegających się o licencję maszynisty w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych oraz orzeka o zdolności fizycznej i psychicznej do uzyskania licencji maszynisty przez te osoby.</p> <p>2. Lekarz uprawniony przeprowadza badanie samodzielnie, uwzględniając wyniki badań specjalistycznych i pomocniczych oraz ocenę psychologicznej przydatności zawodowej dokonaną przez psychologa.</p> <p>3. Przed rozpoczęciem badania lekarz uprawniony sprawdza tożsamość osoby zgłaszającej się na badanie.</p> <p>4. Lekarz uprawniony odmawia wykonania badania i uzgadnia z osobą zgłaszającą się na</p>
--	--	--	--	---	--

				<p>17.08.2020 r. (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)</p>	<p>badanie jego nowy termin, w przypadku gdy osoba ta zgłosiła się na badanie bezpośrednio po ukończeniu pracy lub jej stan nie pozwala na prawidłową ocenę spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.</p> <p>5. Przepisy ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio przy przeprowadzaniu badań psychologicznych.</p> <p>6. Osoby ubiegające się o uzyskanie licencji maszynisty albo zachowanie jej ważności, uwzględniając wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia, są poddawane następującym badaniom:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ogólnemu badaniu lekarskiemu ze szczególnym uwzględnieniem oceny: stanu układu krążenia i układu oddechowego, stanu psychicznego i sprawności narządu ruchu;</li> <li>2) badaniu narządu wzroku wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie okulistyki;</li> <li>3) badaniu narządu słuchu i równowagi oraz aparatu głosowego, z uwzględnieniem audiogramu, wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie otorynolaryngologii;</li> <li>4) badaniu układu nerwowego wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie neurologii;</li> <li>5) badaniu psychologicznej przydatności zawodowej, uwzględniającemu czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych, wykonywanemu przez psychologa;</li> <li>6) badaniu krwi, w tym: morfologii z rozmazem, glikemii na czczo, aminotransferazy i gamma-glutamylu-transpeptydazy oraz badaniu ogólnemu moczu;</li> <li>7) badaniu elektrokardiograficznemu w spoczynku;</li> <li>8) badaniu radiologicznemu klatki piersiowej;</li> <li>9) badaniu w kierunku substancji psychotropowych i nadużywania alkoholu;</li> <li>10) innym badaniom diagnostycznym i specjalistycznym, jeżeli są potrzebne do oceny zdolności fizycznej i psychicznej badanego.</li> </ol> <p>7. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od dnia ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy, a w przypadku badania radiologicznego - nie więcej niż 48 miesięcy, o ile nie zachodzą okoliczności uzasadniające ponowne ich wykonanie.</p>
--	--	--	--	---	---

					<p>§ 13</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lekarz uprawniony sporządza orzeczenie lekarskie w dwóch egzemplarzach, które przekazuje osobie badanej.</li> <li>2. Lekarz uprawniony wyznacza w orzeczeniu lekarskim termin kolejnego badania. Jeżeli termin kolejnego badania został wyznaczony na dzień przypadający przed upływem okresu, o którym mowa odpowiednio w art. 22 ust. 2d pkt 1 albo 2 ustawy, lekarz uprawniony wpisuje do dokumentacji medycznej uzasadnienie wyznaczenia takiego terminu.</li> <li>3. Osoba badana, która nie zgadza się z treścią wydanego orzeczenia lekarskiego, może wystąpić w ciągu 7 dni od dnia jego wydania za pośrednictwem lekarza uprawnionego, który wydał to orzeczenie, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania w podmiocie uprawnionym, w którym przeprowadzono badanie.</li> <li>4. Ponowne badanie powinno być przeprowadzone nie później niż po upływie 21 dni od dnia złożenia wniosku.</li> <li>5. Orzeczenie lekarskie wydane po przeprowadzeniu badania ponownego jest ostateczne.</li> <li>6. Wzór orzeczenia lekarskiego o zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności określa załącznik nr 3 do rozporządzenia. 5. Licencja maszynisty jest wydawana na okres 10 lat. Po upływie tego okresu, Prezes UTK, na wniosek maszynisty, przedłuża ważność licencji, wydając ją na kolejne 10 lat po uprzednim sprawdzeniu czy maszynista spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne niezbędne do jej uzyskania.</li> </ol>
Art. 16 ust. 2	2. W celu zachowania ważności świadectwa jego posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 12 i 13. Częstotliwość takich badań lub testów ustalana jest przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub korzystających z jego usług, zgodnie z ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem minimalnych częstotliwości określonych w	«N»	ustawa <i>o transporcie kolejowym</i>	Art. 22b ust. 7 ustawy o tk	7. W celu zachowania ważności świadectwa maszynisty, maszynista przechodzi okresowe badania lekarskie i psychologiczne oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 pkt 1 oraz przechodzi szkolenia, a także okresowe sprawdziany wiedzy i umiejętności, w trybie i na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 21 pkt 4.

	<p>załączniku VII.</p> <p>Po każdej z powyższych kontroli właściwy organ potwierdza, poprzez oświadczenie pokontrolne dotyczące świadectwa oraz w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 2 lit. a), że dany maszynista spełnił wymagania określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.</p> <p>3. Jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny, zastosowanie ma procedura określona w art. 18.</p>		<p>rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty</p>	<p>§ 7, 11 i 13 rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty</p>	<p>§ 7 Proces szkolenia maszynistów jest realizowany na podstawie przyjętych u przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury systemów zarządzania kompetencjami opracowanych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10.12.2010, str. 11) oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 327 z 11.12.2010, str. 13) i obejmuje w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pouczenia okresowe;</li> <li>2) pouczenia doraźne;</li> <li>3) szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.</li> </ol> <p>§ 11</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty przeprowadza się w zakresie znajomości:       <ol style="list-style-type: none"> <li>1) infrastruktury kolejowej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na infrastrukturze kolejowej danego zarządcy infrastruktury;</li> <li>2) pojazdów kolejowych - co 3 lata, a także po przerwie w prowadzeniu określonego typu pojazdu kolejowego przekraczającej okres 1 roku;</li> <li>3) języka obcego dla maszynistów, którzy prowadzą pociągi w ruchu transgranicznym, z uwzględnieniem terminologii stosowanej przy prowadzeniu ruchu kolejowego na sieci kolejowej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności maszynisty na tej sieci kolejowej przekraczającej okres 1 roku.</li> </ol> </li> <li>2. Niezależnie od terminów określonych w ust. 1 sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów przeprowadza się:       <ol style="list-style-type: none"> <li>1) w przypadku zawieszenia świadectwa maszynisty przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury:           <ol style="list-style-type: none"> <li>a) na skutek uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,</li> <li>b) w związku z uczestnictwem maszynisty w</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>
--	--	--	---	--	--

					<p>poważnym wypadku, wypadku lub incydencie - w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności do wykonywania czynności maszynisty lub na żądanie komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m ust. 1 ustawy,</p> <p>c) po przerwie w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty trwającej co najmniej 6 miesięcy,</p> <p>d) po uzyskaniu negatywnego wyniku sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1,</p> <p>e) po otrzymaniu wniosku Prezesa UTK, o którym mowa w art. 22b ust. 15 ustawy;</p> <p>2) przed wydaniem świadectwa maszynisty dla maszynisty, który posiada odpis świadectwa maszynisty albo świadectwo maszynisty, potwierdzające wykonywanie czynności na tym stanowisku u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury;</p> <p>3) w przypadku rozszerzania uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym:</p> <p>a) infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury,</p> <p>b) typu pojazdu kolejowego;</p> <p>4) po wydaniu zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 28l ust. 1 ustawy, wskazujących na konieczność przeprowadzenia dodatkowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów;</p> <p>5) jeżeli przewoźnik kolejowy albo zarządca infrastruktury stwierdzi konieczność przeprowadzenia takich sprawdzianów w celu zminimalizowania zagrożeń związanych z pracą maszynistów zidentyfikowanych w ramach dokonywanej oceny ryzyka, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 108 z 29.04.2009, str. 4).</p> <p>3. Przepisu ust. 1 pkt 3 nie stosuje się do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym po infrastrukturze kolejowej obejmującej odcinki linii kolejowych przebiegające przez przejścia graniczne z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, którym zarządca tej infrastruktury udzielił odstępstwa od wymagań językowych określonych w ust. 7 lit. d załącznika nr 2 do rozporządzenia.</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>§ 13</p> <p>1. Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora.</p> <p>2. Po zakończeniu sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1, egzaminator przekazuje przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury, u którego maszynista jest zatrudniony lub świadczy usługi, pisemną informację o jego wyniku.</p> <p>3. Na podstawie informacji, o której mowa w ust. 2, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury odnotowują w rejestrze świadectw maszynistów wynik sprawdzianu wiedzy i umiejętności.</p>
Artykuł 17	<p>Artykuł 17</p> <p>Rozwiązanie stosunku pracy</p> <p>Jeżeli maszynista przestaje pracować dla przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, informują one o tym bezzwłocznie właściwy organ.</p> <p>Licencja zachowuje ważność, pod warunkiem że spełnione pozostają warunki określone w art. 16 ust. 1.</p> <p>Świadectwo traci ważność w chwili, gdy ustaje zatrudnienie jego posiadacza na stanowisku maszynisty. Jednakże dany maszynista otrzymuje uwierzytelniony odpis świadectwa oraz wszystkich dokumentów stanowiących dowód potwierdzający odbyte przez niego szkolenia, jego umiejętności, doświadczenie i kwalifikacje zawodowe. Kolejny pracodawca maszynisty — przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca kolejowy — uwzględnia wszystkie te dokumenty przy wydawaniu mu świadectwa.</p>	«N»	<p>ustawa o transporcie kolejowym</p>	<p>Art. 22b ust. 10-11 ustawy o tk</p> <p>Art. 18d ust.9 ustawy o tk</p>	<p>10. Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej.</p> <p>11. W przypadku, o którym mowa w ust. 10, przewoźnik kolejowy i zarządca wydają maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, którego wzór określa załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 36/2010, oraz inne dokumenty potwierdzające uzyskane kwalifikacje.</p> <p>9. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy, zatrudniając nowych maszynistów i drużyny pociągowe oraz innych pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem, biorą pod uwagę odbyte szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie kandydatów do pracy zdobyte wcześniej u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy.</p>
Artykuł 18	<p>Artykuł 18</p> <p>Monitorowanie maszynistów przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury</p>	«T»	<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 8</p>	<p>art. 22 ust. 10 ustawy o tk</p>	<p>art. 22 ust. 10. O zawieszeniu, cofnięciu licencji maszynisty lub aktualizacji danych zawartych w licencji, Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, u którego maszynista jest zatrudniony lub na rzecz którego świadczy usługi. Zawiadomienia dokonuje się za pośrednictwem</p>

	<p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zobowiązani są do zapewnienia, by licencje i świadectwa maszynistów przez nie zatrudnianych lub świadczących na ich rzecz usługi były ważne, oraz do kontrolowania tego.</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stwarzają system monitorowania swoich maszynistów. Jeżeli wyniki takiego monitorowania budzą wątpliwości w zakresie zdatności maszynisty do wykonywania zawodu oraz zasadności przedłużenia ważności jego licencji lub świadectwa, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury niezwłocznie podejmują niezbędne działania.</p> <p>2. Jeśli maszynista uznaje, że z uwagi na stan jego zdrowia jego dalsza zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, niezwłocznie informuje on odpowiednio przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.</p> <p>Niezwłocznie po uzyskaniu lub otrzymaniu od lekarza przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury informacji, że stan zdrowia maszynisty pogorszył się na tyle, że jego zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, bezzwłocznie podejmują oni niezbędne działania, obejmujące badanie opisane w załączniku II sekcja 3.1, i, jeśli to konieczne, cofnięcie świadectwa oraz wpisanie tego do rejestru określonego w art. 22 ust. 2. Zapewnia się ponadto, by maszyniści w żadnym momencie swojej pracy nie pozostawali pod wpływem jakiegokolwiek substancji mogącej wpływać na ich koncentrację, uwagę lub zachowanie. O przypadkach niezdolności do pracy trwającej dłużej niż trzy miesiące zostaje niezwłocznie powiadomiony właściwy organ.</p>		<p>art. 1 pkt 10</p> <p>ustawa o transporcie kolejowym</p>	<p>Art. 22b ust. 14 ustawy o tk</p> <p>Art. 22b ust. 13 i 20a ustawy o tk</p>	<p>rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.</p> <p>Art. 22b ust. 14. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów za pomocą własnego systemu informatycznego albo za pomocą rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.</p> <p>13. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki, o których mowa w ust. 7.</p> <p>20a. Maszynista jest obowiązany niezwłocznie powiadomić przewoźnika kolejowego lub zarządcę, na rzecz którego świadczy pracę lub usługi, o okolicznościach dotyczących jego stanu zdrowia mających wpływ na zdolność prawidłowego realizowania przez niego uprawnień wynikających z posiadanego świadectwa maszynisty.</p>
Artykuł 19	Artykuł 19	«T»	projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	art. 13 ust. 1a pkt 1a oraz pkt 5a lit. c ustawy o tk	art. 13 ust. 1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i

	<p>Zadania właściwego organu</p> <p>1. Właściwy organ wykonuje, w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację, następujące zadania:</p> <p>a) wydawanie i aktualizowanie licencji oraz wystawianie wtórników, zgodnie z art. 6 i 14;</p> <p>b) zapewnianie okresowych badań lub testów, o których mowa w art. 16 ust. 1;</p> <p>c) zawieszanie i cofanie licencji oraz występowanie do organu, który je wydał, z uzasadnionymi wnioskami o ich zawieszenie zgodnie z art. 29;</p> <p>d) jeśli dane państwo członkowskie wyznaczyło go w tym celu — uznawanie osób lub podmiotów zgodnie z art. 23 i 25;</p> <p>e) zapewnianie publikowania i aktualizowania rejestru osób i podmiotów akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20;</p> <p>f) prowadzenie i aktualizowanie rejestru licencji, o którym mowa w art. 16 ust. 1 oraz w art. 22 ust. 1;</p> <p>g) monitorowanie procesu przyznawania maszynistom uprawnień, przewidziane w art. 26;</p> <p>h) przeprowadzanie inspekcji, o których mowa w art. 29;</p> <p>i) ustanawianie krajowych kryteriów doboru egzaminatorów, o czym mowa w art. 25 ust. 5.</p> <p>Właściwy organ szybko reaguje na wnioski o udzielenie informacji, a w procesie wydawania licencji — niezwłocznie przedstawia wszelkie wnioski z prośbą o</p>		<p>art. 1 pkt 3</p> <p>Ustawa o tk</p>	<p>Art. 13 ust. 1a pkt 2, 5 i 5a</p>	<p>bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:</p> <p>1a) przeprowadzanie egzaminu dla:</p> <p>a) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na licencję maszynisty”,</p> <p>b) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na świadectwo maszynisty”.</p> <p>5a) (prowadzenie i aktualizacja:)</p> <p>c) krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;</p> <p>2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, przywracanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizacja danych zawartych w licencji maszynisty, wydawanie wtórników licencji maszynisty oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;</p> <p>5) nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej „ośrodkami szkolenia i egzaminowania”, oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;</p> <p>5a) prowadzenie i aktualizacja:</p> <p>a) rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania,</p> <p>b) listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;</p>
--	--	--	--	--------------------------------------	---

	<p>dodatkowe informacje.</p> <p>2. Właściwy organ nie może delegować stronom trzecim zadań określonych w ust. 1 lit. c), g) i i).</p> <p>3. Delegowanie zadań stronom trzecim odbywa się w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację i nie może powodować jakiegokolwiek konfliktu interesów.</p> <p>4. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca przedsiębiorstwu kolejowemu wykonywanie zadań określonych w ust. 1 lit. a) i b), spełniony musi być przynajmniej jeden z następujących dwóch warunków:</p> <p>a) dane przedsiębiorstwo kolejowe wydaje licencje tylko swoim maszynistom;</p> <p>b) dane przedsiębiorstwo kolejowe nie ma na danym terytorium prawa wyłączności w zakresie wykonywania jakiegokolwiek z delegowanych lub zleconych zadań.</p> <p>5. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, upoważniony przedstawiciel lub wykonawca zobowiązany jest podczas wykonywania takich zadań postępować zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy odnoszącymi się do właściwego organu.</p> <p>6. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, ustanawia on system służący kontroli, w jaki sposób zadania te są wykonywane, oraz zapewniający spełnianie warunków określonych w ust. 2, 4 i 5.</p>				
Artykuł 20	Artykuł 20	«T»	projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy o tk art. 22a ust. 4 ustawy o tk	art. 22a ust. 1 pkt 2 Prezes UTK prowadzi rejestr ośrodków szkolenia art. 22a ust. 4 Prowadzenie ośrodka szkolenia jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów

	<p>Akredytacja i uznawanie osób i podmiotów</p> <p>1. Osoby lub podmioty akredytowane zgodnie z niniejszą dyrektywą uzyskują akredytację od podmiotu akredytującego wyznaczonego przez dane państwo członkowskie. Procedura akredytacji przeprowadzana jest na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji oraz bezstronności, takich jak europejskie normy serii EN 45000, oraz na podstawie oceny dokumentacji złożonej przez kandydatów, zawierającej odpowiednie potwierdzenie ich umiejętności w danej dziedzinie.</p> <p>2. Jako rozwiązanie alternatywne do akredytacji przewidzianej w ust. 1 państwo członkowskie może postanowić, że osoby lub podmioty uznane na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być uznane przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez dane państwo członkowskie. Zostają one uznane na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności. W przypadkach, w których określone kwalifikacje są wyjątkowo rzadkie, dozwolony jest wyjątek od tej reguły — po tym, jak Komisja zaopiniuje go pozytywnie zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 32 ust. 2.</p> <p>Kryterium niezależności nie ma zastosowania w przypadku szkolenia, o którym mowa w art. 23 ust. 5 i 6.</p> <p>3. Właściwy organ zapewnia publikację i aktualizację rejestru osób i podmiotów, które uzyskały akredytację lub zostały uznane zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p>		<p>Art. 1 pkt 9</p>	<p>art. 22a ust. 8 pkt 3 ustawy o tk</p> <p>art. 22a ust. 10 we wprowadzeniu do wyczenia ustawy o tk</p> <p>art. 22a ust. 11 pkt 8 i 9 ustawy o tk</p> <p>art. 22a ust. 12 pkt 8 ustawy o tk</p> <p>art. 22ac ust. 1 pkt 3 ustawy o tk</p> <p>art. 22a ust. 4c pkt 1, 2, 5 ust. 5 pkt 3, 4, 5a, 5b i 7 ust. 8 pkt 1 i 2 ust. 9a ust. 9c pkt 1</p>	<p>ustawy z dnia 6 marca 2019 r. – Prawo przedsiębiorców art. 22a ust. 8 pkt 3 Przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem składa pisemne oświadczenie następującej treści: Oświadczam, że :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru ośrodków szkolenia są kompletne i zgodne z prawdą;</li> <li>2) spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.</li> </ol> <p>art. 22a ust. 10 Prezes UTK wykreśla, w drodze decyzji, ośrodek szkolenia z rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w przypadku:</p> <p>art. 22a ust. 11 Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8) sposób ustalania numeru identyfikacyjnego ośrodka szkolenia wpisywanego do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakres danych ujętych w rejestrze, a także sposób uiszczania opłat za wpis do tego rejestru;</li> <li>9) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia;</li> </ol> <p>art. 22a ust. 12 pkt 8 Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenia, o którym mowa w ust. 11, mając na uwadze zalecenia Komisji Europejskiej dotyczące procedury nadawania numerów identyfikacyjnych ośrodkom szkolenia;</p> <p>art. 22ac ust. 1 pkt 3 Prezes UTK wydaje decyzję o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, w przypadku gdy stwierdzi rażące naruszenie warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia przez przedsiębiorcę.</p> <p>art. 22a ust. 4c zakres czynności wykonywanych</p>
--	--	--	---------------------	---	---

			<p>ust. 10a ust. 11 pkt 5, 7 i 10, 12 lit b i c ust. 12 pkt 7 i 9 ustawy o tk</p>	<p>przez ośrodek szkolenia obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynistów w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej</li> <li>2) szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectw maszynisty w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących:       <ol style="list-style-type: none"> <li>a) infrastruktury kolejowej,</li> <li>b) pojazdu kolejowego.</li> </ol> </li> <li>5) delegowanie egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9.</li> </ol> <p>art. 22a ust. 5 działalność, o której mowa w ust. 4, może prowadzić przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) który nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów - dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;</li> <li>4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności;</li> <li>5a) zapewniający:       <ol style="list-style-type: none"> <li>a) prowadzenie szkoleń przez instruktorów, którzy:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- spełniają wymagania dotyczące instruktorów określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10,</li> <li>- są wpisani do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1,</li> </ul> </li> <li>b) przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1, oraz którzy złożyli pisemną deklarację wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący,</li> <li>c) udział egzaminatorów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9;</li> </ol> </li> </ol>
--	--	--	---	--

					<p>5b) który terminowo wprowadza dane o przeprowadzonych szkoleniach oraz sprawdzianach wiedzy i umiejętności do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1;</p> <p>7) który posiada zbiór obowiązujących przepisów w zakresie objętym programem szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;</p> <p>art. 22a ust. 8 Przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem składa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów;</li> <li>2) deklarację, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b;</li> </ol> <p>art. 22a ust. 9a. W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia składa wniosek o wpisanie do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, instruktorów prowadzących szkolenia w tym ośrodku szkolenia lub zmianę zakresu wykonywanych czynności, przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się.</p> <p>art. 22a ust. 9c pkt 1 przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania działalności w zakresie czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o zmianę zakresu wykonywanych czynności;</p> <p>art. 22a ust. 10a Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prowadzenie szkolenia w sposób zgodny z programem szkolenia;</li> <li>2) wydanie dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności niezgodnie ze stanem faktycznym;</li> <li>3) przeprowadzenie sprawdzianu wiedzy i umiejętności przez egzaminatora niewpisanego do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1;</li> <li>4) prowadzenie szkolenia przez osobę niewpisaną do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1;</li> </ol>
--	--	--	--	--	---

					<p>5) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;</p> <p>6) wprowadzenie do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, danych potwierdzających ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, niezgodnych ze stanem faktycznym.</p> <p>art. 22a ust. 11 Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem niezbędnym do uzyskania licencji maszynisty</p> <p>7) uchylony;</p> <p>10) wymagania kwalifikacyjne dla instruktorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;</p> <p>12) wzór:</p> <p>b) dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia;</p> <p>c) uchylona,</p> <p>art. 22a ust. 12 Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, mając na uwadze:</p> <p>7) uchylony;</p> <p>9) przepisy Unii Europejskiej dotyczące wymagań, jaki powinny spełniać ośrodki szkolenia i egzaminowania</p>
Artykuł 21	<p>Artykuł 21</p> <p>Decyzje właściwego organu</p> <p>1. Właściwy organ podaje uzasadnienie wydawanych przez siebie decyzji.</p> <p>2. Właściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie</p>	«N»	ustawa <i>o transporcie kolejowym</i>	Art. 14 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 4 ustawy o tk	<p>Art. 14. 1. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:</p> <p>3) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści(...);</p> <p>4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy Kodeksu</p>

	<p>się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p> <p>3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia kontroli sądowej nad decyzjami podejmowanymi przez właściwy organ.</p>			<p>Art. 107 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego</p> <p>Art. 52 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi</p>	<p>postępowania administracyjnego.</p> <p>Art. 107. § 1. § 1. Decyzja zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oznaczenie organu administracji publicznej;</li> <li>2) datę wydania;</li> <li>3) oznaczenie strony lub stron;</li> <li>4) powołanie podstawy prawnej;</li> <li>5) rozstrzygnięcie;</li> <li>6) uzasadnienie faktyczne i prawne;</li> <li>7) pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania;</li> <li>8) podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego pracownika organu upoważnionego do wydania decyzji, a jeżeli decyzja wydana została w formie dokumentu elektronicznego - kwalifikowany podpis elektroniczny;</li> <li>9) w przypadku decyzji, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego, sprzeciw od decyzji lub skarga do sądu administracyjnego - pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa, sprzeciwu od decyzji lub skargi oraz wysokości opłaty od powództwa lub wpisu od skargi lub sprzeciwu od decyzji, jeżeli mają one charakter stały, albo podstawie do wyliczenia opłaty lub wpisu o charakterze stosunkowym, a także możliwości ubiegania się przez stronę o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy.</li> </ol> <p>Art. 52. § 1. Skargę można wnieść po wyczerpaniu środków zaskarżenia, jeżeli służyły one skarżącemu w postępowaniu przed organem właściwym w sprawie, chyba że skargę wnosi prokurator, Rzecznik Praw Obywatelskich lub Rzecznik Praw Dziecka.</p>
Artykuł 22	<p>Artykuł 22</p> <p>Rejestry i wymiana informacji</p> <p>1. Właściwe organy zobowiązane są:</p> <p>a) prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszono, cofnięte lub w</p>	«T»	ustawa <i>o transporcie kolejowym</i>	<p>Art. 22a ust. 1 pkt 1, ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy o tk</p>	<p>1. Prezes UTK prowadzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) rejestr licencji maszynistów;</li> </ol> <p>1a. Prezes UTK udostępnia dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na wniosek:</p> <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) Agencji - w celu przeprowadzenia oceny procesu przyznawania uprawnień maszynistom w Unii Europejskiej;</li> <li>3) przewoźnika kolejowego, zarządcy lub innego podmiotu, u którego maszynista jest</li> </ol>

	<p>odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany;</p> <p>b) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich, Agencji lub pracodawcy maszynistów — na uzasadniony wniosek — informacji o statusie takich licencji.</p> <p>2. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury są zobowiązani:</p> <p>a) prowadzić lub zapewnić prowadzenie rejestru wszystkich świadectw, które zostały wydane lub zaktualizowane, których termin ważności został przedłużony, które zostały zmienione, których ważność wygasła lub które zostały zawieszony, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdego świadectwa, określonego w załączniku I sekcja 4, oraz dane dotyczące kontroli okresowych, o których mowa w art. 16. Rejestr jest regularnie uaktualniany;</p> <p>b) współpracować z właściwym organem państwa członkowskiego, w którym mają swoją siedzibę, w celu wymiany informacji z tym organem oraz umożliwienia mu dostępu do wymaganych danych;</p> <p>c) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich — na ich wniosek — informacji o treści takich świadectw, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.</p> <p>3. Maszyniści mają dostęp do danych ich dotyczących, przechowywanych w rejestrach właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych, i na żądanie wydaje się im odpis</p>		<p>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</p> <p>Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 10 lit. c</p> <p>rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty</p> <p>Projekt rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty</p>	<p>§18 rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</p> <p>§16 projektu rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)</p> <p>art. 22b ust. 14 ustawy o tk</p> <p>§17 i załącznik do rozporządzenia</p> <p>§21 projektu rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty (przepisy nie ulegają</p>	<p>zatrudniony lub na rzecz którego świadczy usługi - w celu sprawdzenia statusu licencji maszynisty;</p> <p>(...)</p> <p>§ 16</p> <p>1. Prezes UTK prowadzi rejestr licencji maszynistów w postaci elektronicznej.</p> <p>2. Rejestr licencji maszynistów zawiera informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) bieżącego statusu licencji maszynisty i dotychczasowych zmian tego statusu;</li> <li>2) posiadacza wydanej licencji maszynisty;</li> <li>3) spełniania przez posiadacza licencji maszynisty podstawowych wymogów niezbędnych do wydania tego dokumentu oraz zachowania jego ważności.</li> </ol> <p>3. Rejestr licencji maszynistów jest prowadzony na warunkach zapewniających zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, uszkodzeniem, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą.</p> <p>4. Dane ujęte w rejestrze licencji maszynistów przechowuje się przez okres 10 lat od dnia upływu ważności ostatniej licencji maszynisty wpisanej do tego rejestru.</p> <p>14. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów za pomocą własnego systemu informatycznego albo za pomocą rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.</p> <p>§ 21. 1. Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury prowadzi rejestr świadectw maszynistów wewnętrzny, w postaci elektronicznej, lub z użyciem systemu teleinformatycznego. W przypadku prowadzenia rejestru wewnętrznego w postaci elektronicznej przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury jest obowiązany do przekazywania aktualnych danych do systemu teleinformatycznego.</p> <p>2. Rejestr świadectw maszynistów zawiera następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) numer licencji maszynisty, a także jej status;</li> <li>2) informacje dotyczące aktualnego świadectwa</li> </ol>
--	---	--	--	---	---

	<p>tych danych.</p> <p>4. Właściwe organy współpracują z Agencją w celu zapewnienia interoperacyjności rejestrów określonych w ust 1 i 2.</p> <p>W tym celu Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję podstawowe parametry rejestrów, które mają zostać utworzone, takie jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.</p> <p>5. Właściwe organy, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają zgodność rejestrów utworzonych przez nie zgodnie z ust. 1 i 2 oraz sposobu ich funkcjonowania z wymogami dyrektywy 95/46/WE.</p> <p>6. Agencja zapewnia zgodność systemu utworzonego zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.</p>				<p>maszynisty oraz dane osobowe maszynisty, zgodnie z art. 25x ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>3) informacje dotyczące statusu świadectwa maszynisty, w tym:</p> <p>a) datę wydania,</p> <p>b) datę i przyczynę: dokonania aktualizacji danych, zawieszenia albo cofnięcia,</p> <p>c) datę zgłoszenia zgubienia, kradzieży i zniszczenia oraz wydania duplikatu tego dokumentu;</p> <p>4) informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty oraz o wynikach sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.</p> <p>3. Rejestr świadectw maszynistów jest prowadzony na warunkach zapewniających zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, uszkodzeniem, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą. Dane ujęte w rejestrze świadectw maszynistów przechowuje się przez okres 10 lat od dnia utraty ważności ostatniego świadectwa maszynisty wpisanego do tego rejestru.</p> <p>4. Wzór rejestru świadectw maszynistów, określający rodzaj i strukturę danych, stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.</p> <p>5. Słownik danych identyfikujących osoby, podmioty oraz adresy pobierany jest z systemu informatycznego.</p> <p>6. Rejestr świadectw maszynistów zapewnia wymianę danych z systemem teleinformatycznym w sposób ciągły.</p>
Artykuł 23	<p>Artykuł 23</p> <p>Szkolenie</p> <p>1. Szkolenie maszynistów obejmuje część dotyczącą licencji i odzwierciedlającą ogólną wiedzę zawodową według opisu zawartego w załączniku IV oraz część dotyczącą świadectwa i odzwierciedlającą szczegółową wiedzę zawodową według opisu zawartego w załącznikach V i VI.</p> <p>2. Metoda szkolenia spełnia kryteria</p>	«T»	Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty	§ 14 ust. 1, 2 i 3 Załącznik 4 (przepisy nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących przepisów rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty)	<p>§14. 1. Zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem obejmuje następujące zagadnienia:</p> <p>1) specyfikę i środowisko pracy maszynisty, w tym jego rolę i odpowiedzialność w ruchu kolejowym, wymagania zawodowe i predyspozycje niezbędne do wykonywania pracy na tym stanowisku;</p> <p>2) technologię transportu kolejowego, w tym przepisy bezpieczeństwa i eksploatacji;</p> <p>3) infrastrukturę kolejową;</p> <p>4) radiolączność pociągową;</p> <p>5) pociągi, ich składy oraz wymogi techniczne dotyczące lokomotyw, zespołów trakcyjnych,</p>

	<p>określone w załączniku III.</p> <p>3. Szczegółowe cele szkolenia określone są w załączniku IV — w odniesieniu do licencji, i w załącznikach V i VI — w odniesieniu do świadectwa. Te szczegółowe cele szkolenia mogą być uzupełnione:</p> <p>a) o stosowne TSI przyjęte zgodnie z dyrektywą 96/48/WE lub dyrektywą 2001/16/WE. W tym przypadku Komisja zapewnia spójność pomiędzy TSI a załącznikami IV, V i VI; albo</p> <p>b) o kryteria zaproponowane przez Agencję w myśl art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004. Kryteria te, jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.</p> <p>4. Zgodnie z art. 13 dyrektywy 2004/49/WE państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia kandydatom na maszynistów sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do szkoleń potrzebnych do spełnienia warunków uzyskania licencji i świadectwa.</p> <p>5. Czynności szkoleniowe dotyczące ogólnej wiedzy zawodowej, o której mowa w art. 11 ust. 4, znajomości języków obcych, o której mowa w art. 12, oraz wiedzy zawodowej z zakresu taboru kolejowego, o której mowa w art. 13 ust. 1, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane zgodnie z art. 20.</p> <p>6. Czynności szkoleniowe dotyczące wiedzy o infrastrukturze, zgodnie z art. 13 ust. 2, w tym znajomości trasy oraz zasad i procedur eksploatacji, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje</p>		<p>Projekt rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty</p>	<p>§ 3 i 4</p>	<p>wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego;</p> <p>6) zagrożenia występujące w ruchu kolejowym;</p> <p>7) podstawowe zasady fizyki.</p> <p>2. Szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty obejmuje wiedzę ogólną z zakresu zagadnień, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasad, które można zastosować niezależnie od określonego rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.</p> <p>3. Program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.</p> <p>§ 3. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.</p> <p>§ 4. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.</p>
--	--	--	---	----------------	--

	<p>się dana infrastruktura.</p> <p>7. W odniesieniu do licencji ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.</p> <p>8. Należy wdrożyć proces ciągłego doskonalenia zawodowego, tak by zapewnić utrzymanie kwalifikacji personelu zgodnie z załącznikiem III pkt 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE.</p>				
Artykuł 24	<p>Artykuł 24</p> <p>Koszty szkolenia</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie niezbędnych środków w celu zapobieżenia skorzystaniu przez inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury z nakładów poniesionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury na szkolenie maszynisty w przypadku gdy maszynista opuszcza ich dobrowolnie na rzecz tego innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.</p> <p>2. Wdrożenie niniejszego artykułu jest przedmiotem szczególnej uwagi w ramach sprawozdania przewidzianego w art. 33 lit. f).</p>	«N»	ustawa o transporcie kolejowym	Art. 22c ustawy o tk	Art. 22c. Przewoźnik kolejowy lub zarządcą infrastruktury kolejowej może zawrzeć z maszynistą umowę zobowiązującą go do zwrotu części lub całości kosztów poniesionych na jego szkolenie, jeżeli rozwiązanie lub wygaśnięcie umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej nastąpiło przed ustalonym w tej umowie terminem, z przyczyny leżącej po stronie maszynisty.
	<p>Artykuł 25</p> <p>Egzaminy</p> <p>1. Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz</p>	«T»	projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym  art. 1 pkt 11	art. 22ba i art. 22bb ustawy o tk	<p>9. Egzamin na licencję maszynisty składa się z części teoretycznej i jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.</p> <p>10. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań na egzamin na licencję maszynisty.</p>

	<p>egzaminatorów określa:</p> <p>a) w odniesieniu do części dotyczącej licencji: właściwy organ przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu licencji zgodnie z art. 14 ust. 1;</p> <p>b) w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 15.</p> <p>2. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, nadzorowane są przez kompetentnych egzaminatorów, akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20, oraz są one zorganizowane tak, aby uniknąć jakiegokolwiek konfliktu interesów.</p> <p>3. Oceny wiedzy o infrastrukturze, w tym znajomości trasy oraz zasad eksploatacji, dokonują osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.</p> <p>4. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, są zorganizowane tak, aby uniknąć konfliktu interesów, nie naruszając możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego świadectwo.</p> <p>5. Wybór egzaminatorów i egzaminów może podlegać kryteriom wspólnotowym ustanowionym na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję. Te środki jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3. W przypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skorzystać z procedury pilnej, o której mowa w art. 32 ust. 4.</p> <p>W przypadku braku takich kryteriów</p>				<p>11. Pytania, o których mowa w ust. 10, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 poz. 2176).</p> <p>12. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>13. Odwołanie, o którym mowa w ust. 12, składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wyniku egzaminu na licencję maszynisty.</p> <p>14. Uchybienie terminu, o którym mowa w ust. 13, do wniesienia odwołania, o którym mowa w ust. 12, skutkuje pozostawieniem tego odwołania bez rozpoznania.</p> <p>15. Prezes UTK rozpatruje odwołanie, o którym mowa w ust. 12, w terminie 30 dni od dnia jego otrzymania.</p> <p>16. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 12, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na licencję maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na licencję maszynisty stosuje się przepisy ust. 6-11.</p> <p>Art. 22bb. 1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na świadectwo maszynisty.</p> <p>2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.</p> <p>3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na świadectwo maszynisty jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;</li> <li>2) ukończenie szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;</li> <li>3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.</li> </ol> <p>4. Przepis art. 22ba ust. 4 i 8 stosuje się.</p> <p>5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i</p>
--	---	--	--	--	--

	<p>wspólnotowych właściwe organy określają kryteria krajowe.</p> <p>6. Kurs szkoleniowy kończy się egzaminami teoretycznymi i praktycznymi. Zdolność prowadzenia pojazdów kolejowych jest oceniana w czasie testów praktycznych na sieci kolejowej. Można również wykorzystać symulatory, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.</p>			<p>obejmuje w szczególności sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.</p> <p>6. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza się w formie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego, oraz</li> <li>2) zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego.</li> </ol> <p>7. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań, o których mowa w ust. 6 pkt 1. Pytania nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.</p> <p>8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust.1.</p> <p>9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów, o których mowa w ust. 10.</p> <p>10. Część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator zatrudniony i wyznaczony przez Prezesa UTK.</p> <p>11. Egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, o którym mowa w ust. 10, posiada świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego oraz do jazdy po infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin albo – w przypadku kiedy nie spełnia tego warunku – ważne świadectwo maszynisty w zakresie odpowiedniej infrastruktury lub typu pojazdu kolejowego.</p> <p>12. Podmiot wnoszący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.</p> <p>13. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej</p>
--	--	--	--	---

			projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym  art. 1 pkt 8	art. 22 ust. 2 pkt 5 i 6 ustawy o tk	egzaminu na świadectwo maszynisty. 14. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty. Przepisy art. 22ba ust. 13 i 15 stosuje się odpowiednio. 15. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 14, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na świadectwo maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty stosuje się przepisy ust. 3 i 5-13 oraz odpowiednio art. 22ba ust. 8.  art. 22 ust. 2 pkt 5 Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która: 5) odbyła szkolenie na licencję maszynisty; 6) zdała egzamin na licencję maszynisty, nie później niż w terminie 24 miesięcy od dnia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 5.
Artykuł 26	Artykuł 26  Normy jakości  Właściwe organy zapewniają objęcie stałym monitorowaniem wszystkich zadań związanych ze szkoleniami, oceną umiejętności, uaktualnianiem licencji i świadectw zgodnie z systemem norm jakości. Przepis ten nie ma zastosowania do zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE.	«T»	projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym  art. 1 pkt 17	Rozdział 4c Krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe  art. 25x – 25y ustawy o tk	Art. 25x. Prezes UTK, w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7b, prowadzi w systemie teleinformatycznym krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, który zawiera dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe. 2. W rejestrze, o którym mowa w ust. 1, gromadzi się dane: 1) w przypadku osób, o których mowa w ust. 1: a) imiona i nazwisko, b) datę i miejsce urodzenia, c) obywatelstwo i numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, d) dotyczące uprawnień do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1, e) dotyczące odbytych szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych, f) dotyczące przeprowadzonych sprawdzianów wiedzy i umiejętności, g) dotyczące orzeczeń stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa

					<p>maszynisty lub licencji maszynisty albo pracy na stanowisku prowadzącego pojazd kolejowy,</p> <p>h) o miejscu zatrudnienia,</p> <p>i) o formie zatrudnienia,</p> <p>j) o stanowisku pracy;</p> <p>2) w przypadku maszynistów oraz kandydatów na maszynistów – informacje z rejestru licencji maszynistów i rejestru świadectw maszynistów, o których mowa w decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17, z późn. zm. ));</p> <p>3) w przypadku prowadzących pojazdy kolejowe dane dotyczące:</p> <p>a) przeprowadzonych egzaminów,</p> <p>b) wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym,</p> <p>c) praw kierowania pojazdem kolejowym;</p> <p>4) w przypadku ośrodków szkolenia, które przeprowadziły szkolenie na licencję maszynisty, szkolenie na świadectwo maszynisty lub sprawdzian wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:</p> <p>a) numer NIP lub REGON oraz firmę,</p> <p>b) numer wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2;</p> <p>5) w przypadku egzaminatorów, którzy prowadzą egzaminy na licencję maszynisty, egzaminy na świadectwo maszynisty lub sprawdzian wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:</p> <p>a) imiona i nazwisko egzaminatora,</p> <p>b) numer wpisu do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1. 3. Dane, o których mowa w ust. 2, wprowadza do rejestru, o którym mowa w ust. 1:</p> <p>1) ośrodek szkolenia - w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. e i f,</p> <p>2) przewoźnik kolejowy lub zarządca - w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów oraz danych, o których mowa w ust. 2 w pkt 1 lit. d i h-j,</p> <p>3) podmiot uprawniony do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym - w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 w pkt 1 lit. h i j i ust. 2 pkt 3,</p> <p>4) podmiot uprawniony do</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na maszynistów, maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe - w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. g</p> <p><input type="checkbox"/> za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zaistnienia zdarzenia powodującego obowiązek wprowadzenia danych.</p> <p>4. Prezes UTK udostępnia usługi sieciowe umożliwiające zintegrowanie systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez podmioty, o których mowa w ust. 3, z systemem teleinformatycznym obsługującym rejestr, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>5. Dane gromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przez okres 2 lat od dnia ukończenia szkolenia na licencję maszynisty - w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. a;</li> <li>2) do dnia upływu terminu, o którym mowa w art. 22 ust. 5 - w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. b.</li> </ol> <p>Art. 25y. 1. Dane maszynisty, kandydata na maszynistę lub prowadzącego pojazdy kolejowe, zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się przewoźnikowi kolejowemu lub zarządcy, na rzecz których maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe świadczy pracę lub usługi, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr.</p> <p>2. Dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się osobie, której te dane dotyczą, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Państwowej Inspekcji Pracy oraz innym podmiotom, jeżeli są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu kolejowego. Dane udostępnia się w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344). Dane udostępnia się na uzasadniony wniosek.</p> <p>3. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dostęp do swoich danych przyznaje elektronicznie maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe w celu realizacji umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej.</p> <p>4. W przypadku rozbieżności między danymi</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>zgrupowanymi w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub w rejestrze REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.</p> <p>5. Prezes UTK aktualizuje dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, w tym dokonuje ich zmiany lub usunięcia z rejestru, na uzasadniony wniosek podmiotu obowiązującego do wprowadzania danych.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw transportu, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, oraz jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych,</li> <li>2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1 – mając na względzie prawidłowość wykonywania przez poszczególne podmioty zadań wynikających z ustawy oraz zapewnienie wysokiej jakości danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i jego referencyjny charakter.</li> </ol> <p>7. Dane, o których mowa w ust. 1, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;</li> <li>2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy.”</li> </ol>
Artykuł 27	<p>Artykuł 27</p> <p>Niezależna ocena</p> <p>1. Niezależna ocena procedur uzyskiwania i oceny profesjonalnej wiedzy i kwalifikacji, a także systemu wydawania licencji i świadectw jest przeprowadzana w każdym państwie członkowskim nie rzadziej niż co pięć lat. Nie dotyczy to zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE. Ocena ta jest</p>	«N»	<i>ustawa o transporcie kolejowym</i>	Art. 22e	<p>1. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 5 lat, ocenę systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości tego systemu oraz bezpieczeństwo w ruchu kolejowym. Wyniki oceny są jawne.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu, w celu dokonania oceny, o której mowa w ust. 1, może żądać od Prezesa UTK, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej udzielenia informacji oraz wyjaśnień niezbędnych do dokonania oceny.</p> <p>3. Wyniki oceny systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty</p>

	<p>przewodzona przez wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w przedmiotową działalność.</p> <p>2. Wyniki niezależnych ocen są należycie udokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie kroki mające na celu eliminację wszelkich nieprawidłowości ujawnionych w wyniku niezależnej oceny.</p>				<p>przekazywane są zainteresowanym podmiotom oraz Prezesowi UTK.</p> <p>4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o wyznaczenie podmiotowi, u którego stwierdzono nieprawidłowości terminu ich usunięcia.</p> <p>5. Prezes UTK może nałożyć na przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, który nie usunął w wyznaczonym terminie nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, karę pieniężną w wysokości określonej w art. 66 ust. 2. Art. 66 ust. 4 stosuje się.";</p>
Artykuł 28	<p>Artykuł 28</p> <p>Sprawozdanie na temat pozostałych członków personelu</p> <p>1. W przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. sprawozdaniu Agencja, uwzględniając TSI w sprawie funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym opracowanym w ramach dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i których kwalifikacje zawodowe przyczyniają się w związku z tym do bezpieczeństwa ruchu kolejowego; powyższy profil i zadania powinny być uregulowane na poziomie Wspólnoty poprzez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego w niniejszej dyrektywie.</p> <p>2. Na podstawie powyższego sprawozdania Komisja do dnia 4 czerwca 2010 r. przedstawi propozycje legislacyjne w sprawie systemu certyfikacji dla pozostałych członków personelu, o których mowa w ust. 1.</p>	«N»			

Artykuł 29	<p>Artykuł 29</p> <p>Kontrole przeprowadzane przez właściwy organ</p> <p>1. Właściwy organ może w każdej chwili podjąć kroki w celu przeprowadzenia kontroli, w pociągach kursujących na obszarze objętym jego właściwością, czy maszynista jest w posiadaniu dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p> <p>2. Nie naruszając możliwości przeprowadzenia kontroli, o których mowa w ust. 1, w razie zaniedbania w miejscu pracy właściwy organ może sprawdzić, czy dany maszynista spełnia wymogi określone w art. 13.</p> <p>3. Właściwy organ może kontrolować przestrzeganie niniejszej dyrektywy przez maszynistów, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, egzaminatorów i ośrodki szkoleniowe, prowadzące działalność w zakresie podlegającym jego właściwości.</p> <p>4. W razie uznania, że maszynista przestał spełniać jeden lub więcej wymaganych warunków, właściwy organ podejmuje następujące działania:</p> <p>a) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ: właściwy organ zawiesza tę licencję. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od skali problemów, jakie powstały dla bezpieczeństwa kolei. Niezwłocznie informuje zainteresowanego maszynistę i jego pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla przewidzianego w art. 21 prawa do odwołania. Organ określa procedurę odzyskania licencji;</p> <p>b) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ w innym państwie członkowskim: właściwy organ zwraca się do tego właściwego organu w innym państwie</p>	«T»	<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 7</p> <p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 8</p>	<p>art. 18d ust. 8</p> <p>art. 22 ust. 10 ustawy o tk</p>	<p>8. Nadzór nad szkoleniami w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.</p> <p>art. 22 ust. 10. O zawieszeniu licencji maszynisty, cofnięciu licencji maszynisty lub aktualizacji danych zawartych w licencji, Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę, na którego rzecz maszynista świadczy pracę lub usługi. Zawiadomienia dokonuje się za pośrednictwem rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.</p>
------------	--	-----	---	---	--

	<p>członkowskim z uzasadnionym wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie licencji. Wnioskujący właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o swoim wniosku. Organ, który wydał przedmiotową licencję, rozpatruje wniosek w terminie czterech tygodni i powiadamia wnioskujący organ o swojej decyzji. Organ, który wydał licencję, informuje także Komisję oraz inne właściwe organy o swojej decyzji. Każdy właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na informację o decyzji organu, który wydał licencję;</p> <p>c) jeżeli dotyczy to świadectwa: właściwy organ zwraca się do podmiotu, który je wydał, z wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie świadectwa. Podmiot, który wydał świadectwo, podejmuje stosowne działania i przekazuje właściwemu organowi sprawozdanie w terminie czterech tygodni. Właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na sprawozdanie organu wydającego świadectwo oraz informuje o tym Komisję i inne właściwe organy.</p> <p>Jeżeli w jakimkolwiek przypadku właściwy organ uzna, że dany maszynista stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa kolei, niezwłocznie podejmuje on konieczne działania, takie jak zwrócenie się do zarządcy infrastruktury o zatrzymanie pociągu i zakazanie maszyniście pracy na obszarze objętym jego właściwością tak długo, jak jest to konieczne. Właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o takiej decyzji.</p> <p>We wszystkich przypadkach właściwy organ lub wyznaczona do tego jednostka uaktualnia rejestr, o którym mowa w art. 22.</p> <p>5. Jeżeli właściwy organ uzna, że decyzja</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>podjęta przez właściwy organ w innym państwie członkowskim zgodnie z ust. 4 nie jest zgodna ze stosownymi kryteriami, sprawa jest kierowana do Komisji, która wydaje swoją opinię w terminie trzech miesięcy. W razie konieczności zainteresowanemu państwu członkowskiemu proponowane są środki naprawcze. W przypadku braku porozumienia lub sporu sprawa jest kierowana do komitetu, o którym mowa w art. 32 ust. 1, Komisja zaś podejmuje wszelkie niezbędne kroki zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2. Państwo członkowskie może utrzymać zakaz prowadzenia przez maszynistę pociągu na swoim terytorium zgodnie z ust. 4 do chwili zakończenia sprawy zgodnie z niniejszym ustępem.</p>				
Artykuł 30	<p>Artykuł 30</p> <p>Sankcje</p> <p>Bez uszczerbku dla jakichkolwiek innych sankcji lub procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 36 ust. 1 akapit pierwszy, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych ich zmianach.</p>	«T»	<p>projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>art. 1 pkt 19</p>	<p>art. 66 ust. 1 pkt 11 ustawy o tk</p> <p>art. 66 ust. 2 ustawy o tk</p> <p>art. 66 ust. 2ad i 2ae ustawy o tk</p>	<p>art. 66 ust. 1 pkt 12 (<i>karze pieniężnej podlega</i> 11) podmiot, który wbrew obowiązkowi określonymu w art. 25x ust. 3, nie dokonał za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wprowadzenia danych do tego rejestru, dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu lub wprowadził dane nieprawdziwe</p> <p>2. Za naruszenie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym.</p> <p>2ad. Przedsiębiorca przekazuje Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, dane niezbędne do określenia podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2. 2ae. W przypadku nieprzekazania danych, o których mowa w ust. 2ad, lub gdy przekazane dane uniemożliwiają ustalenie podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2, lub gdy przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest niższy niż 10 000 zł, Prezes UTK nakłada karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł..</p> <p><i>Karze pieniężnej podlega zarządca lub przewoźnik</i></p>
			ustawa o tk	art. 66 ust. 1 pkt 4	

				lit. b  art. 66 ust. 2a, 2aa, 2ab, 2b i 3	<p><i>kolejowy, który:</i> b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy,</p> <p>2a. Prezes UTK odstępuje od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte niezwłocznie. 2aa. Prezes UTK, uwzględniając zakres naruszenia, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe, może nałożyć, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu: 1) decyzji, o których mowa w art. 13b ust. 1, art. 14 ust. 1-3 oraz art. 25m ust. 1 i 2, albo 2) wyroków sądowych w sprawach, o których mowa w ust. 2 i 3 oraz w art. 29 ust. 1. 2ab. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2aa, nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę. 2b. Ustalając wysokość kary pieniężnej, Prezes UTK uwzględni zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe.</p> <p>3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300% jego wynagrodzenia miesięcznego.</p>
Artykuł 31	Artykuł 31  Zmiany w załącznikach  1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, poprzez dostosowanie załączników do postępu naukowego i technicznego, podejmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3. W wypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skorzystać z pilnej procedury, o której mowa	«N»			

	<p>w art. 32 ust. 4.</p> <p>2. W przypadku gdy dostosowania dotyczą zdrowia i wymogów bezpieczeństwa lub kompetencji zawodowych, Komisja zapewni konsultacje z partnerami społecznymi przed ich przyjęciem.</p>				
Artykuł 32	<p>Artykuł 32</p> <p>Komitety</p> <p>1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu postanowień jej art. 8.</p> <p>Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.</p> <p>3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem postanowień art. 8 tej decyzji.</p> <p>4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 oraz 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem postanowień jej art. 8.</p>	«N»			
Artykuł 33	<p>Artykuł 33</p> <p>Sprawozdanie</p> <p>Agencja ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą. Najpóźniej cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4</p>	«N»			

	<p>przedkłada Komisji sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie w zakresie:</p> <p>a) procedur udzielania licencji i świadectw;</p> <p>b) akredytacji ośrodków szkoleniowych i egzaminatorów;</p> <p>c) systemu jakości wprowadzanego przez właściwe organy;</p> <p>d) wzajemnego uznawania świadectw;</p> <p>e) adekwatności wymagań szkoleniowych wyszczególnionych w załącznikach IV, V i VI w odniesieniu do struktury rynku oraz kategorii wymienionych w art. 4 ust. 2 lit. a);</p> <p>f) wzajemnego powiązania rejestrów i mobilności na rynku pracy.</p> <p>Ponadto w sprawozdaniu tym Agencja może w razie potrzeby zalecić działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury.</p> <p>Komisja podejmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie konieczności proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.</p>				
Artykuł 34	<p>Artykuł 34</p> <p>Stosowanie kart elektronicznych (smartcards)</p> <p>Do dnia 4 grudnia 2012 r. Agencja zbada możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa, o których mowa w art. 4, oraz sporządzi analizę</p>	«N»			

	<p>kosztów i zysków.</p> <p>Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, odnoszących się do specyfikacji technicznej i eksploatacyjnej takiej karty elektronicznej, przyjmuje się na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję oraz zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.</p> <p>Jeżeli wdrożenie karty elektronicznej nie wiąże się ze zmianą niniejszej dyrektywy lub załączników do niej, specyfikacje karty elektronicznej przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 32 ust. 2.</p>				
Artykuł 35	<p>Artykuł 35</p> <p>Współpraca</p> <p>Państwa członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Właściwe organy prowadzą współpracę na tym etapie wdrażania.</p> <p>Agencja wspomaga tę współpracę i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów.</p>	«N»			
Artykuł 36	<p>Artykuł 36</p> <p>Wdrożenie</p> <p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą przed dniem 4 grudnia 2009 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa</p>	«N»			

	<p>członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych przez nie w zakresie objętym niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.</p> <p>3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, do czasu gdy na ich terytorium stworzony zostanie system kolejowy.</p>				
Art. 37	<p>Artykuł 37</p> <p>Stopniowe wprowadzanie w życie i okresy przejściowe</p> <p>Niniejsza dyrektywa będzie wprowadzana w życie stopniowo zgodnie z poniższymi przepisami.</p> <p>1. Rejestry, o których mowa w art. 22, zostaną utworzone w okresie dwóch lat od określonej w art. 22 ust. 4 daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów.</p> <p>2. a) Nie później niż dwa lata od przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4 świadectwa i licencje są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie członkowskim, lub pracującym w co najmniej dwóch państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.</p> <p>Od powyższej daty wszyscy maszyści</p>	«N»	<p><i>ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</i></p> <p><i>rozporządzenie z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty</i></p>	Art. 3	<p>Art. 3. 1. Rozporządzenie wydane na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w zakresie dotyczącym maszynistów zachowuje moc nie dłużej niż do dnia 1 grudnia 2017 r., a w pozostałym zakresie, do dnia wejścia w życie rozporządzenia, o którym mowa w art. 22d ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ale nie dłużej niż do dnia 3 grudnia 2010 r.</p> <p>2. Prezes UTK do dnia 4 grudnia 2010 r. założy rejestr, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>3. Uprawnienia prowadzących pojazdy kolejowe wydane na podstawie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują ważność na okres na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 1 grudnia 2017 r.</p> <p>§ 11. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, w trybie określonym w § 7, wydaje licencję maszynisty osobie, która przed dniem wejścia w życie rozporządzenia posiadała prawo do kierowania pojazdem kolejowym, bez konieczności odbycia przez tę osobę szkolenia</p>

	<p>wykonyjący wspomniane rodzaje przewozów, łącznie z tymi, którzy nie posiadają jeszcze licencji lub świadectwa wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, są poddawani okresowym kontrolom przewidzianym w art. 16.</p> <p>b) W okresie dwóch lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w ust. 1, wszystkie nowe licencje i świadectwa są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.</p> <p>c) W okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1, wszyscy maszyniści zobowiązani są posiadać licencję i świadectwo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Podmiot wydający uwzględnia wszelkie nabyte już przez każdego maszynistę kwalifikacje zawodowe w taki sposób, aby wymóg ten nie stwarzał niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych. W miarę możliwości należy utrzymać uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym uprzednio przyznane maszyniście. W odniesieniu do poszczególnych maszynistów lub ich grup organy wydające mogą jednak zadeclanować, że do uzyskania licencji lub świadectw zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy konieczne jest przejście dodatkowych egzaminów lub szkoleń.</p> <p>3. Maszyniści, którym zezwolono na kierowanie pojazdem kolejowym zgodnie z przepisami stosowanymi w okresie poprzedzającym rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), mogą nadal wykonywać swoje czynności zawodowe na podstawie swoich uprawnień i bez stosowania przepisów niniejszej dyrektywy w okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1.</p> <p>W przypadku praktykantów, którzy rozpoczęli zatwierdzone kształcenie i program szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie poprzedzającym</p>		<p><i>rozporządzenie z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty</i></p>	<p>§ 7</p>	<p>i złożenia egzaminu, o których mowa w § 4, na jej wniosek, jeżeli przedstawi ona:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) poświadczoną kopię prawa kierowania pojazdem kolejowym;</li> <li>2) poświadczoną kopię zaświadczenia lekarskiego wydanego na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r. poz. 2152 i 2212, z 2005 r. poz. 1999, z 2006 r. poz. 1407 oraz z 2007 r. poz. 1204);</li> <li>3) zaświadczenie wydane przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury kolejowej, u którego osoba ta jest zatrudniona albo na rzecz której świadczy ona usługi, potwierdzające wykonywanie czynności na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego.</li> </ol> <p>§ 7. Osobie, która posiada ważne uprawnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych wydane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r. poz. 2152 i 2212, z 2005 r. poz. 1999, z 2006 r. poz. 1407 oraz z 2007 r. poz. 1204), przewoźnik kolejowy albo zarządca infrastruktury kolejowej wydaje w trybie, o którym mowa w art. 22b ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, świadectwo maszynisty odpowiedniej kategorii uprawniające do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej, po której osoby te wykonują przejazdy lub przewozy, bez konieczności odbycia szkolenia i złożenia egzaminu, o których mowa w § 2.</p>
--	--	--	---	------------	--

	<p>rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), państwa członkowskie mogą przyznawać świadectwa tym praktykantom zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.</p> <p>Właściwy organ lub zainteresowane organy mogą w wyjątkowych przypadkach zwolnić maszynistów i praktykantów, o których mowa w niniejszym punkcie, z wymagań zdrowotnych określonych w załączniku II. Ważność licencji wydanej przy zastosowaniu takiego zwolnienia jest ograniczona do terytorium danego państwa członkowskiego.</p> <p>4. Właściwe organy, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają stopniowe wprowadzanie okresowych kontroli odpowiadających kontrolom przewidzianym w art. 16 wobec maszynistów nieposiadających licencji i świadectw zgodnych z niniejszą dyrektywą.</p> <p>5. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja, po konsultacji z tym państwem członkowskim, zwróci się do Agencji o przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy do maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres 10 lat. Analiza kosztów i zysków jest przedkładana Komisji w okresie dwóch lat od utworzenia rejestru, o którym mowa w pkt 1.</p> <p>Jeśli ta analiza kosztów i zysków wykaże, że koszty zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do tych maszynistów przewyższają korzyści, Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, w ciągu sześciu miesięcy od przedłożenia analizy kosztów i korzyści podejmuje w tej sprawie decyzję. Decyzja może stanowić, że przepisy pkt 2 lit. b) i c) niniejszego artykułu nie muszą być stosowane wobec takich maszynistów w okresie do 10 lat na terytorium danego</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>państwa członkowskiego.</p> <p>Najpóźniej 24 miesiące przed wygaśnięciem wspomnianego okresowego zwolnienia Komisja, uwzględniając odpowiedni rozwój sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, wystąpić z wnioskiem do Agencji o przeprowadzenie drugiej analizy kosztów i korzyści, która jest przekazywana Komisji najpóźniej 12 miesięcy przed wygaśnięciem tego okresowego zwolnienia. Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w akapicie drugim niniejszego punktu.</p>				
Art. 38-39	<p>Art. 38</p> <p>Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p> <p>Art. 39</p> <p>Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.</p>	«N»			
	ZAŁĄCZNIK I	«N»	Ustawa o transporcie kolejowym	Art. 22 ust. 5  Art. 22b ust. 1	5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. (...)

					<p>1.Przewoźnicy kolejowi i zarządcy wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010.</p> <p>Wzór licencji maszynisty określa rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady</p> <p>Wzór świadectwa maszynisty określa rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady</p>
	<p>ZAŁĄCZNIK II</p> <p>WYMOGI ZDROWOTNE</p> <p>1. WYMOGI OGÓLNE</p> <p>1.1. Maszyniści nie mogą cierpieć na jakiegokolwiek dolegliwości lub przyjmować jakichkolwiek leków lub substancji, które mogą powodować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nagłą utratę świadomości,</li> <li>- osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji,</li> <li>- nagłą utratę sprawności,</li> <li>- utratę równowagi lub koordynacji,</li> <li>- znaczące ograniczenie możliwości poruszania się.</li> </ul> <p>1.2. Wzrok</p> <p>Konieczne jest spełnienie następujących wymogów dotyczących wzroku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ostrość wzroku z korekcją lub bez: 1,0; nie mniej niż 0,5 dla oka gorzej widzącego,</li> <li>- dopuszczalna maksymalna korekcja</li> </ul>		<p><i>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</i></p> <p><i>Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty</i></p>	<p>Załącznik 2</p> <p>Załącznik nr 2</p>	<p>WYMAGANIA ZDROWOTNE, FIZYCZNE I PSYCHICZNE, JAKIE POWINNY SPEŁNIAĆ OSOBY</p> <p>UBIEGAJĄCE SIĘ O LICENCJĘ MASZYNISTY</p> <p>1. Wymagania dotyczące ogólnego stanu zdrowia fizycznego i psychicznego</p> <p>Maszyniści powinni mieć dobry stan zdrowia fizycznego i psychicznego, a w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie powinny u nich występować choroby lub niesprawności lub</li> <li>2) nie powinni przyjmować leków lub innych substancji — które mogą powodować: nagłą utratę świadomości, osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji, nagłą utratę sprawności, utratę równowagi lub koordynacji, istotne ograniczenie czynności ruchowych, zachowania patologiczne.</li> </ol> <p>2. Wymagania dotyczące narządu wzroku</p> <p>2. 1. Konieczne jest spełnienie następujących wymagań</p> <p>dotyczących narządu wzroku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ostrość wzroku: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) bez korekcji 0,8/0,8 w przypadku osób, które ubiegają się o licencję maszynisty, a dotychczas</li> </ol> </li> </ol>

	<p>soczewkami kontaktowymi: nadwzroczność +5/krótkowzroczność -8. Na odstępstwa zgoda wydawana jest w wyjątkowych przypadkach i po uzyskaniu opinii lekarza okulisty. Lekarz medycyny podejmuje na tej podstawie decyzję,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- widzenie na odległości bliskie i pośrednie: wystarczające, z korekcją lub bez,</li> <li>- soczewki kontaktowe i szkła są dopuszczone, jeżeli są okresowo sprawdzane przez specjalistę,</li> <li>- normalne widzenie kolorów: wykorzystanie uznanego badania, takiego jak test Ishihary, a także innego uznanego badania, jeżeli jest to wymagane,</li> <li>- pole widzenia: pełne,</li> <li>- widzenie okiem lewym i prawym: efektywne; nie jest wymagane, jeśli dana osoba ma odpowiednią adaptację i wystarczającą kompensację. Jedynie w przypadku utraty widzenia obuocznego po rozpoczęciu pracy,</li> <li>- widzenie obuoczne: efektywne,</li> <li>- rozpoznawanie sygnałów barwnych: test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych,</li> <li>- wrażliwość na kontrast: dobra,</li> <li>- brak postępujących chorób oczu,</li> <li>- implanty soczewek oraz zabiegi keratotomii i keratektomii są dopuszczalne jedynie pod warunkiem kontroli przeprowadzanych corocznie lub w odstępach ustalonych przez lekarza medycyny,</li> <li>- odporność na oślepienie błyskiem,</li> <li>- kolorowe soczewki kontaktowe i soczewki fotochromatyczne nie są dozwolone. Szkła z filtrem UV są dozwolone.</li> </ul> <p>1.3. Wymogi dotyczące słuchu i mowy</p> <p>Wystarczająco dobry słuch potwierdzony audiogramem, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych.</li> </ul> <p>Następujące wartości powinny być przyjęte jako wytyczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 40</li> </ul>				<p>nie były uprawnione do wykonywania czynności maszynisty,</p> <p>b) bez korekcji 0,5/0,5 lub 0,7/0,3 oraz z korekcją 1,0/0,5 lub 0,8/0,8 (korekcja • }3,0 D sph; • }2,0 D cyl) w przypadku osób z udokumentowanymi uprawnieniami do wykonywania czynności maszynisty, które ubiegają się o licencję maszynisty, jej zachowanie, przedłużenie lub przywrócenie;</p> <p>2) widzenie pośrednie i do blizy dobre bez lub z korekcją;</p> <p>3) prawidłowe rozpoznawanie barw za pomocą tablic pseudoizochromatycznych Ishihary;</p> <p>4) rozpoznawanie sygnałów barwnych — test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych;</p> <p>5) pole widzenia — prawidłowe;</p> <p>6) widzenie obuoczne — zachowane;</p> <p>7) czucie kontrastu — dobre;</p> <p>8) odporność na oślnienie — prawidłowa;</p> <p>9) brak upośledzenia widzenia mimo stwierdzenia choroby narządu wzroku.</p> <p>2. 2. W przypadkach astygmatyzmu wymagana jest opinia lekarza okulisty. Osoby stosujące okulary lub soczewki kontaktowe są okresowo badane przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach.</p> <p>2. 3. Wszczypty soczewek oraz stan po zabiegach keratotomii i keratektomii są dozwolone pod warunkiem kontroli przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach.</p> <p>2. 4. Barwione soczewki kontaktowe i fotochromatyczne nie są dozwolone. Soczewki z filtrem UV są dozwolone.</p> <p>3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego</p> <p>Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:</p> <p>1) słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych;</p> <p>2) osoba badana powinna słyszeć szept każdym uchem oddzielnie:</p> <p>a) z odległości 5 m w przypadku osób, które ubiegają się o licencję maszynisty, a dotychczas nie były uprawnione do wykonywania czynności maszynisty,</p> <p>b) z odległości 2 m w przypadku osób z udokumentowanymi uprawnieniami do wykonywania czynności maszynisty, które</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>dB przy częstotliwościach 500 i 1 000 Hz,  - niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz dla ucha najgorzej przewodzącego falę dźwiękową,  - brak anomalii układu przedsionkowego,  - brak chronicznych zaburzeń mowy (przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny),  - w szczególnych przypadkach dozwolone jest korzystanie z aparatu słuchowego.</p> <p>1.4. Cięża</p> <p>W przypadku złej tolerancji lub występowania stanów patologicznych ciężę należy uznać za powód tymczasowego odsunięcia maszynisty od obowiązków służbowych. Należy stosować przepisy prawne chroniące ciężarnych maszynistów.</p> <p><b>2. MINIMALNY ZAKRES BADANIA PRZED OBJĘCIEM STANOWISKA</b></p> <p>2.1. Badania lekarskie:  - ogólne badanie lekarskie,  - badania funkcji sensorycznych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),  - badanie krwi lub moczu, m.in. w kierunku cukrzycy, jeśli są potrzebne do oceny fizycznej zdolności kandydata,  - EKG spoczynkowe,  - test w kierunku substancji psychotropowych zawartych w niedozwolonych narkotykach lub lekach psychotropowych oraz nadużywania alkoholu uniemożliwiającego zdolność do pracy,  - poznawcze: uwaga i koncentracja, pamięć, percepcja, rozumowanie,  - komunikowanie się,  - psychomotoryczne: czas reakcji, koordynacja rąk.</p> <p>2.2. Badania psychologiczne stwierdzające zdolność do wykonywania zawodu</p> <p>Celem badań psychologicznych jest pomoc w przydzielaniu stanowisk i zarządzaniu</p>		<p><i>rozporządzenie w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty i zachowania jego ważności</i></p>	<p>§ 7 ust. 1</p>	<p>ubiegają się o licencję maszynisty, jej zachowanie, przedłużenie lub przywrócenie;  3) niedosłuch dla ucha gorzej słyszącego na poziomie: nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz i nie wyższym niż 60 dB przy częstotliwości 3000 Hz;  4) brak zaburzeń równowagi;  5) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.  4. Wymagania dotyczące narządu ruchu  Wystarczająca sprawność narządu ruchu w zakresie kończyn górnych, kończyn dolnych i kręgosłupa.  5. Wymagania dotyczące psychologicznej przydatności zawodowej  Zdolności poznawcze (pamięć, uwaga i koncentracja, percepcja, rozumowanie), sprawność psychomotoryczna (czas reakcji i koordynacja rąk), komunikowanie się i osobowość, umożliwiające bezpieczne wykonywanie obowiązków maszynisty.</p>
--	---	--	---	-------------------	---

	<p>pracownikami. Przy określaniu zakresu oceny psychologicznej należy wziąć pod uwagę, że badanie musi sprawdzić, czy w kontekście zdolności do wykonywania zawodu kandydat na maszynistę ma jakieś zaburzenia psychologiczne, w szczególności w zakresie zdolności do działania, lub jakąś inną istotną cechę osobowości, które mogłyby mieć ujemny wpływ na bezpieczne wykonywanie obowiązków.</p> <p>3. BADANIA OKRESOWE PO OBJĘCIU STANOWISKA</p> <p>3.1. Częstotliwość badań</p> <p>Badania medyczne (sprawność fizyczna) muszą być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55. roku życia, a następnie co rok.</p> <p>Dodatkowo lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 musi zwiększyć częstotliwość badań, jeśli wymaga tego stan zdrowia członka personelu.</p> <p>Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1 przeprowadza się odpowiednie badanie medyczne, jeżeli zachodzi obawa, że posiadacz licencji lub świadectwa przestał spełniać wymogi medyczne określone w załączniku II sekcja 1.</p> <p>Sprawność fizyczna sprawdzana jest regularnie i po każdym wypadku przy pracy, jak również po każdej przerwie w pracy spowodowanej wypadkiem, w którym brały udział osoby. Lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 bądź służba medyczna przedsiębiorstwa może zdecydować o przeprowadzeniu dodatkowego badania lekarskiego, w szczególności po okresie co najmniej 30-dniowego zwolnienia lekarskiego. Pracodawca może zwrócić się do lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20 o sprawdzenie sprawności fizycznej maszynisty w razie odsunięcia maszynisty od</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>wykonywania obowiązków służbowych ze względów bezpieczeństwa.</p> <p>3.2. Minimalny zakres okresowych badań lekarskich po objęciu stanowiska</p> <p>Jeżeli maszynista spełnia kryteria niezbędne do badań przeprowadzanych przed objęciem stanowiska, specjalistyczne badania okresowe muszą przynajmniej objąć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ogólne badanie lekarskie,</li> <li>- badanie funkcji zmysłowych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),</li> <li>- badania krwi lub moczu w kierunku cukrzycy i innych dolegliwości, zgodnie ze wskazaniem na podstawie badania klinicznego,</li> <li>- badania na obecność narkotyków w organizmie zgodnie ze wskazaniem klinicznym.</li> </ul> <p>Ponadto w przypadku maszynistów, którzy ukończyli 40. rok życia, wymagane jest również badanie EKG w spoczynku.</p>				
	<p>ZAŁĄCZNIK III</p> <p>METODA SZKOLENIA</p>	«T»	<p><i>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</i></p> <p><i>rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty</i></p>	<p>§ 14 Załącznik IV</p> <p>Rozdział 2 Załącznik I i II</p>	
	<p>ZAŁĄCZNIK IV</p> <p>OGÓLNA WIEDZA ZAWODOWA I WYMOGI DOTYCZĄCE UZYSKANIA LICENCJI</p> <p>Celem »szkolenia ogólnego« jest zapewnienie »ogólnych« kompetencji w zakresie wszystkich aspektów, które są istotne dla zawodu maszynisty. Szkolenie ogólne w tym zakresie będzie się koncentrować na podstawowej wiedzy i podstawowych zasadach mających zastosowanie niezależnie od rodzaju i charakteru taboru lub infrastruktury. Można je zorganizować bez</p>	«T»	<p><i>rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty</i></p>	Projektowany przepis	<p>§ 14. 1. Zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem obejmuje następujące zagadnienia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) specyfikę i środowisko pracy maszynisty, w tym jego rolę i odpowiedzialność w ruchu kolejowym, wymagania zawodowe i predyspozycje niezbędne do wykonywania pracy na tym stanowisku;</li> <li>2) technologię transportu kolejowego, w tym przepisy bezpieczeństwa i eksploatacji;</li> <li>3) infrastrukturę kolejową;</li> <li>4) radiolączność pociągową;</li> <li>5) pociągi, ich składy oraz wymogi techniczne dotyczące lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego;</li> <li>6) zagrożenia występujące w ruchu kolejowym;</li> <li>7) podstawowe zasady fizyki.</li> </ol>

	<p>ćwiczeń praktycznych.</p> <p>Kompetencje w odniesieniu do określonych rodzajów taboru lub w odniesieniu do bezpieczeństwa i zasad eksploatacji oraz technik dotyczących danej infrastruktury nie wchodzi w skład kompetencji »ogólnych«. Szkolenia mające na celu zapewnienie kompetencji dotyczących określonego taboru lub infrastruktury odnoszą się do certyfikatu maszynisty i zostały określone w załącznikach V i VI.</p> <p>Szkolenie ogólne obejmuje tematy 1)-7), wyszczególnione poniżej. Nie zostały one wymienione w kolejności pierwszeństwa.</p> <p>Czasowniki użyte w wykazie wskazują charakter kompetencji, które ma opanować szkolona osoba. Ich znaczenie zostało opisane w poniższej tabeli:</p> <table border="0"> <tr> <td>Charakter kompetencji</td> <td>Opis</td> </tr> <tr> <td>wiedzieć, opisać</td> <td>opisuje nabywanie wiedzy (dane, fakty) potrzebnej do zrozumienia wzajemnych powiązań</td> </tr> <tr> <td>rozumieć, rozpoznać</td> <td>opisuje rozpoznawanie i zapamiętywanie kontekstu, wykonywanie zadań i rozwiązywanie problemów w określonych ramach</td> </tr> </table> <p>1)</p> <p>Praca maszynisty, środowisko pracy, rola i odpowiedzialność maszynisty w procesie ruchu kolejowego, wymagania zawodowe i personalne dotyczące obowiązków</p>	Charakter kompetencji	Opis	wiedzieć, opisać	opisuje nabywanie wiedzy (dane, fakty) potrzebnej do zrozumienia wzajemnych powiązań	rozumieć, rozpoznać	opisuje rozpoznawanie i zapamiętywanie kontekstu, wykonywanie zadań i rozwiązywanie problemów w określonych ramach			<p>2. Szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty obejmuje wiedzę ogólną z zakresu zagadnień, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasad, które można zastosować niezależnie od określonego rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.</p> <p>3. Program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.</p> <p>4. W wyniku ukończonego szkolenia kandydat na maszynistę ubiegający się o licencję maszynisty powinien:</p> <p>1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1:</p> <p>a) znać podstawowe akty prawne i instrukcje dotyczące bezpieczeństwa kolei w zakresie związanym z wykonywaniem pracy na stanowisku maszynisty, w szczególności określające:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zasady przyznawania uprawnień maszynistom,</li> <li>– warunki wykonywania przewozu towarów niebezpiecznych i przewozów wojskowych,</li> <li>– zasady ochrony środowiska i ochrony przeciwpożarowej w miejscu pracy,</li> </ul> <p>b) rozumieć szczególne wymagania stawiane maszynistom, w tym wymagania zawodowe niezbędne do wykonywania obowiązków maszynisty, polegające w szczególności na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– prowadzeniu pociągu w pojedynczej lub w podwójnej obsadzie trakcyjnej,</li> <li>– zmiennym rytmie dobowym pracy,</li> <li>– konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej i innego wyposażenia,</li> <li>– umiejętności posługiwania się dokumentacją związaną z pracą maszynisty, w tym bieżącego jej aktualizowania,</li> </ul> <p>c) rozumieć, które zachowania są zgodne z zakresem odpowiedzialności maszynisty za kluczowe kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, i znać czynniki wpływające negatywnie na jego pracę, takie jak przyjmowanie określonych leków, alkoholu, narkotyków i innych substancji psychoaktywnych, choroby, stres, zmęczenie,</p> <p>d) umieć wskazać dokumenty związane z wykonywaniem pracy na stanowisku maszynisty, w szczególności akty prawne, instrukcje i służbowe rozkłady jazdy.</p>
Charakter kompetencji	Opis									
wiedzieć, opisać	opisuje nabywanie wiedzy (dane, fakty) potrzebnej do zrozumienia wzajemnych powiązań									
rozumieć, rozpoznać	opisuje rozpoznawanie i zapamiętywanie kontekstu, wykonywanie zadań i rozwiązywanie problemów w określonych ramach									

	<p>maszynisty</p> <p>a)</p> <p>znać zasadniczy kształt prawodawstwa i przepisy mające zastosowanie do ruchu kolejowego i bezpieczeństwa (wymagania i procedury dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom, towarów niebezpiecznych, ochrony środowiska, ochrony przeciwpożarowej itp.);</p> <p>b)</p> <p>rozumieć szczególne wymogi oraz wymagania zawodowe i personalne (głównie praca samodzielna, praca w systemie zmianowym w cyklu 24-godzinnym, indywidualna ochrona i zabezpieczenia, czytanie i aktualizacja dokumentów itp.);</p> <p>c)</p> <p>rozumieć zachowania zgodne z odpowiedzialnością za kluczowe kwestie bezpieczeństwa (leki, alkohol, narkotyki i inne substancje psychoaktywne, choroby, stres, zmęczenie itp.);</p> <p>d)</p> <p>potrafić wskazać dokumenty referencyjne i operacyjne (np. zbiór przepisów, opis trasy, podręcznik maszynisty itp.);</p> <p>e)</p> <p>określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób;</p> <p>f)</p> <p>rozumieć znaczenie dokładności</p>			<p>e) umieć określić odpowiedzialność i zadania pracowników wykonujących czynności związane z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego,</p> <p>f) rozumieć znaczenie dokładności wykonywania zadań i metod pracy,</p> <p>g) rozumieć zasady bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności w zakresie zachowania na obszarze kolejowym, postępowania przy wsiadaniu do i wysiadaniu z pojazdu trakcyjnego, ergonomii, bezpieczeństwa personelu kolejowego i używanych środków ochrony indywidualnej,</p> <p>h) znać sposoby radzenia sobie ze stresem i w sytuacjach ekstremalnych,</p> <p>i) umieć stosować zasady ochrony środowiska w pracy maszynisty, w tym techniki jazdy minimalizujące negatywny wpływ na środowisko;</p> <p>2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2:</p> <p>a) znać postanowienia aktów prawnych, procedur i instrukcji z zakresu eksploatacji kolei,</p> <p>b) umieć określić odpowiedzialność i zadania pracowników wykonujących czynności związane z eksploatacją kolei;</p> <p>3) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, znać:</p> <p>a) budowę toru kolejowego i stacji kolejowych, w tym stacji rozrządowych,</p> <p>b) budowlę kolejowe,</p> <p>c) techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizację kolejową,</p> <p>d) stosowane systemy zabezpieczenia ruchu i łączności,</p> <p>e) urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w szczególności urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego i wykrywacze dymu w tunelach,</p> <p>f) budowę sieci trakcyjnej;</p> <p>4) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4:</p> <p>a) znać zasady działania i znaczenie radiolączności pociągowej,</p> <p>b) umieć wskazać pracowników, z którymi maszynista kontaktuje się w trakcie jazdy za pomocą urządzeń radio-łączności pociągowej, w tym dyżurnego ruchu i członków drużyny pociągowej,</p> <p>c) umieć identyfikować sytuacje, które</p>
--	---	--	--	---

	<p>wykonywania zadań i metod pracy;</p> <p>g)</p> <p>rozumieć bezpieczeństwo i higienę pracy (np. kodeks postępowania na torach i w ich pobliżu, kodeks postępowania w zakresie wsiadania do i wysiadania z pojazdu trakcyjnego, ergonomika, przepisy dotyczące bezpieczeństwa personelu, środki ochrony indywidualnej itp.);</p> <p>h)</p> <p>znać umiejętności i zasady behawioralne (radzenie sobie ze stresem, sytuacje ekstremalne itp.);</p> <p>i)</p> <p>znać zasady ochrony środowiska (prowadzenie pojazdu w sposób minimalizujący zanieczyszczenia środowiska itp.).</p> <p>2)</p> <p>Technologie kolejowe, w tym zasady bezpieczeństwa stanowiące podstawę przepisów eksploatacyjnych</p> <p>a)</p> <p>znać zasady, regulacje i przepisy dotyczące bezpieczeństwa działalności kolei;</p> <p>b)</p> <p>określić odpowiedzialność i funkcje odpowiednich osób.</p> <p>3)</p>				<p>wymagają nawiązania łączności za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej,</p> <p>d) znać metody nawiązywania łączności oraz połączeń alarmowych w systemie radiolączności analogowej i cyfrowej;</p> <p>5) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5:</p> <p>a) znać rodzaje trakcji,</p> <p>b) umieć opisać elementy, systemy, układy i podzespoły pojazdu kolejowego,</p> <p>c) znać sposoby oznakowania pojazdów kolejowych,</p> <p>d) znać dokumenty, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym,</p> <p>e) rozumieć zasadę działania poszczególnych rodzajów hamulców i znać sposoby obliczania masy hamującej,</p> <p>f) umieć określić prędkość pociągu,</p> <p>g) umieć wskazać maksymalne obciążenie i siły działające na sprzęg,</p> <p>h) znać działanie i funkcje systemów sterowania pociągiem;</p> <p>6) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 6:</p> <p>a) rozumieć zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego,</p> <p>b) znać zagrożenia związane z ruchem kolejowym oraz różne środki stosowane do ich ograniczania,</p> <p>c) umieć rozpoznawać zdarzenia mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i znać sposoby reakcji w przypadku ich wystąpienia,</p> <p>d) znać procedury mające zastosowanie do zdarzeń z udziałem ludzi, w szczególności dotyczące ewakuacji;</p> <p>7) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 7:</p> <p>a) umieć określić rozkład sił działających na koła pojazdu kolejowego,</p> <p>b) umieć określić czynniki wpływające na przyspieszenie i skuteczność hamowania,</p> <p>c) rozumieć podstawowe pojęcia i zasady z zakresu elektrotechniki, a także znać metody pracy i warunki zachowania bezpieczeństwa przy urządzeniach elektroenergetycznych zainstalowanych w pojazdach kolejowych.</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>Podstawowe zasady dotyczące infrastruktury kolejowej</p> <p>a)</p> <p>znać zasady i parametry systemowe i strukturalne;</p> <p>b)</p> <p>znać ogólne charakterystyki torów, stacji, stacji rozrządowych;</p> <p>c)</p> <p>znać budowle kolejowe (mosty, tunele, zwrotnice itp.);</p> <p>d)</p> <p>znać tryby pracy (np. ruch na linii jednotorowej, dwutorowej itp.);</p> <p>e)</p> <p>znać systemy sterowania sygnalizacją i pociągiem;</p> <p>f)</p> <p>znać urządzenia bezpieczeństwa (wykrywacze zagrzaných łożysk osiowych, wykrywacze dymu w tunelach itp.);</p> <p>g)</p> <p>znać systemy zasilania trakcji (sieć trakcyjna, trzecia szyna itp.).</p> <p>4)</p> <p>Podstawowe zasady dotyczące łączności</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>operacyjnej</p> <p>a)</p> <p>znać znaczenie łączności oraz środków i procedur dotyczących łączności;</p> <p>b)</p> <p>potrafić wskazać osoby, z którymi maszynista musi się kontaktować oraz ich role i odpowiedzialność (personel zarządcy infrastruktury, obowiązki służbowe pozostałych pracowników obsługi pociągu itp.);</p> <p>c)</p> <p>identyfikować sytuacje/przyczyny, które wymagają uruchomienia łączności;</p> <p>d)</p> <p>rozumieć metody łączności.</p> <p>5)</p> <p>Pociągi, ich skład oraz wymogi techniczne dotyczące pojazdów trakcyjnych, wagonów towarowych i osobowych oraz innego taboru</p> <p>a)</p> <p>znać ogólne rodzaje trakcji (elektryczna, wysokoprężna, parowa itp.);</p> <p>b)</p> <p>opisać układ pojazdu (wózki, pudła, kabina maszynisty, systemy ochrony itp.),</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>c)</p> <p>znać treść i systemy oznakowania;</p> <p>d)</p> <p>znać dokumentację dotyczącą składu pociągu;</p> <p>e)</p> <p>rozumieć systemy hamowania i obliczenia dotyczące ich skuteczności;</p> <p>f)</p> <p>określić prędkość pociągu;</p> <p>g)</p> <p>potrafić wskazać maksymalne obciążenie i siły na sprzęgu;</p> <p>h)</p> <p>znać działanie i cel systemu zarządzania pociągami.</p> <p>6)</p> <p>Ogólne zagrożenia związane z ruchem kolejowym</p> <p>a)</p> <p>rozumieć zasady regulujące bezpieczeństwo ruchu;</p> <p>b)</p> <p>znać zagrożenia związane z ruchem kolejowym oraz różne środki stosowane do</p>				
---	--	--	--	--

	<p>ich ograniczania;</p> <p>c)</p> <p>znać zdarzenia mające znaczenie dla bezpieczeństwa i rozumieć wymagane zachowania/reakcje;</p> <p>d)</p> <p>znać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi (np. ewakuacji).</p> <p>7)</p> <p>Podstawowe zasady fizyki</p> <p>a)</p> <p>rozumieć siły działające na koła;</p> <p>b)</p> <p>określić czynniki wpływające na przyspieszenie i skuteczność hamowania (warunki pogodowe, urządzenia hamulcowe, zmniejszona przyczepność, piaskowanie itp.);</p> <p>c)</p> <p>rozumieć zasady dotyczące elektryczności (obwody, napięcie pomiarowe itp.)</p>				
	<p>ZAŁĄCZNIK V</p> <p>WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU I WYMOGI DOTYCZĄCE ŚWIADECTWA</p> <p>Po ukończeniu specjalnego szkolenia dotyczącego taboru maszyniści muszą być zdolni do wykonywania następujących zadań.</p>	«T»	<p>§ 4 Załącznik IV</p> <p>§ 2 Załącznik I i II</p>	Załącznik 1	<p>ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH POJAZDU KOLEJOWEGO OBJĘTYCH SZKOLENIEM I EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY</p> <p>1 Próby i kontrole przed jazdą</p> <p>Maszynista powinien umieć:</p> <p>a) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,</p> <p>b) sprawdzić, czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego</p>

	<p>1. PRÓBY I KONTROLE PRZED JAZDĄ</p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,</li> <li>- skontrolować obciążenia jednostki trakcyjnej,</li> <li>- sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej,</li> <li>- zagwarantować przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny,</li> <li>- sprawdzić obecność i funkcjonowanie przepisowego sprzętu ochronnego i związanego z bezpieczeństwem przy przekazaniu lokomotywy lub na początku jazdy,</li> <li>- wykonać wszelkie rutynowe zapobiegawcze czynności utrzymaniowe.</li> </ul> <p>2. ZNAJOMOŚĆ TABORU</p> <p>Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi obsługiwanyymi przez nich regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trakcji,</li> <li>- hamowania,</li> <li>- elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.</li> </ul> <p>Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w taborze, zgłosić je i ustalić, co jest potrzebne do ich naprawy, a także, w określonych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznan z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- konstrukcjami mechanicznymi,</li> <li>- zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,</li> <li>- częściami biegowymi,</li> <li>- sprzętem związanym z bezpieczeństwem,</li> <li>- zbiornikami paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym,</li> <li>- znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,</li> </ul>			<p>pociągu,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) wprowadzić i sprawdzić informacje zapisane w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego i pociągu,</li> <li>d) sprawdzić przez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne,</li> <li>e) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego w sprzęt ochronny i sprzęt związany z bezpieczeństwem oraz jego sprawność,</li> <li>f) wykonać wszelkie należące do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo-utrzymaniowe.</li> </ul> <p>2. Znajomość pojazdu kolejowego</p> <p>Aby prowadzić pojazd trakcyjny, maszynista powinien być zapoznany ze wszystkimi obsługiwanyymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) napędu,</li> <li>b) hamowania,</li> <li>c) urządzeń kontroli czujności maszynisty.</li> </ul> <p>Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w pojazdach kolejowych, ustalić, co jest potrzebne do ich usunięcia, a także w określonych przypadkach podjąć działania naprawcze, maszynista powinien być zapoznany z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) konstrukcjami mechanicznymi pojazdów kolejowych,</li> <li>b) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,</li> <li>c) częściami biegowymi,</li> <li>d) urządzeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu pociągów,</li> <li>e) konstrukcją zbiorników paliwa, układem zasilania paliwem i układem wydechowym,</li> <li>f) oznaczeniami znajdującymi się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symbolami używanymi przy przewozie towarów niebezpiecznych,</li> <li>g) systemem rejestracji jazd,</li> <li>h) układami: elektrycznym i pneumatycznym,</li> <li>i) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia,</li> <li>j) sprzętem łączności, w tym systemem transmisji radiowej i łącznością tor - pojazd,</li> <li>k) organizacją jazd pojazdem trakcyjnym,</li> <li>l) budową pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi do prowadzenia pociągu i pracy manewrowej, a w szczególności z systemem</li> </ul>
--	---	--	--	---

	<p>- systemem rejestracji jazd,  - układami elektrycznym i pneumatycznym,  - pobieraniem prądu i układami wysokiego napięcia,  - sprzętem łączności (transmisją radiowa tor-pojazd itp.),  - organizowaniem jazd,  - częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego,  - układem hamulcowym,  - częściami charakterystycznymi dla jednostek trakcyjnych,  - łączeniem jednostek trakcyjnych, silnikami i przekładniami.</p> <p><b>3. PRÓBY HAMULCÓW</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić:  - sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu,  - sprawdzić działanie różnych składników układu hamulcowego jednostki trakcyjnej oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy uruchamianiu pojazdu i w czasie jazdy.</p> <p><b>4. SPOSÓB FUNKCJONOWANIA I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić:  - przyjmować do wiadomości informacje przekazane im przed jazdą,  - określić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych, jak ograniczenia prędkości, warunki pogodowe lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych.</p> <p><b>5. PROWADZENIE POCIĄGU W SPOSÓB, KTÓRY NIE POWODUJE USZKODZEŃ</b></p>				<p>zatrzymywania pociągu przy użyciu samoczynnego hamulca zespolonego,  m) układem hamulcowym,  n) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych,  o) sprzężaniem pojazdów kolejowych.</p> <p><b>3 Próby hamulców</b>  Maszynista powinien umieć:  a) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy rzeczywista masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentacji pociągu,  b) sprawdzić działanie poszczególnych elementów układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.</p> <p><b>4 Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii</b>  Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu w celu zachowania maksymalnych, dopuszczalnych prędkości pociągów w zależności od parametrów stałych i parametrów zmiennych linii (odcinków), takich jak: pochylenia miarodajne, łuki, dopuszczalne prędkości na odcinkach linii, doraźne ograniczenia prędkości przekazane maszyniście, wskazania urządzeń sygnalizacyjnych i panujące warunki atmosferyczne.</p> <p><b>5 Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub pojazdów</b></p> <p>Maszynista powinien umieć:  a) korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,  b) uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego,  c) używać hamulców pociągu.</p> <p><b>6 Nieprawidłowości</b></p> <p>Maszynista powinien:  a) zwracać uwagę na zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,  b) umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości, zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób,  c) wykazać się znajomością stosowania dostępnych</p>
--	--	--	--	--	--

	<p>INSTALACJI LUB POJAZDÓW</p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- korzystać ze wszystkich dostępnych układów sterowania zgodnie ze stosowanymi zasadami,</li> <li>- uruchamiać pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy,</li> <li>- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.</li> </ul> <p>6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI</p> <p>Maszyniści muszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- być w stanie zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu,</li> <li>- potrafić dokonać inspekcji pociągu i rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem oraz próbować im zaradzać, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy,</li> <li>- wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności.</li> </ul> <p>7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI</p> <p>Maszyniści muszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,</li> <li>- umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów,</li> <li>- znać procedury ewakuacji pociągu w sytuacji awaryjnej.</li> </ul> <p>8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO</p>				<p>urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.</p> <p>7 Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń</p> <p>Maszynista powinien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,</li> <li>b) umieć ustalić, czy w składzie pociągu znajdują się towary niebezpieczne, określić ich rodzaj oraz umiejscowienie na podstawie dokumentacji pociągu,</li> <li>c) znać procedury ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.</li> </ul> <p>8 Warunki określające kontynuowanie jazdy po zdarzeniu z udziałem pojazdu kolejowego</p> <p>Po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku, incydentu albo innego zdarzenia kolejowego maszynista powinien umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.</p> <p>Maszynista powinien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena specjalisty,</li> <li>b) znać, określone przez zarządcę infrastruktury, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.</li> </ul> <p>9 Unieruchomienie pociągu</p> <p>Maszynista powinien posiadać wiedzę na temat możliwości zatrzymania pociągu lub jego części i zabezpieczenia go przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem.</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU</p> <p>Po wypadku maszyniści muszą potrafić ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę, a także poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.</p> <p>Maszyniści muszą potrafić określić, czy potrzebna jest ocena biegłego przed kontynuacją jazdy przez pociąg.</p> <p>9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU</p> <p>Maszyniści muszą potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub poruszeniem się pociągu lub jego części, nawet w najtrudniejszych warunkach.</p> <p>Oprócz tego maszyniści muszą mieć wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, w razie gdyby niespodziewanie zaczął się poruszać.</p>				
	<p>ZAŁĄCZNIK VI</p> <p>WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY I WYMOGI W ODNIESIENIU DO ŚWIADECTWA</p> <p>Kwestie dotyczące infrastruktury</p> <p>1.</p> <p>PRÓBY HAMULCÓW</p> <p>Maszyniści muszą potrafić sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w</p>	«T»	<i>rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty</i>	Załącznik 2	<p>Załącznik nr 2</p> <p>ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, OBJĘTYCH SZKOLENIEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY</p> <p>1. Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej lub użytkownika boczniczy informacjom.</p> <p>2. Znajomość linii Maszynista powinien potrafić przewidywać</p>

<p>dokumentach pojazdu.</p> <p>2.</p> <p><b>RODZAJ EKSPLOATACJI I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <p>-</p> <p>przyjmować do wiadomości przekazane im informacje, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych,</p> <p>-</p> <p>ustalić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie charakterystyk linii.</p> <p>3.</p> <p><b>ZNAJOMOŚĆ LINII</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić przewidywać problemy i odpowiednio reagować w zakresie bezpieczeństwa i wywiązywania się z innych obowiązków, takich jak punktualność i aspekty ekonomiczne. Muszą zatem posiadać wyczerpującą wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na swojej trasie oraz wszelkich uzgodnionych tras zastępczych.</p> <p>Istotne są następujące aspekty:</p> <p>-</p> <p>warunki eksploatacji (zmiany toru, ruch</p>				<p>problemy, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związane z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.</p> <p>Znajomość linii kolejowej powinna obejmować następujące zagadnienia:</p> <p>a) warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy,</p> <p>b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej,</p> <p>c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,</p> <p>d) obowiązujące zasady prowadzenia ruchu pociągów oraz system sygnalizacyjny,</p> <p>e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,</p> <p>f) nazwy stacji kolejowych, ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,</p> <p>g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,</p> <p>h) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,</p> <p>i) profile topograficzne,</p> <p>j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu,</p> <p>k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.</p> <p>3. Przepisy bezpieczeństwa Maszynista powinien:</p> <p>a) wiedzieć, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu podawanego przez urządzenia sygnalizacyjne,</p> <p>b) umieć obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,</p> <p>c) umieć prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególnie warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku</p>
--	--	--	--	--

	<p>jednokierunkowy itp.),</p> <p>-</p> <p>dokonanie kontroli trasy przejazdu i sprawdzenie stosownych dokumentów,</p> <p>-</p> <p>określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,</p> <p>-</p> <p>obowiązujące zasady ruchu oraz znaczenie systemu sygnalizacyjnego,</p> <p>-</p> <p>warunki eksploatacji,</p> <p>-</p> <p>system blokady i związane z nim przepisy,</p> <p>-</p> <p>nazwy stacji kolejowych oraz położenie i widoczność stacji i nastawni, w celu odpowiedniego dostosowania prowadzenia pociągu,</p> <p>-</p> <p>sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi układami eksploatacyjnymi lub układami zasilania,</p> <p>-</p> <p>ograniczenia prędkości dla różnych kategorii</p>			<p>przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych,</p> <p>d) umieć przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.</p> <p>4. Prowadzenie pociągu Maszynista powinien umieć:</p> <p>a) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej,</p> <p>b) używać hamulców pociągu, uwzględniając warunki linii kolejowej,</p> <p>c) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk typu pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.</p> <p>5. Nieprawidłowości Maszynista powinien umieć:</p> <p>a) zwracać uwagę na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego,</p> <p>b) określić odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,</p> <p>c) poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana,</p> <p>d) podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.</p> <p>6. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi Maszynista powinien umieć:</p> <p>a) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,</p> <p>b) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu, i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,</p> <p>c) przekazać informację dotyczącą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,</p>
--	--	--	--	---

	<p>prowadzonych pociągów,</p> <p>-</p> <p>profile topograficzne,</p> <p>-</p> <p>szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu,</p> <p>-</p> <p>szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.</p> <p>4.</p> <p><b>PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <p>-</p> <p>uruchamiać pociąg jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (rozkład jazdy, nakaz jazdy lub sygnał odjazdu, obsługa urządzeń sygnalizacyjnych w razie konieczności itp.),</p> <p>-</p> <p>obserwować sygnały urządzeń przytorowych i znajdujących się w kabinie, interpretować je niezwłocznie i bezbłędnie oraz postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,</p> <p>-</p> <p>prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z określonym rodzajem przewozu: stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, specjalne sposoby prowadzenia</p>				<p>d) jak najszybciej poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których mowa w lit. a–c,</p> <p>e) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.</p> <p>7. Testy językowe</p> <p>Wymóg znajomości języków obcych dotyczy infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty. Maszynista powinien:</p> <p>a) posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku konieczności porozumiewania się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,</p> <p>b) posiadać umiejętności językowe odpowiadające poziomowi znajomości języka umożliwiającego aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych,</p> <p>c) umieć korzystać z wiadomości i metod komunikacji określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności „Ruch kolejowy”,</p> <p>d) posiadać umiejętność rozumienia ze słuchu i rozumienia tekstu czytanego oraz umiejętność ustnego i pisemnego porozumiewania się w języku wskazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej, zgodnie z poziomem biegłości językowej B1 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy; przepisu nie stosuje się do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym po infrastrukturze kolejowej obejmującej odcinki linii kolejowych przebiegające przez przejścia graniczne z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, którym zarządca tej infrastruktury udzielił odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka zgodnie z poziomem biegłości językowej B1.</p>
--	---	--	--	--	---

	<p>przewozów, czasowe ograniczenia prędkości, prowadzenie w przeciwnym kierunku, szczególnie pozwolenie w razie niebezpieczeństwa na przejazd obok semafora podającego sygnał zabraniający jazdy, praca manewrowa, zmiany kierunku jazdy, przejazd przez place budowy itp.,</p> <p>-</p> <p>przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu i dodatkowych, a w razie potrzeby sprawować dodatkowe obowiązki obsługi pasażerów, zwłaszcza takie jak otwieranie i zamykanie drzwi.</p> <p>5.</p> <p><b>PROWADZENIE POCIĄGU</b></p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <p>-</p> <p>w każdym momencie ustalić miejsce położenia pociągu na linii,</p> <p>-</p> <p>używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu, z uwzględnieniem taboru i instalacji,</p> <p>-</p> <p>regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy i wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii, z uwzględnieniem charakterystyk jednostki trakcyjnej, pociągu, linii i otoczenia.</p> <p>6.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>NIEPRAWIDŁOWOŚCI</p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p> <p>-</p> <p>zwracać uwagę, o ile pozwala na to prowadzenie pociągu, na nadzwyczajne wydarzenia dotyczące infrastruktury i otoczenia: urządzenia sygnalizacyjne, tory, zasilanie w energię, przejazdy kolejowe, otoczenie torów, pozostały ruch,</p> <p>-</p> <p>znać poszczególne odległości dzielące ich od wyraźnych przeszkód,</p> <p>-</p> <p>możliwie najszybciej informować zarządcę infrastruktury o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została zrozumiana,</p> <p>-</p> <p>uwzględniając infrastrukturę, zapewnić lub podjąć kroki w celu zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu i osób, ilekroć jest to konieczne.</p> <p>7.</p> <p>POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI</p> <p>Maszyniści muszą potrafić:</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>-</p> <p>podjmować kroki w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi,</p> <p>-</p> <p>ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru i w razie konieczności ułatwić ewakuację pasażerów,</p> <p>-</p> <p>jak najszybciej dostarczyć przydatnych informacji dotyczących pożaru, jeżeli pożar nie może być opanowany przez samego maszynistę,</p> <p>-</p> <p>jak najszybciej poinformować o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą,</p> <p>-</p> <p>ocenić, czy infrastruktura pozwala na dalsze prowadzenie pojazdu i w jakich warunkach.</p> <p>8.</p> <p>JĘZYK</p> <p>1.</p> <p>Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z zarządcą infrastruktury w kluczowych kwestiach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać niezbędne umiejętności w zakresie przynajmniej jednego z języków wskazanych przez danego zarządcę infrastruktury. Ich umiejętności językowe muszą umożliwiać im aktywne i skuteczne</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych. Muszą potrafić korzystać z metody przekazywania wiadomości i utrzymywania łączności określonej w TSI »Ruch kolejowy«.</p> <p>2.</p> <p>Aby spełnić wymagania określone w ppkt 1, maszyniści muszą posiadać umiejętności w zakresie rozumienia (w mowie i piśmie) oraz komunikowania się (w mowie i piśmie) na poziomie B1 europejskiego systemu opisu kształcenia językowego (CEFR) ustanowionego przez Radę Europy.</p> <p>3.</p> <p>W przypadku gdy ruch pociągów ma miejsce na odcinkach od granicy do stacji położonych blisko granicy, które to odcinki są przeznaczone do operacji transgranicznych, zarządca infrastruktury może zwolnić maszynistów prowadzących pociągi przedsiębiorstwa kolejowego z wymagań zawartych w ppkt 2, jeżeli stosowana jest następująca procedura:</p> <p>a)</p> <p>przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o odstępstwo w odniesieniu do maszynistów, których to dotyczy. Aby zapewnić sprawiedliwe i równe traktowanie wnioskodawców, zarządca infrastruktury stosuje wobec każdego złożonego wniosku o odstępstwo jednakową procedurę oceny, a procedura ta stanowi część regulaminu sieci;</p> <p>b)</p> <p>zarządca infrastruktury przyznaje odstępstwo, jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykaże, że wprowadziło wystarczające środki w celu zapewnienia komunikacji między</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>maszynistami, których to dotyczy, a personelem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych, jak przewidziano w ppkt 1;</p> <p>c)</p> <p>przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają, aby personel, którego to dotyczy, był zaznajomiony z tymi przepisami i środkami oraz przeszedł odpowiednie szkolenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem tych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.</p> <p>4.</p> <p>Jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych we współpracy z jednym lub kilkoma zarządcami infrastruktury («wnioskodawcy») mogą przeprowadzić projekty pilotażowe w celu zbadania alternatywnych środków zapewnienia skutecznej komunikacji wymaganej na mocy ppkt 1. Stosowana jest następująca procedura:</p> <p>a)</p> <p>wnioskodawcy określają części sieci i charakter przewozów, których to dotyczy, początkowy okres trwania projektu pilotażowego oraz w szczególności:</p> <p>(i)</p> <p>określają zakres projektu pilotażowego;</p> <p>(ii)</p> <p>wskazują, jakie alternatywne kompetencje językowe proponują stosować;</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>(iii)</p> <p>opisują, jakie dodatkowe narzędzia proponują stosować w celu wsparcia komunikacji w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych;</p> <p>(iv)</p> <p>wykazują, w jaki sposób alternatywne kompetencje językowe i dodatkowe narzędzia, z chwilą włączenia ich w stosowane przez wnioskodawców odpowiednie systemy zarządzania bezpieczeństwem 20), zapewnią co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa w porównaniu z pełnym przestrzeganiem wymagań określonych w ppkt 1;</p> <p>(v)</p> <p>wyjaśniają, w jaki sposób będą realizować projekt pilotażowy w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, łącznie z programami szkoleniowymi i dokumentowaniem wyników; oraz</p> <p>(vi)</p> <p>konsultują się z przedstawicielami personelu, którego to dotyczy, w trakcie przygotowywania wniosku;</p> <p>b) wnioskodawcy zwracają się z wnioskiem o opinię do zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa, które wydały ich certyfikaty bezpieczeństwa lub autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, oraz do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, jeżeli to ona jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa („podmiot zatwierdzający” lub „podmioty zatwierdzające”). W ciągu 60 dni od dnia, w którym ostatni zainteresowany podmiot zatwierdzający otrzymał wniosek, każdy podmiot zatwierdzający wydaje opinię na</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>temat tego, czy alternatywne środki zapewniają co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa w porównaniu z pełnym przestrzeganiem wymagań określonych w ppkt 1. W przypadku gdy zaangażowanych jest kilka podmiotów zatwierdzających, zachęca się je do współdziałania i zapewnienia koordynacji.</p> <p>W opiniach ocenia się w szczególności, czy spełnione są następujące warunki:</p> <p>(i) proponowane alternatywne kompetencje językowe i inne narzędzia komunikacji są wystarczające do zapewnienia skutecznej komunikacji między maszynistami, których to dotyczy, a personelem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych;</p> <p>(ii) stosowane przez wnioskodawców systemy zarządzania bezpieczeństwem zostały dostosowane do korzystania z alternatywnych kompetencji językowych i innych narzędzi komunikacji;</p> <p>(iii) wnioskodawcy przedstawili dowody potwierdzające, że narzędzia te zostały przetestowane w warunkach operacyjnych z udziałem maszynistów spełniających wymagania językowe określone w ppkt 2;</p> <p>(iv) cały personel, którego to dotyczy, w danym przedsiębiorstwie kolejowym i u danego zarządcy infrastruktury przeszedł odpowiednie szkolenia w ramach ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.</p> <p>W przypadku rozbieżnych opinii stosuje się przepisy ustanowione w ppkt 5 akapit drugi;</p> <p>c) wnioskodawcy wspólnie przedkładają Komisji wniosek o odstępstwo od przepisów ustanowionych w ppkt 2 wraz z opiniami podmiotu zatwierdzającego lub podmiotów zatwierdzających oraz szczegółowym opisem projektu pilotażowego stanowiącego</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>podstawę tych opinii. Alternatywną możliwością stanowi wyznaczenie przez uczestników projektu koordynatora ze swego grona, który może złożyć wspólny wniosek w imieniu wszystkich uczestników projektu.</p> <p>5. W ciągu 60 dni od otrzymania kompletnego wniosku Komisja przyznaje odstępstwo od przepisów ustanowionych w ppkt 2:</p> <p>a) jeżeli opinie podmiotu zatwierdzającego lub podmiotów zatwierdzających są pozytywne; oraz</p> <p>b) jeżeli wykazano, że zapewnione są równe i niedyskryminacyjne traktowanie wszystkich wniosków oraz spójność prawna na poziomie Unii.</p> <p>W przypadku rozbieżnych opinii, lub gdy co najmniej jeden z podmiotów zatwierdzających nie wyda opinii w wyznaczonym terminie, wnioskodawcy mogą zwrócić się do Komisji o znalezienie rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez wszystkie strony, we współpracy z zaangażowanymi stronami. Jeżeli w ciągu 90 dni od otrzymania wniosku o odstępstwo nie można znaleźć rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez wszystkie strony, uznaje się, że projekt pilotażowy został odrzucony. Komisja może zwrócić się o opinię do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, a jest zobowiązana to uczynić, gdy opinia każdego z podmiotów zatwierdzających jest negatywna.</p> <p>6. Odstępstwo przyznaje się na określony czas, który nie może przekraczać 36 miesięcy. Jeżeli odstępstwo przyznano na krótszy czas, można je odnowić, pod warunkiem że nie zostanie przekroczony łączny czas trwania wynoszący 36 miesięcy.</p> <p>7. Na wniosek zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych oraz w</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>uzasadnionych przypadkach zarządca infrastruktury oferuje innym przedsiębiorstwom kolejowym korzystającym z odcinka sieci, na którym prowadzony jest projekt pilotażowy, możliwość uczestniczenia w projekcie pilotażowym pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii odpowiednich podmiotów zatwierdzających. Zarządca infrastruktury zgłasza Komisji takie dodatkowe uczestnictwo.</p> <p>W przypadku zmian zakresu projektów pilotażowych, w szczególności dotyczących części sieci, w której przeprowadzany jest projekt pilotażowy, alternatywnych kompetencji językowych i dodatkowych narzędzi komunikacji, stosuje się procedurę opisaną w ppkt 4.</p> <p>8. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury zapewniają odpowiednie udokumentowanie przebiegu projektu pilotażowego w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem. Przez 24 miesiące od zakończenia projektu pilotażowego przechowywane są zapisy dotyczące w szczególności uczestniczącego personelu, szkoleń, które przeszedł tenże personel, obsługiwanych przewozów i wszelkich problemów napotkanych w trakcie projektu pilotażowego. W świadectwach uzupełniających maszynistów prowadzących pociągi umieszcza się odpowiednie informacje dotyczące tychże maszynistów.</p> <p>9. Po zakończeniu każdego projektu pilotażowego zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe i zaangażowani zarządcy infrastruktury składają sprawozdania odpowiednim podmiotom zatwierdzającym. Jeżeli okres obowiązywania odstępstwa przekracza jeden rok, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zdają relację corocznie w ramach swoich rocznych sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa składanych zgodnie z art. 9 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa, których to dotyczy, zdają relację z wyników projektów pilotażowych w</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>swoich sprawozdaniach rocznych składanych zgodnie z art. 19 dyrektywy (UE) 2016/798. W oparciu o wspólne ramy oceny Agencja Kolejowa Unii Europejskiej analizuje wyniki projektów pilotażowych i składa sprawozdanie Komisji.</p> <p>10. Komisja może zawiesić obowiązywanie przyznanego odstępstwa, jeżeli uzna, że warunki nie są już spełniane, lub w przypadku pojawienia się obaw związanych z bezpieczeństwem. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury niezwłocznie powiadamiają Komisję w przypadku pojawienia się obaw związanych z bezpieczeństwem.</p> <p>11. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje na swojej stronie internetowej wykaz projektów pilotażowych zatwierdzonych przez Komisję zawierający krótkie opisy projektów i wskazanie okresu, na jaki zostały one zatwierdzone, jak również wszelkie inne istotne informacje, na przykład dotyczące zaprzestania lub zawieszenia projektów.</p>				
	<p>ZAŁĄCZNIK VII</p> <p>CZĘSTOTLIWOŚĆ EGZAMINÓW</p> <p>Minimalna częstotliwość okresowych kontroli jest następująca:</p> <p>a) znajomość języka (tylko dla osób niebędących rodzimymi użytkownikami języka): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku;</p> <p>b) znajomość infrastruktury (włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku na danej trasie;</p> <p>c) znajomość taboru: co trzy lata.</p>	«T»	<i>rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty</i>	§ 16	<p>§ 16. 1. Sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty przeprowadza się w zakresie znajomości:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) infrastruktury kolejowej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na infrastrukturze kolejowej danego zarządcy infrastruktury;</li> <li>2) pojazdów kolejowych - co 3 lata, a także po przerwie w prowadzeniu określonego typu pojazdu kolejowego przekraczającej okres 1 roku;</li> <li>3) języka obcego dla maszynistów, którzy prowadzą pociągi w ruchu transgranicznym, z uwzględnieniem terminologii stosowanej przy prowadzeniu ruchu kolejowego na sieci kolejowej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności maszynisty na tej sieci kolejowej przekraczającej okres 1 roku.</li> </ol>

--	--	--	--	--	--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie licencji maszynisty**

Na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 1–6, 11 i 12 lit. a i b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki i tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników;
- 2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 3) zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 4) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem niezbędny do uzyskania licencji maszynisty;
- 6) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty;
- 7) warunki, sposób prowadzenia rejestru licencji maszynistów, zakres danych w nim ujętych oraz okres ich przechowywania, wzór tego rejestru, a także tryb przekazywania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w art. 22a ust. 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 8) wzór:
  - wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wtórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych zawartych w tym dokumencie,
  - dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) Prezes UTK – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) rozporządzenie nr 36/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, z późn. zm.<sup>2)</sup>);
- 4) ośrodek szkolenia – ośrodek szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy;
- 5) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 3 ustawy.

## Rozdział 2

### Licencja maszynisty

**§ 3. 1.** Kandydat na maszynistę ubiegający się o wydanie licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wnioski o wydanie licencji maszynisty.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:

- 1) kserokopię dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagania, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 3 ustawy;
- 2) orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty;
- 3) dokument potwierdzający zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty;
- 4) oświadczenie, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;
- 5) oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych;
- 6) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

3. Jeżeli orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie przez kandydata na maszynistę wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, zawiera ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia w postaci obowiązkowego korzystania z okularów lub soczewek kontaktowych, Prezes UTK wpisuje do licencji maszynisty kod ograniczeń zdrowotnych „b.1” określony w pkt 3 lit. d załącznika nr 1 do rozporządzenia nr 36/2010.

4. Licencja maszynisty jest wydawana w jednym egzemplarzu.

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74.

**§ 4.** 1. Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wnioski o przedłużenie ważności licencji maszynisty nie później niż na 30 dni przed upływem terminu jej ważności.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:

- 1) kserokopię dotychczasowej licencji maszynisty;
- 2) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;
- 3) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

**§ 5.** Posiadacz zawieszony licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wnioski o jej przywrócenie, do którego dołącza:

- 1) orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty;
- 2) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

**§ 6.** W przypadkach, o których mowa w art. 22 ust. 6 i 7 ustawy, zawieszenie albo cofnięcie licencji maszynisty następuje na podstawie ostatecznego orzeczenia lekarskiego.

**§ 7.** 1. Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wnioski o dokonanie aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty, do którego dołącza:

- 1) kserokopię dotychczasowej licencji maszynisty;
- 2) kserokopię dokumentu potwierdzającego zmianę danych zawartych w licencji maszynisty;
- 3) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;
- 4) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

2. Po wydaniu nowego dokumentu dotychczasowa licencja maszynisty podlega zwrotowi Prezesowi UTK na zasadach określonych w pkt 5 załącznika I do rozporządzenia nr 36/2010.

**§ 8.** Posiadacz licencji maszynisty składa do Prezesa UTK wnioski o wydanie jej wtórnika, do którego dołącza:

- 1) oświadczenie o utracie licencji maszynisty – w przypadku jej kradzieży albo zaginięcia;
- 2) dotychczasową licencję maszynisty – w przypadku jej zniszczenia w stopniu powodującym nieczytelność;
- 3) oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy;
- 4) kserokopię dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

**§ 9.** Do postępowań dotyczących przedłużania ważności, przywracania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników stosuje się odpowiednio przepisy § 3 ust. 3 i 4.

**§ 10.** Wzór wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wtórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych zawartych w tym dokumencie określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

### Rozdział 3

#### **Wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności, a także tryb orzekania o tej zdolności**

§ 11. Wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 12. 1. Lekarz, o którym mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy, zwany dalej „lekarzem uprawnionym”, wykonuje badanie lekarskie osób ubiegających się o licencję maszynisty w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych oraz orzeka o zdolności fizycznej i psychicznej do uzyskania licencji maszynisty przez te osoby.

2. Lekarz uprawniony przeprowadza badanie samodzielnie, uwzględniając wyniki badań specjalistycznych i pomocniczych oraz ocenę psychologicznej przydatności zawodowej dokonaną przez psychologa.

3. Przed rozpoczęciem badania lekarz uprawniony sprawdza tożsamość osoby zgłaszającej się na badanie.

4. Lekarz uprawniony odmawia wykonania badania i uzgadnia z osobą zgłaszającą się na badanie jego nowy termin, w przypadku gdy osoba ta zgłosiła się na badanie bezpośrednio po ukończeniu pracy lub jej stan nie pozwala na prawidłową ocenę spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.

5. Przepisy ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio przy przeprowadzaniu badań psychologicznych.

6. Osoby ubiegające się o uzyskanie licencji maszynisty albo zachowanie jej ważności, uwzględniając wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia, są poddawane następującym badaniom:

- 1) ogólnemu badaniu lekarskiemu ze szczególnym uwzględnieniem oceny: stanu układu krążenia i układu oddechowego, stanu psychicznego i sprawności narządu ruchu;
- 2) badaniu narządu wzroku wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie okulistyki;
- 3) badaniu narządu słuchu i równowagi oraz aparatu głosowego, z uwzględnieniem audiogramu, wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie otorynolaryngologii;

- 4) badaniu układu nerwowego wykonywanemu przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie neurologii;
- 5) badaniu psychologicznej przydatności zawodowej, uwzględniającemu czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych, wykonywanemu przez psychologa;
- 6) badaniu krwi, w tym: morfologii z rozmazem, glikemii na czczo, aminotransferazy i gammaglutamylotranspeptydazy oraz badaniu ogólnemu moczu;
- 7) badaniu elektrokardiograficznemu w spoczynku;
- 8) badaniu radiologicznemu klatki piersiowej;
- 9) badaniu w kierunku substancji psychotropowych i nadużywania alkoholu;
- 10) innym badaniom diagnostycznym i specjalistycznym, jeżeli są potrzebne do oceny zdolności fizycznej i psychicznej badanego.

7. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od dnia ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy, a w przypadku badania radiologicznego – nie więcej niż 48 miesięcy, o ile nie zachodzą okoliczności uzasadniające ponowne ich wykonanie.

**§ 13. 1.** Lekarz uprawniony sporządza orzeczenie lekarskie w wersji elektronicznej, które przekazuje Prezesowi UTK oraz dwóch egzemplarzach papierowych, które przekazuje osobie badanej. Lekarz uprawniony wyznacza w orzeczeniu lekarskim termin kolejnego badania.

2. Jeżeli termin kolejnego badania został wyznaczony na dzień przypadający przed upływem okresu, o którym mowa odpowiednio w art. 22 ust. 2d pkt 1 albo 2 ustawy, lekarz uprawniony wpisuje do dokumentacji medycznej uzasadnienie wyznaczenia takiego terminu.

3. Osoba badana, która nie zgadza się z treścią wydanego orzeczenia lekarskiego, może wystąpić w ciągu 7 dni od dnia jego wydania za pośrednictwem lekarza uprawnionego, który wydał to orzeczenie, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania w podmiocie uprawnionym, w którym przeprowadzono badanie.

4. Ponowne badanie powinno być przeprowadzone nie później niż po upływie 21 dni od dnia złożenia wniosku.

5. Orzeczenie lekarskie wydane po przeprowadzeniu badania ponownego jest ostateczne.

6. Wzór orzeczenia lekarskiego o zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

## Rozdział 4

### **Szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty**

**§ 14. 1.** Zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem obejmuje następujące zagadnienia:

- 1) specyfikę i środowisko pracy maszynisty, w tym jego rolę i odpowiedzialność w ruchu kolejowym, wymagania zawodowe i predyspozycje niezbędne do wykonywania pracy na tym stanowisku;
- 2) technologię transportu kolejowego, w tym przepisy bezpieczeństwa i eksploatacji;
- 3) infrastrukturę kolejową;
- 4) radiołączność pociągową;
- 5) pociągi, ich składy oraz wymogi techniczne dotyczące lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego;
- 6) zagrożenia występujące w ruchu kolejowym;
- 7) podstawowe zasady fizyki.

2. Szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty obejmuje wiedzę ogólną z zakresu zagadnień, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasad, które można zastosować niezależnie od określonego rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

3. Program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

4. W wyniku ukończonego szkolenia kandydat na maszynistę ubiegający się o licencję maszynisty powinien:

- 1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1:
  - a) znać podstawowe akty prawne i instrukcje dotyczące bezpieczeństwa kolei w zakresie związanym z wykonywaniem pracy na stanowisku maszynisty, w szczególności określające:
    - zasady przyznawania uprawnień maszynistom,
    - warunki wykonywania przewozu towarów niebezpiecznych i przewozów wojskowych,
    - zasady ochrony środowiska i ochrony przeciwpożarowej w miejscu pracy,
  - b) rozumieć szczególne wymagania stawiane maszynistom, w tym wymagania zawodowe niezbędne do wykonywania obowiązków maszynisty, polegające w szczególności na:
    - prowadzeniu pociągu w pojedynczej lub w podwójnej obsadzie trakcyjnej,
    - zmiennym rytmie dobowym pracy,
    - konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej i innego wyposażenia,
    - umiejętności posługiwania się dokumentacją związaną z pracą maszynisty, w tym bieżącego jej aktualizowania,
  - c) rozumieć, które zachowania są zgodne z zakresem odpowiedzialności maszynisty za kluczowe kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, i znać czynniki wpływające negatywnie na jego pracę, takie jak przyjmowanie określonych leków, alkoholu, narkotyków i innych substancji psychoaktywnych, choroby, stres, zmęczenie,
  - d) umieć wskazać dokumenty związane z wykonywaniem pracy na stanowisku maszynisty, w szczególności akty prawne, instrukcje i służbowe rozkłady jazdy,

- e) umieć określić odpowiedzialność i zadania pracowników wykonujących czynności związane z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego,
  - f) rozumieć znaczenie dokładności wykonywania zadań i metod pracy,
  - g) rozumieć zasady bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności w zakresie zachowania na obszarze kolejowym, postępowania przy wsiadaniu do i wysiadaniu z pojazdu trakcyjnego, ergonomii, bezpieczeństwa personelu kolejowego i używanych środków ochrony indywidualnej,
  - h) znać sposoby radzenia sobie ze stresem i w sytuacjach ekstremalnych,
  - i) umieć stosować zasady ochrony środowiska w pracy maszynisty, w tym techniki jazdy minimalizujące negatywny wpływ na środowisko;
- 2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2:
- a) znać postanowienia aktów prawnych, procedur i instrukcji z zakresu eksploatacji kolei,
  - b) umieć określić odpowiedzialność i zadania pracowników wykonujących czynności związane z eksploatacją kolei;
- 3) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, znać:
- a) budowę toru kolejowego i stacji kolejowych, w tym stacji rozrządowych,
  - b) budowle kolejowe,
  - c) techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizację kolejową,
  - d) stosowane systemy zabezpieczenia ruchu i łączności,
  - e) urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w szczególności urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego i wykrywacze dymu w tunelach,
  - f) budowę sieci trakcyjnej;
- 4) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4:
- a) znać zasady działania i znaczenie radiołączności pociągowej,
  - b) umieć wskazać pracowników, z którymi maszynista kontaktuje się w trakcie jazdy za pomocą urządzeń radio-łączności pociągowej, w tym dyżurnego ruchu i członków drużyny pociągowej,
  - c) umieć identyfikować sytuacje, które wymagają nawiązania łączności za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej,
  - d) znać metody nawiązywania łączności oraz połączeń alarmowych w systemie radiołączności analogowej i cyfrowej;
- 5) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5:
- a) znać rodzaje trakcji,
  - b) umieć opisać elementy, systemy, układy i podzespoły pojazdu kolejowego,
  - c) znać sposoby oznakowania pojazdów kolejowych,
  - d) znać dokumenty, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym,

- e) rozumieć zasadę działania poszczególnych rodzajów hamulców i znać sposoby obliczania masy hamującej,
  - f) umieć określić prędkość pociągu,
  - g) umieć wskazać maksymalne obciążenie i siły działające na sprzęg,
  - h) znać działanie i funkcje systemów sterowania pociągiem;
- 6) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 6:
- a) rozumieć zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - b) znać zagrożenia związane z ruchem kolejowym oraz różne środki stosowane do ich ograniczania,
  - c) umieć rozpoznawać zdarzenia mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i znać sposoby reakcji w przypadku ich wystąpienia,
  - d) znać procedury mające zastosowanie do zdarzeń z udziałem ludzi, w szczególności dotyczące ewakuacji;
- 7) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 7:
- a) umieć określić rozkład sił działających na koła pojazdu kolejowego,
  - b) umieć określić czynniki wpływające na przyspieszenie i skuteczność hamowania,
  - c) rozumieć podstawowe pojęcia i zasady z zakresu elektrotechniki, a także znać metody pracy i warunki zachowania bezpieczeństwa przy urządzeniach elektroenergetycznych zainstalowanych w pojazdach kolejowych.

**§ 15.** 1. Osoba upoważniona przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia powiadamia Prezesa UTK o ukończeniu szkolenia na licencję maszynisty przez kandydata, nie później niż w dniu następnym – za pomocą systemu teleinformatycznego.

## Rozdział 5

### **Rejestr licencji maszynistów**

**§ 16.** 1. Prezes UTK prowadzi rejestr licencji maszynistów w postaci elektronicznej.

2. Rejestr licencji maszynistów zawiera informacje dotyczące:

- 1) bieżącego statusu licencji maszynisty i dotychczasowych zmian tego statusu;
- 2) posiadacza wydanej licencji maszynisty;
- 3) spełniania przez posiadacza licencji maszynisty podstawowych wymogów niezbędnych do wydania tego dokumentu oraz zachowania jego ważności.

3. Rejestr licencji maszynistów jest prowadzony na warunkach zapewniających zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, uszkodzeniem, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą.

4. Dane ujęte w rejestrze licencji maszynistów przechowuje się przez okres 10 lat od dnia upływu ważności ostatniej licencji maszynisty wpisanej do tego rejestru.

**§ 17.** 1. Prezes UTK udostępnia dane zgromadzone w rejestrze licencji maszynistów podmiotom, o których mowa w art. 22a ust. 1a ustawy, na podstawie wniosku złożonego w postaci papierowej albo elektronicznej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) oznaczenie podmiotu składającego wniosek;
- 2) informacje dotyczące osoby wyznaczonej do kontaktów;
- 3) zakres wnioskowanych danych ujętych w rejestrze licencji maszynistów wraz z określeniem postaci, w jakiej mają być one udostępnione, i częstotliwości ich przekazywania (jednorazowo albo cyklicznie).

3. Dane, o których mowa w ust. 1, są udostępniane niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku.

4. W uzasadnionych przypadkach termin, o którym mowa w ust. 3, może ulec przedłużeniu, po uprzednim ustaleniu i wyznaczeniu nowego terminu z podmiotem składającym wniosek.

5. Dane są udostępniane w postaci papierowej lub elektronicznej, zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1.

6. Dane w postaci elektronicznej przekazuje się na informatycznym nośniku danych lub z wykorzystaniem systemów teleinformatycznych, o których mowa w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344).

**§ 18.** Wzór rejestru licencji maszynistów, określający rodzaj i strukturę danych, stanowi załącznik nr 5 do rozporządzenia.

## Rozdział 6

### **Przepis końcowy**

**§ 19.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

**Załącznik nr 1**

**WZÓR WNIOSKU O WYDANIE LICENCJI MASZYNISTY, PRZEDŁUŻENIE  
WAŻNOŚCI, WYDANIE WTÓRNIKA, PRZYWRÓCENIE TEGO DOKUMENTU I  
AKTUALIZACJĘ DANYCH ZAWARTYCH W TYM DOKUMENCIE**

**Część 1**

**WNIOSEK O WYDANIE LICENCJI MASZYNISTY**



**WNIOSEK O WYDANIE LICENCJI MASZYNISTY**

**1. ORGAN DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA – INFORMACJE KONTAKTOWE**

- 1.1 Organ do spraw bezpieczeństwa, który rozpatruje wniosek 

<b>PREZES URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO</b>
--
- 1.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, państwo) 

--

**2. SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LICENCJI MASZYNISTY I WNIOSKODAWCY**

2.1 Niniejszy wniosek dotyczy licencji maszynisty (zakreślić właściwą rubrykę):

- |     |                           |                          |     |                                  |                          |   |  |
|-----|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------------|--------------------------|---|--|
| 2.2 | wydawanej po raz pierwszy | <input type="checkbox"/> | 2.3 | aktualizowanej                   | <input type="checkbox"/> | <table border="1" data-bbox="1133 1238 1402 1310"><tr><td> </td></tr></table> |  |
|     |                           |                          |     |                                  |                          |   |  |
| 2.4 | przedłużanej              | <input type="checkbox"/> | 2.5 | dla której wydany ma być wtórnik | <input type="checkbox"/> | <table border="1" data-bbox="1133 1341 1402 1413"><tr><td> </td></tr></table> |  |
|     |                           |                          |     |                                  |                          |   |  |
| 2.6 | przywracanej              | <input type="checkbox"/> |     |                                  |                          |   |  |

\_\_\_\_\_

2.7	Europejski numer identyfikacyjny (EIN) licencji maszynisty	<input type="text"/>	
2.8	Data pierwszego wydania	<input type="text"/>	
2.9	Dane dotyczące wniosku	2.10 Złożony przez wnioskodawcę <input type="checkbox"/>	
		2.11 Złożony przez podmiot działający w imieniu wnioskodawcy <input type="checkbox"/>	
2.12	Dane dotyczące podmiotu składającego wniosek w imieniu wnioskodawcy	<input type="text"/>	
2.13	Status podmiotu działającego w imieniu wnioskodawcy	<input type="text"/>	
2.14	Adres pocztowy/telefon/e-mail	<input type="text"/>	
2.15	Dane dotyczące wnioskodawcy		
2.16	Nazwisko(-ka)	<input type="text"/>	
2.17	Imię (imiona)	<input type="text"/>	
2.18	Płeć	Mężczyzna <input type="checkbox"/> Kobieta <input type="checkbox"/>	
2.19	Data urodzenia	<input type="text"/>	
2.20	Miejsce urodzenia	<input type="text"/>	
	Obywatelstwo	<input type="text"/>	
	Język ojczysty	<input type="text"/>	
2.21	Numer referencyjny nadany wnioskodawcy przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury kolejowej	<input type="text"/>	
2.22	Adres pocztowy, na który licencja ma zostać wysłana	<input type="text"/>	

2.23 Stały adres zamieszkania posiadacza

2.24 ZDJĘCIE	Ulica, numer	<input type="text"/>
	Kod pocztowy	<input type="text"/>
	Miejscowość, państwo	<input type="text"/>
	Telefon	<input type="text"/>
	E-mail	<input type="text"/>

2.25 Numer i seria dokumentu ze zdjęciem oraz nazwa organu, przez który został on wydany

2.26 Numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwa państwa, które wydało ten dokument

2.27 Oświadczenie wnioskodawcy

2.28 Data

2.29 Podpis wnioskodawcy

2.30 Wewnętrzny numer referencyjny (nieobowiązkowo)

2.31 Data otrzymania wniosku

MIEJSCE ZAREZERWOWANE  
NA PIECZĘĆ PREZESA  
URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO LUB NA  
WSZELKIE INFORMACJE  
POTRZEBNE DO  
ARCHIWIZACJI

**2. ORGAN DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA – INFORMACJE KONTAKTOWE**

1.1 Organ do spraw bezpieczeństwa,  
który rozpatruje wniosek

<b>PREZES URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO</b>
--

1.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, państwo)

--

**2. SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LICENCJI MASZYNISTY I WNIOSKODAWCY**

2.1 Niniejszy wniosek dotyczy licencji maszynisty (zakreślić właściwą rubrykę):

2.2 wydawanej po raz pierwszy

2.3 aktualizowanej

--

2.4 przedłużanej

2.5 dla której wydany ma być wtórnik

--

2.6 przywracanej

\_\_\_\_\_

---

2.7	Europejski identyfikacyjny licencji maszynisty	numer (EIN)	Obywatelstwo	_____
			Język ojczysty	_____
2.8	Data pierwszego wydania		2.21 Numer referencyjny nadany wnioskodawcy przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury kolejowej	_____
2.9	Dane dotyczące wniosku		2.22 Adres pocztowy, na który licencja ma zostać wysłana	_____
2.12	Dane dotyczące podmiotu składającego wniosek w imieniu wnioskodawcy			
2.13	Status podmiotu działającego w imieniu wnioskodawcy			
2.14	Adres pocztowy/telefon/e-mail			
2.15	Dane dotyczące wnioskodawcy			
2.16	Nazwisko(-ka)			_____
2.17	Imię (imiona)			_____
2.18	Płeć			
2.19	Data urodzenia			_____
2.20	Miejsce urodzenia			_____



2.23 Stały adres zamieszkania posiadacza

2.24 ZDJĘCIE	Ulica, numer	<input type="text"/>
	Kod pocztowy	<input type="text"/>
	Miejscowość, państwo	<input type="text"/>
	Telefon	<input type="text"/>
	E-mail	<input type="text"/>

2.25 Numer i seria dokumentu ze zdjęciem oraz nazwa organu, przez który został on wydany

2.26 Numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwa państwa, które wydało ten dokument

2.27 Oświadczenie wnioskodawcy

OŚWIADCZAM, ŻE INFORMACJE ZAWARTE WE WNIOSKU I W ZAŁĄCZONYCH DO NIEGO DOKUMENTACH SĄ KOMPLETNE I ZGODNE Z PRAWDĄ.

2.28 Data

\_\_\_\_\_

|

2.29 Podpis wnioskodawcy

\_\_\_\_\_

2.30 Wewnętrzny numer referencyjny (nieobowiązkowo)

\_\_\_\_\_

|

2.31 Data otrzymania wniosku

\_\_\_\_\_

|

MIEJSCE ZAREZERWOWANE

NA PIECZĘĆ PREZESA  
URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO LUB NA  
WSZELKIE INFORMACJE  
POTRZEBNE DO  
ARCHIWIZACJI

---

**Część 2**  
**OŚWIADCZENIE O OCHRONIE DANYCH OSOBOWYCH**

.....  
(imię i nazwisko wnioskodawcy)

**Oświadczenie o ochronie danych osobowych**

Wszelkie dane osobowe przetwarzane w celu wydawania licencji maszynisty oraz spełnienia wymogów dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty przetwarzane są zgodnie z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781).

Dane osobowe przetwarzane są wyłącznie w wyżej wymienionych celach oraz na potrzeby prowadzenia rejestru licencji maszynistów przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Osobie, której dotyczą dane, przysługuje prawo wglądu do swoich danych osobowych oraz do wnoszenia do nich poprawek, jeżeli są one niepoprawne lub niepełne.

**Oświadczam, że zostałem poinformowany(-na) o celu i procedurze przetwarzania moich danych osobowych i wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych związanych z wydawaniem licencji maszynisty oraz rejestracją danych w rejestrze licencji maszynistów zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.**

Data .....

Podpis wnioskodawcy .....

**Część 3**  
**WYKAZ DOKUMENTÓW, KTÓRE NALEŻY PRZEDŁOŻYĆ Z WNIOSEM O**  
**WYDANIE LICENCJI MASZYNISTY**

**DOKUMENTY, KTÓRE NALEŻY PRZEDŁOŻYĆ W PRZYPADKU**  
**WNIOSKU O:**

**3.1 NOWĄ LICENCJĘ**

- 3.1.1 Podpisany wniosek o wydanie licencji maszynisty
- 3.1.2 Kserokopia dokumentu potwierdzającego posiadane wykształcenie
- 3.1.3 Orzeczenie lekarskie
- 3.1.4 Dokument potwierdzający zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty
- 3.1.5 Oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne
- 3.1.6 Oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych
- 3.1.7 Kserokopia dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

**3.2 AKTUALIZACJĘ**

- 3.2.1 Podpisany wniosek o aktualizację danych zawartych w licencji maszynisty
- 3.2.2 Kserokopia dotychczasowej licencji maszynisty
- 3.2.3 Kserokopia dokumentu potwierdzającego zmianę danych zawartych w licencji maszynisty
- 3.2.4 Oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne
- 3.2.5 Kserokopia dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

☐ **3.3 WTÓRNIK**

3.3.1 Podpisany wniosek o wydanie wtórnika licencji maszynisty

3.3.2 Dotychczasowa licencja maszynisty albo oświadczenie o jej utracie

3.3.3 Oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne

3.3.4 Kserokopia dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

☐ **3.4 PRZEDŁUŻENIE**

3.4.1 Podpisany wniosek o przedłużenie ważności licencji maszynisty

3.4.2 Kserokopia dotychczasowej licencji maszynisty

3.4.3 Oświadczenie o niekaralności za przestępstwa umyślne

3.4.4 Kserokopia dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

☐ **3.5 PRZYWRÓCENIE**

3.5.1 Podpisany wniosek o przywrócenie licencji maszynisty

3.5.2 Orzeczenie lekarskie

3.5.3 Kserokopia dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

Wewnętrzny numer

referencyjny

Data wypełnienia wniosku

MIEJSCE ZAREZERWOWANE NA  
PIECZĘĆ PREZESA URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

**Część 4**  
**WYTYCZNE DOTYCZĄCE WYPEŁNIENIA WNIOSKU O WYDANIE LICENCJI**  
**MASZYNISTY**

**WNIOSEK**

**1. Organ do spraw bezpieczeństwa**

- 1.1. Nazwa organu wydającego licencję maszynisty – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.
- 1.2. Informacje adresowe dotyczące organu wydającego licencję – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

**2. Szczegółowe dane dotyczące licencji maszynisty**

- 2.1. Należy zakreślić jedną z pięciu rubryk przeznaczonych na określenie powodu złożenia wniosku.
- 2.2. Należy zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek dotyczy wydania nowej licencji. W takim przypadku należy przedstawić dokumenty wymienione w pkt 3.1.1–3.1.7 wykazu dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem o wydanie licencji maszynisty.
- 2.3. Należy zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek dotyczy aktualizacji licencji, jednocześnie podając powód aktualizacji w polu tekstowym.

Aktualizacja: potrzeba aktualizacji zachodzi na przykład, jeżeli zaszła zmiana w elementach nieobowiązkowych.

- 2.4. Należy zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek dotyczy przedłużenia licencji. Co 10 lat licencja wymaga przedłużenia; należy w tym celu dostarczyć nowe zdjęcie.
- 2.5. Należy zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek dotyczy wydania wtórnika licencji, jednocześnie podając powód w polu tekstowym (np. zagubienie, kradzież lub zniszczenie). Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawdza, czy licencja, której dotyczy wniosek o wydanie wtórnika, jest wciąż ważna i czy nie została zawieszona lub cofnięta.
- 2.6. Wniosek o przywrócenie licencji może być złożony, jeżeli osoba, która się o to ubiega, uzyskała orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty.
- 2.7. Przy pierwszym wydaniu licencji nadawany jest europejski numer identyfikacyjny (EIN). Nie wypełniać tej rubryki, jeżeli wniosek dotyczy pierwszej licencji.
- Wpisać numer EIN w przypadku wniosku o aktualizację, przedłużenie, przywrócenie lub wydanie wtórnika.
- 2.8. Wypełnić tę rubrykę w przypadku wniosku o aktualizację, przedłużenie, przywrócenie wydanie wtórnika.
- 2.9. Należy wskazać, czy wniosek został złożony przez wnioskodawcę, czy przez podmiot działający w jego imieniu. Informacje te mogą być wykorzystane w toku postępowania oraz do skontaktowania się z wnioskodawcą, którego adres pocztowy przestał być aktualny.
- 2.10. Zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek jest składany przez wnioskodawcę.
- 2.11. Zakreślić tę rubrykę, jeżeli wniosek jest składany przez podmiot działający w imieniu wnioskodawcy.
- 2.12. Wypełnić tę część wniosku (2.11 do 2.14) w przypadku, jeżeli wniosek jest składany przez podmiot działający w imieniu wnioskodawcy, i podać jego nazwę.
- 2.13. Określić status podmiotu działającego w imieniu wnioskodawcy (pracodawca/podmiot, na rzecz którego usługi świadczy wnioskodawca/ośrodek szkolenia i egzaminowania/inny).
- 2.14. Wypełnić w tym miejscu adres pocztowy podmiotu działającego w imieniu wnioskodawcy w następującym porządku:  
ulica/numer;  
kod pocztowy/miejscowość;  
państwo.
- 2.15. W następnej części wypełnić dane osobowe wnioskodawcy (od 2.16 do 2.26). Rubryki

2.21 oraz 2.22 są nieobowiązkowe.

- 2.16. Wpisać nazwisko lub nazwiska dokładnie w takiej formie, w jakiej wpisane zostały w paszporcie, dowodzie osobistym lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość.
- 2.17. Wpisać imię lub imiona dokładnie w takiej formie, w jakiej wpisane zostały w paszporcie, dowodzie osobistym lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość.
- 2.18. Zakreślić odpowiednią rubrykę dotyczącą płci wnioskodawcy.
- 2.19. Wpisać datę urodzenia wnioskodawcy.
- 2.20. Wpisać miejsce urodzenia wnioskodawcy, jak następuje:  
oznaczenie państwa członkowskiego (dwuliterowe) – miejscowość.  
Wpisać:  
  
państwo urodzenia wnioskodawcy;  
  
język ojczysty wnioskodawcy.

2.21. Wpisać numer referencyjny nadany wnioskodawcy przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury kolejowej, który zatrudnia wnioskodawcę albo na rzecz którego świadczy on usługi, o ile taki posiada (informacja nieobowiązkowa na mocy dyrektywy 2007/59/WE).

2.22. Podać adres pocztowy, na który licencja ma zostać wysłana (adres podany przez wnioskodawcę albo podmiot działający w jego imieniu), jeżeli różni się od podanego w rubryce 2.14 lub 2.23, w następującej kolejności:

ulica/numer;

kod pocztowy/miejscowość;

państwo.

Niniejsza informacja jest istotna, ponieważ umożliwia właściwemu organowi wystąpienie o wyjaśnienia dotyczące przedstawionych dokumentów lub informacji do maszynisty lub podmiotu działającego w jego imieniu.

2.23. Stały adres zamieszkania wnioskodawcy, w następującej kolejności:

ulica/numer;

kod pocztowy;

miejscowość/państwo;

numer telefonu;

adres e-mail.

2.24. Należy załączyć aktualne zdjęcie wnioskodawcy kolorowe lub czarno-białe o wymiarach 35 x 45 mm podpisane na odwrocie imieniem i nazwiskiem wnioskodawcy.

Zdjęcie powinno:

- 1) obejmować całą twarz, być zrobione na wprost, oczy otwarte;
- 2) pokazywać całą głowę, od wierzchołka głowy do górnej części barków;
- 3) być zrobione na białym lub jasnym tle;
- 4) pokazywać naturalny wyraz twarzy (zamknięte usta);
- 5) pokazywać twarz nieprzesłoniętą okularami przeciwsłonecznymi albo okularami z przyciemnionymi szklami, na szklach nie mogą pojawiać się jakiegokolwiek refleksy świetlne;

6) pokazywać osobę bez nakrycia głowy;

7) posiadać normalny kontrast i oświetlenie.

- 2.25. Wpisać numer i serię dokumentu potwierdzającego tożsamość ze zdjęciem oraz nazwę organu, przez który został on wydany.
- 2.26. Wpisać numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.
- 2.27. Oświadczenie wnioskodawcy o prawdziwości informacji zawartych we wniosku i w załącznikach.
- 2.28. Wpisać datę podpisania wniosku.
- 2.29. W tym miejscu należy umieścić podpis wnioskodawcy zawierający się w obrębie ramki.

- 2.30. Urząd Transportu Kolejowego dodaje w tym miejscu wewnętrzny numer referencyjny (np. numer poczty przychodzącej).
- 2.31. Urząd Transportu Kolejowego wpisuje datę otrzymania wniosku.

### **3. Dokumenty, które należy przedłożyć z wnioskiem o wydanie licencji maszynisty**

W celu uzyskania nowej licencji należy zakreślić rubrykę 3.1 w wykazie dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem, oraz dostarczyć dokumenty wymienione w pkt 3.1.1 do 3.1.7 wykazu. Osoby, o których mowa w § 21 ust. 1 rozporządzenia, powinny dostarczyć kopie prawa kierowania pojazdem trakcyjnym i zaświadczenia lekarskiego, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. poz. 2152, z późn. zm.), oraz dokumenty wymienione w pkt 3.1.1, 3.1.2 i 3.1.5–3.1.7.

Pkt 3.1.2 dotyczy wymogów w zakresie wykształcenia, określonych w art. 22 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Pkt 3.1.3 dotyczy orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

Pkt 3.1.6 dotyczy zgody na przetwarzanie danych zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Pkt 3.1.7 dotyczy kserokopii dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość.

W przypadku wniosku o aktualizację licencji należy zakreślić rubrykę 3.2 w wykazie dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem, oraz dostarczyć dokumenty wymienione w pkt 3.2.1 do 3.2.5 wykazu.

Aby otrzymać wtórnik licencji należy zakreślić rubrykę 3.3 w wykazie dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem, oraz dostarczyć dokumenty wymienione w pkt 3.3.1 do 3.3.4 wykazu.

Aby przedłużyć ważność licencji należy zakreślić rubrykę 3.4 w wykazie dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem, oraz dostarczyć dokumenty wymienione w pkt 3.4.1 do 3.4.4 wykazu.

Aby przywrócić licencję należy zakreślić rubrykę 3.5 w wykazie dokumentów, które należy przedłożyć z wnioskiem, oraz dostarczyć dokumenty wymienione w pkt 3.5.1 do 3.5.3 wykazu.

**Załącznik nr 2**  
**WYMAGANIA ZDROWOTNE, FIZYCZNE I PSYCHICZNE, JAKIE POWINNY SPEŁNIAĆ**  
**OSOBY UBIEGAJĄCE SIĘ O LICENCJĘ MASZYNISTY ALBO O ZACHOWANIE JEJ**  
**WAŻNOŚCI**

1. Wymagania dotyczące ogólnego stanu zdrowia fizycznego i psychicznego

Maszyniści powinni mieć dobry stan zdrowia fizycznego i psychicznego, a w szczególności:

1) nie powinny u nich występować choroby lub niesprawności lub

2) nie powinni przyjmować leków lub innych substancji

– które mogą powodować: nagłą utratę świadomości, osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji, nagłą utratę sprawności, utratę równowagi lub koordynacji, istotne ograniczenie czynności ruchowych, zachowania patologiczne.

2. Wymagania dotyczące narządu wzroku

2.1. Konieczne jest spełnienie następujących wymagań dotyczących narządu wzroku:

1) ostrość wzroku:

a) bez korekcji 0,8/0,8 w przypadku osób, które ubiegają się o licencję maszynisty, a dotychczas nie były uprawnione do wykonywania czynności maszynisty,

b) bez korekcji 0,5/0,5 lub 0,7/0,3 oraz z korekcją 1,0/0,5 lub 0,8/0,8 (korekcja  $\pm 3,0$  Dsph;  $\pm 2,0$  Dcyl) – w przypadku osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów kolejowych, które ubiegają się o licencję maszynisty lub jej zachowanie. Wymagania dotyczą także osób ubiegających się o przywrócenie licencji maszynisty, które były uprzednio uprawnione do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty;

2) widzenie pośrednie i do bliży dobre bez lub z korekcją;

3) prawidłowe rozpoznawanie barw za pomocą tablic pseudoizochromatycznych Ishihary;

4) rozpoznawanie sygnałów barwnych – test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych;

5) pole widzenia – prawidłowe;

6) widzenie obuoczne – prawidłowe;

7) czucie kontrastu – dobre;

8) odporność na olśnienie – prawidłowa;

9) brak upośledzenia widzenia mimo stwierdzenia choroby narządu wzroku;

10) <sup>11)</sup> widzenie okiem prawym i lewym – prawidłowe.

2.2. W przypadkach astygmatyzmu wymagana jest opinia lekarza okulisty. Osoby stosujące okulary lub soczewki kontaktowe są okresowo badane przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach.

2.3. Wszczępy soczewek oraz stan po zabiegach keratotomii i keratektomii są dozwolone pod warunkiem kontroli przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach.

2.4. Barwione soczewki kontaktowe i fotochromatyczne nie są dozwolone. Soczewki z filtrem UV są dozwolone.

3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego

Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:

- 1) słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych;
- 2) osoba badana powinna słyszeć szept każdym uchem oddzielnie:
  - a) z odległości 5 m w przypadku osób, które ubiegają się o licencję maszynisty, a dotychczas nie były uprawnione do wykonywania czynności maszynisty,
  - b) z odległości 2 m w przypadku osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów kolejowych, które ubiegają się o licencję maszynisty lub jej zachowanie. Wymagania dotyczą także osób ubiegających się o przywrócenie licencji maszynisty, które były uprzednio uprawnione do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty;
- 3) niedosłuch dla ucha gorzej słyszącego na poziomie: nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz i nie wyższym niż 60 dB przy częstotliwości 3000 Hz;
- 4) brak zaburzeń równowagi;
- 5) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.

4. Wymagania dotyczące narządu ruchu

Wystarczająca sprawność narządu ruchu w zakresie kończyn górnych, kończyn dolnych i kręgosłupa.

4. U kobiet w ciąży zła tolerancja lub występowanie stanów patologicznych w ciąży należy uznać za powód tymczasowego odsunięcia maszynisty przez lekarza od obowiązków służbowych.
5. Wymagania dotyczące psychologicznej przydatności zawodowej  
Zdolności poznawcze (pamięć, uwaga i koncentracja, percepcja, rozumowanie), sprawność psychomotoryczna (czas reakcji i koordynacja rąk), komunikowanie się i osobowość, umożliwiające bezpieczne wykonywanie obowiązków maszynisty.

**Załącznik nr 3**  
**WZÓR ORZECZENIA LEKARSKIEGO O ZDOLNOŚCI FIZYCZNEJ I PSYCHICZNEJ**  
**OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O LICENCJĘ MASZYNISTY ALBO O ZACHOWANIE JEJ**  
**WAŻNOŚCI**

Pieczęć podmiotu

uprawnionego

**ORZECZENIE LEKARSKIE NR .....**

(wydane po badaniu ponownym<sup>\*)</sup>)

Na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 4 i ust. 2c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) po przeprowadzeniu badania lekarskiego orzeka się, co następuje:

Pan(-ni)<sup>\*)</sup> .....

urodzony(-na)<sup>\*)</sup> w .....

(dzień, miesiąc, rok)

numer PESEL, a w przypadku braku numeru PESEL nazwa i nr dokumentu tożsamości oraz nazwa państwa, które wydało ten dokument .....

zamieszkały(-ła)<sup>\*)</sup> .....

(adres zamieszkania)

ubiegający(-ca)<sup>\*)</sup> się o:

- 1) licencję maszynisty<sup>\*)</sup>,
- 2) zachowanie ważności licencji maszynisty<sup>\*)</sup>

posiada zdolność fizyczną i psychiczną niezbędną do/nie posiada zdolności fizycznej i psychicznej niezbędnej do<sup>\*)</sup>:

- 1) uzyskania licencji maszynisty<sup>\*)</sup>,
- 2) zachowania ważności licencji maszynisty<sup>\*)</sup>.

Ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia:

– obowiązkowe korzystanie z okularów lub soczewek kontaktowych<sup>\*)</sup>.

Termin badania okresowego .....

(dzień, miesiąc, rok)

.....

(pieczęć i podpis lekarza uprawnionego)

..... dnia .....

**Pouczenie**

Osoba, która nie zgadza się z treścią wydanego orzeczenia lekarskiego, może wystąpić, w ciągu 7 dni od dnia wydania orzeczenia, za pośrednictwem lekarza, który je wydał, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania i wydanie ostatecznego orzeczenia w podmiocie uprawnionym do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, w którym przeprowadzono badanie. Prawo do wystąpienia z wnioskiem o przeprowadzenie badania nie przysługuje w przypadku wydania orzeczenia lekarskiego po badaniu ponownym.

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić.

**Załącznik nr 4**  
**PROGRAM ORAZ CZAS TRWANIA SZKOLENIA KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW**  
**UBIEGAJĄCYCH SIĘ O LICENCJĘ MASZYNISTY**

Program szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty

Lp.	Tematy szkoleń	Liczba godzin szkolenia <sup>*)</sup>		
		Wykłady	Zajęcia praktyczne	Razem
1	Specyfika i środowisko pracy maszynisty	4	–	4
2	Technologia transportu kolejowego. Podstawowe wiadomości o eksploatacji pojazdów kolejowych (rodzaje pojazdów i ich przeznaczenie eksploatacyjne)	12	–	12
3	Infrastruktura kolejowa – wybrane zagadnienia z zakresu: 1) budowy nawierzchni kolejowej oraz układów stacyjnych, 2) stosowanych systemów zabezpieczenia ruchu i łączności, 3) budowy sieci trakcyjnej, 4) budowli kolejowych.	12	4	16
4	Technika prowadzenia ruchu kolejowego	60	–	60
5	Sygnalizacja kolejowa	40	–	40
6	Hamulce kolejowe – typy, budowa, zasada działania, obsługa i próby działania	20	16	36
7	Wybrane zagadnienia z zakresu fizyki i elektrotechniki	8	4	12
8	Zagadnienia z zakresu pracy pracowników rewizji technicznej pociągów	8	8	16
9	Budowa pojazdów kolejowych	28	8	36
10	Urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu oraz urządzenia czujności, prędkościomierze i radiołączność w pojazdach kolejowych	8	8	16
11	Zagrożenia występujące w ruchu kolejowym. Zasady postępowania w razie poważnego wypadku, wypadku, incydentu kolejowego i wydarzeń z ludźmi oraz sytuacji ekstremalnych mogących zaistnieć w czasie pracy maszynisty	8	2	10
12	Zagadnienia z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych oraz przewozów wojskowych	12	–	12
13	Bezpieczeństwo i higiena pracy, udzielanie pierwszej pomocy	10	2	12
14	Ochrona przeciwpożarowa pojazdów kolejowych oraz terenów kolejowych (w tym pożary w tunelach)	2	2	4
15	Zasady prowadzenia i wypełniania podstawowych dokumentów związanych z pracą maszynisty	8	4	12
<b>SUMA:</b>		<b>240</b>	<b>58</b>	<b>298</b>

<sup>\*)</sup> Godzina wykładów równa się 45 minutom, a zajęć praktycznych – 60 minutom.

**Załącznik nr 5**  
**WZÓR REJESTRU LICENCJI MASZYNISTY**

Nr	Informacja podlegająca przedstawieniu	Format
<b>Część 1: Bieżący status licencji maszynisty</b>		
1	<b>Numer licencji maszynisty</b>	
1.1	Numer licencji maszynisty	EIN (12 cyfr)
2	<b>Bieżący status licencji maszynisty</b>	
2.1	Potwierdzenie bieżącego statusu licencji:  – ważna  – zawieszona (decyzja w toku)  – cofnięta	Tekst
2.2	Powód zawieszenia lub cofnięcia licencji	Tekst
<b>Część 2: Informacje dotyczące posiadacza wydanej licencji maszynisty</b>		
3	<b>Nazwisko/nazwiska posiadacza</b>	
3.1	Nazwisko/nazwiska znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym uznanym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
4	<b>Imię/imiona posiadacza</b>	
4.1	Imię/imiona znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
5	<b>Data urodzenia posiadacza</b>	
5.1	Data urodzenia posiadacza	RRRR-MM-DD
6	<b>Miejsce urodzenia posiadacza</b>	
6.1	Miejsce urodzenia posiadacza	Tekst
6.2	Obywatelstwo	Tekst
7	<b>Data wydania licencji maszynisty</b>	
7.1	Data wydania aktualnej licencji maszynisty	RRRR-MM-DD
8	<b>Data utraty ważności licencji maszynisty</b>	
8.1	Data przewidywanej utraty ważności licencji maszynisty	RRRR-MM-DD
9	<b>Nazwa organu wydającego licencje maszynisty</b>	
9.1	Nazwa organu wydającego licencje maszynisty	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

10	<b>Numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury</b>	
10.1	Numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury	Tekst
11	<b>Zdjęcie posiadacza</b>	
11.1	Zdjęcie posiadacza	Zdjęcie w oryginale lub w zeskanowanej wersji elektronicznej
12	<b>Podpis posiadacza</b>	
12.1	Podpis posiadacza	Podpis oryginalny, fotokopia lub zeskanowana wersja elektroniczna
13	<b>Stale miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza</b>	
13.1	Stale miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza	Ulica i numer domu
13.2		Miejscowość
13.3		Państwo
13.4		Kod pocztowy
13.5		Numer telefonu
13.6		Adres poczty elektronicznej
14	<b>Informacje dodatkowe</b>	
14.1	Informacje określone przez Prezesa UTK zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/59/WE	Informacje zakodowane
	Rubryka 9.a.1 w dokumencie licencji maszynisty – język ojczysty/języki ojczyste maszynisty	Tekst
15	<b>Ograniczenia zdrowotne</b>	
15.1	Informacje określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/59/WE	Informacje zakodowane
15.2	Obowiązkowe korzystanie z okularów/soczewek kontaktowych	(kod b.1)
<b>Część 3: Informacje dotyczące zmian statusu licencji maszynisty</b>		
16	<b>Data wydania pierwszej licencji maszynisty</b>	
16.1	Data	RRRR-MM-DD
17	<b>Data utraty ważności licencji maszynisty</b>	
17.1	Data utraty ważności licencji maszynisty i przewidywanego przedłużenia jej ważności	RRRR-MM-DD
18	<b>Aktualizacja/aktualizacje (możliwość wpisania większej liczby danych)</b>	
18.1	Data aktualizacji	RRRR-MM-DD
18.2	Powód aktualizacji	Tekst

19	<b>Zmiana/zmiany</b> (możliwość wpisania większej liczby danych)	
19.1	Data zmiany	RRRR-MM-DD
19.2	Powód zmiany	Tekst
20	<b>Zawieszenie/zawieszenia</b> (możliwość wpisania większej liczby danych)	
20.1	Długość okresu zawieszenia	Od (data) do (data)
20.2	Powód zawieszenia	Tekst
21	<b>Cofnięcie/cofnięcia</b> (możliwość wpisania większej liczby danych)	
21.1	Data cofnięcia	RRRR-MM-DD
21.2	Powód cofnięcia	Tekst
22	<b>Zgłoszenie zgubienia licencji maszynisty</b>	
22.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
22.2	Data wydania duplikatu	RRRR-MM-DD
23	<b>Zgłoszenie kradzieży licencji maszynisty</b>	
23.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
23.2	Data wydania jakiegokolwiek duplikatu	RRRR-MM-DD
24	<b>Zgłoszenie zniszczenia licencji</b>	
24.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
24.2	Data wydania jakiegokolwiek duplikatu	RRRR-MM-DD
<b>Część 4: Informacje o spełnianiu przez posiadacza licencji podstawowych wymogów niezbędnych do wydania licencji oraz zachowania jej ważności</b>		
25	<b>Wysztalcenie</b>	
25.1	Podstawowy wymóg	Najwyższy stopień posiadanego wykształcenia Tekst
26	<b>Sprawność fizyczna</b>	
26.1	Podstawowy wymóg	Oświadczenie dotyczące spełnienia kryteriów określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/59/WE (części 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1) Tekst
26.2	Data badania	RRRR-MM-DD
26.3	Kolejne badania	Potwierdzono/nie potwierdzono Tekst
26.4	(możliwość wpisania większej liczby danych)	Data ostatniego badania RRRR-MM-DD
26.5	Następne badania	Data następnego badania RRRR-MM-DD
26.6	Uwagi	Uwagi, które należy wyszczególnić: <ul style="list-style-type: none"> <li>- normalny harmonogram,</li> <li>- przewidywany harmonogram (zgodnie z orzeczeniem lekarskim),</li> <li>- zmiana w informacjach (kod 9.a.2) <ul style="list-style-type: none"> <li>- w stosownych przypadkach,</li> </ul> </li> <li>- zmiana w kodzie ograniczeń,</li> <li>- inne uwagi oraz rubryka do wyszczególnienia</li> </ul> Tekst

27	<b>Sprawność psychiczna do wykonywania zawodu</b>		
27.1	Podstawowy wymóg	Informacja dotycząca spełnienia kryteriów określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/59/WE (część 2.2)	Tekst
27.2	Data badania		RRRR-MM-DD
27.3	Następne badanie/badania	Wyłącznie w stosownych przypadkach (możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst
27.4	Data kolejnego badania		RRRR-MM-DD
28	<b>Ogólna wiedza zawodowa</b>		
28.1	Podstawowy wymóg	Dokument potwierdzający zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty	Tekst

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty ma na celu dostosowanie aktów wykonawczych do proponowanych zmian oraz nowelizacji przepisów zawartych w projekcie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Zgodnie z projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nastąpi rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania licencji maszynisty. 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 umiejętności kandydatów na maszynistów.

Zmiany do rozporządzenia są wynikiem wykonania upoważnienia ustawowego zawartego w projektowanym art. 22a ust. 11 pkt 1-6, 11 i 12 lit. a i b ustawy, zgodnie z którym minister właściwy ds. transportu określi w drodze rozporządzenia: szczegółowe warunki i tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników; wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności; zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności; wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności; zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem niezbędny do uzyskania licencji maszynisty; program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty; warunki, sposób prowadzenia rejestru licencji maszynistów, zakres danych w nim ujętych oraz okres ich przechowywania, wzór tego rejestru, a także tryb przekazywania danych; wzór: a) wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wtórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych w nim zawartych, b) dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia.

Zasadniczymi zmianami wprowadzonymi w rozporządzeniu jest wyłączenie z jego zakresu sposobu, formy oraz trybu przeprowadzania egzaminów na licencję maszynisty. Rozporządzenie zmienia także tryb przekazywania informacji o zakończeniu szkolenia na licencję maszynisty przez ośrodek szkolenia na formę elektroniczną oraz znosi obowiązek przekazywania w formie papierowej informacji o planowanych szkoleniach i egzaminach na licencję maszynisty.

Należy wskazać, że projekt rozporządzenia jest zgodny z założeniami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przyjętej 24 września 2019 r. uchwałą Rady Ministrów oraz Dokumentu Implementacyjnego wskazującego na konieczność horyzontalnego

podejścia do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. W przejętej Strategii w zakresie usprawnienia zarządzania transportem kolejowym założono działania obejmujące rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego niezbędne do podjęcia w perspektywie czasowej do 2020 r. i dalej, m.in. poprzez zwiększenie bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanej regulacji po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynistów</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.07.2021</p> <p><b>Źródło</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie jest wydawane w związku z projektem nowelizacji przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą” (nr projektu w wykazie prac legislacyjnych rady Ministrów: UD 65).

Celem rozwiązań planowanych w projekcie nowelizacji ustawy jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania.

W związku z nowelizacją zmianie uległa delegacja ustawowa określona w art. 22a ust. 11 (uchylenie ust. 7) wyłączająca z zakresu rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty, a także tryb pracy komisji egzaminacyjnej. Jest to związane z przeniesieniem zadań związanych z egzaminowaniem kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty na Prezesa UTK i wprowadzeniem odnośnej delegacji ustawowej określonej w art. 22bc wprowadzającej odrębną regulację w tym zakresie.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie egzaminów dla kandydatów na maszynistów prowadzonych przez Prezesa UTK – przejęcie czynności egzaminacyjnych od ośrodków szkolenia i egzaminowania. Prezes UTK będzie egzaminował wyłącznie kandydatów na maszynistów – osoby po raz pierwszy wchodzące do zawodu maszynisty.

Rekomendowane jest zatem dostosowanie aktów wykonawczych do ustawy do wprowadzanych zmian.

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

#### Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) oraz w odnośnych aktach wykonawczych.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W większości państw członkowskich UE istnieją systemy techniczne zabezpieczające przed błędem maszynisty. Szkolenie i egzaminowanie maszynistów prowadzone jest głównie przez pracodawców lub przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów, uznane zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Proponowana w projekcie zmiana stosowana jest w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów. Również 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 na maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane UTK	Bezpośrednie - udział w egzaminach na licencję

			maszynisty i świadectwo maszynisty
Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów	51	Dane UTK	Bezpośrednie, związane: - ze zmianą zakresu działalności ośrodków; - z obowiązkiem przekazywania danych do rejestrów prowadzonych przez Prezesa UTK
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie związane z egzaminowaniem kandydatów na licencję maszynisty

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia podlegać będzie niezbędnym konsultacjom w ramach procesu legislacyjnego po uchwaleniu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadzającej delegację ustawową do wydania niniejszego rozporządzenia. Założenia do projektu rozporządzenia w zakresie zmian dotyczących zmiany zakresu działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania w zakresie prowadzenia egzaminów na licencję maszynisty raz obowiązków przekazywania danych do rejestrów prowadzonych przez Prezesa UTK stanowiły element uzgodnień w ramach procesu legislacyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD 65). Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym podlegał konsultacjom przeprowadzonym w dwóch turach od 18 października 2019 r. do 2 marca 2020 r. Wyniki konsultacji zostały omówione w Raporcie z konsultacji do powyższego projektu.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej urzędu obsługującego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w którego właściwości będzie prowadzenie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z nowelizacji ustawy. Te koszty zostały uwzględnione w OSR ustawy. Dochody ogółem [mln zł]: 6; Wydatki ogółem [mln zł]: 31,67.

### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i								

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wpływ regulacji określonych w projekcie rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe został określony w OSR ustawy.</p> <p>Skutki w ujęciu pieniężnym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw [mln zł]: 5,92;</p> <p>Skutki w ujęciu pieniężnym rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe [mln zł]: 0,08.</p>
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

**Komentarz:**  
 W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie z konieczności organizacji procesu prowadzenia egzaminów.  
 Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

**9. Wpływ na rynek pracy**

Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Ustawa nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów.

W zakresie dotyczącym egzaminowania kandydatów na maszynistów projekt może wprowadzać barierę wejścia na rynek pracy, jednak wyłącznie dla osób, które nie spełniają wymagań kompetencyjnych oczekiwanych dla stanowiska maszynisty. Celem rozporządzenia jest zagwarantowanie, że osoby wchodzące na rynek pracy maszynistów zapewniają ustalony przez krajową władzę bezpieczeństwa poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Bez wpływu
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
<p>Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 30 dni od ogłoszenia treści rozporządzenia. Jednocześnie zgodnie z przepisami przejściowymi projektowanej ustawy do kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty, którzy w dniu wejścia w życie ustawy uczestniczą w szkoleniu lub są w trakcie egzaminu, szkolenie i egzaminowanie jest prowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, a uzyskane przed dniem wejścia w życie ustawy świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania licencji maszynisty uprawniają do ubiegania się o licencji maszynisty. Ponadto licencje maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.</p>	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
<p>W okresie 3 lat nastąpi ocena poprawy dostępności do egzaminowania. Przyjęty miernik to średni czas oczekiwania na egzamin. W okresie 5 lat zostaną porównana liczba i rodzaj zdarzeń kolejowych, których przyczyną był czynnik ludzki.</p>	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów**

Na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 8–10 i 12 lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób ustalania numeru identyfikacyjnego ośrodka szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów wpisywanego do rejestru ośrodków szkolenia, zakres danych ujętych w tym rejestrze, a także sposób uiszczania opłat za wpis do tego rejestru;
- 2) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia;
- 3) wymagania kwalifikacyjne dla instruktorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;
- 4) wzór deklaracji wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący.

**§ 2.** Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przydziela ośrodkowi szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanemu dalej „ośrodkiem szkolenia”, numer identyfikacyjny składający się z:

- 1) międzynarodowego oznaczenia Rzeczypospolitej Polskiej w postaci liter PL;
- 2) kolejnego numeru wpisu na liście;
- 3) oznaczenia roku kalendarzowego dokonania wpisu.

**§ 3. 1.** Rejestr ośrodków szkolenia, zwany dalej „rejestrem”, zawiera następujące dane przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia:

- 1) informacje, o których mowa w art. 22a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) numer identyfikacyjny, o którym mowa w § 2;
- 3) datę wpisu do rejestru;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 4) adres prowadzenia szkoleń, a w przypadku szkolenia praktycznego dotyczącego świadectwa maszynisty – obszar sieci kolejowej, na której będą prowadzone szkolenia;
- 5) adres do korespondencji – w przypadku, gdy jest on inny niż adres siedziby albo adres zamieszkania przedsiębiorcy;
- 6) numer telefonu i faksu, adres strony internetowej lub poczty elektronicznej.

2. Przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru udostępnia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z wnioskiem o wpis do rejestru dane, o których mowa w ust. 1 pkt 4–6.

3. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia zgłasza Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zmiany danych zawartych w rejestrze w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.

**§ 4.** 1. Opłatę, o której mowa w art. 22a ust. 3 ustawy, uiszcza się na rachunek bankowy Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia informującego o dacie wpisu do rejestru, wysokości opłaty i numerze rachunku bankowego, na który należy uiścić opłatę.

2. Za datę uiszczenia opłaty uznaje się dzień obciążenia rachunku bankowego przedsiębiorcy dokonującego wpłaty.

**§ 5.** 1. Przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru:

- 1) w zakresie warunków lokalowych posiada:
  - a) pomieszczenie przeznaczone do obsługi osób i przechowywania dokumentacji związanej z prowadzeniem szkolenia kandydatów na maszynistów i maszynistów,
  - b) co najmniej jedną salę:
    - o powierzchni nie mniejszej niż 25 m<sup>2</sup>,
    - wyposażoną w stoliki i miejsca siedzące dla każdej osoby biorącej udział w szkoleniu,
    - oświetloną, ogrzewaną i przewietrzaną,
    - odizolowaną od innych pomieszczeń,
  - c) toaletę zlokalizowaną w pobliżu sali, o której mowa w lit. b;
- 2) w zakresie wyposażenia dydaktycznego posiada:
  - a) tablicę do pisania,
  - b) makietę lub programy komputerowe imitujące sytuacje występujące w ruchu kolejowym,
  - c) tablice poglądowe z zakresu szkolenia, programy komputerowe, prezentacje multimedialne lub filmy wideo prezentujące: zasady prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, budowę i obsługę pojazdów kolejowych z napędem, budowę i zasady działania hamulców kolejowych, zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, zasady udzielania pierwszej pomocy ofiarom zdarzenia kolejowego, sposób postępowania w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości na liniach kolejowych oraz w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego,
  - d) obowiązujące teksty aktów prawnych oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych, które są związane z pracą maszynisty,

- e) urządzenia umożliwiające korzystanie z pomocy określonych w lit. b i c;
- 3) zapewnia możliwość prowadzenia szkolenia w warsztatach utrzymaniowych, lokomotywowniach, na stacjach techniczno-postojowych lub w innych punktach obsługi taboru kolejowego;
  - 4) posiada wdrożony system zarządzania jakością potwierdzony odpowiednim certyfikatem lub wewnętrzne procedury służące zapewnieniu odpowiedniej jakości prowadzonych szkoleń;
  - 5) posiada opracowany dokument zawierający metodykę prowadzenia szkoleń i przeprowadzania, a także sposób i harmonogram ich realizacji, z uwzględnieniem wymaganego czasu trwania i zakresu tematycznego programów szkolenia, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 6 i art. 22b ust. 21 pkt 2 ustawy;
  - 6) organizuje, nie rzadziej niż raz do roku, konsultacje dla instruktorów i egzaminatorów prowadzących szkolenia w ośrodku szkolenia, obejmujące zagadnienia związane z systemem uzyskiwania kwalifikacji zawodowych maszynistów, zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązującym stanem prawnym;
  - 7) prowadzi i przechowuje przez okres 10 lat rejestr wydawanych dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia i zdanie okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, a także dokumentację przebiegu szkolenia (dzienniki zajęć) i okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności (protokół ze sprawdzianu wiedzy i umiejętności);
  - 8) aktualizuje niezwłocznie dane w krajowym rejestrze maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe zgodnie z art. 25x ust. 3 pkt 1 ustawy.

2. Konsultacje dla instruktorów i egzaminatorów prowadzących odpowiednio szkolenia i sprawdziany wiedzy i umiejętności, poza przypadkiem, o którym mowa w ust. 1 pkt 6, organizuje się również:

- 1) po każdej istotnej zmianie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) po wydaniu zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 28l ust. 1 ustawy, w przypadku, gdy wskazują one na konieczność przeprowadzenia takich konsultacji.

**§ 6. 1.** Przedsiębiorcy ubiegający się o wpis do rejestru i uzyskanie uprawnień do wykonywania czynności, o których mowa w art. 22a ust. 4c pkt 2 lub 3 ustawy, zapewniają możliwość prowadzenia szkolenia z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego.

2. Symulator pojazdu kolejowego może być wykorzystany do prowadzenia szkolenia, jeżeli:

- 1) jest wyposażony w pulpit maszynisty pojazdu kolejowego oraz we wszystkie urządzenia sterujące, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, przełączniki i podzespoły oraz inne elementy wchodzące w skład standardowego wyposażenia takiego pulpitu zabudowane w kabinie symulatora z wykorzystaniem systemu ruchu lub w kabinie bez systemu ruchu;

- 2) umożliwia wizualizację tras stanowiących odzwierciedlenie istniejących albo projektowanych linii kolejowych albo ich odcinków, z widokiem co najmniej przez szybę czołową;
- 3) posiada system odtwarzania dźwięków związanych z ruchem pojazdu kolejowego i emitowanych przez urządzenia zainstalowane w kabinie maszynisty;
- 4) jest wyposażony w urządzenia łączności pociągowej umożliwiające kontakt pomiędzy maszynistą a pracownikiem nadzorującym wykonywane przez niego czynności;
- 5) w zakresie swojej funkcjonalności umożliwia odtwarzanie zarówno typowych, jak i niestandardowych scenariuszy eksploatacyjnych, technicznych i pogodowych, w szczególności takich jak awaria pojazdu kolejowego, trudne warunki atmosferyczne, nieprawidłowe działanie podzespołów, wystąpienie zdarzenia kolejowego lub usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 6) umożliwia rejestrację przebiegu szkolenia oraz automatyczną ocenę przebiegu ćwiczenia szkoleniowego.

§ 7. Instruktorzy prowadzący szkolenia w ośrodku szkolenia oraz pouczenia doraźne posiadają:

- 1) co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie odpowiadającym realizowanemu tematowi szkolenia;
- 2) co najmniej średnie wykształcenie;
- 3) licencje maszynisty i świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia określonego typu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej w zakresie odpowiadającym realizowanemu zakresowi szkolenia – w przypadku instruktorów prowadzących szkolenia praktyczne z prowadzenia pojazdu kolejowego; w przypadku gdy instruktor nie posiada ważnego świadectwa dla odpowiedniego zarządcy infrastruktury lub taboru, szkolenie praktyczne wymaga asysty maszynisty posiadającego ważne świadectwo w zakresie odpowiedniej infrastruktury bądź taboru.

§ 8. Dokumentami potwierdzającymi spełnienie przez instruktorów wymagań w zakresie:

- 1) doświadczenia zawodowego, o którym mowa w § 7 pkt 1, są:
  - a) świadectwo pracy,
  - b) pisemne potwierdzenie wydane przez pracodawcę o pełnieniu funkcji lub wykonywaniu czynności związanych z przedmiotem szkolenia wraz ze wskazaniem okresu pełnienia tych funkcji lub wykonywania czynności;
- 2) wykształcenia, o którym mowa w § 7 pkt 2 są:
  - a) świadectwo ukończenia szkoły umożliwiającej uzyskanie świadectwa dojrzałości lub dokument równorzędny wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej,
  - b) dyplom ukończenia studiów wyższych.

§ 9. Wzór deklaracji wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący określa załącznik do rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

WZÓR  
DEKLARACJI WYKONYWANIA CZYNNOŚCI EGZAMINATORA W SPOSÓB BEZSTRONNY  
I NIEDYSKRYMINUJĄCY

.....  
(imię i nazwisko składającego deklarację)

**DEKLARACJA WYKONYWANIA CZYNNOŚCI EGZAMINATORA W SPOSÓB  
BEZSTRONNY I NIEDYSKRYMINUJĄCY**

Deklaruję, że będę prowadził/-a egzaminy, szkolenia, pouczenia, okresowe sprawdziany wiedzy i umiejętności dla kandydatów na maszynistów oraz dla maszynistów z zachowaniem zasad bezstronności, w sposób niedyskryminujący, nie ulegając żadnej presji lub zachęcie, która mogłaby wywierać wpływ na ocenę lub na wyniki egzaminów, jak również sposób ich przeprowadzenia.

.....  
(data i podpis)

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów ma na celu dostosowanie aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 8-10 i 12 lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) do proponowanych zmian oraz nowelizacji przepisów zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym zwanej dalej „ustawą”. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie na licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty są realizowane przez ośrodek szkolenia i egzaminowania. W myśl zmian do ustawy, wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jako jednego z elementów kompleksowego działania Prezesa UTK, wyłącza egzaminowanie kandydatów na maszynistów z zakresu działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania. Ośrodki te wraz z wejściem w życie nowelizacji ustawy staną się ośrodkami szkolenia nie tracąc dotychczasowych uprawnień w zakresie pozostałej działalności.

W związku z wprowadzanymi zmianami legislacyjnymi (projektowany art. 22bd – 22be ustawy) przedsiębiorca ubiegający się o wpis na listę ośrodków szkolenia nie ma obowiązku przedkładania wykazu egzaminatorów, z uwagi na obowiązek wpisu egzaminatorów do rejestru egzaminatorów prowadzonego przez Prezesa UTK.

Nowe zapisy rozporządzenia, wprowadzają również obowiązek przekazywania i aktualizowania przez ośrodki szkolenia danych zawartych w krajowym rejestrze maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe zgodnie z art. 25x ust. 3 pkt 1 projektu ustawy.

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 umiejętności kandydatów na maszynistów.

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.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanej regulacji po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu

przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.07.2021</p> <p><b>Źródło</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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. Aktualnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania.

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 2016-2019, 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.

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.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie egzaminów dla kandydatów na maszynistów przez Prezesa UTK – przejęcie czynności egzaminacyjnych od ośrodków szkolenia i egzaminowania. Prezes UTK będzie egzaminował wyłącznie kandydatów na maszynistów – osoby po raz pierwszy wchodzące do zawodu maszynisty.

Przekształcenie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów i dostosowanie do nowych wymagań.

Efektom wyodrębnienia procesu egzaminowania z zakresu działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania i powierzenia go Prezesowi UTK będzie zapewnienie bezstronności egzaminowania oraz jednolitego standardu prowadzenia egzaminów

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) oraz w odnośnych aktach wykonawczych.



Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej urzędu obsługującego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w którego właściwości będzie prowadzenie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z nowelizacji ustawy. Te koszty zostały uwzględnione w OSR ustawy. Dochody ogółem [mln zł]: 6; Wydatki ogółem [mln zł]: 31,67.
--	--

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ regulacji określonych w projekcie rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe został określony w OSR ustawy. Skutki w ujęciu pieniężnym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw [mln zł]: 5,92; Skutki w ujęciu pieniężnym rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe [mln zł]: 0,08.
--	---

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

**Komentarz:**  
Zasadniczo projekt zakłada jedynie zmianę formy przekazywania informacji w ramach dotychczasowych obowiązków podmiotów z formy papierowej na formę elektroniczną – w wielu przypadkach automatyczną. Sposób dostarczenia elektronicznego dokumentu lub informacji do systemu informatycznego UTK będzie zależał od wyboru podmiotu zobowiązanego do dostarczenia informacji. Planuje się, że system informatyczny będzie miał co najmniej dwie techniczne możliwości zasilania informacjami:  
- za pomocą formularzy elektronicznych wypełnianych na specjalnie utworzonym profilu podmiotu dostępnego w przeglądarce internetowej;  
- integracji systemów własnych podmiotu lub wykorzystanie modelu usługowego (automatyczna wymiana informacji).

W odniesieniu do ośrodków szkolenia projekt zakłada, że dotychczasowe zaświadczenia o ukończonych szkoleniach i pouczeniach okresowych będą sporządzane w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, a nie jak do tej pory w wersji papierowej. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Ustawa nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne: ...		

Omówienie wpływu	Bez wpływu
------------------	------------

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Prezes UTK w terminie do 30 czerwca 2022 r. określi sposób oraz formę przekazania danych do rejestru egzaminatorów przez ośrodki szkolenia, których przekazanie powinno nastąpić do 3 stycznia 2023 r. Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 30 dni od ogłoszenia treści rozporządzenia. Jednocześnie zgodnie z przepisami przejściowymi ustawy ośrodki szkolenia zobowiązane są do dostosowania się do wymogów ustawy do dnia 30 stycznia 2023 r.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W okresie 5 lat nastąpi ocena poprawy jakości szkolenia w ośrodkach. Przyjęty miernik to procent zdawalności egzaminów prowadzonych przez Prezesa UTK wśród kandydatów z poszczególnych ośrodków szkolenia.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie świadectwa maszynisty**

Na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ((Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;
- 2) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;
- 3) tryb oraz szczegółowe warunki i minimalną częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;
- 4) zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty oraz warunki nabywania znajomości odcinków linii kolejowych;
- 5) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w art. 22b ust. 14a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) UTK – Urząd Transportu Kolejowego;
- 3) Prezes UTK – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 4) rozporządzenie nr 36/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, z późn. zm.<sup>2)</sup>);

- 5) pracodawcy – rozumie się przez to zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na budowie, modernizacji, odnowieniu lub remoncie infrastruktury kolejowej;
- 6) ośrodek szkolenia – ośrodek szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy;
- 8) egzamin teoretyczny – część egzaminu dla kandydata ubiegającego się o wydanie świadectwa maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 6 ustawy;
- 9) egzamin praktyczny – część egzaminu dla kandydata ubiegającego się o wydanie świadectwa maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9 ustawy;
- 10) egzaminator – osoba, o której mowa w art. 22bd ustawy;
- 11) instruktor – osoba, która spełnia wymagania dotyczące instruktorów określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 10 ustawy;
- 12) system teleinformatyczny – system stosowany przez Urząd Transportu Kolejowego do przeprowadzania egzaminu teoretycznego i praktycznego w celu uzyskania świadectwa maszynisty, ewidencjonowania, rejestracji, aktualizacji i archiwizacji danych i uprawnień maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy;
- 13) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 3 ustawy.

## Rozdział 2

### **Szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty**

§ 3. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. Program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2010, str. 44, Dz. Urz. UE L 286 z 04.11.2010, str. 22, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 74.

§ 6. O kategorii świadectwa maszynisty, na jakie szkolony jest kandydat na maszynistę, decyduje pracodawca uwzględniając charakter wykonywanych przewozów lub pracy związanej z ruchem kolejowym.

### Rozdział 3

#### **Szkolenia oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów**

§ 7.1. Proces szkolenia maszynistów jest realizowany na podstawie przyjętych u przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury systemów zarządzania kompetencjami opracowanych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10.12.2010, str. 11) oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 327 z 11.12.2010, str. 13) i obejmuje w szczególności:

- 1) pouczenia okresowe;
- 2) pouczenia doraźne;
- 3) szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.

2. Szkolenia i pouczenia, o których mowa w ust. 1, dotyczą roku kalendarzowego.

§ 8. 1. Pouczenia okresowe przeprowadza się nie rzadziej niż trzy razy do roku.

2. Minimalna roczna liczba godzin szkolenia w ramach pouczeń okresowych wynosi 24 godzin lekcyjnych w okresie roku kalendarzowego (w wymiarze nie mniejszym niż 4 godziny na sesję), przy czym godzina szkolenia równa się 45 minutom.

3. Sesje szkoleniowe mogą być rozszerzone o szkolenie przy użyciu symulatora jazdy.

4. Zajęcia w ramach pouczeń okresowych prowadzi się w grupach nieprzekraczających 25 maszynistów.

5. Zakres pouczeń okresowych obejmuje co najmniej następującą tematykę:

- 1) podstawowe akty prawne i regulacje wewnętrzne dotyczące pracy na stanowisku maszynisty oraz wprowadzone w nich zmiany;
- 2) omówienie zaistniałych zdarzeń kolejowych ze wskazaniem przyczyn, skutków oraz zastosowanych środków zaradczych oraz inne ważne zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- 3) zagadnienia z zakresu wykonywanych czynności na stanowisku maszynisty, w tym dotyczące spraw dyscypliny i bezpieczeństwa pracy, postępowania w ruchu kolejowym w sytuacjach standardowych i nadzwyczajnych oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem.

6. Dla pracownika nieobecnego na pouczeniach okresowych wyznacza się inny termin pouczeń okresowych lub poddaje indywidualnemu szkoleniu, które może być wykonane w ramach pouczeń doraźnych.

7. Maszynistę zatrudnionego przez pracodawcę w ciągu roku kalendarzowego obowiązują pouczenia okresowe w wymiarze proporcjonalnym do okresu zatrudnienia.

8. W szczególnych przypadkach, w których brak jest możliwości przeprowadzenia szkolenia przez instruktorów posiadających wiedzę i umiejętności z danego pojazdu kolejowego (szkolenie dla zapoznania się z budową nowego typu pojazdu kolejowego lub zmodernizowanego typu pojazdu kolejowego, dla którego wydawane jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji), pierwsze szkolenie teoretyczne i praktyczne instruktorów powinno być realizowane przez producenta pojazdu kolejowego lub podmiot dokonujący modernizacji pojazdu kolejowego, po którym wydawany jest instruktorowi odpowiedni certyfikat (zaświadczenie) uprawniający do dalszego szkolenia. W razie możliwości jazdy doświadczalnej i próbnej pojazdów kolejowych, o których mowa w zdaniu poprzedzającym, powinny być realizowane przy współudziale instruktorów.

**§ 14.** 1. Pouczenia doraźne są przeprowadzane indywidualnie lub grupowo przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury.

2. Tematyka pouczeń doraźnych dotyczy czynności wykonywanych przez maszynistę na stanowisku pracy.

3. Pouczenia doraźne przeprowadza się w szczególności w przypadku:

- 1) dokonywania zmian organizacyjnych lub technicznych w działalności przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, które mają wpływ na zakres i sposób wykonywania czynności na stanowisku maszynisty;
- 2) wydania zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 281 ust. 1 ustawy, wskazujących na konieczność przeprowadzenia pouczeń doraźnych dla maszynistów.

4. Podczas pouczeń doraźnych sprawdzana jest praktyczna poprawność obsługi pojazdów kolejowych oraz znajomość obowiązujących przepisów w zakresie niezbędnym dla bezpiecznego wykonywania pracy na stanowisku maszynisty.

**§ 15.** 1. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się nie rzadziej niż raz w roku w wymiarze 3 godzin.

2. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego powinno umożliwiać ocenę sposobu obsługi pojazdu kolejowego przez maszynistę, a także jego reakcji w sytuacjach standardowych i nadzwyczajnych, w różnych porach doby. Szkolenie powinno być przeprowadzane w sposób umożliwiający odtworzenie różnorodnych scenariuszy eksploatacyjnych, technicznych i pogodowych.

3. Szkolenie wykonywane jest z zastosowaniem opracowanych przez ośrodek szkolenia scenariuszy uwzględniających kategorię świadectwa maszynisty.

4. Po przeprowadzonym szkoleniu ośrodek szkolenia wydaje maszyniście zaświadczenie o odbytym szkoleniu, a pracodawcy przekazuje raport ze szkolenia zawierający ocenę stosowania się przez maszynistę do obowiązujących przepisów, instrukcji i procedur, reakcji na sygnały kolejowe oraz umiejętność postępowania w sytuacjach nietypowych. Raport może zawierać również ocenę automatyczną wykonywanych przez szkolącego się czynności.

5. Ośrodek szkolenia realizujący szkolenie na symulatorze dokonuje wpisu w systemie teleinformatycznym o osobach, które ukończyły szkolenie obejmujący:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 4) numer licencji maszynisty;
- 5) datę przeprowadzonego szkolenia;
- 6) wymiar godzin szkolenia;
- 7) nazwa ośrodka szkolenia.

6. Maszynistę zatrudnionego przez pracodawcę w ciągu roku kalendarzowego obowiązuje szkolenie na symulatorze w wymiarze proporcjonalnym do okresu zatrudnienia.

7. Obowiązek szkolenia na symulatorze nie dotyczy maszynisty w roku kalendarzowym, w którym zdał on egzamin na świadectwo maszynisty.

**§ 16. 1.** Sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty (okresowe) przeprowadza się w zakresie znajomości:

- 1) infrastruktury kolejowej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na infrastrukturze kolejowej danego zarządcy infrastruktury;
- 2) pojazdów kolejowych – co 3 lata, a także po przerwie w prowadzeniu określonego typu pojazdu kolejowego przekraczającej okres 1 roku;
- 3) języka obcego dla maszynistów, którzy prowadzą pociągi w ruchu transgranicznym, z uwzględnieniem terminologii stosowanej przy prowadzeniu ruchu kolejowego na sieci kolejowej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej  
– co 3 lata, a także po każdej nieobecności maszynisty na tej sieci kolejowej przekraczającej okres 1 roku.

2. Niezależnie od terminów określonych w ust. 1 sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów przeprowadza się:

- 1) w przypadku zawieszenia świadectwa maszynisty przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury:
  - a) na skutek uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

- b) w związku z uczestnictwem maszynisty w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie – w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności do wykonywania czynności maszynisty lub na żądanie komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m ust. 1 ustawy,
  - c) po przerwie w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty trwającej co najmniej 6 miesięcy,
  - d) po uzyskaniu negatywnego wyniku sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1,
  - e) po otrzymaniu wniosku Prezesa UTK, o którym mowa w art. 22b ust. 15 ustawy;
- 2) przed wydaniem świadectwa maszynisty dla maszynisty, który posiada odpis świadectwa maszynisty albo świadectwo maszynisty, potwierdzające wykonywanie czynności na tym stanowisku u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury;
  - 3) przed nabyciem uprawnień lub w przypadku rozszerzania uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym:
    - a) infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury,
    - b) typu pojazdu kolejowego;
  - 4) po wydaniu zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 28l ust. 1 ustawy, wskazujących na konieczność przeprowadzenia dodatkowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów;
  - 5) jeżeli przewoźnik kolejowy albo zarządca infrastruktury stwierdzi konieczność przeprowadzenia takich sprawdzianów w celu zminimalizowania zagrożeń związanych z pracą maszynistów zidentyfikowanych w ramach dokonywanej oceny ryzyka, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3.05.2013, str. 8).

3. Przepisu ust. 1 pkt 3 nie stosuje się do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym po infrastrukturze kolejowej obejmującej odcinki linii kolejowych przebiegające przez przejścia graniczne z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, którym zarządca tej infrastruktury udzielił odstępstwa od wymagań językowych określonych w ust. 7 lit. d załącznika nr 2 do rozporządzenia.

§ 17. 1. Sprawdziany wiedzy i umiejętności przeprowadza egzaminator, uwzględniając doświadczenie zawodowe, kwalifikacje maszynisty oraz ujęte w świadectwie maszynisty typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których jest on uprawniony.

2. Jeden sprawdzian wiedzy i umiejętności może obejmować sprawdzenie zarówno znajomości infrastruktury jak i pojazdu kolejowego.

3. Sprawdzian wiedzy i umiejętności powinien składać się co najmniej z:

- 1) 40 pytań dotyczących zakresu techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej z zastrzeżeniem, że co najmniej 20 pytań dotyczy zakresu sygnalizacji kolejowej;
- 2) co najmniej 10 pytań dotyczących hamulców kolejowych;

3) co najmniej 10 pytań dotyczących konstrukcji i obsługi pojazdów kolejowych z napędem (w tym usuwania usterek pojazdu) w przypadku posiadania lub ubiegania się o uprawnienia do prowadzenia jednego pojazdu kolejowego, a w przypadku posiadania lub ubiegania się o uprawnienia do obsługi więcej niż jednego pojazdu kolejowego po 5 pytań na każdy pojazd.

4. Do każdego pytania w teście pisemnym przyporządkowane są trzy odpowiedzi, z których tylko jedna jest prawidłowa. Za każdą prawidłową odpowiedź uzyskuje się 1 punkt.

5. Czas testu pisemnego przeprowadzanego w ramach sprawdzianu wiedzy i umiejętności (okresowego) nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 2 minuty.

6. Sprawdzian wiedzy i umiejętności (okresowy) uznaje się za zaliczony, jeżeli maszynista uzyska z testu pisemnego co najmniej 75% poprawnych odpowiedzi.

7. Egzaminatorów (co najmniej dwóch) wyznacza ośrodek szkolenia spośród egzaminatorów wpisanych do rejestru, o którym mowa w art. 22be ust. 1 ustawy, z czego jeden z nich pełni funkcję egzaminatora prowadzącego.

8. Egzaminator prowadzący odpowiedzialny jest za przygotowanie pytań testowych i przebieg sprawdzianu wiedzy i umiejętności (okresowego).

**§ 18. 1.** Sprawdziany wiedzy i umiejętności, o których mowa w § 16 ust. 2 pkt 1, 2, 4 i 5, przeprowadza się w części teoretycznej zgodnie z zasadami określonymi w § 17 ust. 5 - 8, a w części praktycznej maszynistę poddaje się sprawdzianowi, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy.

2. Sprawdzian wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 16 ust. 2 pkt 3 przeprowadza się w części teoretycznej w formie testu pisemnego zawierającego zagadnienia dotyczące infrastruktury kolejowej lub pojazdu kolejowego w zależności, o który zakres rozszerzane jest świadectwo maszynisty, a w części praktycznej maszynistę poddaje się sprawdzianowi, podczas którego prowadzi pojazd kolejowy, który był przedmiotem rozszerzenia świadectwa lub prowadzi pojazd po infrastrukturze, która była przedmiotem rozszerzenia świadectwa.

3. Sprawdziany wiedzy i umiejętności, o których mowa w § 16 ust. 1, przeprowadza się tylko w części teoretycznej zgodnie z zasadami określonymi w § 17 ust. 5 - 8.

4. Po zakończeniu sprawdzianu wiedzy i umiejętności ośrodek szkolenia przekazuje Prezesowi UTK informacje za pomocą systemu teleinformatycznego.

5. Po zakończeniu sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1 lub 2, ośrodek szkolenia przekazuje przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury, u którego maszynista jest zatrudniony lub świadczy usługi, pisemną informację o jego wyniku.

6. Na podstawie informacji, o której mowa w ust. 5, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury odnotowują w rejestrze świadectw maszynistów wynik sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

7. W razie nieobecności, o której mowa w § 16 ust. 2 pkt 1, sprawdzian wiedzy i umiejętności maszynisty dotyczący określonej infrastruktury kolejowej przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, w obrębie tej infrastruktury zgodnie z zasadami ujętymi w § 19 ust. 3.

**§ 19. 1.** W przypadku, o którym mowa w § 16 ust. 2 pkt 3 lit. a, sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w obrębie infrastruktury kolejowej objętej tym sprawdzianem zgodnie z zasadami ujętymi w § 19 ust. 3.

2. Jeżeli maszynista ubiega się o rozszerzenie uprawnień, o których mowa w § 16 ust. 2 pkt 3 lit. a, wyłącznie w zakresie kategorii A świadectwa maszynisty lub w zakresie dotyczącym bocznic kolejowych lub okręgów manewrowych sprawdzian wiedzy i umiejętności polega na przeprowadzeniu jazdy pojazdem kolejowym po zapoznanej części infrastruktury kolejowej, bocznic kolejowej lub okręgu manewrowym.

3. Zapoznanie części infrastruktury, bocznic kolejowej lub okręgu manewrowego w przypadku o którym mowa w ust. 2, może być realizowane przez:

- 1) zapoznanie się z regulaminami technicznymi w części dotyczącej pracy i obowiązków maszynisty;
- 2) wykonanie jazdy zapoznawczej w czynnej kabinie pojazdu kolejowego podczas wykonywania pracy;
- 3) szkolenie opracowane przez ośrodek szkolenia w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury objętej szkoleniem

#### Rozdział 4

##### **Zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty**

**§ 20. 1.** W świadectwie maszynisty umieszcza się następujące dane dotyczące infrastruktury kolejowej:

- 1) nazwę zarządcy infrastruktury zarządzającego infrastrukturą kolejową, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego;
- 2) linie kolejowe albo odcinki linii kolejowych obejmujące przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską;
- 3) wykaz urządzeń kontrolujących czujność maszynisty i urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, stosowanych na infrastrukturze kolejowej, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego.

2. Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury prowadzi dla każdego maszynisty szczegółowy wykaz obejmujący linie kolejowe i odcinki linii kolejowych, wchodzące w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1, wraz ze wskazaniem dnia ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w każdym miesiącu roku kalendarzowego (karta znajomości szlaku).

### 3. Warunki znajomości odcinków linii kolejowych:

- 1) znajomość odcinka linii kolejowej w ramach infrastruktury kolejowej, do której maszynista posiada uprawnienia nabywa się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę czterech jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem po zapoznawanym odcinku linii kolejowej, przy czym, o ile to możliwe, dwie jazdy należy odbyć pomiędzy zmerchem a świtem. Za jedną jazdę uważa się przejazd tam i z powrotem;
- 2) utrata znajomości odcinka linii kolejowej następuje po 12 miesiącach od ostatniej jazdy maszynisty na danym odcinku zgodnie z zapisami karty znajomości szlaku;
- 3) przypomnienie odcinka linii kolejowej może nastąpić w przypadku, kiedy od ostatniej jazdy maszynisty na danym odcinku linii kolejowej upłynęło 12 miesięcy, ale nie więcej niż 48 miesięcy; przypomnienie odcinka linii kolejowej uzyskuje się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem po odcinku linii kolejowej, przy czym, o ile to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmerchem a świtem; za jedną jazdę uważa się przejazd tam i z powrotem;
- 4) jeżeli od ostatniej jazdy maszynisty na danym odcinku linii kolejowej minęło więcej niż 48 miesięcy, odzyskanie znajomości tego odcinka linii kolejowej następuje według zasad określonych w pkt 1;
- 5) w przypadku nowo wybudowanej infrastruktury kolejowej, znajomość odcinka linii kolejowej nabywa się wg zasad określonych w pkt 1 z zastrzeżeniem, że jazdy w celu dokonania zapoznania odcinka linii mogą odbywać się przed oddaniem danego odcinka do eksploatacji po uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury.

## Rozdział 5

### **Rejestr świadectw maszynistów**

§ 21. 1. Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury prowadzi rejestr świadectw maszynistów wewnętrzny, w postaci elektronicznej, lub z użyciem systemu teleinformatycznego. W przypadku prowadzenia rejestru wewnętrznego w postaci elektronicznej przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury jest obowiązany do przekazywania aktualnych danych do systemu teleinformatycznego.

2. Rejestr świadectw maszynistów zawiera następujące dane:

- 1) numer licencji maszynisty, a także jej status;
- 2) informacje dotyczące aktualnego świadectwa maszynisty oraz dane osobowe maszynisty, zgodnie z art. 25x ustawy o transporcie kolejowym
- 3) informacje dotyczące statusu świadectwa maszynisty, w tym:
  - a) datę wydania,
  - b) datę i przyczyny:
    - dokonania aktualizacji danych,
    - zawieszenia albo cofnięcia,

- c) datę zgłoszenia zgubienia, kradzieży i zniszczenia oraz wydania duplikatu tego dokumentu;
- 4) informacje o uprawnieniach zawartych w świadectwie maszynisty oraz o wynikach sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.

3. Rejestr świadectw maszynistów jest prowadzony na warunkach zapewniających zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, uszkodzeniem, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą. Dane ujęte w rejestrze świadectw maszynistów przechowuje się przez okres 10 lat od dnia utraty ważności ostatniego świadectwa maszynisty wpisanego do tego rejestru.

4. Wzór rejestru świadectw maszynistów, określający rodzaj i strukturę danych, stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.

5. Słownik danych identyfikujących osoby, podmioty oraz adresy pobierany jest z systemu informatycznego.

6. Rejestr świadectw maszynistów zapewnia wymianę danych z systemem teleinformatycznym w sposób ciągły.

## Rozdział 6

### **Przepis końcowy**

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

**Załącznik nr 1**

**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH POJAZDU KOLEJOWEGO, OBJĘTYCH  
SZKOLENIEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA PRZEZ KANDYDATA NA  
MASZYNISTĘ ŚWIADECTWA MASZYNISTY**

1. Próby i kontrole przed jazdą  
Maszynista powinien umieć:

- a) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,
- b) sprawdzić, czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego pociągu,
- c) wprowadzić i sprawdzić informacje zapisane w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego i pociągu,
- d) sprawdzić przez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne,
- e) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego w sprzęt ochronny i sprzęt związany z bezpieczeństwem oraz jego sprawność,
- f) wykonać wszelkie należące do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo-utrzymaniowe.

2. Znajomość pojazdu kolejowego

Aby prowadzić pojazd trakcyjny, maszynista powinien być zapoznany ze wszystkimi obsługiwanyymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:

- a) napędu,
- b) hamowania,
- c) urządzeń kontroli czujności maszynisty.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w pojazdach kolejowych, ustalić co jest potrzebne do ich usunięcia, a także w określonych przypadkach podjąć działania naprawcze, maszynista powinien być zapoznany z:

- a) konstrukcjami mechanicznymi pojazdów kolejowych,
- b) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- c) częściami biegowymi,
- d) urządzeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu pociągów,
- e) konstrukcją zbiorników paliwa, układem zasilania paliwem i układem wydechowym,
- f) oznaczeniami znajdującymi się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symbolami używanymi przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- g) systemem rejestracji jazd,
- h) układami: elektrycznym i pneumatycznym,
- i) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia,
- j) sprzętem łączności, w tym systemem transmisji radiowej i łączności tor – pojazd,
- k) organizacją jazd pojazdem trakcyjnym,
- l) budową pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi do prowadzenia pociągu i pracy manewrowej, a w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przy użyciu samoczynnego hamulca zespolonego,
- m) układem hamulcowym,
- n) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych,

### 3. Próby hamulców

Maszynista powinien umieć:

- a) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy rzeczywista masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentacji pociągu,
- b) sprawdzić działanie poszczególnych elementów układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.

### 4. Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu w celu zachowania maksymalnych, dopuszczalnych prędkości pociągów w zależności od parametrów stałych i parametrów zmiennych linii (odcinków), takich jak: pochylenia miarodajne, luki, dopuszczalne prędkości na odcinkach linii, doraźne ograniczenia prędkości przekazane maszyniście, wskazania urządzeń sygnalizacyjnych i panujące warunki atmosferyczne.

### 5. Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub pojazdów

Maszynista powinien umieć:

- a) korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,
- b) uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego,
- c) używać hamulców pociągu.

### 6. Nieprawidłowości

Maszynista powinien:

- a) zwracać uwagę na zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,
- b) umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości, zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób,
- c) wykazać się znajomością stosowania dostępnych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.

### 7. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń

Maszynista powinien:

- a) znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
- b) umieć ustalić, czy w składzie pociągu znajdują się towary niebezpieczne, określić ich rodzaj oraz umiejscowienie na podstawie dokumentacji pociągu,
- c) znać procedury ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.

### 8. Warunki określające kontynuowanie jazdy po zdarzeniu z udziałem pojazdu kolejowego

Po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku, incydentu albo innego zdarzenia kolejowego maszynista powinien umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.

Maszynista powinien:

- a) umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena specjalisty,
- b) znać, określone przez zarządcę infrastruktury, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.

### 9. Unieruchomienie pociągu

Maszynista powinien posiadać wiedzę na temat możliwości zatrzymania pociągu lub jego części i zabezpieczenia go przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem.

---

**Załącznik nr 2**  
**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ,**  
**OBJĘTYCH SZKOLENIEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA**  
**MASZYNISTY**

1. Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej lub użytkownika bocz-nicy informacjom.

2. Znajomość linii

Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związane z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.

Znajomość linii kolejowej powinna obejmować następujące zagadnienia:

- a) warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy,
- b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej,
- c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- d) obowiązujące zasady prowadzenia ruchu pociągów oraz system sygnalizacyjny,
- e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,
- f) nazwy stacji kolejowych, ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,
- g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,
- h) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- i) profile topograficzne,
- j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu,
- k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.

3. Przepisy bezpieczeństwa

Maszynista powinien:

- a) wiedzieć, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu podawanego przez urządzenia sygnalizacyjne,
- b) umieć obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,
- c) umieć prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych,
- d) umieć przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.

4. Prowadzenie pociągu

Maszynista powinien umieć:

- a) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej,
- b) używać hamulców pociągu, uwzględniając warunki linii kolejowej,
- c) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk typu pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.

## 5. Nieprawidłowości

Maszynista powinien umieć:

- a) zwracać uwagę na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego,
- b) określić odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- c) poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana,
- d) podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.

6. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi Maszynista powinien umieć:

- a) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,
- b) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu, i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,
- c) przekazać informację dotyczącą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,
- d) jak najszybciej poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których mowa w lit. a–c,
- e) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.

## 7. Testy językowe

Wymóg znajomości języków obcych dotyczy infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty. Maszynista powinien:

- a) posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku konieczności porozumiewania się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- b) posiadać umiejętności językowe odpowiadające poziomowi znajomości języka umożliwiającego aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych,
- c) umieć korzystać z wiadomości i metod komunikacji określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności „Ruch kolejowy”,
- d) posiadać umiejętność rozumienia ze słuchu i rozumienia tekstu czytanego oraz umiejętność ustnego i pisemnego porozumiewania się w języku wskazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej, zgodnie z poziomem biegłości językowej B1 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy; przepisu nie stosuje się do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym po infrastrukturze kolejowej obejmującej odcinki linii kolejowych przebiegające przez przejścia graniczne z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, którym zarządca tej infrastruktury udzielił odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka zgodnie z poziomem biegłości językowej B1

**Załącznik nr 3**  
**PROGRAM ORAZ CZAS TRWANIA SZKOLENIA KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW**  
**UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UZYSKANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY**

**Część I. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne**

Lp.	Kategoria świadectwa maszynisty <sup>*)</sup>	Podkategoria Świadectwa maszynisty <sup>**)</sup>	Moduły oraz liczba godzin szkolenia <sup>****)</sup>			
			Praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego <sup>***)</sup>	Praca przy czynnościach rewidenta taboru <sup>***)</sup>	Praca przy czynnościach maszynisty	Razem
1	A	A1	220	40	340	600
2	A	A2	180	-	320	500
3	A	A3	180	-	320	500
4	A	A4	220	40	340	600
5	A	A5	180	-	320	500
6	B	B1	260	40	500	800
7	B	B2	260	40	500	800

<sup>\*)</sup> W przypadku szkolenia na więcej niż jedną podkategorię ujętą w ramach kategorii A albo B kandydat na maszynistę realizuje jeden cykl szkolenia (liczby godzin szkolenia nie sumują się).

<sup>\*\*)</sup> Jeżeli kandydat na maszynistę ubiega się o świadectwo maszynisty obejmujące jednocześnie podkategorie ujęte w ramach kat. A i kat. B (np. A1 + B2), realizuje on cykl szkolenia w wymiarze przewidzianym dla kat. B.

<sup>\*\*\*)</sup> Czas trwania szkolenia może zostać skrócony o okres zatrudnienia kandydata na maszynistę na stanowisku rewidenta taboru lub <sup>\*\*\*\*)</sup> innym, na którym wykonywał on czynności obejmujące naprawę i utrzymanie taboru kolejowego. Godzina szkolenia równa się 60 minutom.

**Część II. Szkolenie teoretyczne (wykłady i zajęcia praktyczne)**

1. Program szkolenia teoretycznego kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A1, A4, B1 i B2:

Lp.	Temat	Liczba godzin <sup>*)</sup>		
		wykłady	zajęcia praktyczne	razem
<b>Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego</b>				
1	Znajomość budowy i obsługi pojazdu kolejowego	24	6	30
2	Urządzenia bezpieczeństwa zainstalowane w pojeździe kolejowym	6	2	8
3	Rodzaje hamulców, układ pneumatyczny i hamulcowy	16	8	24
4	Próby hamulców oraz czynności kontrolne przed jazdą (włącznie ze sporządzeniem karty próby hamulca)	8	16	24
5	Dokumentacja prowadzona przez maszynistę	4	4	8
6	Sterowanie pojazdu kolejowego	20	8	28
7	Technika prowadzenia pojazdu kolejowego (jazdy manewrowej)	4	8	12
8	Nieprawidłowości, usterki i nadzwyczajne zdarzenia podczas prowadzenia pojazdu kolejowego	8	4	12
9	Postępowanie w razie wystąpienia poważnego wypadku, wypadku, incydentu lub innego zdarzenia kolejowego	8	4	12
10	Warunki kontynuowania jazdy po wystąpieniu zdarzenia kolejowego	2	2	4
11	Zatrzymanie oraz zabezpieczenie pojazdu kolejowego i pociągu	2	4	6
12	Regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury, w zakresie odnoszącym się do pracy maszynisty	16	-	16
<b>Suma</b>		<b>118</b>	<b>66</b>	<b>184</b>

<b>Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej</b>				
1	Technika jazdy oraz prędkość maksymalna w odniesieniu do charakterystyk linii kolejowych (technika pracy manewrowej)	2	48	50
2	Znajomość linii kolejowych (okręgu manewrowego)	4	24	28
3	Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	16	-	16
4	Przewozy towarów niebezpiecznych	2	-	2
	<b>Suma</b>	<b>24</b>	<b>72</b>	<b>96</b>
<b>Ogółem</b>		<b>142</b>	<b>138</b>	<b>280</b>

\*) Godzina wykładów równa się 45 minutom, a zajęć praktycznych – 60 minutom.

2. Program szkolenia teoretycznego kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A2, A3 i A5:

Lp.	Temat	Liczba godzin*)		
		wykłady	zajęcia praktyczne	razem
<b>Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego specjalnego (pociągu roboczego)</b>				
1	Budowa danego typu pojazdu kolejowego. Rozmieszczenie zespołów i podzespołów	8	6	14
2	Obsługa pojazdu kolejowego	8	52	60
3	Wyposażenie kabiny maszynisty. Rozmieszczenie i przeznaczenie wskaźników i elementów sterowania w kabinie maszynisty	4	10	14
4	Zespoły i podzespoły układu napędowego	8	2	10
5	Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców	16	12	28
6	Układ elektryczny	8	2	10
7	Układ hydrauliczny	6	2	8
8	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	4	2	6
9	Dokumentacja wymagana dla dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego	2	1	3
10	Zapoznanie z dokumentacją techniczno-ruchową oraz dokumentacją systemu utrzymania	4	2	6
11	Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	8	2	10
12	Znajomość obowiązujących regulacji wewnętrznych	16	4	20
13	Podstawowe wiadomości o dozorze technicznym	2	1	3
14	Wybrane zagadnienia z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	2	2	4
	<b>Suma</b>	<b>96</b>	<b>100</b>	<b>196</b>
<b>Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej</b>				
1	Budowa nawierzchni kolejowej	11	-	11
2	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności Kolejowej	5	-	5
3	Technika prowadzenia ruchu kolejowego	29	1	30
4	Organizacja ruchu kolejowego	18	-	18
5	Sygnalizacja kolejowa	22	8	30

6	Skrajnia pojazdu kolejowego i budowli	2	-	2
7	Zasady postępowania w razie poważnych wypadków, wypadków, incydentów lub innych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego	10	2	12
	<b>Suma</b>	<b>97</b>	<b>11</b>	<b>108</b>
<b>Ogółem</b>		<b>193</b>	<b>111</b>	<b>304</b>

\*) Godzina wykładów równa się 45 minutom, a zajęć praktycznych – 60 minutom.

### Część III. Prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem

Kategoria (podkategoria) świadectwa maszynisty	Liczba godzin prowadzenia pojazdu kolejowego*)	
A1	600	
A2	500	
A3	500	
A4	600	
A5	500	
B (B1+B2)	650 w ruchu towarowym oraz 650 w ruchu pasażerskim	
B1	1100	
B2	1100	
A1(A4) + B	<b>Praca manewrowa</b>	<b>Praca pociągowa</b>
	200	600 w ruchu towarowym oraz 600 w ruchu pasażerskim
A1(A4) + B1	200	1000 w ruchu pasażerskim
A1(A4) + B2	200	1000 w ruchu towarowym

\*) Godzina prowadzenia pojazdu kolejowego równa się 60 minutom.

### Część IV. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego

1. Szkolenie kandydatów na maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego jest fakultatywne.
2. Dopuszcza się zwolnienie kandydata na maszynistę, który przeszedł szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego, z obowiązku przejścia szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”, przy zachowaniu następujących warunków:
  - 1) odbycie 1 godziny szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego uznaje się za równoznaczne z odbyciem 5 godzin szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”;
  - 2) liczba godzin szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”, z której kandydat na maszynistę może być zwolniony, nie może przekroczyć 50;
  - 3) szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się 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 przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przepisy § 10 ust. 2 rozporządzenia stosuje się odpowiednio.

**Załącznik nr 4**  
**WZÓR REJESTRU ŚWIADECTW MASZYNISTÓW**

**WZÓR REJESTRU ŚWIADECTW MASZYNISTÓW**

Nr	Informacja podlegająca przedstawieniu	
	Treść	Format
<b>Część 1: Informacje dotyczące licencji maszynisty</b>		
1	<b>Numer licencji</b>	
1.1	Numer licencji maszynisty umożliwiający dostęp do danych w rejestrze licencji maszynistów	EIN (12 cyfr)
2	<b>Aktualny status licencji maszynisty</b>	
2.1	Potwierdzenie bieżącego statusu licencji: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ważna</li> <li>- zawieszona</li> <li>- cofnięta</li> </ul>	Tekst
<b>Część 2: Informacje dotyczące świadectwa maszynisty</b>		
3	<b>Nazwisko/nazwiska posiadacza</b>	
3.1	Nazwisko/nazwiska znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
4	<b>Imię/imiona posiadacza</b>	
4.1	Imię/imiona znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
5	<b>Data urodzenia posiadacza</b>	
5.1	Data urodzenia posiadacza	RRRR-MM-DD
6	<b>Miejsce urodzenia posiadacza</b>	
6.1	Miejsce urodzenia posiadacza	Tekst
7	<b>Data wydania świadectwa maszynisty</b>	
7.1	Data wydania aktualnego świadectwa maszynisty	RRRR-MM-DD
8	<b>Data wygaśnięcia świadectwa maszynisty</b>	
8.1	Data przewidywanego wygaśnięcia świadectwa maszynisty wyznaczona przez przewoźnika kolejowego (zarządcę infrastruktury) i uwzględniona w procedurze, o której mowa w art. 22b ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o ile świadectwo maszynisty zostało wydane na czas określony	RRRR-MM-DD

9	<b>Nazwa podmiotu wydającego świadectwo maszynisty</b>		
9.1	Nazwa podmiotu wydającego świadectwo maszynisty (przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury)		Tekst
10	<b>Numer referencyjny maszynisty</b>		
10.1	Numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego (zarządcę infrastruktury)		Tekst
11	<b>Zdjęcie posiadacza</b>		
11.1	Zdjęcie		Zdjęcie w oryginale lub w zeskanowanej wersji elektronicznej
12	<b>Podpis posiadacza</b>		
12.1	Podpis		Podpis oryginalny, fotokopia lub zeskanowana wersja elektroniczna
13	<b>Miejsce zamieszkania posiadacza</b>		
13.1	Adres posiadacza	Ulica i numer domu	Tekst
13.2		Miejscowość	Tekst
13.3		Państwo	Tekst
13.4		Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
13.5		Numer telefonu	Tekst
13.6		Adres poczty elektronicznej	Tekst
14		<b>Adres przewoźnika kolejowego (zarządcy infrastruktury)</b>	
14.1	Adres przewoźnika kolejowego (zarządcy infrastruktury)	Ulica i numer domu	Tekst
14.2		Miejscowość	Tekst
14.3		Państwo	Tekst
14.4		Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
14.5		Osoba odpowiedzialna za kontakty	Tekst
14.6		Numer telefonu	Tekst
14.7		Numer faksu	Tekst
14.8		Adres poczty elektronicznej	Tekst

15	<b>Kategorie i podkategorie świadectwa maszynisty</b>	
15.1	Właściwy kod/właściwe kody	Tekst
16	<b>Typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony</b>	
16.1	Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych	Tekst
16.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, zgodnie z częstotliwością wskazaną w rozdziale 3	RRRR-MM-DD
17	<b>Infrastruktura kolejowa, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu (dane określone w § 16 ust. 2 rozporządzenia)</b>	
17.1	Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych	Tekst
17.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnej oczekiwanej kontroli	RRRR-MM-DD
18	<b>Znajomość języków obcych</b>	
18.1	Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych	Tekst
18.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnego przewidywanego sprawdzianu wiedzy i umiejętności	RRRR-MM-DD
19	<b>Informacje dodatkowe</b>	
19.1	Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych	Tekst
20	<b>Dodatkowe ograniczenia</b>	
20.1	Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych	Tekst
<b>Część 3: Dane dotyczące statusu świadectwa maszynisty</b>		
21	<b>Data wydania świadectwa maszynisty</b>	
21.1	Data wydania świadectwa maszynisty	RRRR-MM-DD
22	<b>Aktualizacja/aktualizacje</b> (możliwość wpisania większej liczby danych)	
22.1	Data aktualizacji	RRRR-MM-DD
22.2	Szczegółowe informacje i powody aktualizacji (zmiana informacji umieszczonych w świadectwie maszynisty, np. adresu zamieszkania maszynisty). Zmian danych ujętych w rubryce 23.1 nie wpisuje się	Tekst

23	<b>Zmiana/zmiany (możliwość wpisania większej liczby danych)</b>	
23.1	Data zmiany	RRRR-MM-DD
	<p>Powody zmian odnoszące się do następujących części świadectwa maszynisty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zmiany w rubryce 3: „Kategorie pojazdów kolejowych objętych uprawnieniami”</li> <li>– zmiany w rubryce 4: „Informacje dodatkowe”</li> <li>– zmiany w rubryce 5: „Znajomość języków”</li> <li>– zmiany w rubryce 6: „Ograniczenia”</li> <li>– zmiany w kolumnie 7: „Tabor kolejowy, do prowadzenia którego maszynista jest uprawniony”</li> <li>– zmiany w kolumnie 8: „Infrastruktura kolejowa, w ramach której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego”</li> </ul>	Tekst
24	<b>Zawieszenie/zawieszenia (możliwość wpisania większej liczby danych)</b>	
24.1	Długość okresu zawieszenia	Od (data) do (data)
24.2	Powód zawieszenia	Tekst
25	<b>Cofnięcie/cofnięcia (możliwość wpisania większej liczby danych)</b>	
25.1	Data cofnięcia	RRRR-MM-DD
25.2	Powód cofnięcia	Tekst
26	<b>Zgłoszenie zgubienia świadectwa maszynisty</b>	
26.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
26.2	Data wydania duplikatu, jeżeli dotyczy	RRRR-MM-DD
27	<b>Zgłoszenie kradzieży świadectwa maszynisty</b>	
27.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
27.2	Data wydania duplikatu	RRRR-MM-DD
28	<b>Zgłoszenie zniszczenia świadectwa maszynisty</b>	
28.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
28.2	Data wydania duplikatu	RRRR-MM-DD

<b>Część 4: Dane dotyczące uprawnień ujętych w świadectwie maszynisty oraz wyniki sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów</b>			
29	<b>Umiejętności językowe</b>		
29.1	Egzamin poświadczający znajomość języka obcego (data zdania egzaminu)	Języki obce, którymi posługuje się maszynista	Tekst
29.2	Sprawdziany wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD
30	<b>Znajomość typów pojazdów kolejowych</b>		
30.1	Egzamin (data przeprowadzenia egzaminu)	Typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony	Tekst
30.2	Sprawdzian wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD
31	<b>Wiedza dotycząca infrastruktury kolejowej</b>		
31.1	Egzamin (data przeprowadzenia egzaminu)	Infrastruktura kolejowa, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego	Tekst
31.2	Sprawdzian wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty ma na celu dostosowanie aktów wykonawczych do proponowanych zmian oraz nowelizacji przepisów zawartych w projekcie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Zgodnie z projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nastąpi rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania pierwszego świadectwa maszynisty. 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 umiejętności kandydatów na maszynistów.

Zmiany do rozporządzenia są wynikiem wykonania upoważnienia ustawowego zawartego w art. 22b ust. 21, zgodnie z którym minister właściwy ds. transportu określi w drodze rozporządzenia: zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty; program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty; tryb oraz szczegółowe warunki i minimalną częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności; zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty; szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych ujętych w rejestrze.

Zasadniczymi zmianami wprowadzonymi w rozporządzeniu jest wyłączenie z jego zakresu sposobu, formy oraz trybu przeprowadzania egzaminów na świadectwo maszynisty oraz tryb powoływania komisji egzaminacyjnej prowadzącej te egzaminy. Rozporządzenie precyzuje także zasady przeprowadzania pouczeń okresowych; szkoleń przy użyciu symulatora, sposobu ich dokumentowania oraz formy przekazywania danych do rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe prowadzonego przez Prezesa UTK; zasady prowadzenia sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów i kandydatów na maszynistów, w tym uwzględnienie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w art. 22bb ust. 3 pkt 3 ustawy, warunki znajomości odcinków linii kolejowych wpisanej do świadectwa maszynisty.

Ponadto rozporządzenie wprowadza nowe regulacje w zakresie prowadzenia rejestru świadectw maszynistów. Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury prowadzi rejestr świadectw maszynistów wewnętrzny, w postaci elektronicznej, lub z użyciem systemu teleinformatycznego. W przypadku prowadzenia rejestru wewnętrznego w postaci elektronicznej przewoźnik kolejowy lub zarządca

infrastruktury jest obowiązany do przekazywania aktualnych danych do systemu teleinformatycznego prowadzonego przez Prezesa UTK. Rejestr świadectw maszynistów jest prowadzony na warunkach zapewniających zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, uszkodzeniem, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą. Wzór rejestru świadectw maszynistów, określający rodzaj i strukturę danych, stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia. Słownik danych identyfikujących osoby, podmioty oraz adresy pobierany jest z systemu informatycznego prowadzonego przez Prezesa UTK. Rejestr świadectw maszynistów zapewnia wymianę danych z systemem teleinformatycznym w sposób ciągły.

Pozostałe kwestie wynikające z delegacji ustawowej nie ulegają zmianie w stosunku do obowiązujących obecnie przepisów. Programy szkolenia oraz czas jego trwania w celu uzyskania świadectwa maszynisty pozostają bez zmian.

Proponowana zmiana rozporządzenia nie wpływa na proces obejmujący wydawanie świadectw maszynistów oraz utrzymanie uprawnień maszynistów. Tak jak dotychczas przedsiębiorcy kolejowi będą mogli wydawać świadectwa maszynistom oraz organizować i przeprowadzać egzaminy okresowe maszynistów. Wszystkie czynności związane z aktualizacją, zawieszaniem lub cofaniem świadectwa maszynisty będą realizowane przez przedsiębiorców kolejowych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. W ramach procesu wydawania i aktualizowania świadectw przedsiębiorstwo określa przesłanki i czynności, jakie muszą być wykonane i udowodnione, aby można było wydać świadectwo maszynisty. Jednym z elementów ww. procesu jest dostarczenie dowodu na pozytywny wynik egzaminu kandydata na maszynistę, którego zakres określa przewoźnik kolejowy. W ramach określenia egzaminów przedsiębiorstwo kolejowe musi wskazać także m.in. kategorię świadectwa maszynisty, na którą ma być prowadzony egzamin czy zakres infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego.

Należy wskazać, że projekt rozporządzenia jest zgodny z założeniami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przyjętej 24 września 2019 r. uchwałą Rady Ministrów oraz Dokumentu Implementacyjnego wskazującego na konieczność horyzontalnego podejścia do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. W przejętej Strategii w zakresie usprawnienia zarządzania transportem kolejowym założono działania obejmujące rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego niezbędne do podjęcia w perspektywie czasowej do 2020 r. i dalej, m.in. poprzez zwiększenie bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanej regulacji po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.07.2021</p> <p><b>Źródło</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie jest wydawane w związku z projektem nowelizacji przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą” (nr projektu w wykazie prac legislacyjnych rady Ministrów: UD 65).

Celem rozwiązań planowanych w projekcie nowelizacji ustawy jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania.

W związku z nowelizacją zmianie uległa delegacja ustawowa określona w art. 22b ust. 21 (uchylenie pkt 3) wyłączająca z zakresu rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty, a także tryb pracy komisji egzaminacyjnej. Jest to związane z przeniesieniem zadań związanych z egzaminowaniem kandydatów na maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty na Prezesa UTK i wprowadzeniem odnośnej delegacji ustawowej określonej w art. 22bc wprowadzającej odrębną regulację w tym zakresie.

Szkolenie na świadectwo maszynisty oraz egzamin w obowiązującym stanie prawnym przeprowadza ośrodek szkolenia i egzaminowania. Szkolenie obejmuje m.in. nabycie znajomości typu pojazdu kolejowego. W czasie szkolenia kandydat na maszynistę jest dopuszczany do prowadzenia pociągów pod nadzorem maszynisty lub instruktora. Kwestia dopuszczenia do prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem nie została dotychczas sformalizowana.

Aktualnie w toku szkolenia kandydata na maszynistę podejmowana jest decyzja o „dopuszczeniu” kandydata do jazdy pojazdem trakcyjnym pod nadzorem maszynisty. Obowiązujący stan prawny nie precyzuje, w jakiej formie ma odbyć się to dopuszczenie. W przypadku maszynistów etap dopuszczenia do jazdy typem pojazdu kolejowego realizowany jest przez szkolenie, które kończy się sprawdzianem wiedzy i umiejętności ze znajomości typu pojazdu kolejowego. Aktualna luka prawna „dopuszczenia” kandydata do jazdy pojazdem kolejowym zostanie zlikwidowana przez wprowadzenie formalnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzanego w trakcie procesu szkolenia. Państwowy egzamin praktyczny będzie ostatecznym potwierdzeniem zdolności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

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

Egzamin państwowy będzie dotyczył tylko kandydatów na maszynistów ubiegających się o pierwsze w życiu świadectwo maszynisty. Rozszerzenie uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub nową infrastrukturę będzie realizowane na dotychczasowych zasadach w ośrodku szkolenia po przejściu sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Wyniki sprawdzianów wiedzy i umiejętności będą przekazywane przez ośrodek szkolenia do rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

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

Celem egzaminu na symulatorze będzie sprawdzenie umiejętności kandydata na maszynistę w obszarze właściwego identyfikowania i zachowania podczas zdarzeń nietypowych i przypadkowych. Zakłada się, że scenariusze egzaminacyjne będą tak przygotowane, że nie będzie konieczna znajomość specyficznych dla danego typu pojazdu kolejowego rozwiązań, a uniwersalny charakter pulpitu maszynisty będzie wystarczający do właściwego sprawdzenia kandydata na maszynistę w tej części egzaminu.

Planuje się, że zostanie sformalizowany proces dopuszczenia kandydata na maszynistę do tzw. jazdy pod nadzorem. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do tej fazy szkolenia będzie zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego oraz infrastruktury, na której kandydat na maszynistę odbywał szkolenie i będzie zdał egzamin. Proponowane rozwiązanie jest tożsame z zasadami nabywania przez maszynistów posiadających świadectwo uprawnień na nowy typ pojazdu kolejowego czy nową infrastrukturę. W każdym przypadku maszynista musi zdać sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadzany przez ośrodek szkolenia.

Projekt zakłada, że zarówno dla kandydatów na maszynistów, jak i maszynistów ośrodek szkolenia prowadzi weryfikację znajomości typu pojazdu kolejowego. W przypadku kandydatów na maszynistów sprawdzenie jest dwustopniowe, bowiem przed egzaminem państwowym, w ramach szkolenia przeprowadzany będzie przez ośrodek szkolenia sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej.

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) oraz w odnośnych aktach wykonawczych.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W większości państw członkowskich UE istnieją systemy techniczne zabezpieczające przed błędem maszynisty. Szkolenie i egzaminowanie maszynistów prowadzone jest głównie przez pracodawców lub przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów, uznane zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Proponowana w projekcie zmiana stosowana jest w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów. Również 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 na maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane UTK	Bezpośrednie - udział w egzaminach świadectwo maszynisty
Maszyniści egzaminatorzy	500	Dane UTK	Bezpośrednie – uczestnictwo w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty
Przewoźnicy kolejowi	111	Dane UTK	Bezpośrednie związane: – z obowiązkiem zapewnienia pojazdu kolejowego do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty – z regulacją w zakresie pouczeń okresowych, sprawdzianów wiedzy i umiejętności – z przekazywaniem danych o pouczeniach i sprawdzianach do rejestru
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie związane: – z obowiązkiem zapewnienia pojazdu kolejowego

			do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty – z regulacją w zakresie pouczeń okresowych, sprawdzianów wiedzy i umiejętności – z przekazywaniem danych o pouczeniach i sprawdzianach do rejestru
Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów	51	Dane UTK	Bezpośrednie, związane: – ze zmianą zakresu działalności ośrodków; – z obowiązkiem przekazywania danych do rejestrów prowadzonych przez Prezesa UTK
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie związane z egzaminowaniem kandydatów na licencję maszynisty

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia podlegać będzie niezbędnym konsultacjom w ramach procesu legislacyjnego po uchwaleniu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadzającej delegację ustawową do wydania niniejszego rozporządzenia. Założenia do projektu rozporządzenia w zakresie zmian dotyczących egzaminowania kandydatów na maszynistów przez Prezesa UTK stanowiły element uzgodnień w ramach procesu legislacyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD 65). Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym podlegał konsultacjom przeprowadzonym w dwóch turach od 18 października 2019 r. do 2 marca 2020 r. Wyniki konsultacji zostały omówione w Raporcie z konsultacji do powyższego projektu.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej urzędu obsługującego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w którego właściwości będzie prowadzenie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z nowelizacji ustawy. Te koszty zostały uwzględnione w OSR ustawy. Dochody ogółem [mln zł]: 6; Wydatki ogółem [mln zł]: 31,67.
--	--

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ regulacji określonych w projekcie rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe został określony w OSR ustawy. Skutki w ujęciu pieniężnym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw [mln zł]: 5,92; Skutki w ujęciu pieniężnym rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe [mln zł]: 0,08.
--	---

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

**Komentarz:**  
W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie przede wszystkim z konieczności prowadzenia egzaminów oraz monitorowania maszynistów. W zakresie monitorowania kompetencji maszynistów pracodawcy będą obowiązani do wprowadzania i aktualizowania danych do systemu prowadzonego przez UTK.  
Zasadniczo projekt zakłada jedynie zmianę formy przekazywania informacji w ramach dotychczasowych obowiązków podmiotów z formy papierowej na formę elektroniczną – w wielu przypadkach automatyczną. Sposób dostarczenia elektronicznego dokumentu lub informacji do systemu informatycznego UTK będzie zależał od wyboru podmiotu zobowiązanego do dostarczenia informacji. Planuje się, że system informatyczny będzie miał co najmniej dwie

techniczne możliwości zasilania informacjami:

- za pomocą formularzy elektronicznych wypełnianych na specjalnie utworzonym profilu podmiotu dostępnego w przeglądarce internetowej;
- integracji systemów własnych podmiotu lub wykorzystanie modelu usługowego (automatyczna wymiana informacji).

W odniesieniu do ośrodków szkolenia projekt zakłada, że dotychczasowe zaświadczenia o ukończonych szkoleniach i pouczeniach okresowych będą sporządzane w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, a nie jak do tej pory w wersji papierowej. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia.

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zatrudniający maszynistów są obowiązani do prowadzenia elektronicznych rejestrów świadectw maszynistów. W obowiązującym stanie prawnym prowadzący rejestr świadectw maszynistów obowiązany jest dostarczyć dane w formie i zakresie określonym przez Prezesa UTK. Planowana zmiana zakłada, że system informatyczny obsługujący rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będzie zawierał w sobie moduł tożsamy z rejestrami dotychczas prowadzonymi przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Zakłada się, że wymiana informacji pomiędzy tymi systemami będzie odbywała się automatycznie, albo w zależności od wyniku prac analizy IT dla systemu rejestr świadectw maszynistów będzie mógł być prowadzony bezpośrednio za pomocą systemu dostarczonego przez UTK.

Przewiduje się, że dzięki automatyzacji procesu wymiany danych zmniejszą się obciążenia administracyjne dla pracodawców obowiązanych do kwartalnego raportowania informacji o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe. Pracodawcy nie będą obowiązani do przygotowania odrębnych formularzy sprawozdawczych dla Prezesa UTK z uwagi na automatyczne przekazywanie wymaganych informacji.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Projekt nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów oraz maszynistów, którzy zachowują dotychczasowe uprawnienia.

W zakresie dotyczącym egzaminowania kandydatów na maszynistów projekt może wprowadzać barierę wejścia na rynek pracy, jednak wyłącznie dla osób, które nie spełniają wymagań kompetencyjnych oczekiwanych dla stanowiska maszynisty. Celem projektu jest zagwarantowanie, że osoby wchodzące na rynek pracy maszynistów zapewniają ustalony przez krajową władzę bezpieczeństwa poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo transportu kolejowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów, będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
------------------	--

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 30 dni od ogłoszenia treści rozporządzenia. Jednocześnie zgodnie z przepisami przejściowymi projektowanej ustawy do kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, którzy w dniu wejścia w życie ustawy uczestniczą w szkoleniu lub są w trakcie egzaminu, szkolenie i egzaminowanie jest prowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, a uzyskane przed dniem wejścia w życie ustawy świadectwa zdania egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty uprawniają do ubiegania się o wydanie świadectwa maszynisty. Ponadto świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie

ustawy zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

W okresie 3 lat nastąpi ocena poprawy dostępności do egzaminowania. Przyjęty miernik to średni czas oczekiwania na egzamin. W okresie 5 lat zostaną porównana liczba i rodzaj zdarzeń kolejowych, których przyczyną był czynnik ludzki.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie egzaminu na licencję maszynisty i egzaminu na świadectwo maszynisty**

Na podstawie art. 22bc ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty;
- 2) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty;
- 3) szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty;
- 4) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

Rozdział 2

**Egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty**

§ 2. 1. Zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem obejmuje następujące zagadnienia:

- 1) specyfikę i środowisko pracy maszynisty, w tym jego rolę i odpowiedzialność w ruchu kolejowym oraz wymagania zawodowe i predyspozycje niezbędne do wykonywania pracy na tym stanowisku;
- 2) technologię transportu kolejowego, w tym przepisy bezpieczeństwa i eksploatacji;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 3) infrastrukturę kolejową;
- 4) radiołączność pociągową;
- 5) pociągi, ich składy oraz wymagania techniczne dotyczące lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego;
- 6) zagrożenia występujące w ruchu kolejowym;
- 7) podstawowe zasady fizyki.

2. Egzamin kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty obejmuje wiedzę ogólną z zakresu zagadnień, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasad, które można zastosować niezależnie od określonego rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

### Rozdział 3

#### **Egzamin kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty**

§ 3. 1. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego objętych egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej objętych egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. O kategorii świadectwa maszynisty, na jakie egzaminowany jest kandydat na maszynistę, decyduje pracodawca, uwzględniając charakter wykonywanych przewozów lub pracy związanej z ruchem kolejowym.

### Rozdział 4

#### **Egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty**

§ 5. 1. Kandydat na maszynistę spełniający wymagania określone w art. 22 ust. 2 ustawy składa do Prezesa UTK za pośrednictwem systemu teleinformatycznego wniosek w postaci elektronicznej o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, podpisany jest przez kandydata na maszynistę przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera dane kandydata:

- 1) nazwisko i imiona;

- 2) płeć;
- 3) data urodzenia;
- 4) miejsce urodzenia (państwo, miasto);
- 5) obywatelstwo;
- 6) język ojczysty;
- 7) adres zamieszkania (państwo, kod pocztowy, miejscowość, ulica, numer domu i lokalu);
- 8) numer i serię dokumentu ze zdjęciem;
- 9) nazwę organu wydającego dokument ze zdjęciem.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, kandydat na maszynistę dołącza:

- 1) oświadczenie, o którym mowa w art. 22 ust. 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych;
- 3) potwierdzenie uiszczenia opłaty za złożenie wniosku.

5. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, kandydat na maszynistę może złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty.

6. Kandydat na maszynistę poprzez system teleinformatyczny z listy dostępnych sesji egzaminacyjnych wybiera termin egzaminu. System dokonuje rezerwacji terminu egzaminu po podpisaniu wniosku przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

7. Egzamin przeprowadza się w terminie i miejscu wskazanym w powiadomieniu Prezesa UTK przekazywanym poprzez system teleinformatyczny do wnioskodawcy.

8. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa ust. 7, z przyczyn leżących po stronie Prezesa UTK, przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

**§ 6. 1.** Po weryfikacji o której mowa w art. 22ba ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, egzaminator dokonuje przydzielenia stanowisk egzaminacyjnych.

2. Przed egzaminem na licencję egzaminator przeprowadza szkolenie z działania systemu egzaminacyjnego zakończone testem próbnym.

3. Warunkiem rozpoczęcia egzaminu na licencję maszynisty jest uzyskanie pozytywnego wyniku z testu próbnego.

4. W sali egzaminacyjnej w czasie trwania egzaminu nie mogą znajdować się przedmioty mogące stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej.

5. Odległość między stanowiskami egzaminacyjnymi powinna zapewniać samodzielną pracę zdających.

6. Osoby zdające egzamin teoretyczny nie mogą porozumiewać się między sobą w trakcie egzaminu, używać środków łączności elektronicznej, urządzeń elektronicznych, ani żadnych innych przedmiotów mogących stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej.

7. Podczas egzaminu w sali egzaminacyjnej mogą przebywać wyłącznie osoby zdające egzamin i egzaminator przeprowadzający egzamin.

8. Oprócz osób, o których mowa w ust. 7, w sali egzaminacyjnej może przebywać Prezes UTK i osoby upoważnione przez niego, pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu.

9. W czasie trwania egzaminu teoretycznego zdającym nie udziela się żadnych wyjaśnień dotyczących zadań egzaminacyjnych, ani ich nie komentuje.

10. W czasie trwania egzaminu teoretycznego osobie zdającej egzamin nie wolno opuszczać sali egzaminacyjnej, ani zmieniać wyznaczonego stanowiska.

11. Egzamin przeprowadza się w formie testu komputerowego. Do każdego pytania są przyporządkowane cztery odpowiedzi, z których tylko jedna jest prawidłowa. Za każdą prawidłową odpowiedź uzyskuje się 1 punkt.

12. Test egzaminacyjny składa się ze 100 pytań ujętych w bloki tematyczne, którym odpowiada następująca liczba pytań:

- 1) technika prowadzenia ruchu kolejowego – 19;
- 2) sygnalizacja kolejowa – 15;
- 3) hamulce kolejowe – 13;
- 4) budowa pojazdów kolejowych – 13;
- 5) podstawy elektrotechniki – 10;
- 6) urządzenia zabezpieczające i rejestrujące – 5;
- 7) infrastruktura kolejowa – 5;
- 8) rewizja techniczna pociągów – 5;
- 9) eksploatacja pojazdów kolejowych – 3;
- 10) postępowanie w razie poważnego wypadku, wypadku, incydentu lub innego zdarzenia kolejowego – 3;
- 11) bezpieczeństwo i higiena pracy, udzielanie pierwszej pomocy oraz ochrona przeciwpożarowa pojazdów kolejowych oraz terenów kolejowych – 3;
- 12) przewozy towarów niebezpiecznych oraz przewozy wojskowe – 3;
- 13) system przyznawania uprawnień dla maszynistów w Unii Europejskiej i zasady wypełniania podstawowych dokumentów związanych z pracą maszynisty – 3.

13. Egzamin trwa 200 minut.

14. Warunkiem zdania egzaminu jest uzyskanie:

- 1) co najmniej 75 punktów z testu oraz
- 2) co najmniej połowy punktów możliwych do zdobycia w każdym bloku tematycznym testu, przy czym z bloku tematycznego, o którym mowa w ust. 12 pkt 2, jest wymagane uzyskanie 100% poprawnych odpowiedzi.

15. Po zakończeniu egzaminu system generuje kartę z wynikiem uzyskanym przez egzaminowanego.

16. Wynik ostateczny zatwierdza egzaminator wyznaczony i zatrudniony przez Prezesa UTK w protokole, o którym mowa w § 7 ust. 1.

17. Jeżeli kandydat na maszynistę ubiegający się o licencję maszynisty trzykrotnie nie zdał egzaminu, ponownie przechodzi on szkolenie w pełnym wymiarze godzin określonym w programie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty.

**§ 7.** Po przeprowadzonym egzaminie egzaminator, w ciągu 3 dni roboczych, sporządza protokół, który zawiera:

- 1) datę przeprowadzenia egzaminu oraz czas jego trwania,
- 2) dane kandydata na maszynistę:
  - a) imiona i nazwisko,
  - b) numer PESEL;
- 3) informacje dotyczące egzaminatora przeprowadzającego egzamin;
- 4) wynik egzaminu;
- 5) wydruk karty z wynikami uzyskanymi przez kandydata na maszynistę;
- 6) uzasadnienie w przypadku rozbieżności pomiędzy wynikiem uzyskanym w teście komputerowym a ostatecznym wynikiem egzaminu;
- 7) podpis egzaminatora prowadzącego egzamin.

**§ 8.** Po przeprowadzonym egzaminie i sporządzeniu protokołu egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK wprowadza dane do systemu teleinformatycznego.

## Rozdział 5

### **Egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty**

§ 9. 1. W toku szkolenia kandydata na maszynistę ośrodek szkolenia przeprowadza co najmniej jeden sprawdzian, o którym mowa w art. 22a ust. 4c pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

2. Sprawdzian, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza co najmniej dwóch egzaminatorów.

3. Ze sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzany protokół zawierający dane osób przystępujących do sprawdzianu, zakres sprawdzianu, w tym wykaz pojazdów kolejowych i infrastruktury objętych sprawdzianem, oraz wynik ze sprawdzianu poszczególnych osób, które przystąpiły do tego sprawdzianu.

4. Sprawdzian, o którym mowa w ust. 1, zakończony wynikiem pozytywnym jest ważny przez okres 12 miesięcy, licząc od daty jego przeprowadzenia.

§ 10. 1. Prezes UTK za pośrednictwem systemu teleinformatycznego wyznacza termin i miejsce egzaminu teoretycznego oraz egzaminu praktycznego, egzaminatorów oraz zapewnia obsługę administracyjną egzaminu.

2. Funkcji egzaminatora nie może pełnić egzaminator, który uprzednio pełnił funkcję instruktora prowadzącego szkolenie dla kandydatów na maszynistów przystępujących do egzaminu.

3. Przed rozpoczęciem części teoretycznej lub praktycznej egzaminu, egzaminator przeprowadzający egzamin potwierdza tożsamość osób egzaminowanych przystępujących do egzaminu przez sprawdzenie ważnego na dzień egzaminu jednego z dokumentów potwierdzających jej tożsamość:

- 1) dowodu osobistego, lub
- 2) paszportu

oraz zgodność danych osobowych z danymi zawartymi w systemie teleinformatycznym.

4. Egzamin składa się z egzaminu teoretycznego oraz praktycznego, zgodnie z art. 22bb ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

§ 11. 1. W sali egzaminacyjnej w czasie trwania części teoretycznej egzaminu nie mogą znajdować się przedmioty mogące stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej.

2. Rozmieszczenie, forma oraz system dla stanowisk egzaminacyjnych powinien zapewniać samodzielną pracę zdających.

3. Przed częścią testową egzaminu teoretycznego na świadectwo maszynisty egzaminator przeprowadza szkolenie z działania systemu egzaminacyjnego zakończone testem próbnym.

4. Osoby zdające egzamin teoretyczny nie mogą porozumiewać się między sobą w trakcie egzaminu, używać środków łączności elektronicznej, urządzeń elektronicznych, ani żadnych innych przedmiotów mogących stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej.

5. Podczas egzaminu teoretycznego w sali egzaminacyjnej mogą przebywać wyłącznie osoby zdające egzamin i egzaminator przeprowadzający egzamin.

6. Oprócz osób, o których mowa w ust. 15, w sali egzaminacyjnej mogą przebywać: Prezes UTK i osoby upoważnione przez niego – pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu.

7. W czasie trwania egzaminu teoretycznego zdającym nie udziela się żadnych wyjaśnień dotyczących zadań egzaminacyjnych, ani ich nie komentuje.

8. W czasie trwania egzaminu teoretycznego osobie zdającej egzamin bez zgody egzaminatora nie wolno opuszczać sali egzaminacyjnej, ani zmieniać wyznaczonego stanowiska.

**§ 12.** 1. Część testową egzaminu teoretycznego obejmujący sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej i hamulców kolejowych przeprowadza się w formie testu składającego się z co najmniej 100 pytań, z czego:

- 1) 75 pytań dotyczy infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień z zakresu techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej z zastrzeżeniem (co najmniej 25 pytań dotyczy zakresu sygnalizacji kolejowej);
- 2) 25 pytań dotyczy działania i eksploatacji hamulców kolejowych.

2. Do każdego pytania w teście przyporządkowane są trzy odpowiedzi, z których tylko jedna jest prawidłowa. Za każdą prawidłową odpowiedź uzyskuje się 1 punkt.

3. Czas trwania części testowej egzaminu teoretycznego przeprowadzanego za pomocą systemu teleinformatycznego nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 2 minuty.

4. Część testową egzaminu teoretycznego uważa się za zdaną, jeżeli kandydat na maszynistę uzyskał z testu:

- 1) ogólnie, co najmniej 75% poprawnych odpowiedzi;

- 2) co najmniej połowy punktów z części dotyczącej infrastruktury kolejowej oraz działania i eksploatacji hamulców kolejowych;
- 3) 100% poprawnych odpowiedzi z pytań z zakresu sygnalizacji kolejowej;
- 4) pozytywną ocenę egzaminatora, który dokona zatwierdzenia protokołu z procesu przebiegu egzaminu testowego.

**§ 13.** 1. Część symulatorowa egzaminu teoretycznego polega na wykonaniu zadania egzaminacyjnego, określonego scenariuszem egzaminacyjnym w pełnozakresowym symulatorze pojazdu kolejowego. W zakres zadania wchodzi:

- 1) sprawdzenie umiejętności zachowania się w normalnych sytuacjach związanych z ruchem pociągów;
- 2) postępowania maszynisty podczas prowadzenia pociągu w różnych warunkach i konfiguracjach ruchowych na liniach jedno i dwutorowych z różnego rodzaju blokadami liniowymi (dopuszcza się sprawdzenie umiejętności jazdy z zastosowaniem systemu ETCS, jeżeli system ten był w zakresie szkolenia kandydata, a odwzorowane linie kolejowe, po których będzie prowadził pociągi wyposażone są w ten system);
- 3) sprawdzenie reakcji na sygnały nadawane przez sygnalizatory kolejowe, pracowników kolejowych oraz wskaźniki, a także urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów;
- 4) sprawdzenie umiejętności porozumiewania się z użyciem radiołączości pociągowej.

2. Warunkiem dopuszczenia do części symulatorowej egzaminu teoretycznego jest uzyskanie wyniku pozytywnego z części testowej egzaminu teoretycznego.

3. Część symulatorowa egzaminu teoretycznego (jazda na symulatorze jazdy o sześciu stopniach swobody) trwa 90 minut i poprzedzona jest szkoleniem stanowiskowym oraz 30 minutowy zadaniem próbnym z obsługi pulpitu wykonanego zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności dla lokomotyw i taboru pasażerskiego (TSI Loc&Pas) oraz normami serii PN-EN 16186 a także kartą UIC 651 dotyczącą wyglądu kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego. W kabinie symulatora może przebywać wyłącznie zdający egzamin.

4. Część symulatorową egzaminu teoretycznego uważa się za zdaną, jeżeli kandydat na maszynistę wykona prawidłowo zadania określone w scenariuszu egzaminacyjnym – ocena egzaminatora, a także jeżeli egzamin nie zostanie przerwany automatycznie przez system komputerowy w przypadku naruszenia przez zdającego przepisów dotyczących techniki ruchu i sygnalizacji kolejowej.

**§ 14** 1. Po zakończeniu każdej części egzaminu teoretycznego egzaminator wyznaczony i zatrudniony przez Prezesa UTK sporządza protokół z następującymi danymi:

- 1) data egzaminu;
- 2) imię egzaminowanego;
- 3) drugie imię egzaminowanego;
- 4) nazwisko egzaminowanego;
- 5) numer PESEL egzaminowanego;
- 6) dokumentacja z przebiegu egzaminu (załącznik);
- 7) wynik egzaminu.

§ 15. 1. Po uzyskaniu przez kandydata pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego (części testowej i części symulatorowej), wyboru terminu i miejsca (pojazdu kolejowego, infrastruktury – odcinka linii kolejowej lub bocznicy) części praktycznej egzaminu dokonuje egzaminator wyznaczony i zatrudniony przez Prezesa UTK, na podstawie złożonego przez pracodawcę wniosku o przeprowadzenie egzaminu oraz wykazu znajomości typów pojazdów kolejowych i infrastruktury.

2. Do egzaminu praktycznego Prezes UTK wyznacza dwóch egzaminatorów z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przy czym jednego z listy wskazanej przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat odbywał szkolenie w celu uzyskania świadectwa maszynisty. Ośrodek szkolenia przedstawia Prezesowi UTK listę egzaminatorów posiadających świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i określonej infrastruktury kolejowej, których dotyczy egzamin.

3. W razie braku możliwości zapewnienia egzaminatora, który posiada uprawnienia, o których mowa w ust. 2, część praktyczna egzaminu powinna być przeprowadzona przy udziale maszynisty posiadającego takie uprawnienia.

4. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu, za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej (poznany pojazd i infrastruktura), umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego i posługiwaniem się dokumentacją pociągową oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego.

5. Egzamin praktyczny obejmuje:

- 1) wykonywanie czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego;
- 2) lokalizowanie i wykrywanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego;
- 3) wykonywanie oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulców kolejowych;

- 4) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane na pojeździe kolejowym, oraz urządzeń radiołączności pociągowej;
- 5) prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

**§ 16.** Podczas egzaminu praktycznego:

- 1) do zadań i obowiązków egzaminatorów należy:
  - a) osobisty i bezpośredni nadzór nad osobą egzaminowaną podczas prowadzenia pojazdu kolejowego,
  - b) weryfikacja poprawności wykonywania czynności i zadań określonych w arkuszu przebiegu egzaminu,
  - c) przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, sygnalizacji kolejowej a także przepisów BHP,
  - d) spowodowanie natychmiastowego zatrzymania pociągu lub ograniczenie jego prędkości w przypadku nieprawidłowej obsługi przez osobę egzaminowaną i przerwanie egzaminu,
  - e) przeciwdziałanie wszelkim sytuacjom powodującym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów lub możliwość uszkodzenia taboru;
- 2) do zadań kandydata na maszynistę należy:
  - a) prowadzenie pociągu zgodnie z jego parametrami oraz z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej i rozkładem jazdy,
  - b) prawidłowa i nie powodująca usterek obsługa pojazdu kolejowego zgodnie z jego dokumentacją techniczno-ruchową,
  - c) bezwzględne i natychmiastowe wykonywanie poleceń egzaminatora, który prowadzi egzamin,
  - d) słowne i wyraźne informowanie egzaminatora o sygnałach umieszczonych na sygnalizatorach, a także o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach;
- 3) w trakcie prowadzenia pociągu przez kandydata na maszynistę zabrania się:
  - a) prowadzenia rozmów za pomocą telefonów komórkowych,
  - b) prowadzenia innych rozmów mogących wpływać na jego koncentrację,
  - c) przebywania w kabinie pojazdu osób nieuprawnionych,
  - d) wydawania poleceń niezgodnych z zasadami bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 17. 1. Po przeprowadzonej jeździe praktycznej egzaminator wyznaczony i zatrudniony przez Prezesa UTK wraz z egzaminatorem z ośrodka szkolenia omawia z kandydatem na maszynistę uwagi i nieprawidłowości stwierdzone w trakcie jazdy egzaminacyjnej oraz przedstawia końcowy wyniki egzaminu.

2. Po zakończeniu egzaminu egzaminator wyznaczony i zatrudniony przez Prezesa UTK sporządza protokół z następującymi danymi:

- 1) data egzaminu;
- 2) imię egzaminowanego;
- 3) drugie imię egzaminowanego;
- 4) nazwisko egzaminowanego;
- 5) numer PESEL egzaminowanego;
- 6) dokumentacja z przebiegu egzaminu (załącznik);
- 7) typy pojazdów kolejowych (z wniosku);
- 8) typ pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzono część praktyczną;
- 9) zarządcy infrastruktury (z wniosku);
- 10) kategorie świadectwa (z wniosku);
- 11) dane planu części praktycznej egzaminu (ewentualnie zmodyfikowane przez egzaminatora);
- 12) status egzaminu;
- 13) uwagi i nieprawidłowości stwierdzone przez egzaminatora w trakcie jazdy egzaminacyjnej;
- 14) dokumentację z przebiegu egzaminu.

§ 18. 1. Niezaliczenie którejkolwiek z części teoretycznej egzaminu (testu lub egzaminu na symulatorze) lub części praktycznej skutkuje zakończeniem egzaminu wynikiem negatywnym.

2. Egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty, składający się z części teoretycznej i praktycznej, można zdawać trzykrotnie.

3. Powtórzenie egzaminu wymaga ponownego odbycia wszystkich części egzaminu.

4. Jeżeli kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty trzykrotnie otrzymał wynik negatywny z egzaminu w celu uzyskania świadectwa maszynisty, ponownie przechodzi szkolenie, o którym mowa w art. 22b ust. 1a pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Rozdział 6

**Przepis końcowy**

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

**Załącznik nr 1**

**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH POJAZDU  
KOLEJOWEGO, OBJĘTYCH EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO  
UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY**

1. Próby i kontrole przed jazdą Maszynista powinien umieć:

- a) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie;
- b) sprawdzić, czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego pociągu;
- c) wprowadzić i sprawdzić informacje zapisane w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego i pociągu;
- d) sprawdzić przez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne.

2. Znajomość pojazdu kolejowego

Aby prowadzić pojazd trakcyjny, maszynista powinien być zapoznany ze wszystkimi obsługiwanymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:

- a) napędu;
- b) hamowania;
- c) urządzeń kontroli czujności maszynisty.

3. Próby hamulców

Maszynista powinien umieć:

- a) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy rzeczywista masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentacji pociągu;
- b) sprawdzić działanie poszczególnych elementów układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.

4. Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu w celu zachowania maksymalnych, dopuszczalnych prędkości pociągów w zależności od parametrów stałych i parametrów zmiennych linii (odcinków), takich jak: pochylenia miarodajne, łuki, dopuszczalne prędkości na odcinkach linii, doraźne ograniczenia prędkości przekazane maszyniście, wskazania urządzeń sygnalizacyjnych i panujące warunki atmosferyczne.

#### 5. Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub pojazdów

Maszynista powinien umieć:

- a) korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania;
- b) uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego;
- c) używać hamulców pociągu.

#### 6. Nieprawidłowości

Maszynista powinien:

- a) zwracać uwagę na zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu;
- b) umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, potrafić rozpoznać oznaki nieprawidłowości, zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób;
- c) wykazać się znajomością stosowania dostępnych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.

#### 7. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń

Maszynista powinien:

- a) znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu;
- b) umieć ustalić, czy w składzie pociągu znajdują się towary niebezpieczne, określić ich rodzaj oraz umiejscowienie na podstawie dokumentacji pociągu;

#### 8. Warunki określające kontynuowanie jazdy po zdarzeniu z udziałem pojazdu kolejowego

Po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku, incydentu albo innego zdarzenia kolejowego maszynista powinien umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.

Maszynista powinien:

- a) umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena specjalisty;
- b) znać, określone przez zarządcę infrastruktury, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.

#### 9. Unieruchomienie pociągu

Maszynista powinien posiadać wiedzę na temat możliwości zatrzymania pociągu lub jego części i zabezpieczenia go przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem.

**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY  
KOLEJOWEJ, OBJĘTYCH EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO  
UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY**

**1. Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii**

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej lub użytkownika boczniczy informacjom.

**2. Znajomość linii**

Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związane z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.

Znajomość linii kolejowej powinna obejmować następujące zagadnienia:

- a) warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy;
- b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej;
- c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów;
- d) obowiązujące zasady prowadzenia ruchu pociągów oraz system sygnalizacyjny;
- e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy;
- f) nazwy stacji kolejowych, ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni;
- g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego;
- h) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- i) profile topograficzne,
- j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu,
- k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.

**3. Przepisy bezpieczeństwa**

Maszynista powinien:

- a) wiedzieć, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu podawanego przez urządzenia sygnalizacyjne;
- b) umieć obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami;

c) umieć prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych;

d) umieć przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.

#### 4. Prowadzenie pociągu

Maszynista powinien umieć:

a) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej;

b) używać hamulców pociągu, uwzględniając warunki linii kolejowej;

c) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk typu pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.

#### 5. Nieprawidłowości

Maszynista powinien umieć:

a) zwracać uwagę na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego;

b) określić odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego;

c) poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana;

d) podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.

#### 6. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi

Maszynista powinien umieć:

a) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi;

b) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu, i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów;

c) przekazać informację dotyczącą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu;

d) jak najszybciej poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których mowa w lit. a–c;

e) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminu na licencję maszynisty i egzaminu na świadectwo maszynisty przewiduje przyznanie Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, wyłącznej prerogatywy do przeprowadzania egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty oraz reguluje szczegółową procedurę przeprowadzania tych egzaminów. Delegacja ustawowa została zawarta w art. 22bc projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Bezpośrednim celem projektu jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie na licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania.

Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jest jednym z elementów kompleksowego działania Prezesa UTK zmierzającego do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce. Wprowadzone rozwiązania są efektem szczegółowych analiz przepisów Unii Europejskiej. Docelowy model egzaminowania i monitorowania maszynistów był też przedmiotem rozmów podczas grup roboczych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, a także z kierownictwem Agencji. Proponowane przepisy są zgodne z przepisami Unii Europejskiej. Prezes UTK będzie przeprowadzał przedmiotowe egzaminy na wniosek kandydata (licencja maszynisty) albo przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury zatrudniającego kandydata na maszynistę (świadectwo maszynisty).

Rozporządzenie określa szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty; sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty; szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty oraz sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty. Zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminami nie ulega zmianie w stosunku do obecnie wymaganych. Jednocześnie w procesie egzaminowania dojdzie do standaryzacji pytań egzaminacyjnych, co pozwoli na ujednoczenie poziomu wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu.

Zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na licencję maszynisty obejmuje swoimi zagadnieniami specyfikę i środowisko pracy maszynisty, w tym jego rolę i odpowiedzialność w ruchu kolejowym oraz wymagania zawodowe i predyspozycje niezbędne do wykonywania pracy na tym stanowisku; technologię transportu kolejowego, w tym przepisy bezpieczeństwa i eksploatacji; infrastrukturę kolejową; radiołączność pociągową; pociągi, ich składy oraz wymogi techniczne dotyczące lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego; zagrożenia występujące w ruchu kolejowym oraz podstawowe zasady fizyki.

Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego objętych egzaminem na świadectwo maszynisty, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej objętych egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia. O kategorii świadectwa maszynisty, na jakie egzaminowany będzie kandydat na maszynistę, decyduje pracodawca, uwzględniając charakter wykonywanych przewozów lub pracy związanej z ruchem kolejowym.

Wniosek w postaci elektronicznej o przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty składa kandydat na maszynistę do Prezesa UTK, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego. Wraz z wnioskiem kandydat na maszynistę może złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty.

Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z egzaminu teoretycznego w formie testowej oraz z egzaminu polegającego na wykonaniu zadania egzaminacyjnego, określonego scenariuszem egzaminacyjnym w pełnozakresowym symulatorze pojazdu kolejowego. W zakres zadania na symulatorze wchodzi sprawdzenie umiejętności zachowania się w normalnych sytuacjach związanych z ruchem pociągów; postępowania maszynisty podczas prowadzenia pociągu w różnych warunkach i konfiguracjach ruchowych na liniach jedno i dwutorowych z różnego rodzaju blokadami liniowymi (dopuszcza się sprawdzenie umiejętności jazdy z zastosowaniem systemu ETCS, jeżeli system ten był w zakresie szkolenia kandydata, a odwzorowane linie kolejowe, po których będzie prowadził pociągi wyposażone są w ten system); sprawdzenie reakcji na sygnały nadawane przez sygnalizatory kolejowe, pracowników kolejowych oraz wskaźniki, a także urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów; sprawdzenie umiejętności porozumiewania się z użyciem radiołączości pociągowej. Warunkiem dopuszczenia do części symulatorowej egzaminu teoretycznego jest uzyskanie wyniku pozytywnego z części testowej egzaminu teoretycznego.

Egzamin praktyczny na świadectwo maszynisty polega na sprawdzeniu, za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej (poznany pojazd i infrastruktura), umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego i posługiwaniem się dokumentacją pociągową oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. Egzamin praktyczny obejmuje wykonywanie czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego; lokalizowanie i wykrywanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego; wykonywanie oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulców kolejowych; obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane na pojeździe kolejowym, oraz urządzeń radiołączości pociągowej oraz prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

Zakładanym rezultatem wdrożenia proponowanych zmian jest zwiększenie bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez wprowadzenie państwowych egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. Poprawie ulegnie jakość egzaminowania oraz poziom wiedzy i umiejętności niezbędnych do uzyskania przedmiotowych uprawnień.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanej regulacji po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminu na licencję maszynisty i egzaminu na świadectwo maszynisty</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.07.2021</p> <p><b>Źródło</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie jest wydawane w związku z projektem nowelizacji przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą” (nr projektu w wykazie prac legislacyjnych rady Ministrów: UD 65).

Celem rozwiązań planowanych w projekcie nowelizacji ustawy jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania.

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. W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy prowadzi 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.

Jednym z podstawowych celów projektu nowelizacji ustawy oraz projektu niniejszego rozporządzenia jest znaczne ograniczenie lub całkowita eliminacja istniejących dziś zagrożeń dla bezpieczeństwa systemu kolejowego pojawiających się na etapie uzyskiwania przez kandydatów uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych (licencji i świadectwa maszynisty).

W przedmiotowym obszarze zidentyfikowano następujące problemy:

- a) Maszyniści jako jedyna grupa zawodowa spośród osób odpowiedzialnych za prowadzenie pojazdów nie są objęci egzaminem państwowym. Obowiązuje zasada, że podmiot który szkoli kandydata również go egzaminuje. Projekt zakłada wprowadzenie jednolitego egzaminu państwowego przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, egzaminu na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego.
- b) W latach 2011–2014 nastąpiła zmiana w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz nabywania uprawnień do wykonywania zawodu maszynisty. Prezes UTK stwierdził wzrost liczby zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy oraz szkolonych i egzaminowanych w tzw. „nowym trybie”.
- c) W ciągu najbliższych 10 lat z zawodu odejdzie ponad 41% obecnie czynnych zawodowo maszynistów (tzw. luka pokoleniowa), dlatego należy wdrożyć weryfikację osób wchodzących do zawodu przez krajową władzę bezpieczeństwa ruchu kolejowego – Prezesa UTK, celem przeciwdziałania wzrostowemu trendowi zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy.
- d) Nie istnieje jednolity standard prowadzenia egzaminów do zawodu maszynisty.  
Podczas procesu egzaminowania nie jest weryfikowana umiejętność zachowania się kandydata na maszynistę w sytuacjach niebezpiecznych i nietypowych. Zakłada się, że w części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty wykonywanej na symulatorze pojazdu kolejowego będzie dokonywane sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 22bc ust. 1.

Zgodnie z powołanym przepisem Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty;
- 2) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty;
- 3) szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty;
- 4) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty

Z uwagi na wprowadzenie przez nowelizację ustawy państwowego egzaminu na licencję i świadectwo maszynisty

konieczne było określenie zasad ich przeprowadzania oraz zakresu wiedzy zawodowej oraz umiejętności objętych egzaminem.

## **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

Rozporządzenie wprowadza jednolity sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów na licencję i świadectwo maszynistów, a także szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych tymi egzaminami. Egzaminy będą prowadzone przez egzaminatorów zatrudnianych 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. Nastąpi rozdzielenie funkcji szkolenia i egzaminowania maszynistów.

Projekt zakłada przeprowadzanie przez Prezesa UTK w formie testów egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty. Prezes UTK będzie przeprowadzał również egzaminy na świadectwo maszynisty, które składać się będą z części teoretycznej oraz z części praktycznej. Część teoretyczna egzaminu obejmująca sprawdzanie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej będzie przeprowadzana w formie testu komputerowego oraz zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego. W skład zadań na symulatorze pojazdu kolejowego 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.

Część praktyczna egzaminu, zgodnie z projektem polegać będzie na sprawdzeniu za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. W części praktycznej dotyczącej jazd praktycznych po sieci kolejowej egzamin będzie prowadzić dwóch egzaminatorów, jeden egzaminator wyznaczony przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenia i zdał sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i znajomości infrastruktury, drugi wyznaczony przez Prezesa UTK. Zgodnie z projektem pracodawca kandydata na maszynistę będzie zapewniał pojazd kolejowy oraz trasę niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu w zakresie jazd praktycznych po sieci kolejowej.

Prowadzenie przez Prezesa UTK egzaminów pozwoli w obiektywny sposób ocenić zarówno umiejętności jak i jakość szkolenia kandydatów na maszynistów. Wprowadzenie powyższych rozwiązań wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Realizacja projektu przyczyni się do spełnienia wymagań Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, w zakresie wyeliminowania konfliktu interesów w systemie egzaminowania, co zostało opisane w art. 25 ust. 4 Dyrektywy, a mianowicie: *Egzaminy [...] są zorganizowane tak, aby uniknąć konfliktu interesów, nie naruszając możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego świadectwo.*

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

### Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) oraz w odnośnych aktach wykonawczych.

## **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

W większości państw członkowskich UE istnieją systemy techniczne zabezpieczające przed błędem maszynisty. Szkolenie i egzaminowanie maszynistów prowadzone jest głównie przez pracodawców lub przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów, uznane zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Proponowana w projekcie zmiana stosowana jest w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów. Również 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 na maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.



budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej urzędu obsługującego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w którego właściwości będzie prowadzenie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z nowelizacji ustawy. Te koszty zostały uwzględnione w OSR ustawy. Dochody ogółem [mln zł]: 6; Wydatki ogółem [mln zł]: 31,67.											

### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ regulacji określonych w projekcie rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe został określony w OSR ustawy. Skutki w ujęciu pieniężnym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw [mln zł]: 5,92; Skutki w ujęciu pieniężnym rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe [mln zł]: 0,08.							

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

#### Komentarz:

W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie z konieczności organizacji procesu prowadzenia egzaminów.

Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Ustawa nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów.

W zakresie dotyczącym egzaminowania kandydatów na maszynistów projekt może wprowadzać barierę wejścia na rynek pracy, jednak wyłącznie dla osób, które nie spełniają wymagań kompetencyjnych oczekiwanych dla stanowiska maszynisty. Celem rozporządzenia jest zagwarantowanie, że osoby wchodzące na rynek pracy maszynistów zapewniają ustalony przez krajową władzę bezpieczeństwa poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input checked="" type="checkbox"/> inne: ...		

Omówienie wpływu	Ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów, będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
------------------	--

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zakłada się realizację zadań niezbędnych do przygotowania organizacyjnego w zakresie egzaminowania maszynistów w latach 2021–2022. W tym czasie niezbędne jest przygotowanie i udzielenie zamówień publicznych na zakup niezbędnych narzędzi, symulatorów, oraz ich testowanie/odbiór, a także pilotażowe wdrożenie. Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 1 stycznia 2023 r.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W okresie 3 lat nastąpi ocena poprawy dostępności do egzaminowania. Przyjęty miernik to średni czas oczekiwania na egzamin.

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe**

Na podstawie art. 25y ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778 oraz z 2021 r. poz. 780 i 784) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia rejestru i jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do rejestru.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) systemie – rozumie się przez to system, o którym mowa w art. 25x ustawy o transporcie kolejowym;
- 2) podmiocie zobowiązanym – rozumie się przez to podmiot, o którym mowa w art. 25x ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 3) administratorze konta – rozumie się przez to osobę fizyczną uprawnioną do zarządzania profilem podmiotu zobowiązanego, w szczególności do nadawania w systemie uprawnień osobom fizycznym uprawnionym przez podmiot zobowiązany do przeglądania, wprowadzania, modyfikacji i usuwania danych w systemie w imieniu tego podmiotu.

**§ 3. 1.** Podmiot zobowiązany wyznacza i odwołuje administratora konta.

2. Prezes UTK na wniosek podmiotu zobowiązanego nadaje lub odbiera uprawnienia systemowe administratorowi konta.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2 zawiera:

- 1) imiona i nazwisko administratora;
- 2) numer PESEL administratora;
- 3) pełnomocnictwo dla administratora konta do zarządzania kontem podmiotu zobowiązanego.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

4. Administrator konta zarządza kontami i uprawnieniami użytkowników działających w imieniu podmiotu zobowiązanego.

5. Podmiot zobowiązany opracowuje procedury wewnętrzne zarządzania uprawnieniami użytkowników działających w imieniu podmiotu zobowiązanego a także zasady ochrony danych do których dostęp mają upoważnieni użytkownicy podmiotu.

6. Logowanie dla użytkowników zewnętrznych do systemu odbywa się za pomocą wężła krajowego lub profilu zaufanego, podpisu osobistego lub podpisu elektronicznego.

7. Osoba, której administrator konta przydzielił uprawnienia może przeglądać dane, wprowadzać dane, dokonywać ich zmiany a także usuwać dane w imieniu podmiotu zobowiązanego.

§ 4. 1. Przekazanie danych do systemu wymaga podania właściwych dla obiektów, których dane dotyczą, identyfikatorów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2247).

2. W przypadku przekazania niekompletnych danych lub danych zawierających błąd system informuje użytkownika o niekompletności danych lub o błędzie.

3. Po otrzymaniu informacji o niekompletności danych lub o błędzie podmiot zobowiązany wyjaśnia niezgodności w danych i przekazuje do systemu kompletne i poprawne dane.

4. Prezes UTK na wniosek podmiotu zobowiązanego lub z urzędu może dokonać modyfikacji lub usunąć wprowadzone dane w przypadku niezgodności danych ze stanem faktycznym.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru i jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a także wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do rejestru.

Rozporządzenie określa zasady ustanawiania administratora konta podmiotu zobowiązanego do wprowadzania danych do rejestru. Administrator zarządza kontami i uprawnieniami użytkowników działających w imieniu podmiotu zobowiązanego. Rozporządzenie zobowiązuje podmiot zobowiązany do wprowadzania danych do rejestru opracowanie procedur wewnętrznych zarządzania uprawnieniami użytkowników działających w imieniu podmiotu zobowiązanego a także zasady ochrony danych do których dostęp mają upoważnieni użytkownicy podmiotu.

Użytkownik systemu będzie dokonywał logowania do systemu za pomocą wężła krajowego, co jest zgodne z architekturą informacyjną państwa.

Przekazanie danych do systemu będzie wymagało podania właściwych dla obiektów, których dane dotyczą, identyfikatorów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2247). W przypadku przekazania niekompletnych danych lub danych zawierających błąd system poinformuje użytkownika o niekompletności danych lub o błędzie. Prezes UTK na wniosek podmiotu zobowiązanego lub z urzędu będzie mógł dokonać modyfikacji lub usunąć wprowadzone dane w przypadku niezgodności danych ze stanem faktycznym.

Projekt zakłada, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w

serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanej regulacji po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Regulacja nie zawiera przepisów technicznych, nie wdraża norm, nie wpływa na swobodę przepływu usług i towarów i w związku z powyższym nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury oraz na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego rozporządzenia, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.07.2021</p> <p><b>Źródło</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

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

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

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zakłada się stworzenie centralnego rejestru maszynistów gromadzącego w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane rozproszone dotychczas w różnych bazach danych. Wprowadza się przepisy umożliwiające dostęp do danych swojego pracownika zgromadzonych w rejestrze. Dzięki temu każdy pracodawca będzie zobowiązany raportować do niego zatrudnienie konkretnej osoby. Każdy kolejny pracodawca będzie miał dostęp do tzw. panelu maszynisty i otrzyma informacje o pracy swojego pracownika na innych stanowiskach u innych pracodawców. Projekt ustawy umożliwia wymianę informacji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 z dnia 30 kwietnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.)

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

Planuje się stworzenie dwóch równoległe działających interfejsów:

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

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

Dane będą przekazywane on-line do rejestru, przez:

- ośrodek szkolenia w zakresie danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych,
- przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów,
- podmiot uprawniony do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym w zakresie danych dotyczących prowadzącego pojazdy kolejowe;
- podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów o wydanych orzeczeniach lekarskich.

W celu minimalizacji kosztów implementacji obowiązku raportowania do ewidencji przewidziano różne interfejsy wymiany danych opartych od API po interfejs w przeglądarce internetowej. Prezes UTK opublikuje odpowiednio wcześniej informacje o sposobie migracji danych. Należy dodać, że struktura danych jest już określona m.in. w decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana, jako dokument nr C(2009) 8278) (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010 str. 17, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) oraz w odnośnych aktach wykonawczych.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Podanie przykładów rozwiązania problemu w innych krajach nie jest możliwe, gdyż wprowadzenie centralnego rejestru osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów kolejowych nie było stosowane.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Maszyniści	17 000	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z gromadzeniem danych dotyczących kompetencji maszynistów w rejestrze
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z gromadzeniem danych dotyczących kompetencji maszynistów w rejestrze
Maszyniści egzaminatorzy	500	Dane UTK	Bezpośrednie – projekt zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zachowują swoje uprawnienia i zostają wpisani do rejestru egzaminatorów
Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów	51	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Przewoźnicy kolejowi	111	Dane UTK	Bezpośrednie związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na

			prowadzących pojazdy kolejowe
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Pomioty uprawnione do przeprowadzania badań lekarskich	4	Dane UTK	Bezpośrednie w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie związane z prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia podlegać będzie niezbędnym konsultacjom w ramach procesu legislacyjnego po uchwaleniu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadzającej delegację ustawową do wydania niniejszego rozporządzenia. Założenia do projektu rozporządzenia w zakresie wprowadzenia centralnego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe stanowiły element uzgodnień w ramach procesu legislacyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD 65). Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym podlegał konsultacjom przeprowadzonym w dwóch turach od 18 października 2019 r. do 2 marca 2020 r. Wyniki konsultacji zostały omówione w Raporcie z konsultacji do powyższego projektu.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej urzędu obsługującego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w którego właściwości będzie prowadzenie rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z nowelizacji ustawy. Te koszty zostały uwzględnione w OSR ustawy. Dochody ogółem [mln zł]: 6; Wydatki ogółem [mln zł]: 31,67.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wpływ regulacji określonych w projekcie rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe został określony w OSR ustawy. Skutki w ujęciu pieniężnym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw [mln zł]: 5,92; Skutki w ujęciu pieniężnym rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe [mln zł]: 0,08.						

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

**Komentarz:**  
 Zasadniczo projekt zakłada jedynie zmianę formy przekazywania informacji w ramach dotychczasowych obowiązków podmiotów z formy papierowej na formę elektroniczną – w wielu przypadkach automatyczną. Sposób dostarczenia elektronicznego dokumentu lub informacji do systemu informatycznego UTK będzie zależał od wyboru podmiotu zobowiązanego do dostarczenia informacji. Planuje się, że system informatyczny będzie miał co najmniej dwie techniczne możliwości zasilania informacjami:

- za pomocą formularzy elektronicznych wypełnianych na specjalnie utworzonym profilu podmiotu dostępnego w przeglądarce internetowej;
- integracji systemów własnych podmiotu lub wykorzystanie modelu usługowego (automatyczna wymiana informacji).

Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia.  
 Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą a wręcz zmniejszenie obciążenia i kosztów realizacji przesyłek pocztowych oraz generowania papierowych orzeczeń lekarskich na potrzeby ich dostarczenia do Prezesa UTK.  
 Przewiduje się, że dzięki automatyzacji procesu wymiany danych zmniejszą się obciążenia administracyjne dla pracodawców obowiązanych do kwartalnego raportowania informacji o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe. Pracodawcy nie będą obowiązani do przygotowania odrębnych formularzy sprawozdawczych dla Prezesa UTK z uwagi na automatyczne przekazywanie wymaganych informacji.

<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo transportu kolejowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	System monitorowania maszynistów, przez ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów, będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Zakłada się realizację zadań niezbędnych do przygotowania organizacyjnego w zakresie uruchomienia rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe w latach 2020–2022. W tym czasie niezbędne jest przygotowanie i udzielenie zamówień publicznych na utworzenie rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe wraz z infrastrukturą sprzętową oraz testowanie/odbior zakupionych narzędzi oraz pilotażowe wdrożenie projektu. Uruchomienie rejestru planowane jest na 1 stycznia 2023 r. Samo rozporządzenie natomiast i zasady funkcjonowania rejestru w nim określone wejdą w życie w terminie 30 dni od ogłoszenia treści rozporządzenia. Prezes UTK w terminie do 30 czerwca 2022 r. określi sposób oraz formę przekazywania danych do rejestru.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
W okresie 5 lat zostaną porównana liczba i rodzaj zdarzeń kolejowych, których przyczyną był czynnik ludzki.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	