

## UZASADNIENIE

Celem nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 2680) jest optymalizacja systemu szkolenia kandydatów na maszynistów posiadających już licencję maszynisty i ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. W związku z powyższym zaproponowano zmiany w załączniku nr 3 do rozporządzenia przez skrócenie liczby godzin przypadających na poszczególne moduły szkolenia.

Po wprowadzeniu od dnia 1 stycznia 2023 r. nowych przepisów w zakresie egzaminów państwowych dla kandydatów na maszynistów, przedmiotowa propozycja zmiany systemu szkolenia kandydatów na maszynistów posiadających już licencję maszynisty i ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty jest drugim etapem reformy przygotowania i wprowadzania kandydatów na maszynistów do wykonywania tego zawodu.

W projektowanym rozporządzeniu zaproponowane zostały następujące zmiany w załączniku nr 3:

- 1) w części I „Szkolenie praktyczne” zaproponowano nowe brzmienie tabeli w ust. 5. Zmniejszenie liczby godzin szkolenia w module „praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego” we wszystkich kategoriach i podkategoriach świadectwa maszynisty uwzględnia fakt, że do systemu kolejowego w znacznej skali jest wprowadzany nowy, bądź jest modernizowany już funkcjonujący tabor trakcyjny, który charakteryzuje się budową modułową i sterowaniem z wykorzystaniem elektronicznych systemów sterowania i diagnostyki. Przy jednoczesnym procesie wycofywania z użytku lokomotyw starego typu, nowe i zmodernizowane pojazdy są utrzymywane i serwisowane przez wyspecjalizowane serwisy producenckie. Coraz większa liczba systemów elektronicznych zainstalowanych na nowoczesnych lokomotywach doprowadza do sytuacji, w której maszynista często nie posiada stosownych uprawnień i nie jest w stanie samodzielnie usunąć awarii czy też usterki. W tym celu niezbędne jest przeprowadzenie diagnostyki serwisowej przez wyspecjalizowany serwis producencki. Nowoczesne rozwiązania pojazdów trakcyjnych w znacznym stopniu powodują ukierunkowanie w głównej mierze wiedzy maszynisty do znajomości pokładowych systemów sterowania i diagnostyki. Udział pojazdów nowobudowanych i modernizowanych wciąż znacząco wzrasta, przez co zasadnym jest skrócenie czasu trwania modułu „praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego”. Zmiana liczby godzin szkolenia dotyczy również modułu „praca przy czynnościach maszynisty”. Podczas realizacji tej części szkolenia kandydat nie posiada uprawnień do wykonywania samodzielnych czynności, a zadaniem szkolonego pracownika jest obserwacja i nabycie wiedzy praktycznej w zakresie czynności maszynisty na stanowisku pracy. W skład tego elementu wchodzi obserwacja całego cyklu zmiany roboczej maszynisty, w tym również jazda w charakterze pasażera, pogotowie bez pojazdu jak i na pojeździe itp. Ponadto należy dodać, że są wprowadzane nowoczesne technologie mające na celu wspomaganie i kontrolowanie pracy maszynisty, takie jak system ERTMS/ETCS, który stanowi

część składową Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) i umożliwia kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę. Drugim jest system ERTMS/GSM-R, który jest cyfrowym naziemnym systemem łączności radiowej zapewniającym łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów, umożliwiającą przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym. Dzięki zastosowaniu systemu ETCS, w przypadku prowadzenia pociągu niezgodnie z poleceniami, wyświetlanymi w kabinie maszynisty, system sygnalizuje niezgodność, a po błędnej bądź złej reakcji maszynisty wdraża hamowanie nagłe składu pociągu;

- 2) w Części II „Szkolenie teoretyczne” (wykłady i zajęcia praktyczne) zaproponowano nowe brzmienie tabeli w ust. 1. Zmiana liczby godzin programu szkolenia teoretycznego kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A1, A4, B1, B2; w zakresie szkolenia teoretycznego dotyczącego pojazdu kolejowego, dotyczy niektórych modułów przez zmniejszenie czasu wykładów o 30 godzin, a zajęć praktycznych o 2 godziny. Zmniejszono liczbę godzin wykładów w zakresie znajomości budowy i obsługi pojazdu kolejowego, sterowania pojazdem kolejowym oraz nieprawidłowości, usterki i nadzwyczajnych zdarzeń podczas prowadzenia pojazdu kolejowego, przy czym pozostawiono w postaci niezmienionej liczbę godzin wykładów w zakresie tematów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Co do zajęć praktycznych, zmniejszono liczbę godzin w zakresie znajomości budowy i obsługi pojazdu kolejowego oraz w zakresie techniki prowadzenia pojazdu kolejowego (jazdy manewrowej). W zakresie szkolenia teoretycznego dotyczącego infrastruktury kolejowej, projektowana zmiana dotyczy następujących modułów: „technika jazdy oraz prędkość maksymalna w odniesieniu do charakterystyk linii kolejowych (technika pracy manewrowej)” oraz „znajomość linii kolejowych (okręgu manewrowego) przez zmniejszenie liczby godzin zajęć praktycznych o 32 godziny. Nabywanie znajomości praktycznej w zakresie techniki prowadzenia pojazdu kolejowego jest realizowane przede wszystkim podczas pracy na czynnym pojeździe trakcyjnym i zawiera się w części I „Szkolenie praktyczne” w module „praca przy czynnościach maszynisty” oraz w części III „Prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem”;
- 3) w Części II „Szkolenie teoretyczne” (wykłady i zajęcia praktyczne) w zakresie pkt zaproponowano nowe brzmienie tabeli w ust. 2. Zmiana liczby godzin programu szkolenia teoretycznego kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A2, A3, A5; w zakresie szkolenia dotyczącego pojazdu kolejowego, zmiana dotyczy większości modułów przez zmniejszenie czasu szkolenia teoretycznego o 27 godzin oraz szkolenia praktycznego o 33 godziny. W zakresie szkolenia dotyczącego infrastruktury kolejowej, zmiana dotyczy

wszystkich tematów przez zmniejszenie czasu szkolenia teoretycznego o 39 godzin oraz zwiększenie czasu szkolenia praktycznego o 11 godzin;

- 4) w Części III „Prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem” zaproponowano nowe brzmienie tabeli. Dla podkategorii A1, A2, A3, A4 i A5 zaproponowano zmniejszenie czasu szkolenia odpowiednio o 360, 340, 340, 360 i 340 godzin, dla kategorii B (B1+B2), B1 i B2 zaproponowano zmniejszenie czasu szkolenia odpowiednio o 360, 720 i 720 godzin, dla podkategorii A1(A4) + kategoria B – zaproponowano zmniejszenie czasu szkolenia podczas pracy manewrowej o 40 godzin oraz zmniejszenie czasu szkolenia o 310 godzin w ruchu towarowym i o 310 godzin w ruchu pasażerskim, dla podkategorii A1(A4)+B1 zaproponowano zmniejszenie czasu szkolenia podczas pracy manewrowej o 40 godzin oraz zmniejszenie czasu szkolenia o 620 godzin w ruchu pasażerskim, a dla podkategorii A1(A4)+B2 zaproponowano zmniejszenie czasu szkolenia podczas pracy manewrowej o 40 godzin oraz zmniejszenie czasu szkolenia o 620 godzin w ruchu towarowym.

W projektowanym § 2 rozporządzenia zaproponowano przepis przejściowy, zgodnie z którym do szkoleń kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1 projektowanego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym projektowanym rozporządzeniem.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Należy podkreślić, że projektowane zmiany nie wpłyną negatywnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, co potwierdza przeprowadzona „Analiza wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego”, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str.8 oraz Dz. Urz. UE L 185 z 14.07.2015, str. 6).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera 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 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

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

Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania.

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.