

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sprawie egzaminów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty wykonuje delegację ustawową zawartą w art. 22bc ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), 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. Zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556) nastąpiło rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania licencji i świadectwa maszynisty. Szkoleniem w dalszym ciągu będą zajmować się ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą przeprowadzane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”. Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty wymaga uregulowania sposobu, formy i trybu ich przygotowania i przeprowadzania.

Zgodnie z delegacją ustawową zawartą w art. 22bc ust. 1 ustawy 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.

Szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty ujednolicono z procedowanym projektem rozporządzenia w sprawie licencji maszynisty w zakresie szkolenia przygotowującego kandydatów na maszynistów do egzaminu, który od dnia 1 stycznia 2023 r. przeprowadzany będzie przez Prezesa UTK. Warto zwrócić uwagę, że analiza procesu szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów, której wyniki dały podstawę do nowelizacji ustawy, nie wskazywała, aby u źródeł zidentyfikowanych nieprawidłowości i obszarów wymagających interwencji leżały stosowane dotychczas programy szkolenia kandydatów ubiegających się o licencję maszynisty. Z tego względu zakres wiedzy zawodowej niezbędnej do uzyskania licencji maszynisty, zawarty w projektowanym rozporządzeniu, pozostaje niezmienny pod względem merytorycznym i w pełni odpowiada dotychczasowym wymaganiom stawianym kandydatom na maszynistów. Jednocześnie, w procesie egzaminowania dojdzie do standaryzacji pytań egzaminacyjnych, co pozwoli na ujednolicenie poziomu wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu.

Szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej obejmuje swoimi zagadnieniami:

- 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) technologie 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 oraz podstawowe zasady fizyki.

Podstawą do określenia sposobu, formy oraz trybu przygotowania i przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty była konieczność zwiększenia bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego. Ogólne założenia dla zmiany dotychczasowego systemu egzaminowania na licencję opierają się na wykorzystaniu w tym procesie systemu teleinformatycznego i utworzeniu cyfrowej bazy pytań egzaminacyjnych oraz przeprowadzaniu egzaminu w formie testu elektronicznego, zgodnie z art. 22ba ust. 9 ustawy. Forma testu elektronicznego, polegająca na losowym doborze pytań z cyfrowej bazy pytań egzaminacyjnych, w założonej z góry konfiguracji określonej w rozporządzeniu, która przyporządkowuje liczebność pytań w każdym z zagadnień, zapewnia pełną bezstronność egzaminu. Jednocześnie cyfrowa baza pytań egzaminacyjnych zapewnia zachowanie jednolitości i porównywalności egzaminów. W celu zapewnienia równych warunków zdawania egzaminu, przed rozpoczęciem testu komputerowego egzaminator przeprowadza szkolenie z działania systemu teleinformatycznego. Projektowane rozporządzenie precyzuje czas trwania egzaminu oraz liczbę pytań w każdym z przewidzianych podczas egzaminu zagadnień, stanowiących podstawową wiedzę zawodową niezbędną do uzyskania licencji maszynisty, co zapewnia przejrzystość egzaminu i gwarantuje jednolity poziom weryfikacji kandydatów na maszynistów.

Projektowane rozporządzenie przewiduje także jednolite warunki uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu, określając minimalne liczby punktów niezbędnych do uzyskania przez kandydata na maszynistę dla potwierdzenia posiadania wiedzy zawodowej istotnej dla wykonywania zawodu maszynisty i mającej zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej. Ostateczny wynik egzaminu zatwierdza się w protokole z egzaminu, który egzaminator sporządza w terminie 3 dni roboczych.

Projektowane rozporządzenie określa również sposób, formę i tryb dotyczący przygotowania oraz przeprowadzenia ponownego egzaminu na licencję maszynisty.

Szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty dostosowano do ustalonego w procedowanym projekcie rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty zakresu szkolenia przygotowującego kandydatów na maszynistów do egzaminu, który od dnia 1 stycznia 2023 r. przeprowadzany będzie przez Prezesa UTK. Podobnie jak w przypadku procesu szkolenia i egzaminowania na licencję maszynisty, wyniki analizy nie wskazywały, aby zakres merytoryczny szkolenia na świadectwo maszynisty stanowił przyczynę nieprawidłowości lub stanowił obszar wymagający interwencji. Z tego względu zakres wiedzy i umiejętności niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty, zawarty w projektowanym rozporządzeniu, pozostaje

niezmieniony pod względem merytorycznym i w pełni odpowiada dotychczasowym wymaganiom stawianym kandydatom na maszynistów.

Szczegółowy zakres podstawowej wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty obejmuje zasadniczo wiedzę z zakresu infrastruktury kolejowej oraz z zakresu pojazdów kolejowych. Rozporządzenie precyzuje te zakresy, dokonując ich uporządkowania w sposób pozwalający na weryfikację wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty podczas egzaminu.

Podstawą do określenia sposobu, formy oraz trybu przygotowania i przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty była konieczność zwiększenia bezstronności egzaminów oraz przygotowanie jednolitego i niezależnego systemu egzaminowania budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego. Ponadto w dotychczasowym stanie prawnym podczas egzaminu na świadectwo maszynisty nie była weryfikowana jego zdolność do zarządzania sytuacjami ruchowymi nietypowymi, trudnymi i niebezpiecznymi. Podczas obowiązującej dotychczas praktycznej części egzaminu istniało znikome ryzyko wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – ta luka w systemie oceny kompetencji personelu kolejowego zgodnie z projektowanymi zmianami ma zostać wypełniona częścią egzaminu przeprowadzaną na symulatorze pojazdu kolejowego. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych na egzaminie nie ulega zmianie – w projektowanym rozporządzeniu przewiduje się formę sprawdzenia tych umiejętności przez symulator pojazdu kolejowego, który poprzedza egzamin praktyczny.

Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z:

- 1) części teoretycznej, przeprowadzanej w dwóch formach, o których mowa w art. 22bb ust. 6 ustawy: w formie elektronicznego testu oraz zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego;
- 2) części praktycznej, polegającej na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów.

Przyjęte w rozporządzeniu rozwiązania zapewniają kompleksowe sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty, przez sprawdzenie jego wiedzy teoretycznej, umiejętności zachowania się i zarządzania sytuacjami niebezpiecznymi i nietypowymi oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia pojazdów kolejowych i zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego podczas jazdy praktycznej, polegającej na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów.

Część teoretyczna egzaminu na świadectwo maszynisty odbywa się na podobnych zasadach jak egzamin na licencję maszynisty – w formie elektronicznego testu zapewniającego pełną bezstronność egzaminu. Cyfrowa baza pytań egzaminacyjnych zapewnia zachowanie jednolitości i porównywalności egzaminów między kandydatami. Jednocześnie, w celu zapewnienia równych warunków zdawania egzaminu, przed rozpoczęciem testu komputerowego egzaminator przeprowadza szkolenie z działania systemu teleinformatycznego.

Rozporządzenie precyzuje czas trwania części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w formie testu komputerowego oraz liczbę pytań w każdym z przewidzianych podczas niej zakresów tematycznych oraz wskazuje jednolite warunki uzyskania pozytywnego wyniku, określając minimalną liczbę punktów niezbędnych do uzyskania wyniku pozytywnego z tej części egzaminu. Ostateczny wynik części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty w formie elektronicznego testu jest zatwierdzany w protokole z egzaminu, który egzaminator sporządza w terminie 3 dni roboczych. Co istotne, możliwość przystąpienia do kolejnych części egzaminu na świadectwo maszynisty jest uwarunkowane uzyskaniem wyniku pozytywnego z poprzedzających części. Wynika to przede wszystkim z konieczności potwierdzenia posiadania pełnego zakresu wiedzy i umiejętności, gdyż tylko taki sposób może stanowić gwarancję minimalizacji ryzyka wprowadzenia na rynek osoby nieposiadającej stosownych kompetencji do wykonywania zawodu.

Część teoretyczna egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadzana w formie zadań z użyciem symulatora pojazdu kolejowego odbywa się na podstawie opracowanego przez egzaminatora scenariusza egzaminacyjnego. Scenariusz egzaminacyjny obejmuje, poza symulacją standardowych warunków prowadzenia pociągu, 5 zadań egzaminacyjnych, obejmujących sytuacje zamierzone, dla których sposób prowadzenia ruchu został uregulowany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) oraz sytuacje losowe, związane z występowaniem nagłych, nieprzewidzianych czynników mających źródło w i poza systemem kolejowym. Przewidziana w projektowanym rozporządzeniu proporcja poszczególnych sytuacji gwarantuje zachowanie jednolitości i porównywalności egzaminów. Podstawowym celem tej formy egzaminu jest sprawdzenie umiejętności postępowania osoby egzaminowanej w sytuacjach nietypowych oraz znajomości przepisów i procedur ruchowych, a nie znajomość szczegółowej obsługi konkretnego typu pojazdu trakcyjnego czy infrastruktury. Z tego względu pozytywny wynik tej części egzaminu jest uzależniony od prawidłowego wykonania zadań przewidzianych w scenariuszu, czyli prowadzenia pojazdu z przestrzeganiem zasad prowadzenia ruchu i sygnalizacji, reguł i techniki prowadzenia pojazdów kolejowych oraz właściwych dla danego zarządcy infrastruktury lub przewoźnika (wnioskodawcy) regulacji wewnętrznych. Przypadki nieprawidłowego zachowania wraz z komentarzem odnotowywane są w protokole, który egzaminatorzy sporządzają w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia tej części egzaminu. Z uwagi na konieczność udokumentowania przebiegu z egzaminu części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 6 pkt 2 ustawy, do protokołu dołącza się dokumentację z przebiegu tej części egzaminu, w szczególności dokumenty wydane na potrzeby organizacji i przebiegu relacji pociągu – rozkład jazdy, rozkazy pisemne, dokumentację pociągową, kartę próby hamulca, plan egzaminu lub inne dokumenty pozwalające na udokumentowanie przebiegu ww. części egzaminu – w zależności od scenariusza lub zadań. Nie da się określić jednolitego i sprecyzowanego katalogu, które dokładnie dokumenty są niezbędne, gdyż zakres dokumentów się różni w zależności od zadań egzaminacyjnych przewidzianych dla konkretnych sytuacji.

Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na sprawdzeniu, za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej (poznany pojazd i infrastruktura), umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego i posługiwania się dokumentacją pociągową oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. Celem tej części egzaminu jest sprawdzenie umiejętności samodzielnego prowadzenia pojazdów kolejowych i zachowania bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Z tego względu pozytywny wynik tej części egzaminu uzależniony jest od wykonania przejazdu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami obowiązującymi na infrastrukturze, na której odbywa się część praktyczna egzaminu. Przypadki nieprawidłowego zachowania wraz z komentarzem odnotowywane są w protokole, który egzaminatorzy sporządzają w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia części praktycznej egzaminu. Z uwagi na konieczność udokumentowania przebiegu części praktycznej egzaminu, do protokołu dołącza się dokumentację z przebiegu egzaminu. Są to w szczególności dokumenty wydane na potrzeby organizacji i przebiegu relacji pociągu – rozkład jazdy, rozkazy pisemne, dokumentacja pociągowa, karta próby hamulca, plan egzaminu lub inne dokumenty pozwalające na udokumentowanie przebiegu egzaminu. Nie da się określić jednolitego i sprecyzowanego katalogu, które dokładnie dokumenty są niezbędne, gdyż zakres dokumentów się różni w zależności od zadań egzaminacyjnych przewidzianych dla konkretnych sytuacji.

Projektowane rozporządzenie określa również sposób, formę i tryb dotyczący przygotowania oraz przeprowadzenia ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

Zakładanym rezultatem wdrożenia proponowanych zmian jest zwiększenie bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz poprawa jakości egzaminowania kandydatów na maszynistów.

W związku z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w projektowanym rozporządzeniu nie ma konieczności zamieszczania przepisów przejściowych.

Projekt rozporządzenia zakłada wejście w życie projektowanego rozporządzenia z dniem 1 stycznia 2023 r., ponieważ zmiany ustawowe w przedmiotowym zakresie, zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej 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.