

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI tel.: (22) 630-14-20, email: Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.08.2022</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 22bc ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury: 219</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest wydawany w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556). Ustawa nowelizująca wprowadziła państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty, dlatego konieczne jest, zgodnie z delegacją ustawową określoną w art. 22bc ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, uregulowanie szczegółowego zakresu podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty, sposobu, formy i trybu przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty, szczegółowego zakresu wiedzy i umiejętności objętych egzaminem na świadectwo maszynisty, a także sposobu, formy i trybu przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

Jednym z podstawowych celów projektu rozporządzenia jest znaczne ograniczenie lub całkowita eliminacja istniejących obecnie zagrożeń dla bezpieczeństwa systemu kolejowego pojawiających się na etapie uzyskiwania przez kandydatów uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych (licencji i świadectwa maszynisty). Obecnie podczas procesu egzaminowania nie jest weryfikowana umiejętność zachowania się kandydata na maszynistę w sytuacjach niebezpiecznych i nietypowych.

Projekt zakłada, że w części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, wykonywanej na symulatorze pojazdu kolejowego, będzie dokonywane sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów.

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

Rozporządzenie określa jednolity sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty, a także szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych tymi egzaminami. Szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty obejmie zagadnienia dotyczące specyfiki i środowiska pracy maszynisty, w tym jego roli i odpowiedzialności w ruchu kolejowym oraz wymagań zawodowych i predyspozycji niezbędnych do wykonywania pracy na tym stanowisku, technologii transportu kolejowego, w tym przepisów bezpieczeństwa i eksploatacji, infrastruktury kolejowej, radiołączności pociągowej, wiedzy o pociągach, ich składach oraz wymagań technicznych dotyczących lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych i towarowych oraz innego rodzaju taboru kolejowego, zagrożeń występujących w ruchu kolejowym oraz podstawowych zasad fizyki.

Część teoretyczna egzaminu będzie obejmowała sprawdzanie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej i będzie przeprowadzana w dwóch formach: elektronicznego testu oraz zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego. W zakres zadań na symulatorze pojazdu kolejowego będzie wchodziło sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów, postępowania kandydata na maszynistę podczas prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (np. mgła, śnieżyca, ulewa, silny wiatr) oraz zastosowania właściwych procedur w sytuacjach awaryjnych.

Część praktyczna egzaminu będzie polegała na sprawdzeniu za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego na sieci kolejowej pod nadzorem dwóch egzaminatorów.

Projektowane rozporządzenie jest ściśle związane z projektem „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania – nowej jednostki organizacyjnej zapewniającej zaplecze techniczne i obsługę procesu egzaminowania oraz systemów teleinformatycznych niezbędnych do realizacji zadań ustawowych Prezesa UTK.

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

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wydanie przedmiotowego rozporządzenia.

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

W procesie opracowania Studium Wykonalności dla projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” analizowano systemy egzaminowania kandydatów na maszynistów w Holandii i Portugalii, gdzie widoczna jest centralizacja egzaminowania.

Egzaminy na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w Holandii są przeprowadzane w jednym certyfikowanym Instytucie Egzaminującym VVRV (Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer).

Rolą VVRV zgodnie z ustawą jest m.in. wydawanie dokumentów potwierdzających wiedzę i umiejętności maszynistów, tworzenie programów egzaminów (w porozumieniu z właściwym ministrem), tworzenie zasad egzaminowania uwzględniających możliwości odwołania (w porozumieniu z właściwym ministrem). VVRV działa na podstawie umowy z właściwym ministerstwem i finansuje się samodzielnie z opłat egzaminacyjnych. Egzamin na stanowisko maszynisty składa się z dwóch części:

- 1) egzamin teoretyczny – realizowany za pośrednictwem komputerów z dostępem do sieci Internet może się odbywać poza siedzibą VVRV, wszędzie tam, gdzie jest dostęp do komputera z Internetem, pod nadzorem moderatora, a pytania egzaminacyjne są przechowywane w centralnej bazie danych;
- 2) egzamin praktyczny – po zaliczeniu wymaganych modułów egzaminu teoretycznego przeprowadzany jest egzamin praktyczny, prowadzony przez certyfikowanych, przeszkolonych egzaminatorów, których umiejętności są weryfikowane raz w roku. Egzamin praktyczny przeprowadzany jest podczas jazdy rozkładowymi pociągami i trwa co najmniej 6 godzin.

Centralnym organem administracyjnym odpowiedzialnym za koordynację transportu lądowego w Portugalii jest Instytut Mobilności i Transportu Lądowego – IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.) z siedzibą w Lizbonie. Kandydaci, którzy pomyślnie ukończyli wstępne szkolenie teoretyczne i praktyczne, są kierowani na wstępny egzamin teoretyczny i praktyczny pisemny przez wnioskodawcę, który przesyła do IMTT wymagane dokumenty. Po odbyciu szkolenia teoretycznego i praktycznego w ośrodku szkoleniowym kandydat na maszynistę zostaje poddany wstępnemu egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu.

Część teoretyczna egzaminu składa się z testu pisemnego, obejmującego od 60 do 70 pytań wielokrotnego wyboru z czterema możliwymi odpowiedziami i trwa 120 minut. Część praktyczna egzaminu umożliwia ocenę znajomości procedur i zasad operacyjnych taboru kolejowego w rzeczywistym środowisku pracy. Tabor wymagany do egzaminu praktycznego jest udostępniany przez wnioskodawcę. Egzamin ten powinien być przeprowadzony w warunkach uzgodnionych między przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury kolejowej, zatwierdzonych przez IMTT. Tabor, na którym odbyć ma się egzamin udostępnia wnioskodawca na własny koszt, a wszelkie koszty związane z egzaminem praktycznym, w szczególności opłaty na rzecz zarządcy infrastruktury, ponosi przedsiębiorstwo wnioskujące.

Komisja egzaminacyjna zatwierdzona przez IMTT składa się z 6 członków, w tym 3 członków czynnych oraz 3 członków zapasowych. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej mianowany jest przez IMTT, natomiast pozostali członkowie komisji mogą być przedstawicielami przedsiębiorstw sektora kolejowego, muszą jednak posiadać niezbędną wiedzę, uprawnienia i doświadczenie zawodowe. Instruktorzy prowadzący szkolenie nie mogą brać udziału w komisjach egzaminacyjnych w celu egzaminowania szkolonych przez siebie kandydatów na maszynistów. Wszelkie koszty pracy komisji egzaminacyjnej ponosi wnioskodawca.

Kandydaci, którzy pomyślnie ukończyli staż, są kierowani na egzamin praktyczny przez przedsiębiorstwo kolejowe. Egzamin praktyczny umożliwia ocenę znajomości procedur i zasad operacyjnych taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej w rzeczywistym środowisku pracy. Wszelkie koszty wykorzystania taboru, infrastruktury kolejowej oraz koszty komisji egzaminacyjnej ponosi podmiot kierujący na egzamin.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”	Bezpośrednie – udział w egzaminach na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty
Egzaminatorzy	500	Dane UTK	Bezpośrednie – uczestnictwo w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty
Przewoźnicy kolejowi	111	Dane UTK	Bezpośrednie związane z obowiązkiem zapewnienia pojazdu kolejowego do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie związane z obowiązkiem zapewnienia

			pojazdu kolejowego do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty
Ośrodki szkolenia maszynistów	51	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z oddelegowaniem egzaminatora do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty
UTK	1		Bezpośrednie związane z egzaminowaniem kandydatów na maszynistów w zakresie egzaminów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom publicznym. Projekt został skierowany do konsultacji publicznych zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów. Projekt został przedstawiony do konsultacji publicznych następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) PKP Energetyka S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) PKP Cargo S.A.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.;
- 8) POLREGIO sp. z o.o.;
- 9) Arriva RP sp. z o.o.;
- 10) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- 11) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- 12) Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.;
- 13) Koleje Małopolskie sp. z o.o.;
- 14) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 15) Koleje Śląskie sp. z o.o.;
- 16) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.;
- 17) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 18) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
- 19) CARGOTOR sp. z o.o.;
- 20) Instytut Kolejnictwa;
- 21) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 25) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 26) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP;
- 27) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 29) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 30) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 32) Związek przedsiębiorców i Pracodawców;
- 33) Konfederacja Lewiatan;
- 34) Fundacja Pro Kolej;
- 35) Klaster „Luxtorpeda 2.0”;
- 36) Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.;
- 37) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania		Brak.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przepisy projektu rozporządzenia mają wpływ na całość kosztów i dochodów związanych z funkcjonowaniem komórki organizacyjnej UTK, w zakresie właściwości której będzie prowadzenie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Zwiększenie kosztów wiąże się z nowymi zadaniami wynikającymi z ustawy z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Koszty te zostały uwzględnione w OSR ustawy z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	—						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—						
Niemierzalne		—						
		—						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Znikomy wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny. Bez wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu
<input type="checkbox"/> nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie z konieczności organizacji procesu prowadzenia egzaminów.

Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

9. Wpływ na rynek pracy

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

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

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

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z dniem wejścia w życie rozporządzenia tj. z dniem 1 stycznia 2023 r.

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.