

UZASADNIENIE

Zakres przedmiotowy projektu ustawy odnosi się do czterech podstawowych zagadnień związanych z wprowadzaniem nowego systemu przyznawania uprawnień na stanowisku maszynisty na terytorium Unii Europejskiej.

Projekt w zakresie swojej regulacji zawiera przepisy umożliwiające wykonanie prawa Unii Europejskiej zawartego w decyzji Komisji nr 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), zwanej dalej „decyzją Komisji nr 2011/765/UE”.

W projekcie uregulowane zostały zasady przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz obowiązki pracodawców maszynistów w tym zakresie, przy uwzględnieniu obowiązującego prawodawstwa, w szczególności przepisów dotyczących medycyny pracy i badań profilaktycznych pracowników. Wprowadzono ponadto rozwiązania mające na celu wyeliminowanie praktyk związanych z pracą maszynistów, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W związku z licznymi przypadkami rozbieżności w przepisach wewnętrznych wydawanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, regulujących zagadnienia związane z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, rozszerzono katalog zadań wykonywanych przez Prezesa UTK o wydawanie instrukcji i wytycznych w zakresie określonych obszarów tematycznych bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym w celu ujednoczenia rozwiązań stosowanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Projekt ustawy zawiera również przepisy uzupełniające upoważnienia do wydania rozporządzeń do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, obejmujące szczegółowe zagadnienia związane z procesem szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz przeprowadzaniem badań lekarskich i psychologicznych. W tym zakresie projekt umożliwi określenie w aktach wykonawczych wymagań dla kandydatów na maszynistów w odniesieniu

do zakresu tematycznego i liczby godzin szkolenia niezbędnych do nabycia uprawnień do wykonywania czynności na tym stanowisku.

W projekcie zawarto ponadto przepisy przejściowe uwzględniające wynikający z 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, s. 51), zwanej dalej: „dyrektywą 2007/59/WE”, harmonogram wprowadzania nowych zasad nabywania uprawnień maszynistów na terenie Unii Europejskiej, który został ostatecznie ustalony w wyniku wejścia w życie decyzji Komisji nr 2010/17/WE z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17), zwanej dalej „decyzją Komisji nr 2010/17/WE”.

Wejście w życie dyrektywy 2007/59/WE zapoczątkowało proces harmonizacji zasad przyznawania uprawnień maszynistom na poziomie Unii Europejskiej. Transpozycja do polskiego porządku prawnego większości postanowień przedmiotowej dyrektywy nastąpiła w ustawie z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658). Szczegółowe przepisy regulujące kwestie związane z nowym systemem przyznawania uprawnień dla maszynistów zawarto w czterech rozporządzeniach do ustawy o transporcie kolejowym¹⁾. Stosownie do przepisów przedmiotowej nowelizacji, która w omawianym zakresie weszła w życie dnia 4 grudnia 2010 r., dokumentem uprawniającym maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty (wydawana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego) oraz świadectwo maszynisty (wydawane przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, na którego rzecz maszynista świadczy pracę lub usługi). Warunkiem uzyskania licencji, stosownie do postanowień art. 22 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, jest spełnienie przez osobę, która ubiega się o jej wydanie, kryteriów dotyczących: wieku, wykształcenia, stanu zdrowia, niekaralności oraz wiedzy i umiejętności zawodowych. Jednocześnie – na podstawie art. 3

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346, z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348).

ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym – do dnia 1 grudnia 2017 r. istnieje możliwość uzyskiwania kwalifikacji zawodowych dla wszystkich grup kandydatów na maszynistów ubiegających się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych, w oparciu o świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz prawo kierowania pojazdem kolejowym, na podstawie utrzymanego w mocy 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. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk”, według wymagań określonych w tym akcie prawnym.

Osoby ubiegające się o pracę na stanowisku maszynisty, które będą nabywać uprawnienia według nowych zasad, są obowiązane do poddania się badaniom lekarskim i psychologicznym przed uzyskaniem licencji maszynisty. Licencja maszynisty jest dokumentem obowiązującym na terytorium całej Unii Europejskiej według jednolitego wzoru, stwierdzającym, że jej posiadacz spełnia minimalne wymagania pod względem warunków zdrowotnych, wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych, nie uprawnia jednakże do prowadzenia pojazdów kolejowych lub pociągów.

Biorąc pod uwagę fakt, że dyrektywa 2007/59/WE nałożyła na licencjonowanych maszynistów obowiązek przechodzenia badań okresowych w celu zachowania ważności licencji, taki obowiązek został również przewidziany w projektowanych przepisach ustawy (art. 22 ust. 2b ustawy o transporcie kolejowym). Ponadto, w związku z obowiązkami pracodawców w zakresie profilaktycznej opieki zdrowotnej, które wynikają z art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.), pracodawcy maszynistów są obowiązani do kierowania ich na badania wstępne, okresowe i kontrolne oraz pokrywania kosztów takich badań. W nowym systemie obowiązek ten będzie realizowany przez określone w projekcie ustawy badania w celu uzyskania lub zachowania ważności świadectwa maszynisty (art. 22b ust. 7a–7g ustawy o transporcie kolejowym).

Dostrzegając konieczność unikania dublowania przeprowadzania badań lekarskich maszynistów w relatywnie krótkim odstępie czasu, projekt ustawy zakłada, że czynni zawodowo maszyniści, którzy regularnie przechodzą badania w celu zachowania ważności świadectwa maszynisty, będą zwolnieni z obowiązku przechodzenia badań okresowych

związanych z posiadaniem licencji maszynisty przez cały okres posiadania aktualnego orzeczenia lekarskiego stwierdzającego spełnienie warunków zdrowotnych niezbędnych do otrzymania lub zachowania ważności świadectwa maszynisty. W przypadku maszynistów, którzy nie świadczą pracy lub usług na rzecz żadnego przewoźnika lub zarządcy i nie posiadają aktualnego orzeczenia lekarskiego stwierdzającego spełnienie warunków zdrowotnych niezbędnych do otrzymania lub zachowania ważności świadectwa maszynisty, warunkiem zachowania ważności licencji będzie przejście raz na 24 miesiące badań w celu zachowania ważności licencji maszynisty i uzyskanie orzeczenia lekarskiego.

Zgodnie z art. 22 ust. 4 dyrektywy 2007/59/WE Komisja Europejska miała do dnia 4 grudnia 2008 r. przyjąć podstawowe parametry rejestrów licencji i świadectw maszynisty, od czego uzależnione było wprowadzanie nowych zasad w stosunku do kolejnych grup maszynistów. Ostatecznie przedmiotowe parametry zostały przyjęte w dniu 29 października 2009 r. w przywołanej powyżej decyzji Komisji nr 2010/17/WE. W związku z tym opóźnieniem zmianie uległ harmonogram wprowadzania w życie nowego systemu przyznawania uprawnień maszynistom określony w dyrektywie 2007/59/WE. Projektodawca przyjął, mając na względzie potrzebę ujednoczenia terminów wprowadzania nowych zasad przyznawania uprawnień maszynistom w Unii Europejskiej, jak również praktykę wypracowaną w tym względzie przez państwa członkowskie na forum grupy roboczej ds. wdrożenia dyrektywy 2007/59/WE, iż bieg terminów dotyczących obejmowania nowym systemem przyznawania uprawnień w odniesieniu do kolejnych grup maszynistów będzie liczony od dnia 29 października 2009 r. jako daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji i świadectw maszynisty.

Ostateczny harmonogram przedstawia się następująco:

- 1) Na podstawie art. 37 ust. 2 lit. a dyrektywy 2007/59/WE od dnia 29 października 2011 r. (dwa lata od daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów) świadectwa i licencje są wydawane maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie członkowskim lub pracującym w co najmniej dwóch państwach członkowskich UE. Jednocześnie – stosownie do postanowień art. 37 ust. 3 – z obowiązku posiadania licencji i świadectwa zwolnieni są maszyniści, którzy nabyli uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych w ruchu międzynarodowym na podstawie prawa krajowego lub rozpoczęli szkolenie w celu uzyskania tych uprawnień przed dniem 29 października 2011 r. Tego rodzaju uprawnienia mogą obowiązywać najpóźniej do dnia 29 października 2018 r.

- 2) Zgodnie z art. 37 ust. 2 lit. b dyrektywy 2007/59/WE po dniu 29 października 2013 r. wszystkie osoby, które nabywają uprawnienia maszynisty, powinny być szkolone według nowych zasad, uzyskując po zakończeniu szkolenia licencję i świadectwo maszynisty. Przepisy przejściowe określone w art. 37 ust. 3 określiły wyjątek od tej zasady, umożliwiając nabywanie uprawnień na dotychczasowych zasadach osobom, które rozpoczęły szkolenie według zasad dotychczas obowiązujących w prawie krajowym przed dniem 29 października 2013 r.
- 3) Ostateczny termin, po którego upływie wszyscy maszyniści prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe, z wyjątkiem grup maszynistów, wobec których zastosowano wyłączenia przewidziane w przepisach dyrektywy, powinni posiadać licencję i świadectwo maszynisty do dnia 29 października 2018 r.

Uwzględniając powyższy harmonogram, w art. 2 projektowanej ustawy doprecyzowano terminy wdrażania nowego systemu przyznawania dla osób, które nabyły uprawnienia na podstawie prawa krajowego, oraz kandydatów na stanowiska związane z prowadzeniem pojazdów kolejowych nabywających kwalifikacje zawodowe na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk, którzy docelowo zostaną objęci systemem licencji i świadectw, z jednoczesnym wydłużeniem okresu obowiązywania nabytych w ten sposób uprawnień. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk, które stanowi podstawę prawną uzyskiwania kwalifikacji zawodowych dla wszystkich grup maszynistów według zasad dotychczas obowiązujących w Polsce, zostało utrzymane w mocy do dnia 1 grudnia 2017 r. W art. 2 pkt 1 zaproponowano wydłużenie tego okresu do dnia 29 października 2018 r. i utrzymanie w mocy uprawnień maszynistów oraz osób zatrudnionych na innych stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych, wykonujących pracę maszynisty (bez konieczności posiadania licencji i świadectwa maszynisty) do tego dnia.

Wśród okoliczności przemawiających za przedłużeniem do dnia 29 października 2018 r. okresu, w którym możliwe jest prowadzenie pojazdów kolejowych bez konieczności posiadania licencji i świadectwa maszynisty (art. 2 pkt 2), a także szkolenie na stanowisko pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych, należy wskazać na konieczność zachowania ciągłości szkolenia na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych

w kontekście zjawiska luki pokoleniowej w kolejnictwie i stale rosnącej średniej wieku wśród pracowników zatrudnionych na tych stanowiskach. Według szacunków Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, spośród około 17,5 tys. osób posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych w Polsce ponad połowa znajduje się w przedziale wiekowym 46–60 lat. Mając na względzie aktualną sytuację opisaną w Ocenie Skutków Regulacji, związaną z niedoborem maszynistów na rynku pracy oraz specyfiką dwustopniowego systemu szkolenia realizowanego dotychczas w Polsce, w którym stanowisko pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych zasadniczo przygotowuje do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych (w systemie licencji i świadectw szkolenie realizowane jest bezpośrednio na stanowisko maszynisty, bez konieczności uprzedniego uzyskiwania uprawnień pomocnika), należy precyzyjnie określić termin, do którego można rozpoczynać szkolenia na dotychczasowych zasadach. Dla osób zatrudnionych na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych projektowana ustawa wyznaczy ramy czasowe, przeznaczone na dokończenie realizowanego cyklu szkolenia (obecnie pracę na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych wykonuje w Polsce około 1 tys. osób, a około 100 kolejnych jest w trakcie szkolenia na to stanowisko). Należy wziąć pod uwagę także długość procesu szkolenia na stanowiska związane z prowadzeniem pojazdów kolejowych. W zależności od wykształcenia i doświadczenia zawodowego posiadanego przez kandydata szkolenie na stanowisko maszynisty wraz z okresem przeznaczonym na nabycie uprawnień pomocnika może trwać średnio od 13 do 22 miesięcy.

Wprowadzenie w Polsce nowego systemu przyznawania uprawnień dla maszynistów wiąże się ze spełnieniem kilku podstawowych warunków ze strony podmiotów zaangażowanych w proces szkolenia. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury są obowiązani do opracowania nowych procedur wewnętrznych związanych w szczególności z procesem wydawania świadectw maszynistów. Podmioty zainteresowane prowadzeniem ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów muszą m.in. zapewnić odpowiednich instruktorów i egzaminatorów oraz uzyskać wpis do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK. W związku z modyfikacją zakresu badań lekarskich dla licencjonowanych maszynistów w stosunku do aktualnie realizowanych odpowiednie działania dostosowujące muszą przeprowadzić także podmioty uprawnione do przeprowadzania badań maszynistów. Podmioty te obowiązane są również do uzyskania wpisu na listę prowadzoną przez Prezesa UTK. Powyższe okoliczności przemawiają za koniecznością wprowadzenia rozwiązań

proponowanych w art. 2, które umożliwią płynne przejście do systemu licencji i świadectw w sposób zgodny z wymogami określonymi w art. 37 ust. 2 i 3 dyrektywy 2007/59/WE.

Po dniu 29 października 2018 r. wszyscy prowadzący pojazdy kolejowe, z wyjątkiem prowadzących pojazdy kolejowe po funkcjonalnie wyodrębnionych liniach przeznaczonych dla ruchu pasażerskiego, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej oraz prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach (określone rodzaje maszyn torowych), których wyłączenie zawiera art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, będą obowiązani do posiadania licencji maszynisty i świadectwa odpowiedniej kategorii na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym, przepisach wykonawczych do niej oraz w bezpośrednio stosowanych aktach prawa UE.

Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie ustawy

Art. 1 pkt 1 lit. a – wprowadzono definicję pojazdu kolejowego specjalnego, którym ustawodawca posługuje się m.in. przy określaniu kategorii świadectwa maszynisty (art. 22b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Art. 1 pkt 1 lit. b – nowa definicja usługi trakcyjnej wynika ze zmian wprowadzonych w art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej i stanowi w tym zakresie dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej. Świadczenie usług trakcyjnych powinno być zastrzeżone wyłącznie dla przewoźnika kolejowego posiadającego certyfikat bezpieczeństwa, co wynika m.in. z definicji przedsiębiorstwa kolejowego (w prawie polskim – „przewoźnik kolejowy”) określonej w dyrektywie 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 220 z 21.06.2004, str. 16), zgodnie z którą przedsiębiorstwo kolejowe oznacza przedsiębiorstwo zdefiniowane w dyrektywie 2001/14/WE oraz każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego działalność polega na dokonywaniu transportu towarów i/lub pasażerów koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję; obejmuje to także takie przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcje.

Art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze – przepis uzupełniono przez określenie, iż do zadań Prezesa UTK należy także przywracanie licencji maszynisty, co może nastąpić w przypadku ustania okoliczności uzasadniających jej zawieszenie.

Art. 1 pkt 2 lit. a tiret drugie i trzecie – w przepisie wprowadzono zmiany wynikające z ujednoczenia nazewnictwa podmiotu wykonującego czynności w zakresie szkolenia i egzaminowania maszynistów (por. uwagi do art. 1 pkt 3 lit. a), a także podmiotu uprawnionego do przeprowadzania badań i wydawania orzeczeń lekarskich dla maszynistów i kandydatów na maszynistów. Uzupełniono ponadto katalog zadań Prezesa UTK w odniesieniu do sprawowania nadzoru nad podmiotami wskazanymi w zdaniu poprzedzającym.

Art. 1 pkt 2 lit. a tiret czwarte – do katalogu zadań wykonywanych przez Prezesa UTK dodano wydawanie instrukcji i wytycznych w zakresie określonych obszarów tematycznych bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym w celu ujednoczenia rozwiązań stosowanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury (zob. uzasadnienie do art. 1 pkt 4). Przedmiotowe instrukcje i wytyczne będą podlegać zgłoszeniu Komisji Europejskiej w trybie określonym dla krajowych przepisów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 17a ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 2 lit. b – w celu zapewnienia powszechnej dostępności do instrukcji i zaleceń opracowywanych przez Prezesa UTK wprowadzono obowiązek ich publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.

Art. 1 pkt 3 – zmiana porządkowa w związku ze zmianą nazwy podmiotu wykonującego czynności szkolenia i egzaminowania maszynistów.

Art. 1 pkt 4 – podstawowymi dokumentami o charakterze wewnętrznym, w oparciu o które każdy przewoźnik i zarządca prowadzi działalność związaną z realizacją procesu przewozowego w transporcie kolejowym, mającymi bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, są instrukcje (regulacje wewnętrzne), które obejmują swoim zakresem tematycznym szczegółowe zagadnienia związane w szczególności z: eksploatacją urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych czy wykonywaniem czynności na określonych stanowiskach pracy. Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407, z późn. zm.), w oparciu o te regulacje każdy przewoźnik i zarządca tworzy własny system

zarządzania bezpieczeństwem. W związku z licznymi przypadkami rozbieżności w regulacjach wewnętrznych wydawanych przez przewoźników kolejowych i zarządców, omawiany przepis stanowi, iż przy opracowywaniu regulacji wewnętrznych stanowiących podstawę systemu zarządzania bezpieczeństwem należy uwzględniać wytyczne i instrukcje wydawane przez Prezesa UTK.

Art. 1 pkt 5 lit. a – w ostatnich latach na rynku kolejowym w Polsce stosowaną przez niektórych przewoźników kolejowych praktyką jest korzystanie z usług maszynistów na podstawie umów cywilnoprawnych, za pośrednictwem agencji zatrudnienia lub innych przedsiębiorców wyspecjalizowanych w zapewnianiu personelu kolejowego. Na występowanie takich przypadków wskazano m.in. w raportach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz w wystąpieniach Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Mając na uwadze, iż w takich sytuacjach trudno stwierdzić, czy maszynista przystępuje do wykonywania czynności na tym stanowisku z zachowaniem wymaganego okresu nieprzerwanego odpoczynku, niezbędnego do bezpiecznego prowadzenia pociągów, jak również z zapewnieniem odpowiedniego poziomu przygotowania zawodowego, który powinien być stale monitorowany przez przewoźnika kolejowego w ramach ustanowionego systemu zarządzania bezpieczeństwem, projektodawca, mając także na względzie konieczność zapewnienia zgodności z prawem UE w tym zakresie (zob. uwagi do art. 1 pkt 1 lit. a), zaproponował, aby działalność polegającą na zapewnieniu obsługi maszynistów mogli wykonywać wyłącznie przewoźnicy kolejowi posiadający ważny certyfikat bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 5 lit. b – mając na uwadze, że przepisy dyrektywy 2007/59/WE (art. 2 ust. 3 lit. d) umożliwiają zwolnienie z obowiązku posiadania licencji i świadectwa maszynisty osób prowadzących pojazdy kolejowe po torach zamkniętych, po których nie jest prowadzony ruch kolejowy (np. w trakcie prac remontowych), projektodawca zaproponował rozszerzenie katalogu przypadków, w których możliwe będzie prowadzenie pojazdu kolejowego bez licencji i świadectwa maszynisty, oraz uregulowanie statusu wskazanej w zdaniu poprzedzającym grupy prowadzących pojazdy kolejowe, w przepisach wydanych na podstawie art. 22d.

Art. 1 pkt 6 – wprowadzenie uprawnienia dla Prezesa UTK do cofnięcia certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, którzy nie stosują się do wymagań bezpieczeństwa określonych w instrukcjach i wytycznych wydawanych przez ten organ.

Art. 1 pkt 7 – projektowany przepis ma na celu upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wykazu instrukcji i wytycznych wydawanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, których wprowadzenie do stosowania jest niezbędne dla zapewnienia jednolitych warunków wykonywania działalności na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej. Obecnie każdy przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury kolejowej jest obowiązany do opracowania przeciętnie od 13 do 36 wewnętrznych procedur operacyjnych dostosowanych do specyfiki funkcjonowania określonego podmiotu, regulujących techniczne zagadnienia związane z realizacją procesu przewozowego. Są to głównie procedury dotyczące eksploatacji pojazdów kolejowych, ich podzespołów i urządzeń istotnych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W ocenie projektodawcy minister właściwy do spraw transportu powinien, w drodze rozporządzenia, określać wykaz instrukcji i wytycznych wydawanych przez Prezesa UTK, mając na uwadze konieczność eliminowania potencjalnych rozbieżności, które mogą negatywnie oddziaływać na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego w skali całej sieci kolejowej. Rozporządzenie wydane na podstawie projektowanego upoważnienia ustawowego będzie podlegać zgłoszeniu Komisji Europejskiej w trybie określonym dla krajowych przepisów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 17a ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 8 lit. a – zmiana wynikająca z wprowadzenia art. 1 pkt 1 (wskazanie, że Prezes UTK jest organem właściwym do przywracania licencji maszynisty).

Art. 1 pkt 8 lit. b – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 7 lutego 2012 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach (Dz. U. poz. 184) minimalna liczba godzin kształcenia zawodowego w zawodzie technik transportu kolejowego obejmuje co najmniej 450 godzin nauczania w zakresie organizacji i prowadzenia ruchu pociągów, a w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego – co najmniej 400 godzin nauczania w zakresie budowy i eksploatacji środków transportu szynowego. Ramowy program szkolenia na licencję maszynisty określony w rozporządzeniu składa się obecnie z 267 godzin szkolenia i zawiera ogólne treści dotyczące znajomości faktów, zasad, procesów i pojęć wymaganych do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty, ze szczególnym uwzględnieniem zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, a także budowy i eksploatacji pojazdów kolejowych. Ramowy program szkolenia jest zasadniczo przeznaczony dla kandydatów na maszynistów nieposiadających wykształcenia kierunkowego. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania oraz konieczność wprowadzania

rozwiązań stymulujących wzrost zainteresowania kierunkami kształcenia w zawodach związanych z transportem kolejowym, w ocenie projektodawcy, w przypadku osób, które legitymują się odpowiednim wykształceniem kierunkowym, zasadne jest, aby mogły one przystępować do egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty bez konieczności uprzedniego przechodzenia szkolenia. Średnia cena szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty wynosi obecnie około 5 tys. zł. Zwolnienie z obowiązku przechodzenia szkolenia osób, które zrealizowały w toku kształcenia program odpowiadający co najmniej zagadnieniom zawartym w ramowym programie szkolenia, może w konsekwencji przyczynić się do wzrostu zainteresowania kształceniem w zawodach związanych z kolejnictwem i zdecydowanie obniżyć koszty uzyskania dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów kolejowych, bez wpływu na poziom wyszkolenia określonej grupy kandydatów na maszynistów. Zaproponowane zwolnienie jest zgodne z postanowieniami dyrektywy 2007/59/WE. Art. 11 dyrektywy 2007/59/WE stanowi, iż kandydaci na maszynistów ubiegający się o licencję maszynisty muszą posiadać wykształcenie obejmujące co najmniej dziewięcioletnią edukację oraz muszą pomyślnie ukończyć 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 Europejskiej²⁾. Powyższy wymóg spełniają osoby legitymujące się co najmniej średnim wykształceniem kierunkowym, objęte zwolnieniem przewidzianym w omawianym przepisie. W art. 22 ust. 2d określono częstotliwość przeprowadzania badań okresowych maszynistów związanych z posiadaną licencją, od wyników których zależy zachowanie ważności tego dokumentu. W art. 22 ust. 2e wprowadzono zasadę, iż posiadanie ważnego orzeczenia lekarskiego związanego ze świadectwem maszynisty i warunkującego dopuszczenie do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty zwalnia z obowiązku przechodzenia badań w celu zachowania ważności licencji.

Art. 1 pkt 8 lit. c – preredagowano treść art. 22 ust. 5 w taki sposób, aby wynikająca z niego norma wskazywała, iż Prezes UTK przedłuża ważność licencji po upływie 10 lat od jej wydania, sprawdzając uprzednio w rejestrze licencji, czy maszynista posiada ważne orzeczenie lekarskie wydane w celu uzyskania bądź zachowania ważności licencji lub

²⁾ Zgodnie z zaleceniem Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie, które zastąpiło decyzję Rady 85/368/EWG – poziom 3 dotyczy znajomości faktów, zasad, procesów i pojęć ogólnych w danej dziedzinie pracy lub nauki.

świadectwa maszynisty (wymagane jest posiadanie któregokolwiek z tych orzeczeń). W zmienianym art. 22 ust. 6 wskazano, iż przyczyną zawieszenia licencji maszynisty może być czasowe niespełnianie wymogów zdrowotnych określonych dla osób ubiegających się o uzyskanie albo zachowanie ważności licencji lub świadectwa maszynisty.

Art. 1 pkt 8 lit. d – wskazanie, iż przesłanką przywrócenia zawieszony licencji maszynisty jest uzyskanie przez maszynistę po okresie czasowej niezdolności do pracy orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymogów zdrowotnych koniecznych do uzyskania albo zachowania ważności licencji lub świadectwa maszynisty.

Art. 1 pkt 8 lit. e – z uwagi na konieczność zminimalizowania okresu przerwy w wykonywaniu czynności zawodowych przez maszynistę, którego licencja została zawieszona, określono, iż decyzji o przywróceniu licencji maszynisty Prezes UTK będzie nadawał rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 1 pkt 8 lit. f – nałożenie na posiadacza licencji obowiązku poinformowania Prezesa UTK o utracie, zniszczeniu licencji maszynisty lub zmianie stanu faktycznego powodującego konieczność zmiany danych ujętych w tym dokumencie. Wśród zmian, które skutkują koniecznością dokonania aktualizacji, należy w szczególności wskazać na otrzymanie przez posiadacza licencji po raz pierwszy orzeczenia lekarskiego zawierającego ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia w postaci obowiązkowego korzystania z okularów lub soczewek kontaktowych. Informacje o tych ograniczeniach zdrowotnych należy ująć w rubryce „b2” dokumentu licencji maszynisty.

Art. 1 pkt 8 lit. g – wskazanie, iż w przypadku utraty, zniszczenia lub zmiany stanu faktycznego powodującego konieczność zmiany danych ujętych w tym dokumencie, Prezes UTK wydaje wtórnik dokumentu do końca 10-letniego terminu ważności, który wynikał z uprzednio wydanego dokumentu licencji.

Art. 1 pkt 8 lit. h – nałożenie na posiadacza licencji obowiązku zwrotu dokumentu licencji, który odzyskał po wydaniu wtornika w celu wyeliminowania z obiegu dwóch egzemplarzy licencji maszynisty wydanych tej samej osobie.

Art. 1 pkt 9 lit. a – w ocenie projektodawcy należy ujednoczyć stosowane w aktach prawnych nazewnictwo podmiotu wykonującego czynności szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów (ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo

maszynisty) oraz maszynistów (w ramach procesu doskonalenia kwalifikacji zawodowych, rozszerzania posiadanych uprawnień i wydawania kolejnych świadectw przez kolejnego pracodawcę). Nazwa „ośrodek szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów” jest tożsama z nazwą stosowaną w decyzji Komisji nr 2011/765/UE, z tym że ten akt prawny odnosi ją tylko do szkolenia maszynistów, a jednolite nazewnictwo w prawie krajowym i prawie UE ułatwi stosowanie tych przepisów. Jednocześnie stosowana dotychczas nazwa podmiotu wpisywanego na listę jest wadliwa, bowiem wskazuje na pełnię uprawnień do realizowania wszystkich czynności szkoleniowych i egzaminacyjnych w procesie szkolenia i egzaminowania w sytuacji braku w aktualnym stanie prawnym przepisów wskazujących na zakres czynności szkoleniowych i egzaminacyjnych, do których wykonywania uprawniony jest ten podmiot (zakres czynności wprowadzono w art. 1 pkt 9 lit. d ustawy zmieniającej). Należy wskazać, że większość podmiotów wpisanych na listę, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, które nie posiadają statusu przewoźnika kolejowego albo zarządcy infrastruktury, nie ma możliwości technicznych i organizacyjnych, aby samodzielnie (bez współpracy z określonym przewoźnikiem lub zarządcą) organizować szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty. Jednocześnie, w celu usunięcia niespójności systemowej, zrezygnowano z użycia określenia „lista” na rzecz słowa „rejestr”, mając na uwadze, iż to tym ostatnim określeniem posługuje się ustawodawca w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447, z późn. zm.) oraz w innych ustawach, które regulują wykonywanie określonej działalności regulowanej. Art. 22a ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej uzupełniono o wskazanie, że dotyczy listy podmiotów uprawnionych także do przeprowadzania badań psychologicznych.

Art. 1 pkt 9 lit. b – katalog podmiotów uprawnionych do dostępu do danych ujętych w rejestrze licencji obejmuje podmioty wskazane w ust. 4 załącznika I do decyzji Komisji nr 2010/17/WE. Wprowadzono również przepis wskazujący na niewyczerpujący charakter wyliczenia zawartego w art. 22a ust. 1a ustawy zmienianej, mając na uwadze wynikający z przepisów prawa krajowego obowiązek udostępniania określonych informacji zawartych w rejestrach. Wśród krajowych aktów prawnych, których przepisy określają obowiązek udostępniania określonych informacji zawartych w rejestrach, należy wskazać na ustawę z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.) w odniesieniu do obowiązku udostępniania danych podmiotom realizującym zadania publiczne (art. 15), jak również ustawy z dnia

29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.) w zakresie udostępniania danych maszynistom, których dane są przechowywane i przetwarzane w rejestrze prowadzonym przez Prezesa UTK.

Art. 1 pkt 9 lit. c – zmiany porządkowe w związku z przekształceniem listy, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, w rejestr, a także wynikające ze zmiany nazewnictwa podmiotów zajmujących się odpowiednio szkoleniem i egzaminowaniem, a także przeprowadzaniem badań i wydawaniem orzeczeń lekarskich dla maszynistów i kandydatów na maszynistów.

Art. 1 pkt 9 lit. d–g oraz k – decyzja Komisji nr 2011/765/UE określa wymagania, jakie powinny spełniać:

- 1) podmioty ubiegające się o uznanie w charakterze ośrodka szkolenia, w szczególności w zakresie struktury zarządzania, metod nauczania i procedur związanych z procesem szkolenia,
- 2) kandydaci na egzaminatorów w zakresie wymaganego doświadczenia zawodowego, które powinno wynosić minimum 4 lata w okresie nieprzekraczającym 5 lat przed złożeniem wniosku, a w przypadku egzaminatorów przeprowadzających egzaminy praktyczne także wymóg dotyczący posiadania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty odpowiedniego do zakresu realizowanych czynności egzaminacyjnych,
- 3) kandydaci na instruktorów prowadzących szkolenia w zakresie prowadzenia pojazdów kolejowych, którzy są obowiązani do posiadania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty odpowiedniego do zakresu realizowanych czynności szkoleniowych, a także minimum 3 letniego doświadczenia w prowadzeniu pojazdów kolejowych.

Jednocześnie, zgodnie z art. 4 ust. 3 i art. 8 ust. 4 decyzji Komisji nr 2011/765/UE, państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą ustanowić dodatkowe wymagania obowiązujące na terytorium tego państwa a dotyczące ośrodków szkoleniowych, instruktorów i egzaminatorów. Biorąc pod uwagę, iż w przepisach decyzji Komisji nr 2011/765/UE określono wymogi kwalifikacyjne dotyczące wyłącznie instruktorów prowadzących szkolenia praktyczne w zakresie wymaganych uprawnień do prowadzenia pojazdu trakcyjnego i doświadczenia zawodowego, projektodawca określił, iż ogólne wymagania dla instruktorów (prowadzących szkolenia teoretyczne lub praktyczne) uwzględniające konieczność zapewnienia odpowiedniej jakości szkoleń wraz z wymaganiami wynikającymi z decyzji

Komisji nr 2011/765/UE zostaną określone w przepisach wydawanych na podstawie art. 22a ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

Decyzja Komisji nr 2011/765/UE w art. 7 nakłada na państwa członkowskie obowiązek opracowania wzoru deklaracji, którą kandydaci na egzaminatorów są obowiązani złożyć w procesie uznawania ich kwalifikacji. W deklaracji każdy egzaminator powinien złożyć zapewnienie prowadzenia egzaminów i szkoleń w sposób bezstronny i niedyskryminujący. Złożenie przedmiotowej deklaracji jest jednym z warunków formalnego potwierdzenia przez właściwy organ uprawnień danej osoby do wykonywania czynności egzaminatora (uznania egzaminatora realizowanego w projektowanej ustawie przez wpis do wykazu egzaminatorów). Biorąc pod uwagę powyższe, projektodawca w art. 22a ust. 5 pkt 5a lit. b tiret trzecie nałożył na egzaminatorów obowiązek złożenia takiej deklaracji i określił jej wzór w przepisach wydawanych na podstawie art. 22a ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z zaleceniem Komisji nr 2011/766/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie procedury uznawania jednostek szkoleniowych i egzaminatorów maszynistów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 41–46) należy wyodrębnić obszary kompetencji, w ramach których ośrodki szkolenia i egzaminowania może prowadzić działalność – w zależności od specyfiki realizowanych szkoleń związanych z uzyskaniem określonych dokumentów bądź potwierdzeniem posiadanych kwalifikacji. Zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE wszystkie czynności szkoleniowe związane zarówno z uzyskiwaniem kwalifikacji zawodowych, jak i doskonaleniem zawodowym maszynistów powinien wykonywać ośrodek uznany przez właściwy organ krajowy. Mając powyższe na uwadze, w projektowanym art. 22a ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym wskazano obszary kompetencji ośrodka szkolenia i egzaminowania, w ramach których ośrodek może być uprawniony do wykonywania czynności szkoleniowych i egzaminacyjnych. Przepis określa, iż ośrodek szkolenia i egzaminowania może ubiegać się o uzyskanie uprawnień do szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów, tj. osób, które ubiegają się o licencję maszynisty albo o świadectwo maszynisty, nie będąc uprzednio uprawnionymi do prowadzenia pojazdów kolejowych, maszynistów, tj. w rozumieniu niniejszej ustawy osób uprawnionych do prowadzenia pojazdu kolejowego na podstawie licencji i świadectwa maszynisty, a także ubiegających się o kolejne świadectwo maszynisty, będąc uprzednio uprawnionymi do prowadzenia pojazdu kolejowego na podstawie świadectwa maszynisty wydanego przez innego przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury (w ramach procesu doskonalenia kwalifikacji zawodowych, rozszerzania posiadanych uprawnień albo wydawania kolejnych

świadectw przez kolejnego pracodawcę). Zakres czynności szkoleniowych może także objąć maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, którzy ubiegają się o nabycie uprawnień do prowadzenia pojazdu kolejowego na polskiej sieci kolejowej. W zmienianym art. 22a ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym konsekwentnie wskazano, iż podmioty uprawnione do przeprowadzania badań w służbie medycyny pracy zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej mogą przeprowadzać również badania psychologiczne. Przepis art. 22a ust. 8 ustawy zmienianej określa wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosku o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania.

Art. 1 pkt 9 lit. h – zmiany o charakterze porządkującym.

Art. 1 pkt 9 lit. i – przepis przewiduje, że w przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia i egzaminowania wnioskuje o wpisanie bądź wykreślenie instruktorów i egzaminatorów ujętych w wykazie instruktorów i egzaminatorów prowadzących szkolenia i egzaminy w danym ośrodku lub rozszerzenie bądź zawężenie zakresu realizowanych czynności szkoleniowych i egzaminacyjnych – w określonych sytuacjach niezbędne jest przedłożenie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań (przez złożenie oświadczenia) w odniesieniu do odpowiednio zakresu wykonywanych czynności (w przypadku rozszerzenia uprawnień dla danego ośrodka) albo kompetencji osób ubiegających się o wpis do wykazu w charakterze instruktora lub egzaminatora. Wprowadzenie zmian w powyższym zakresie wymaga zweryfikowania pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, odpowiednio w stosunku do instruktorów i egzaminatorów, zakresu realizowanych czynności szkoleniowych i egzaminacyjnych. Prezes UTK odmawia dokonania zmian, o które wnioskuje ośrodek szkolenia i egzaminowania, w drodze decyzji, jeżeli nie przedłoży on odpowiednio oświadczenia o spełnianiu wymagań albo dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o prowadzenie szkoleń lub egzaminów w tym ośrodku.

Art. 1 pkt 9 lit. j i k – w lit. j określono przesłanki wykreślenia ośrodka szkolenia i egzaminowania z rejestru tych podmiotów prowadzonego przez Prezesa UTK. Projektowany przepis art. 22a ust. 10a ustawy o transporcie kolejowym wskazuje przypadki rażącego naruszenia warunków wymaganych do prowadzenia ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów. Przepis stanowi rozszerzenie ogólnej przesłanki wskazanej w art. 71 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, uwzględniając specyfikę

tego rodzaju działalności i konieczność rygorystycznego przestrzegania zasad jej prowadzenia.

Art. 1 pkt 9 lit. 1 – uzupełnienie upoważnienia do wydania rozporządzenia dotyczącego licencji maszynisty o szczegółowe kwestie dotyczące programu i wymaganej liczby godzin szkolenia, powoływania komisji egzaminacyjnej oraz przeprowadzania egzaminów związanych z uzyskiwaniem licencji maszynisty, sposobu nadawania numeru identyfikacyjnego ośrodkowi szkolenia i egzaminowania maszynistów zgodnie z zaleceniem Komisji nr 2011/766/UE. Jednocześnie uchylono przepisy zawierające upoważnienie do określenia w drodze rozporządzenia wzoru licencji maszynisty w związku z jego określeniem w rozporządzeniu 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), zwanym dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) nr 36/2010”. W związku ze zmianą zakresu spraw przekazanych do uregulowania w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 22a ust. 11 ustawy dostosowano brzmienie wytycznych dotyczących treści tego rozporządzenia. Zmiany w art. 22b ust. 13 ustawy polegają na uzupełnieniu upoważnienia ustawowego, jak również wytycznych do wydania rozporządzenia o określenie przez ministra właściwego do spraw transportu wzoru wniosku o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań maszynistów.

Art. 1 pkt 10 lit. a oraz g – w związku z ustaleniem w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 36/2010 jednolitych wzorów dokumentów świadectwa maszynisty i odpisu świadectwa maszynisty obowiązujących na terytorium całej Unii Europejskiej należy wskazać, iż przewoźnicy kolejowi i zarządcy, wydając świadectwa maszynisty i odpisy świadectw maszynisty, powinni stosować wzory dokumentów określone w tym akcie prawa UE.

Art. 1 pkt 10 lit. b – doprecyzowanie warunków dotyczących wydawania przez przewoźnika lub zarządcę świadectwa maszynisty przez wskazanie wymogu uzyskania przez maszynistę orzeczenia lekarskiego stwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych po przeprowadzeniu badań wstępnych.

Art. 1 pkt 10 lit. c – w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 wyróżniono podkategorie świadectwa maszynisty wskazujące na uprawnienia maszynisty do prowadzenia określonego rodzaju pojazdów kolejowych lub pociągów.

W zakresie kategorii A wyróżnia się następujące podkategorie:

- 1) A1 – w przypadku ograniczenia do lokomotyw manewrowych,
- 2) A2 – w przypadku ograniczenia do pociągów roboczych,
- 3) A3 – w przypadku ograniczenia do pojazdów kolejowych specjalnych,
- 4) A4 – w przypadku ograniczenia do wszelkich innych lokomotyw, kiedy używane są do manewrów,
- 5) A5 – innych pojazdów kolejowych, jeśli zezwolenie dotyczy usług lub taboru kolejowego nieobjętego wyżej wymienionymi kategoriami. Informację tę podaje się w przewidzianym miejscu.

W zakresie kategorii B wyróżnia się następujące podkategorie:

- 1) B1 – w przypadku ograniczenia do przewozu osób (pociągów pasażerskich),
- 2) B2 – w przypadku ograniczenia do przewozu towarów (pociągów towarowych).

Biorąc pod uwagę konieczność stosowania tej klasyfikacji, która znajduje swoje odzwierciedlenie również w jednolitych wzorach dokumentów wydawanych maszynistom, wprowadzono odniesienie do przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 w zakresie dotyczącym podkategorii świadectwa maszynisty.

Art. 1 pkt 10 lit. d – warunki przeprowadzania szkoleń i egzaminów określono w przepisach wydawanych na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 1 pkt 10 lit. e – doprecyzowano art. 22b ust. 7 przez wskazanie, iż warunkiem zachowania ważności świadectwa oprócz badań lekarskich jest także przejście badań psychologicznych. Na podstawie wyników badań lekarskich i psychologicznych lekarz uprawniony wydaje orzeczenie lekarskie.

Art. 1 pkt 10 lit. f – określono częstotliwość wykonywania badań okresowych i przesłanki wykonywania badań kontrolnych, z uwzględnieniem specyfiki pracy na stanowisku maszynisty oraz przesłanek przeprowadzania badań przewidzianych w dyrektywie 2007/59/WE, jak również w innych aktach prawa krajowego (projektowany art. 22b ust. 7b pkt 7). Wśród odrębnych przepisów prawa krajowego, które nakładają na pracowników obowiązek przechodzenia badań, należy wskazać na art. 20 ust. 7 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 264). Wprowadzono zwolnienie

maszynistów przechodzących badania w celu uzyskania lub zachowania ważności świadectwa maszynisty z obowiązku przechodzenia badań wstępnych okresowych i kontrolnych określonych w Kodeksie pracy. Wskazano, iż posiadanie ważnego orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, ust. 7 i 7b, będzie warunkiem dopuszczenia maszynisty do wykonywania czynności na tym stanowisku. Określono zakres obowiązków pracodawców, których spełnienie we wskazanym zakresie uważa się za równoznaczne ze spełnieniem wymogów określonych w przepisach Kodeksu pracy.

Art. 1 pkt 10 lit. h – przepis statuuje obowiązek prowadzenia rejestrów przez przewoźników i zarządców infrastruktury. Szczegółowe zagadnienia związane z prowadzeniem rejestru zostaną określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22b ust. 21.

Art. 1 pkt 10 lit. i – katalog podmiotów uprawnionych do dostępu do danych ujętych w rejestrze świadectw maszynistów obejmuje podmioty wskazane w ust. 4 załącznika II do decyzji Komisji nr 2010/17/WE. Wprowadzono również przepis wskazujący na niewyczerpujący charakter wyliczenia zawartego w art. 22b ust. 14a ustawy zmienianej, mając na uwadze obowiązek udostępniania określonych informacji zawartych w rejestrach wynikający z przepisów prawa krajowego. Wśród krajowych aktów prawnych, których przepisy określają obowiązek udostępniania określonych informacji zawartych w rejestrach, należy wskazać na ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.) w zakresie udostępniania danych maszynistom, których dane są przechowywane i przetwarzane w rejestrach prowadzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, jak również przepisy umożliwiające dostęp do tych danych organom ochrony prawa, sądom i jednostkom organizacyjnym prokuratury.

Art. 1 pkt 10 lit. j oraz k – z aktualnego brzmienia art. 22b ust. 18, który stanowi transpozycję art. 4 ust. 2 dyrektywy 2007/59/WE, wynika, że w przypadku braku znajomości określonej części infrastruktury (zasadniczo chodzi tu o odcinki linii kolejowej), maszynista może prowadzić pojazd trakcyjny wyłącznie w asyście maszynisty posiadającego znajomość tej części infrastruktury, przy czym sposób redakcji tego przepisu wskazuje, że zastosowanie tej zasady zostało ograniczone do pięciu wskazanych w tym przepisie przypadków. W ocenie projektodawcy zarówno tłumaczenie polskiej wersji językowej, jak i sposób transpozycji do prawa krajowego art. 4 ust. 2 pkt 1 dyrektywy 2007/59/WE są nieprawidłowe. Jak wynika z innych wersji językowych dyrektywy 2007/59/WE, przesłanka wskazana w art. 4 ust. 2 lit. a dyrektywy 2007/59/WE ma charakter ogólny i wskazuje, że w przypadku zakłóceń w ruchu

kolejowym powodujących konieczność odstępstw od planowego wykonywania przewozów kolejowych, zarządca infrastruktury określa warunki prowadzenia ruchu kolejowego.

Utrzymanie dotychczasowego brzmienia przywołanych przepisów jest niezasadne, ponieważ w ruchu kolejowym występuje dużo większa różnorodność przypadków, w których występuje konieczność prowadzenia pojazdu kolejowego przez maszynistę nieposiadającego znajomości odcinków linii kolejowych, niż ta wskazana w analizowanym przepisie. Przykładowo można wskazać na następujące sytuacje występujące na sieci kolejowej w Polsce, a które nie zostały objęte dotychczasową hipotezą normy wynikającej z przepisu art. 22b ust. 18 ustawy zmienianej:

- 1) awaria sieci trakcyjnej, a w konsekwencji brak możliwości wykorzystania elektrycznych pojazdów trakcyjnych do prowadzenia pociągu pasażerskiego, konieczność prowadzenia pociągów zastępczą lokomotywą spalinową przez maszynistę uprawnionego do prowadzenia tego typu pojazdu, który nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdu po tych odcinkach linii kolejowej, po której planowo miał jechać pociąg pasażerski, w związku z tym, że nie obsługuje ich z wymaganą częstotliwością,
- 2) przejazd pojazdu trakcyjnego prowadzonego przez maszynistę, który wykonuje czynności w spółce wykonującej przewozy wyłącznie w obrębie jednej aglomeracji (brak ważnych uprawnień do prowadzenia pojazdu poza aglomeracją), w przypadku konieczności skierowania tego pojazdu do naprawy w zakładach naprawczych w innym województwie.

Od wielu lat w procedurach bezpieczeństwa obowiązujących na polskiej sieci kolejowej stosuje się zasadę polegającą na obowiązku zapewnienia odpowiedniej asysty maszyniście, który nie zna obsługiwanych odcinków linii kolejowych. Obowiązek ten znajduje swoje odzwierciedlenie w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444), w którym w § 21 w ust. 6 określono, iż „maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg”. Jednocześnie, zgodnie z § 21 ust. 7 tego rozporządzenia, w przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h. Uzupełnieniem tych przepisów są szczegółowe postanowienia instrukcji wewnętrznych zarządców infrastruktury, według których prowadzi się ruch kolejowy w Polsce. Wśród przedmiotowych instrukcji należy przykładowo wskazać na § 16 instrukcji wewnętrznej dotyczącej prowadzenia ruchu kolejowego (IR-1), obowiązującej u największego zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – PKP Polskie Linie Kolejowe

SA, zgodnie z którym w wyjątkowych przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w wewnętrznym rozkładzie jazdy itp.), gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie posiada znajomości linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych warunków, w celu informowania prowadzącego pojazd kolejowy w czasie jazdy o warunkach miejscowych na szlakach, stacjach i innych posterunkach technicznych.

Zaakcentowania wymaga w tym miejscu fakt, że przywołane regulacje znajdują zastosowanie do każdego przypadku, w którym maszynista prowadzi pojazd kolejowy bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych.

Wyjaśnienia wymaga również, iż asysta przedstawiciela zarządcy ma miejsce w przypadkach wykonywania przewozów technologicznych na rzecz zarządcy infrastruktury. Specyfika tego rodzaju przewozów wiąże się z koniecznością dokonywania pomiarów, usuwania skutków awarii, wykonywania przewozów w określonych cyklach rocznych, a przerwa w ich wykonywaniu może przekraczać okres 6 miesięcy, wymagany przez odrębne przepisy dla utrzymania uprawnień do prowadzenia pojazdu kolejowego na danych odcinkach linii kolejowych. Takie sytuacje mogą mieć miejsce również w przypadku wykonywania przewozów okazjonalnych lub sezonowych, gdzie nie ma fizycznej możliwości, aby zapewnić asystę maszynisty posiadającego ważne uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych po określonych odcinkach linii kolejowych, bowiem po tych odcinkach przewozy nie są wykonywane z odpowiednią częstotliwością.

Utrzymanie dotychczasowego brzmienia art. 22b ust. 18 i określonego tam katalogu przypadków, w których obowiązywałby wymóg zapewnienia asysty maszynisty nieposiadającego znajomości linii kolejowych, po których prowadzi pojazd kolejowy, uniemożliwiłoby wykonywanie przewozów kolejowych w sytuacjach szczególnych, wbrew wypracowanym i stosowanym od wielu lat procedurom, a w konsekwencji spowodowałoby obniżenie poziomu bezpieczeństwa na sieci kolejowej w Polsce. W ocenie projektodawców – przy zaproponowanej redakcji przepisu – cel wynikający z dyrektywy 2007/59/WE, który dotyczy obowiązku zapewnienia odpowiedniej asysty maszyniście, zostaje osiągnięty.

Na zgodność zaproponowanego rozwiązania z prawem UE wskazują także przepisy art. 6 i art. 10 decyzji 2011/765/UE, zgodnie z którymi to państwo członkowskie może zdecydować o sposobie uregulowania przeprowadzania szkoleń (egzaminów) na nowej albo zmodernizowanej infrastrukturze, w odniesieniu do której nie ma jeszcze możliwości zapewnienia maszynistów uprawnionych do prowadzenia po niej pojazdu trakcyjnego (mimo braku wskazania takiej przesłanki w dyrektywie 2007/59/WE). Również dla prawidłowej

realizacji tego przepisu niezbędne jest utrzymanie wskazanych powyżej zasad prowadzenia ruchu kolejowego i przyjęcie nowego brzmienia art. 22b ust. 18 i 19. Dotychczasowe brzmienie art. 22b ust. 19 ustawy zmienianej ograniczało możliwość prowadzenia pojazdu trakcyjnego przez maszynistę nieposiadającego znajomości obsługiwanej linii kolejowej albo jej odcinka, w sytuacji gdy nie jest możliwa obecność pracownika posiadającego znajomość tej infrastruktury, wyłącznie do przypadków wystąpienia poważnego wypadku, wypadku bądź incydentu, gdy tymczasem obowiązujące procedury dotyczące prowadzenia ruchu pociągów przewidują, iż w każdej sytuacji, w której nie ma możliwości zapewnienia asysty pracownika posiadającego tzw. „znajomość szlaku”, maszynista bez znajomości określonej linii kolejowej lub jej odcinka może prowadzić pojazd kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h.³⁾ Należy zapewnić spójność między tymi dwoma regulacjami, mając na uwadze utrwalone zasady prowadzenia ruchu kolejowego na sieci kolejowej w Polsce.

Art. 1 pkt 10 lit. l – przepis transponuje do polskiego porządku prawnego art. 18 ust. 2 dyrektywy 2007/59/WE przez nałożenie na maszynistę obowiązku informowania pracodawcy o okolicznościach uniemożliwiających mu wykonywanie uprawnień zawartych w świadectwie maszynisty. Ponadto nałożono na maszynistów obowiązek składania oświadczeń, w których informują przewoźnika kolejowego, na którego rzecz wykonują czynności czy świadczą pracę lub usługi również na rzecz innych przewoźników kolejowych (por. art. 1 pkt 12).

Art. 1 pkt 10 lit. m – w związku z koniecznością zachowania odpowiednich standardów szkoleń realizowanych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów uzupełniono upoważnienie do wydania rozporządzenia dotyczącego świadectwa maszynisty w zakresie dotyczącym: programu oraz minimalnego czasu trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów oraz warunków nabywania uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej i typów pojazdów kolejowych. Zrezygnowano z określenia w drodze rozporządzenia wzoru świadectwa maszynisty w związku z jego określeniem w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 36/2010. W art. 22b ust. 22 ustawy

³⁾ Por. § 21 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444, z późn. zm.).

zmienianej uzupełniono upoważnienie do wydania rozporządzenia dotyczącego badań lekarskich i psychologicznych dotyczących świadectwa maszynisty o określenie wymagań zdrowotnych, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz wzorów dokumentów potwierdzających tę zdolność. Częstotliwość badań, którą dotychczas określało rozporządzenie, została określona w przepisie ustawy (projektowany art. 22b ust. 7a), analogicznie jak w przypadku częstotliwości przeprowadzania badań związanych z licencją maszynisty.

Art. 1 pkt 11 – mając na względzie zastosowanie w projektowanej ustawie wyraźnego rozróżnienia między określeniem kandydat na maszynistę a określeniem maszynista (por. uwagi do art. 1 pkt 3 lit. b–d), przepis powinien mieć zastosowanie do obu tych kategorii osób.

Art. 1 pkt 12 – w związku z licznymi przypadkami naruszania przez maszynistów norm dotyczących czasu pracy oraz mając na uwadze zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz postulaty partnerów społecznych, wskazujące na konieczność stworzenia mechanizmów umożliwiających identyfikację przypadków, w których maszyniści wykonują czynności na rzecz więcej niż jednego podmiotu, projektodawca zaproponował, aby każdy maszynista wykonujący czynności prowadzenia pojazdu trakcyjnego na rzecz jakiegokolwiek przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych (przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury) lub obsługi bocznic kolejowych (użytkownik bocznic, przedsiębiorca wykonujący czynności w obrębie bocznic kolejowej), niezależnie od nazwy lub charakteru stosunku prawnego, na podstawie którego wykonuje te czynności, składał oświadczenie, które zawiera informację dotyczącą wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu. W przypadku złożenia przez maszynistę oświadczenia, w którym stwierdza on, że wykonuje czynności prowadzenia pojazdu trakcyjnego także u innego podmiotu, oświadczenie to należy przekazać Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Zbliżone rozwiązanie w transporcie drogowym w odniesieniu do kierowców zawodowych przewidziano w art. 24 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155).

Art. 1 pkt 13 i 14 – przepis przewiduje sankcje za niewykonanie obowiązków związanych ze składaniem oświadczeń dotyczących czasu pracy, a także dla przedsiębiorców niebędących przewoźnikami kolejowymi, którzy świadczą usługi w zakresie udostępniania maszynistów.

Art. 2 pkt 1 i 2 – przedłużenie okresu obowiązywania przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk, przez utrzymanie go w mocy w zakresie dotyczącym osób wykonujących prace maszynistów i posiadających prawo kierowania pojazdem kolejowym (maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista zakładowy, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, kierowca drezyny i wózka motorowego) do dnia 29 października 2018 r. (art. 3 ust. 1 ustawy zmienianej) oraz zachowanie do tego dnia ważności uprawnień pracowników zatrudnionych na tych stanowiskach, którzy nie posiadają jeszcze licencji i świadectwa maszynisty oraz nie podlegają zwolnieniom przewidzianym w ustawie (art. 3 ust. 3 ustawy zmienianej).

Art. 2 pkt 3 – zmiana przepisów przejściowych ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), po upływie ponad dwóch lat od dnia jej wejścia w życie, wynika z faktu, iż ustawodawca określił w tej nowelizacji bardzo długi okres obowiązywania dotychczasowych przepisów (7 lat), przy czym nie określił harmonogramu przejścia do nowego systemu osób realizujących szkolenia na zasadach wynikających z utrzymanych w mocy przepisów, wskazując w uzasadnieniu, że długi czas funkcjonowania obok siebie starych i nowych zasad wejścia do zawodu powinien spowodować, że nowe wymagania będą mało dotkliwe dla zainteresowanych. Brak przyjęcia pełnego harmonogramu określonego w dyrektywie 2007/59/WE, precyzyjnie wskazującego terminy rozpoczęcia i zakończenia szkoleń prowadzonych na dotychczasowych zasadach (w art. 37 ust. 3 dyrektywy 2007/59/WE przewidziano możliwość nabywania uprawnień zawodowych dla osób, które rozpoczęły szkolenie według zasad dotychczas obowiązujących w prawie krajowym przed dniem 29 października 2013 r.) w sytuacji, w której na podstawie utrzymanego w mocy rozporządzenia prowadzona jest wciąż duża liczba szkoleń na stanowiska, na których wykonuje się czynności maszynisty, mogłoby w konsekwencji prowadzić do naruszenia zasad ochrony praw nabytych, uzasadnionych oczekiwań jednostki i naruszenia prawa UE.

Należy mieć na uwadze, że osoby wykonujące np. czynności maszynisty maszyn do kolejowych robót budowlanych czy kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM (stanowiska te docelowo nie będą wyodrębniane, a osoby je wykonujące zostaną objęte systemem licencji i świadectw) realizują bardzo istotne zadania, prowadząc specjalistyczne maszyny do kolejowych robót budowlanych (przy bardzo dużym zapotrzebowaniu na ich

pracę w związku z intensyfikacją prac budowlanych na polskiej sieci kolejowej do końca perspektywy finansowej 2007–2013) czy obsługując wojskowe bocznice kolejowe, stąd w celu zapewnienia ciągłości szkolenia i niezbędnej liczby osób wykonujących czynności na tych stanowiskach konieczne jest precyzyjne określenie terminów (w ramach okresu przejściowego), w których osoby te mogą się szkolić i nabywać uprawnienia na warunkach określonych w utrzymanym w mocy rozporządzeniu.

Osoby rozpoczynające szkolenie po dniu 28 października 2013 r. zostaną objęte systemem szkolenia określonym dla licencji i świadectw maszynisty, a osoby posiadające uprawnienia na określone stanowiska wskazane w rozporządzeniu z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk będą mogły wymienić dokumenty poświadczające posiadane uprawnienia na licencję i świadectwo bez konieczności przechodzenia szkolenia i zdawania egzaminu. Art. 3 ust. 5 i 6 ustawy zmienianej wyznacza termin, po upływie którego nie będzie możliwe rozpoczęcie szkolenia na stanowisko pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych, oraz termin końcowy, do którego osoby posiadające uprawnienia do wykonywania czynności na tym stanowisku mogą uzyskać uprawnienia zawodowe maszynistów wynikające z przepisów rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk.

Art. 3 – przepis przejściowy, w którym wyznaczono przewoźnikom kolejowym prowadzącym działalność przewozową na podstawie certyfikatu bezpieczeństwa, a także zarządcom infrastruktury zarządzającym infrastrukturą kolejową na podstawie autoryzacji bezpieczeństwa, termin na dostosowanie regulacji wewnętrznych, w oparciu o które te podmioty utworzyły swój system zarządzania bezpieczeństwem, do instrukcji i wytycznych wydawanych przez Prezesa UTK. W terminie 2 miesięcy od publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego odpowiedniej instrukcji, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury są obowiązani do przedłożenia Prezesowi UTK do zatwierdzenia odpowiednio zmienione instrukcje wewnętrzne. Prezes UTK w terminie 2 miesięcy od dnia przedłożenia zmienionych instrukcji wewnętrznych weryfikuje ich zgodność z wydanymi przez siebie instrukcjami i wytycznymi, a następnie, w drodze decyzji, może zatwierdzić zmiany albo odmówić ich zatwierdzenia. W przypadku odmowy zatwierdzenia zmian Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w zakresie odnoszącym się do stwierdzonej niezgodności (przykładowo – jeżeli instrukcja dla maszynisty odnosząca się do prowadzenia pojazdów trakcyjnych nie spełnia wymagań określonych przez Prezesa UTK w opublikowanej przez niego instrukcji – certyfikat bezpieczeństwa powinien zostać cofnięty

w części odnoszącej się do systemu zarządzania bezpieczeństwem (część A), który opiera się na przywołanej instrukcji).

Art. 4 – przepis przejściowy dotyczący przekształcenia listy podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty w rejestr ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, a także rozstrzygający kwestię stosowania przepisów ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą do postępowań znajdujących się w toku. Podmioty, które w dniu wejścia w życie ustawy prowadzą działalność polegającą na szkoleniu i egzaminowaniu osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty, powinny dostosować się do wymagań określonych w ustawie i przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 nie później niż do dnia 1 lipca 2013 r. (od tego dnia stosuje się decyzję Komisji nr 2011/765/UE w stosunku do podmiotów, które w dniu jej wejścia w życie, tj. w dniu 15 maja 2012 r., szkolią i egzaminują osoby ubiegające się o licencje i świadectwa maszynisty). Mając na uwadze, iż przepisy ustawy, jak również przepisy rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 22a ust. 11, będą umożliwiały wykonanie decyzji Komisji nr 2011/765/UE; w omawianym przepisie wskazano ten sam termin na spełnienie wymagań niezbędnych do prowadzenia ośrodka szkolenia i egzaminowania dla maszynistów i kandydatów na maszynistów.

Art. 5 – art. 11 decyzji Komisji nr 2011/765/UE dopuszcza możliwość prowadzenia egzaminów praktycznych i szkoleń praktycznych przez odpowiednio egzaminatorów i instruktorów, którzy dotychczas wykonywali te czynności u przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Mając na uwadze, iż obecnie w Polsce egzaminatorami są wyłącznie osoby, które wykonują czynności na podstawie dokumentów poświadczających uprawnienie do prowadzenia pojazdu kolejowego, uzyskanych na podstawie rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk (świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz prawo kierowania), a decyzja Komisji nr 2011/765/UE nakłada na nich wymóg posiadania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, do końca okresu przejściowego wskazanego w art. 2 projektowanej ustawy, należy umożliwić egzaminatorom i instruktorom prowadzenie odpowiednio egzaminów i szkoleń praktycznych związanych ze świadectwem maszynisty na podstawie dotychczasowych uprawnień wynikających z prawa krajowego, do czasu wymiany przez nich dokumentów poświadczających uprawnienie do prowadzenia pojazdu kolejowego na licencję i świadectwo maszynisty.

Art. 6 – przepis przejściowy określający termin na złożenie oświadczenia o czasie pracy określonego w art. 22ca ustawy zmienianej dla maszynistów, którzy w dniu wejścia w życie wykonują czynności na tym stanowisku.

Art. 7 – przepis przejściowy dotyczący zachowania w mocy aktów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień zmienianych projektowaną ustawą.

Art. 8 – przepis dotyczący wejścia w życie.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnego celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w tym trybie.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Ustawa będzie oddziaływać na kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie uprawnień do wykonywania czynności na tym stanowisku, jak również czynnych maszynistów, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

Ustawa będzie ponadto oddziaływać na podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy dla osób ubiegających się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych.

Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projektowana ustawa została przesłana do następujących podmiotów:

- 1) PKP SA,
- 2) PKP PLK SA,
- 3) PKP Intercity SA,
- 4) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- 5) PKP Cargo SA,
- 6) PKP LHS Sp. z o.o.,
- 7) DB Schenker Rail Polska SA,
- 8) „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.,
- 9) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- 10) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- 11) Związek Pracodawców Kolejowych,
- 12) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
- 13) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP,
- 14) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
- 15) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych,
- 16) CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o.,
- 17) Hagans Logistic Sp. z o.o.,
- 18) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- 19) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan,
- 20) Związek Rzemiosła Polskiego,

21) Business Centre Club.

W toku konsultacji społecznych opinie do projektu ustawy zgłosiły: PKP SA, PKP PLK SA, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. Uwzględniono uwagi PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., które miały charakter redakcyjny.

PKP PLK SA zaproponowała, aby nie obejmować stanowisk kierowcy drezyny i wózka motorowego oraz kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM systemem licencji i świadectw maszynisty, przewidując, iż może to wywołać problemy z obsadą tych stanowisk w spółce. Tę propozycję należy uznać za niezgodną z postanowieniami dyrektywy 2007/59/WE gdyż:

- 1) dyrektywa 2007/59/WE wśród wyłączeń możliwych do zastosowania przez państwa członkowskie nie przewiduje wyłączenia tej kategorii prowadzących pojazdy kolejowe, mając na względzie, iż osoby pracujące na stanowisku kierowcy drezyny i wózka motorowego mogą prowadzić pojazdy kolejowe po sieci kolejowej,
- 2) wśród kategorii świadectw maszynisty wymieniono m.in. kategorię „A3” obejmującą kolejowe pojazdy specjalne – pojazdy używane do celów utrzymaniowych, co zasadniczo odpowiada charakterystyce i sposobowi wykorzystania wózków motorowych,
- 3) na podstawie przepisów dyrektywy 2007/59/WE zarządcom infrastruktury przyznano uprawnienia do wydawania świadectw maszynisty, co wskazuje na konieczność objęcia pracowników tych podmiotów, wykonujących czynności na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych, systemem licencji i świadectw maszynisty.

Nie została uwzględniona propozycja zastąpienia w dodawanym art. 22 ust. 2b oraz 2d wyrazu „zachowanie” wyrazem „przedłużenie”. W celu zachowania spójności terminologicznej w przypadku badań, od których wyniku zależy ważność określonego dokumentu (odpowiednio licencji i świadectwa maszynisty), zachodzi potrzeba stosowania jednolitych określeń.

Uwzględniono w większości uwagi Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej oraz PKP SA – Oddział Kolejowa Medycyna Pracy przez doprecyzowanie projektowanego art. 22b, którego przepisy przewidują równoważność badań przeprowadzanych w celu uzyskania lub zachowania ważności świadectwa maszynisty z badaniami wynikającymi z Kodeksu pracy.

W związku z uzupełnieniem projektu ustawy w zakresie przepisów dotyczących ośrodków szkolenia i egzaminowania, stanowiących wykonanie decyzji Komisji nr 2011/765/UE, uzupełniony projekt przesłano ponownie do następujących podmiotów:

- 1) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
- 2) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych,
- 3) „CS Szkolenie i Doradztwo” Sp. z o.o.,
- 4) Centrum Kształcenia i Doskonalenia Szkolenie Kadr Kolejowych,
- 5) Niepubliczna Placówka Kształcenia Ustawicznego Hagans Logistic Sp. z o.o.,
- 6) CARGO Master Sp. z o.o.,
- 7) „ATTYKA” Sp. z o.o.,
- 8) Centrum Kształcenia Ustawicznego Samorządu Województwa Łódzkiego w Łodzi,
- 9) Arriva RP Sp. z o.o.,
- 10) BKHW Logistic Sp. z o.o.,
- 11) PKP PLK SA,
- 12) PKP Intercity SA,
- 13) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- 14) PKP Cargo SA;
- 15) „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.,
- 16) Railway Business Forum,
- 17) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- 18) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- 19) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- 20) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan,
- 21) Związek Rzemiosła Polskiego,
- 22) Business Centre Club.

W toku ponownych konsultacji społecznych opinie do projektu ustawy zgłosiły następujące podmioty: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, „CS Szkolenie i Doradztwo” Sp. z o.o., PKP PLK SA, PKP Intercity SA, PKP Cargo SA, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, DB Schenker Rail Polska SA oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Uwzględniono uwagi dotyczące uszczegółowienia przesłanki wykonywania badań lekarskich i psychologicznych maszynistów, wskazanych w projektowanym art. 22b ust. 7b. Nie

uwzględniono jednakże propozycji wykreślenia art. 22b ust. 7b pkt 2, mając na uwadze, iż katalog przesłanek, których zaistnienie powinno skutkować skierowaniem maszynisty na badania, został wypracowany we współpracy ze specjalistami z zakresu medycyny kolejowej i zaakceptowany ostatecznie w toku ubiegłorocznych prac nad projektem ustawy.

Zgodnie z propozycjami partnerów społecznych, przededagowano projektowany art. 22a ust. 2a w taki sposób, aby zwolnienie z obowiązku szkolenia na licencję maszynisty dla absolwentów kierunków związanych z kolejnictwem obejmowało osoby, które w toku kształcenia zrealizowały program obejmujący zarówno zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, jak i ruchu kolejowego oraz sygnalizacji.

Uwzględniono propozycję Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, zwanego dalej „ZZM”, polegającą na wskazaniu w katalogu zadań wykonywanych przez Prezesa UTK wydawanie instrukcji i wytycznych w zakresie obszarów tematycznych bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Jednocześnie, mając na uwadze sygnalizowane przez ZZM tendencje mające negatywny wpływ na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, przedstawiono propozycje mające na celu zidentyfikowanie przypadków wykonywania czynności przez maszynistów na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego i potencjalnego naruszania norm dotyczących czasu pracy oraz wyeliminowania przypadków korzystania z usług maszynistów za pośrednictwem przedsiębiorców niebędących przewoźnikami kolejowymi (art. 22ca). Uwzględniono propozycję PKP PLK SA, dotyczącą doprecyzowania art. 22b oraz wskazania w przykładowym katalogu okoliczności, w których maszynista jest obowiązany do prowadzenia pojazdu kolejowego w asyście osoby uprawnionej, również wykonywania przewozów technologicznych na rzecz zarządcy infrastruktury. Mając na względzie specyfikę tego rodzaju przewozów, wprowadzono ponadto definicję „pojazdu kolejowego specjalnego”, którym ustawodawca posługuje się m.in. przy określaniu kategorii świadectwa maszynisty (art. 22b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Zgodnie z sugestią „CS Szkolenie i Doradztwo” Sp. z o.o. w programie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty wyodrębniono część teoretyczną i praktyczną.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej przyjęcia przesłanki „zawinionego wypadku”, aktualizującej obowiązek kierowania maszynisty na badania kontrolne, mając na uwadze wynikającą z art. 42 ust. 3 Konstytucji RP zasadę domniemania niewinności oraz czas, jaki upływa od momentu wystąpienia zdarzenia będącego przesłanką skierowania pracownika na badania do momentu stwierdzenia winy w prawomocnym orzeczeniu sądu. W odniesieniu do propozycji ZZM, obejmującej nałożenie na Prezesa UTK obowiązku prowadzenia rejestru

świadectw maszynisty, wskazano, iż Prezes UTK, na podstawie załącznika II ust. 4 do decyzji Komisji nr 2010/17/WE, jest uprawniony do nieograniczonego dostępu do danych zawartych w rejestrach świadectw maszynisty prowadzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Nie uwzględniono propozycji podziału czynności szkoleniowych na poszczególne podmioty w sposób zaproponowany przez „CS Szkolenie i Doradztwo” Sp. z o.o., mając na uwadze konieczność zapewnienia zgodności przyjętego w projekcie ustawy modelu organizacyjnego funkcjonowania ośrodków szkolenia i egzaminowania z prawem Unii Europejskiej.

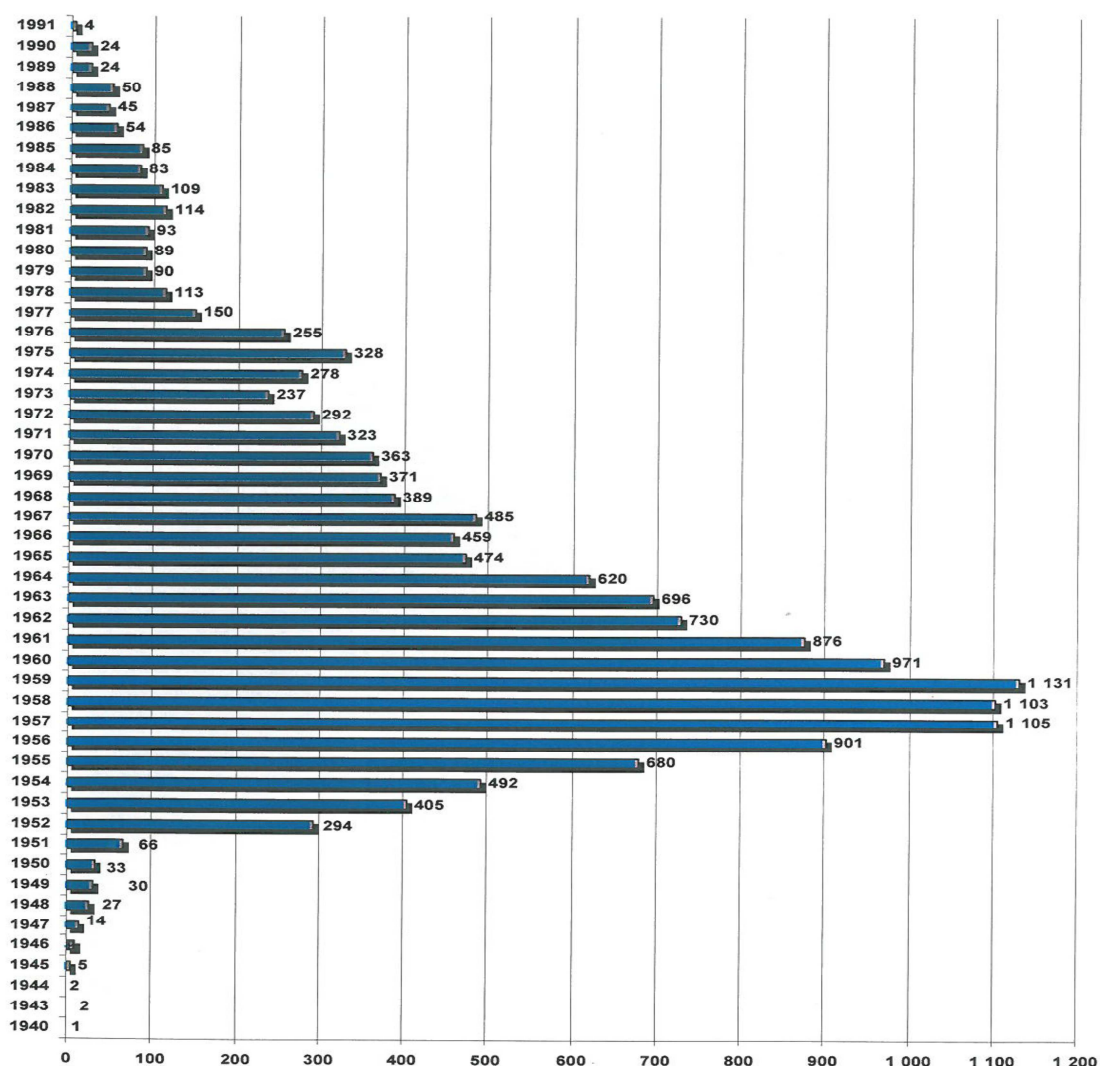
Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Według szacunków Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, spośród około 17,5 tys. osób posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych w Polsce ponad połowa znajduje się w przedziale wiekowym 46–60 lat. Statystyki Urzędu Transportu Kolejowego wskazują, że według stanu na dzień 31 sierpnia 2012 r. średni wiek osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty wyniósł 49 lat i 10 miesięcy. Tylko około 16% ogólnej liczby maszynistów nie przekroczyło 40. roku życia (Analiza czasu pracy maszynistów, styczeń–marzec 2012 r., Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012 r., s. 8–10). W związku z wysoką średnią wieku pracowników wykonujących czynności na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych, w ciągu najbliższych 5 lat, przy założeniu utrzymania aktualnych potrzeb przewozowych, niezbędne będzie wyszkolenie ponad 3 tys. nowych maszynistów. Przedmiotowa regulacja przyczyni się do poprawy transparentności nowego systemu przyznawania uprawnień maszynistów, zwiększając zainteresowanie pracą na tym stanowisku w sytuacji niedoboru maszynistów na rynku pracy. Wejście w życie proponowanych regulacji umożliwi osobom zatrudnionym na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych płynne przejście do nowego systemu uznawania kwalifikacji zawodowych.

Rys. 1: Struktura wiekowa maszynistów w Polsce



Źródło: Analiza czasu pracy maszynistów, styczeń–marzec 2012 r., Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012 r., s. 8.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przedmiotowa regulacja wpłynie pozytywnie na jakość szkoleń oferowanych przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

Nałożenie na przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury obowiązku pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych, kierowania na te badania oraz przechowywania orzeczeń lekarskich nie spowoduje wzrostu kosztów ich działalności, ponieważ w aktualnym stanie prawnym są oni również do tego zobowiązani.

Oficjalne dane obrazujące skalę zjawiska polegającego na wykonywaniu przez maszynistów czynności na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego (Analiza czasu pracy maszynistów, op.cit., s. 19) wskazują na 240 takich przypadków ujawnionych w pierwszym kwartale 2012 r., co stanowiło 1,6% łącznej liczby maszynistów w Polsce. W odniesieniu do osób, które świadczyły pracę (usługi) na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, stwierdzono liczne przypadki nieprawidłowości polegających m.in. na wykonywaniu czynności prowadzenia pojazdu kolejowego przez ponad 20 godzin w dobie, przekraczaniu wymiaru godzin czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, brak wymaganej liczby godzin nieprzerwanego odpoczynku między pracą u różnych przewoźników (ponad 50% przypadków). Z informacji przekazywanych przez pracodawców i organizacje zrzeszające maszynistów wynika jednakże, że zjawisko „podwójnego zatrudnienia” może dotyczyć nawet 15% spośród około 15,5 tys. osób wykonujących pracę na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych. Według szacunków Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w Polsce jest około 10 przedsiębiorców wyspecjalizowanych w zapewnianiu obsługi trakcyjnej, nieposiadających statusu przewoźnika kolejowego. Znaczna ich część działa jako agencje zatrudnienia na podstawie ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415, z późn. zm.). W toku kontroli przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego w 2012 r. wykazano, że 66 maszynistów zatrudnionych tylko u jednego z przedsiębiorców świadczącego usługi w zakresie zapewniania obsługi maszynistów na rzecz przewoźników kolejowych świadczyło pracę (usługi) na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, a w połowie skontrolowanych jednostek organizacyjnych dwóch największych pasażerskich przewoźników kolejowych w Polsce doszło do nieprawidłowości związanych z przekraczaniem przez maszynistów norm dotyczących czasu pracy.

Według stanu na dzień 13 marca 2012 r. 65 przewoźników kolejowych jest uprawnionych do świadczenia usług trakcyjnych, z czego 40 posiada ważny certyfikat bezpieczeństwa.

Źródła finansowania

Wejście w życie ustawy nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.