

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

w sprawie świadectwa maszynisty²⁾

Na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;
- 2) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;
- 3) sposób, formę oraz tryb przygotowania i przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty oraz tryb pracy komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej te egzaminy;
- 4) tryb oraz szczegółowe warunki i minimalną częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów;
- 5) zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia 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 3.12.2007, str. 51).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628, 1033 i 1052.

- 6) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w art. 22b ust. 14a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”.

Rozdział 2

Szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty

§ 2. 1. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego, objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Osoba upoważniona przez ośrodek szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia i egzaminowania”:

- 1) powołuje komisję egzaminacyjną, w skład której wchodzi co najmniej trzech egzaminatorów wpisanych do wykazu, o którym mowa w art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy, z których jeden pełni funkcje egzaminatora prowadzącego;
- 2) wyznacza sekretarza komisji;
- 3) wyznacza termin i miejsce egzaminu;
- 4) powiadamia pisemnie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu oraz o liczbie egzaminowanych, nie później niż w terminie 14 dni przed planowanym terminem egzaminu;
- 5) zapewnia obsługę administracyjną komisji egzaminacyjnej.

2. Egzaminator prowadzący:

- 1) powołuje zespoły egzaminacyjne spośród egzaminatorów wchodzących w skład komisji egzaminacyjnej do przeprowadzenia:
 - a) części teoretycznej egzaminu,
 - b) części praktycznej egzaminu;

- 2) zapewnia opracowanie wymaganej liczby testowych pytań egzaminacyjnych;
- 3) dopuszcza do egzaminu kandydatów na maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty.

3. Zespół egzaminacyjny, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, składa się z co najmniej trzech egzaminatorów z których jeden pełni funkcję egzaminatora prowadzącego część teoretyczną egzaminu.

4. Zespół egzaminacyjny, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b, składa się z co najmniej dwóch egzaminatorów, z których jeden pełni funkcję egzaminatora prowadzącego część praktyczną egzaminu.

5. Egzaminator prowadzący część praktyczną egzaminu powinien posiadać licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego i określonej infrastruktury kolejowej, których dotyczy egzamin.

6. W razie braku możliwości zapewnienia egzaminatora, który posiada uprawnienia, o których mowa w ust. 5, część praktyczna egzaminu powinna być przeprowadzona przy udziale maszynisty posiadającego takie uprawnienia.

7. Przepisów ust. 5 i 6 nie stosuje się w przypadku, gdy egzamin dotyczy:

- 1) nowego typu pojazdu kolejowego;
- 2) zmodernizowanego typu pojazdu kolejowego, dla którego wydawane jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;
- 3) typu pojazdu kolejowego wyłączono uprzednio z eksploatacji przez okres dłuższy niż 12 miesięcy;
- 4) nowo wybudowanej infrastruktury kolejowej;
- 5) istniejącej infrastruktury kolejowej o zmienionych parametrach techniczno-eksploatacyjnych;
- 6) infrastruktury kolejowej wyłączonej uprzednio z eksploatacji przez okres dłuższy niż 6 miesięcy.

8. W przypadkach, o których mowa w ust. 7, część praktyczną egzaminu należy przeprowadzić w porozumieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej, po której ma być przeprowadzony ten egzamin oraz Prezesem UTK, zapewniając warunki techniczne i organizacyjne niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

9. Funkcji egzaminatora prowadzącego, o którym mowa w ust. 2-4, nie może pełnić egzaminator, który uprzednio pełnił funkcję instruktora prowadzącego szkolenie dla kandydatów na maszynistów przystępujących do egzaminu.

10. W przypadku nie zdania którejkolwiek z części egzaminu, egzaminator prowadzący wyznacza termin egzaminu poprawkowego.

11. Jeżeli kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty trzykrotnie złożył egzamin z wynikiem negatywnym, ponownie przechodzi on szkolenie w pełnym wymiarze godzin określonym w programie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty.

§ 5. 1. Egzamin dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zwany dalej „egzaminem”, składa się z części teoretycznej oraz części praktycznej.

2. Część teoretyczną egzaminu obejmującą sprawdzenie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej, przeprowadza się w formie testu pisemnego składającego się ze 100 pytań, z czego:

- 1) 50 pytań dotyczy infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień z zakresu techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- 2) 50 pytań dotyczy konstrukcji i obsługi pojazdów kolejowych z napędem.

3. Do każdego pytania w teście pisemnym przyporządkowane są trzy odpowiedzi, z których tylko jedna jest prawidłowa. Za każdą prawidłową odpowiedź uzyskuje się 1 punkt.

4. Część teoretyczna egzaminu trwa 200 minut.

5. Część teoretyczną egzaminu uważa się za zdaną jeżeli kandydat na maszynistę uzyskał z testu pisemnego co najmniej 75 punktów.

6. Część praktyczna egzaminu polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. Dopuszcza się wykorzystanie symulatora pojazdu kolejowego, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w trudnych sytuacjach.

7. Część praktyczna egzaminu obejmuje:

- 1) wykonywanie czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego;
- 2) lokalizowanie i wykrywanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego;
- 3) wykonywanie oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulców kolejowych;
- 4) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane na pojeździe kolejowym, oraz urządzeń radiołączności pociągowej;
- 5) prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej;

- 6) obsługę pojazdu kolejowego podczas jazdy;
- 7) wykonanie jazdy praktycznej poznany typem pojazdu kolejowego po poznanej infrastrukturze kolejowej.

8. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do zdawania części praktycznej egzaminu jest zdanie przez niego części teoretycznej egzaminu.

§ 6. 1. Po przeprowadzeniu egzaminu komisja egzaminacyjna sporządza protokół, który zawiera:

- 1) oznaczenie ośrodka szkolenia i egzaminowania przeprowadzającego egzamin;
- 2) datę i miejsce przeprowadzenia egzaminu oraz czas rozpoczęcia i zakończenia egzaminu;
- 3) datę i miejsce sporządzenia protokołu;
- 4) wskazanie składu komisji egzaminacyjnej, zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorów prowadzących;
- 5) liczby kandydatów na maszynistów dopuszczonych do:
 - a) części teoretycznej egzaminu,
 - b) części praktycznej egzaminu;
- 6) wykaz kandydatów na maszynistów, którzy złożyli egzamin z wynikiem:
 - a) pozytywnym,
 - b) negatywnym;
- 7) podpisy członków komisji egzaminacyjnej.

2. Kopię protokołu ośrodek szkolenia i egzaminowania przekazuje w terminie 14 dni od dnia jego sporządzenia:

- 1) przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury, u którego kandydat na maszynistę jest zatrudniony lub świadczy usługi;
- 2) Prezesowi UTK.

3. Ośrodek szkolenia i egzaminowania prowadzi rejestr przeprowadzonych egzaminów oraz zapewnia przechowywanie dokumentacji przeprowadzonych egzaminów przez okres 10 lat.

Rozdział 3

Szkolenia oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów

§ 7. Proces szkolenia maszynistów obejmuje:

- 1) pouczenia okresowe;

- 2) pouczenia doraźne;
- 3) szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.

§ 8. 1. Pouczenia okresowe przeprowadza się nie rzadziej niż trzy razy do roku.

2. Minimalna roczna liczba godzin szkolenia w ramach pouczeń okresowych wynosi 24, przy czym godzina szkolenia równa się 45 minutom.

3. Zajęcia w ramach pouczeń okresowych należy prowadzić w grupach nieprzekraczających 25 maszynistów.

4. Pouczenia okresowe są przeprowadzane zgodnie z opracowanym przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury rocznym programem pouczeń okresowych, który powinien obejmować następującą tematykę:

- 1) podstawowe akty prawne i regulacje wewnętrzne dotyczące pracy na stanowisku maszynisty oraz wprowadzone w nich zmiany;
- 2) omówienie zaistniałych zdarzeń kolejowych ze wskazaniem przyczyn, skutków oraz zastosowanych środków zaradczych;
- 3) zagadnienia z zakresu wykonywanych czynności na stanowisku maszynisty, w tym dotyczące postępowania w ruchu kolejowym w sytuacjach standardowych i nadzwyczajnych, spraw dyscypliny i bezpieczeństwa pracy oraz wybranych zagadnień z systemu zarządzania bezpieczeństwem.

5. Pracownika nieobecnego na pouczeniach okresowych należy poddać indywidualnemu szkoleniu, które może być wykonane w ramach pouczeń doraźnych.

§ 9. 1. Pouczenia doraźne są przeprowadzane na stanowisku pracy.

2. Tematyka pouczeń doraźnych dotyczy czynności wykonywanych przez maszynistę na stanowisku pracy.

3. Pouczenia doraźne przeprowadza się w szczególności przypadku:

- 1) dokonywania zmian organizacyjnych lub technicznych w działalności przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, które mają wpływ na zakres i sposób wykonywania czynności na stanowisku maszynisty;
- 2) wydania zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 281 ust. 1 ustawy, wskazujących na konieczność przeprowadzenia pouczeń doraźnych dla maszynistów.

4. Podczas pouczeń doraźnych sprawdzana jest praktyczna poprawność obsługi pojazdów kolejowych oraz znajomość obowiązujących przepisów w zakresie niezbędnym dla bezpiecznego wykonywania pracy na stanowisku maszynisty.

§ 10. 1. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się nie rzadziej niż raz w roku w wymiarze 3 godzin.

2. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego powinno umożliwiać ocenę sposobu obsługi pojazdu kolejowego przez maszynistę, a także jego reakcji w sytuacjach standardowych i nadzwyczajnych, w różnych porach doby. Szkolenie powinno być przeprowadzane w sposób umożliwiający odtworzenie różnorodnych scenariuszy eksploatacyjnych, technicznych i pogodowych.

§ 11. 1. Sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty przeprowadza się, w odniesieniu do znajomości:

- 1) infrastruktury kolejowej – co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 6 miesięcy na danej części infrastruktury, a jeżeli ruch kolejowy na danej części infrastruktury jest prowadzony jedynie w niektórych miesiącach roku – po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku;
- 2) pojazdów kolejowych – co 3 lata, a także po przerwie w prowadzeniu określonego typu pojazdu kolejowego przekraczającej okres 1 roku;
- 3) języka obcego dla maszynistów, którzy prowadzą pociągi w ruchu transgranicznym, z uwzględnieniem terminologii stosowanej przy prowadzeniu ruchu kolejowego na sieci kolejowej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej – co 3 lata a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na tej sieci kolejowej.

2. Niezależnie od terminów określonych w ust. 1, sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów przeprowadza się:

- 1) w przypadku zawieszenia świadectwa maszynisty przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury:
 - a) na skutek uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b) w związku z uczestnictwem maszynisty w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie – w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności do wykonywania czynności maszynisty lub na żądanie komisji wypadkowej,

- c) po przerwie w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty trwającej co najmniej 6 miesięcy,
 - d) po uzyskaniu negatywnego wyniku sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1,
 - e) po otrzymaniu wniosku Prezesa UTK, o którym mowa w art. 22b ust. 15;
- 2) przed wydaniem świadectwa maszynisty dla maszynisty, który posiada odpis świadectwa maszynisty albo świadectwo maszynisty, potwierdzające wykonywanie czynności na tym stanowisku u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury;
- 3) w przypadku rozszerzania uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym:
- a) określonej części infrastruktury kolejowej,
 - b) typu pojazdu kolejowego;
- 4) po wydaniu zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, o których mowa w art. 281 ust. 1 ustawy, wskazujących na konieczność przeprowadzenia dodatkowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.

§ 12. Sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów przeprowadza się uwzględniając doświadczenie zawodowe, kwalifikacje maszynisty oraz ujęte w świadectwie maszynisty typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których jest on uprawniony.

§ 13. 1. Maszynistę poddaje się sprawdzianowi wiedzy i umiejętności, podczas którego prowadzi on pojazd kolejowy w obecności co najmniej jednego egzaminatora.

2. Po zakończeniu sprawdzianu, o którym mowa w ust. 1, egzaminator przekazuje przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury, u którego maszynista jest zatrudniony lub świadczy usługi, pisemną informację o jego wyniku.

3. Na podstawie informacji, o której mowa w ust. 2, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury odnotowują w rejestrze świadectw maszynistów wynik sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

§ 14. W razie nieobecności o której mowa w § 11 ust. 1 pkt 1, sprawdzian wiedzy i umiejętności maszynisty dotyczący określonej infrastruktury kolejowej przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, w obrębie danej infrastruktury, przy czym, o ile to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem.

§ 15. 1. W przypadku, o którym mowa w § 11 ust. 2 pkt 3 lit. a, sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę czterech jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w obrębie infrastruktury kolejowej objętej tym sprawdzianem, przy czym, o ile to możliwe, dwie jazdy należy odbyć pomiędzy zmiernem a świtem.

2. Jeżeli maszynista ubiega się o rozszerzenie uprawnień, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 3 lit. a, wyłącznie w zakresie kategorii A świadectwa maszynisty lub w zakresie dotyczącym bocznic kolejowych, lub okręgów manewrowych, przepisów ust. 1 nie stosuje się.

Rozdział 4

Zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty

§ 16. 1. W świadectwie maszynisty umieszcza się następujące dane dotyczące infrastruktury kolejowej:

- 1) nazwę zarządcy infrastruktury zarządzającego infrastrukturą kolejową, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego;
- 2) linie kolejowe albo odcinki linii kolejowych obejmujące przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską;
- 3) wykaz urządzeń kontrolujących czujność maszynisty i urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, stosowanych na infrastrukturze kolejowej, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego.

2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury prowadzą dla każdego maszynisty szczegółowy wykaz obejmujący linie kolejowe i odcinki linii kolejowych, wchodzące w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1, wraz ze wskazaniem dnia ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w każdym miesiącu roku kalendarzowego (karta znajomości szlaku).

Rozdział 5

Rejestry świadectw maszynistów

§ 17. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury prowadzą rejestry świadectw maszynistów w postaci elektronicznej, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Rejestr świadectw maszynistów zawiera następujące dane:

- 1) numer licencji maszynisty, a także jej status;
- 2) informacje dotyczące aktualnego świadectwa maszynisty oraz dane osobowe maszynisty, w tym:
 - a) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania,
 - b) data i miejsce urodzenia,
 - c) zdjęcie i podpis,
 - d) data wydania świadectwa maszynisty, a w przypadku świadectwa maszynisty wydanego na czas określony, także przewidywany terminu upływu ważności,
 - e) nazwa i adres przewoźnika kolejowego albo zarządcy infrastruktury, który wydał świadectwo maszynisty,
 - f) numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury,
 - g) kategorie i podkategorie świadectwa maszynisty,
 - h) typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony,
 - i) infrastruktura kolejowa, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego,
 - j) znajomość języków obcych,
 - k) informacje dodatkowe i ograniczenia;
- 3) informacje dotyczące statusu świadectwa maszynisty, w tym:
 - a) data wydania,
 - b) data i przyczyny:
dokonania aktualizacji danych,
zawieszenia albo cofnięcia,
 - c) data zgłoszenia zgubienia, kradzieży i zniszczenia oraz wydania duplikatu tego dokumentu;
- 4) dane dotyczące uprawnień ujętych w świadectwie maszynisty oraz wyniki sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.

3. Rejestr świadectw maszynistów jest prowadzony w sposób umożliwiający zabezpieczenie danych w nim ujętych przed zniszczeniem, degradacją techniczną, dostępem osób niepowołanych i kradzieżą.

4. Dane ujęte w rejestrze świadectw maszynistów przechowuje się przez okres 10 lat od dnia utraty ważności ostatniego świadectwa maszynisty wpisanego do tego rejestru.

§ 18. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury udostępniają dane zgromadzone w rejestrze świadectw maszynisty podmiotom, o których mowa w art. 22b ust. 14a ustawy, na podstawie wniosku złożonego w formie pisemnej lub elektronicznej.

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

- 1) oznaczenie podmiotu składającego wniosek;
- 2) informacje dotyczące osoby wyznaczonej do kontaktów;
- 3) zakres wnioskowanych danych ujętych w rejestrze świadectw maszynistów wraz z określeniem częstotliwości przekazywania danych (jednorazowo bądź cyklicznie).

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

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

5. Dane są udostępniane w formie pisemnej lub elektronicznej. Dane w formie elektronicznej przekazuje się na informatycznym nośniku danych lub przy użyciu systemów teleinformatycznych, o których mowa w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. Nr 144, poz. 1204, z późn. zm.⁴⁾).

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 19. 1. Osobom, które są uprawnione do prowadzenia pojazdów kolejowych na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.⁵⁾), przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury wydają świadectwa maszynisty bez konieczności odbycia szkolenia i złożenia egzaminu, o których mowa w art. 22b ust. 1 pkt 2 ustawy.

2. W przypadku osób, o których mowa w ust. 1, w zakresie odnoszącym się do dotychczas uzyskanych uprawnień, do świadectwa maszynisty wpisuje się:

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 173, poz. 1808, z 2007 r. Nr 50, poz. 331, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1371, z 2009 r. Nr 201, poz. 1540, z 2011 r. Nr 85, poz. 459 i Nr 134, poz. 779, z 2012 r. poz. 1445 oraz z 2013 r. poz. 1036.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 218, poz. 2212, z 2005 r. Nr 235, poz. 1999, z 2006 r. Nr 190, poz. 1407 oraz z 2007 r. Nr 170, poz. 1204.
www.inforlex.pl

- 1) typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony w chwili wydania świadectwa maszynisty;
- 2) dane dotyczące infrastruktury kolejowej, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdów kolejowych w chwili wydania świadectwa maszynisty, określone w § 16 ust. 1.

3. Pierwszy okresowy sprawdzian wiedzy i umiejętności maszynisty po wydaniu świadectwa maszynisty dla osób, o których mowa w ust. 1, należy przeprowadzić nie później niż po upływie 4 lat od dnia przeprowadzenia ostatniego egzaminu okresowego albo weryfikacyjnego zgodnie z przepisami, o których mowa w ust. 1.

§ 20. Świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

§ 21. 1. Szkolenia prowadzone w celu uzyskania świadectwa maszynisty, rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia prowadzi się dalej na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, nie może być krótszy niż określony w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 7 pkt 3 i § 10, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. ⁶⁾

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod względem
faktycznym i redakcyjnym

MINISTER
Dziękuję za uwagę
Dorota Szekiewicz

⁶⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347), które zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1033) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
www.inforlex.pl

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH POJAZDU KOLEJOWEGO OBJĘTYCH SZKOLENIEM I EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA PRZEZ KANDYDATA NA MASZYNISTĘ ŚWIADECTWA MASZYNISTY

1. Próby i kontrole przed jazdą.

Maszynista powinien umieć:

- a) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,
- b) sprawdzić, czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego pociągu,
- c) wprowadzić i sprawdzić informacje zapisane w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego i pociągu,
- d) sprawdzić, poprzez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne,
- e) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego w sprzęt ochronny i sprzęt związany z bezpieczeństwem oraz jego sprawność,
- f) wykonać wszelkie należące do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo – utrzymaniowe.

2. Znajomość pojazdu kolejowego.

Aby prowadzić pojazd trakcyjny, maszynista powinien być zapoznany ze wszystkimi obsługiwanymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:

- a) napędu,
- b) hamowania,
- c) urządzeń kontroli czujności maszynisty.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w pojazdach kolejowych, ustalić, co jest potrzebne do ich usunięcia, a także, w określonych przypadkach podjąć działania naprawcze, maszynista powinien być zapoznany z:

- a) konstrukcjami mechanicznymi pojazdów kolejowych,
- b) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- c) częściami biegowymi,
- d) urządzeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu pociągów,
- e) konstrukcją zbiorników paliwa, układem zasilania paliwem, układem wydechowym,

- f) znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- g) systemem rejestracji jazd,
- h) układami: elektrycznym i pneumatycznym,
- i) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia,
- j) sprzętem łączności, w tym systemem transmisji radiowej i łącznością tor-pojazd,
- k) organizacją jazd pojazdem trakcyjnym,
- l) budową pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi do prowadzenia pociągu i pracy manewrowej, a w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przy użyciu samoczynnego hamulca zespolonego,
- m) układem hamulcowym,
- n) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych,
- o) sprzężaniem pojazdów kolejowych.

3. Próby hamulców.

Maszynista powinien umieć:

- a) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy rzeczywista masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentacji pociągu,
- b) sprawdzić działanie poszczególnych elementów układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.

4. Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii.

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu w celu zachowania maksymalnych, dopuszczalnych prędkości pociągów w zależności od parametrów stałych i parametrów zmiennych linii (odcinków), takich jak: pochylenia miarodajne, łuki, dopuszczalne prędkości na odcinkach linii, doraźne ograniczenia prędkości przekazane maszyniście, wskazania urządzeń sygnalizacyjnych i panujące warunki atmosferyczne.

5. Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej, lub pojazdów.

Maszynista powinien umieć:

- a) korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,
- b) uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego,
- c) używać hamulców pociągu.

6. Nieprawidłowości.

Maszynista powinien:

- a) zwracać uwagę na zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,
- b) umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości,

- zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób,
- c) wykazać się znajomością stosowania dostępnych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.

7. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń.

Maszynista powinien:

- a) znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
- b) umieć ustalić, czy w składzie pociągu znajdują się towary niebezpieczne, określić ich rodzaj oraz umiejscowienie na podstawie dokumentacji pociągu,
- c) znać procedury ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.

8. Warunki określające kontynuowanie jazdy po zdarzeniu z udziałem pojazdu kolejowego.

Po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku, incydentu albo innego zdarzenia kolejowego, maszynista powinien umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.

Maszynista powinien:

- a) umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena innego specjalisty,
- b) znać, określone przez zarządcę infrastruktury, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.

9. Unieruchomienie pociągu.

Maszynista powinien posiadać wiedzę na temat możliwości zatrzymania pociągu lub jego części, umieć je stosować w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem.

ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
OBJĘTYCH SZKOLENIEM I EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA
ŚWIADECTWA MASZYNISTY PRZEZ KANDYDATA NA MASZYNISTĘ

1. Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii.

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej lub użytkownika boczniczy informacjom.

2. Znajomość linii.

Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy które mogą powstać w czasie jazdy i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związanych z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.

Znajomości linii kolejowej powinna obejmować następujące zagadnienia:

- a) warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy,
- b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej,
- c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- d) obowiązujące zasady prowadzenia ruchu pociągów oraz system sygnalizacyjny,
- e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,
- f) nazwy stacji kolejowych ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,
- g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,
- h) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- i) profile topograficzne,
- j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu,
- k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.

3. Przepisy bezpieczeństwa.

Maszynista powinien:

- a) wiedzieć, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu, podawane przez urządzenia sygnalizacyjne,
- b) umieć obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi

procedurami,

- c) umieć prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych,
- d) umieć przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.

4. Prowadzenie pociągu.

Maszynista powinien umieć:

- a) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej,
- b) używać hamulców pociągu uwzględniając warunki linii kolejowej,
- c) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk typu pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.

5. Nieprawidłowości.

Maszynista powinien umieć:

- a) zwracać uwagę, na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego,
- b) określić odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- c) poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana,
- d) podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.

6. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi.

Maszynista powinien umieć:

- a) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,
- b) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,
- c) przekazać informację dotyczącą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,
- d) jak najszybciej poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których

mowa w lit. a – c,

- e) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.

7. Testy językowe.

Wymóg znajomości języków obcych, dotyczy infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty.

Maszynista powinien:

- a) posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku konieczności porozumiewania się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- b) posiadać umiejętności językowe odpowiadające poziomowi znajomości języka umożliwiające aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych,
- c) umieć korzystać z wiadomości i metod komunikacji określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności „Ruch kolejowy”.
- d) umieć porozumiewać się w języku wskazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej zgodnie z poziomem znajomości języka pozwalającym co najmniej na radzenie sobie w sytuacjach praktycznych zawierających nieprzewidziany element, opisywanie zdarzenia i podtrzymywanie prostej rozmowy.

PROGRAM ORAZ CZAS TRWANIA SZKOLENIA KANDYDATÓW NA
MASZYNISTÓW UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UZYSKANIE ŚWIADECTWA
MASZYNISTY

Część I Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne

Lp.	Kategoria świadectwa maszynisty*	Podkategoria świadectwa maszynisty**	Moduły oraz liczba godzin szkolenia****			
			Praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego***	Praca przy czynnościach rewidenta taboru***	Praca przy czynnościach maszynisty	Razem
1	A	A1	220	40	340	600
2	A	A2	180	-	320	500
3	A	A3	180	-	320	500
4	A	A4	220	40	340	600
5	A	A5	180	-	320	500
6	B	B1	260	40	500	800
7	B	B2	260	40	500	800

*) W przypadku szkolenia na więcej niż jedną podkategorię ujętą w ramach kategorii A albo B, kandydat na maszynistę realizuje jeden cykl szkolenia (liczby godzin szkolenia nie sumują się).

**) Jeżeli kandydat na maszynistę ubiega się o świadectwo maszynisty obejmujące jednocześnie podkategorie ujęte w ramach kat. A i kat. B (np. A1+B2), realizuje on cykl szkolenia w wymiarze przewidzianym dla kat. B.

***) Czas trwania szkolenia może zostać skrócony o okres zatrudnienia kandydata na maszynistę na stanowisku rewidenta taboru lub innym, na którym wykonywał on czynności obejmujące naprawę i utrzymanie taboru kolejowego.

****) Godzina szkolenia równa się 60 minutom.

Część II Szkolenie teoretyczne (wykłady i zajęcia praktyczne)

1. Program szkolenia teoretycznego kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A1, A4, B1 i B2:

Lp.	Temat	Liczba godzin*		
		Wykłady	Zajęcia praktyczne	Razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego				
1	Znajomość budowy i obsługi pojazdu kolejowego	24	6	30
2	Urządzenia bezpieczeństwa zainstalowane w pojeździe kolejowym	6	2	8
3	Rodzaje hamulców, układ pneumatyczny i hamulcowy	16	8	24
4	Próby hamulców oraz czynności kontrolne przed jazdą (włącznie ze sporządzeniem karty próby hamulca)	8	16	24
5	Dokumentacja prowadzona przez maszynistę	4	4	8
6	Sterowanie pojazdu kolejowego	20	8	28
7	Technika prowadzenia pojazdu kolejowego (jazdy manewrowej)	4	8	12
8	Nieprawidłowości, usterki i nadzwyczajne zdarzenia podczas prowadzenia pojazdu kolejowego	8	4	12
9	Postępowanie w razie wystąpienia poważnego wypadku, wypadku, incydentu lub innego zdarzenia kolejowego	8	4	12
10	Warunki kontynuowania jazdy po wystąpieniu zdarzenia kolejowego	2	2	4
11	Zatrzymanie oraz zabezpieczenie pojazdu kolejowego i pociągu	2	4	6
12	Regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury, w zakresie odnoszącym się do pracy maszynisty	16	-	16
	Suma	118	66	184
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej				
1	Technika jazdy oraz prędkość maksymalna w odniesieniu do	2	48	50

	charakterystyk linii kolejowych (technika pracy manewrowej)			
2	Znajomość linii kolejowych (okręgu manewrowego)	4	24	28
3	Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	16	-	16
4	Przewozy towarów niebezpiecznych	2	-	2
	Suma	24	72	96
Ogółem		142	138	280

*) godzina wykładów równa się 45 minutom, a zajęć praktycznych – 60 minutom.

2. Program szkolenia teoretycznego kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie uprawnień w zakresie co najmniej jednej z następujących podkategorii świadectwa maszynisty: A2, A3 i A5:

Lp.	Temat	Liczba godzin*		
		Wykład	Zajęcia praktyczne	Razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego specjalnego (pociągu roboczego)				
1	Budowa danego typu pojazdu kolejowego. Rozmieszczenie zespołów i podzespołów.	8	6	14
2	Obsługa pojazdu kolejowego	8	52	60
3	Wyposażenie kabiny maszynisty. Rozmieszczenie i przeznaczenie wskaźników i elementów sterowania w kabinie maszynisty.	4	10	14
4	Zespoły i podzespoły układu napędowego.	8	2	10
5	Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców	16	12	28
6	Układ elektryczny	8	2	10
7	Układ hydrauliczny	6	2	8
8	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	4	2	6
9	Dokumentacja wymagana dla dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego	2	1	3
	Zapoznanie z dokumentacją techniczno-ruchową oraz Dokumentacją Systemu Utrzymania	4	2	6
10	Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	8	2	10
11	Znajomość obowiązujących regulacji wewnętrznych	16	4	20
12	Podstawowe wiadomości o dozorcze technicznym	2	1	3
13	Wybrane zagadnienia z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	2	2	4
	Suma	96	100	196
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej				
1	Budowa nawierzchni kolejowej	11	-	11
2	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności kolejowej	5	-	5
3	Technika prowadzenia ruchu kolejowego	29	1	30
4.	Organizacja ruchu kolejowego	18	-	18
5.	Sygnalizacja kolejowa	22	8	30
6.	Skrajnia pojazdu kolejowego i budowli	2	-	2
7.	Zasady postępowania w razie poważnych wypadków, wypadków, incydentów lub innych zdarzeń zagrażających	10	2	12

	bezpieczeństwu ruchu kolejowego			
	Suma	97	11	108
Ogółem		193	111	304

*) godzina wykładów równa się 45 minutom, a zajęć praktycznych – 60 minutom.

Część III. Prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem

Kategoria (podkategoria) świadectwa maszynisty	Liczba godzin prowadzenia pojazdu kolejowego*	
A1	600	
A2	500	
A3	500	
A4	600	
A5	500	
B (B1+B2)	650 w ruchu towarowym oraz 650 w ruchu pasażerskim	
B1	1100	
B2	1100	
A1(A4) + B	Praca manewrowa	Praca pociągowa
	200	600 w ruchu towarowym oraz 600 w ruchu pasażerskim
A1(A4) + B1	200	1000 w ruchu pasażerskim
A1(A4) + B2	200	1000 w ruchu towarowym

*) godzina prowadzenia pojazdu kolejowego równa się 60 minutom.

Część IV Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.

1. Szkolenie kandydatów na maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego jest fakultatywne.
2. Dopuszcza się zwolnienie kandydata na maszynistę, który przeszedł szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego z obowiązku przejścia szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”, przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) odbycie 1 godziny szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego uznaje się za równoznaczne z odbyciem 5 godzin szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”;
 - 2) liczba godzin szkolenia wskazanego w części I w module „Praca przy czynnościach maszynisty”, z której kandydat na maszynistę może być zwolniony nie może przekroczyć 50;
 - 3) szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się po zrealizowaniu przez kandydata na maszynistę co najmniej 50 % liczby godzin szkolenia określonej w części III.
3. W zakresie warunków przeprowadzania szkolenia kandydatów na maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przepisy § 10 ust. 2 rozporządzenia stosuje się odpowiednio.

WZÓR REJESTRU ŚWIADECTW MASZYNISTÓW

Nr	Informacje podlegające przedstawieniu	
	Treść	Format
Część 1: Informacje dotyczące licencji maszynisty		
1	Numer licencji	
1.1	Numer licencji maszynisty umożliwiający dostęp do danych w rejestrze licencji maszynistów	EIN (12 cyfr)
2	Bieżący status licencji	
2.1	Potwierdzenie bieżącego statusu licencji - Ważna - Zawieszona - Cofnięta	Tekst

Część 2: Informacje dotyczące świadectwa maszynisty

3	Nazwisko/nazwiska posiadacza	
3.1	Nazwisko/nazwiska znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
4	Imię/imiona posiadacza	
4.1	Imię/imiona znajdujące się w dowodzie osobistym, paszporcie lub innym dokumencie potwierdzającym tożsamość	Tekst
5	Data urodzenia posiadacza	
5.1	Data urodzenia posiadacza	RRRR-MM-DD
6	Miejsce urodzenia posiadacza	
6.1	Miejsce urodzenia posiadacza	Tekst
7	Data wydania świadectwa maszynisty	
7.1	Data wydania aktualnego świadectwa maszynisty	RRRR-MM-DD
8	Data wygaśnięcia świadectwa	
8.1	Data oczekiwanego upływu okresu ważności świadectwa maszynisty wyznaczona przez przewoźnika kolejowego (zarządcę infrastruktury) i uwzględniona w procedurze, o której mowa w art. 22b ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o ile świadectwo maszynisty zostało wydane na czas określony)	RRRR-MM-DD

9	Nazwa podmiotu wydającego świadectwo maszynisty		
9.1	Nazwa podmiotu wydającego świadectwo maszynisty (przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury)		Tekst
10	Numer referencyjny maszynisty		
10.1	Numer referencyjny nadany maszyniście przez przewoźnika kolejowego (zarządcę infrastruktury)		Tekst
11	Zdjęcie posiadacza		
11.1	Zdjęcie		Zdjęcie w oryginale lub w zeskanowanej wersji elektronicznej
12	Podpis posiadacza		
12.1	Podpis		Podpis oryginalny, fotokopia lub zeskanowana wersja elektroniczna
13	Miejsce zamieszkania posiadacza		
13.1	Adres posiadacza	Ulica i numer domu	Tekst
13.2		Miejscowość	Tekst
13.3		Państwo	Tekst
13.4		Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
13.5		Numer telefonu	
13.6		Adres poczty elektronicznej	
14	Adres przewoźnika kolejowego (zarządcy infrastruktury)		
14.1	Adres przewoźnika kolejowego (zarządcy infrastruktury)	Ulica i numer domu	Tekst
14.2		Miejscowość	Tekst
14.3		Państwo	Tekst
14.4		Kod pocztowy	Kod

		alfanumeryczny
14.5	Osoba odpowiedzialna za kontakty	Tekst
14.6	Numer telefonu	Tekst
14.7	Numer faksu	Tekst
14.8	Adres poczty elektronicznej	Tekst
15	Kategorie i podkategorie świadectwa maszynisty	
15.1	Właściwy kod/właściwe kody	Tekst
16	Typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony	
16.1	(Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst
16.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, zgodnie z częstotliwości wskazaną w rozdziale 3	RRRR-MM-DD
17	Infrastruktura kolejowa, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu (dane określone w § 16 ust. 2 rozporządzenia)	
17.1	(Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst
17.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnej oczekiwanej kontroli	RRRR-MM-DD
18	Znajomość języków obcych	
18.1	(Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst
18.2	Do każdej pozycji dodaje się datę następnej oczekiwanej kontroli	RRRR-MM-DD
19	Informacje dodatkowe	
19.1	(Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst
20	Dodatkowe ograniczenia	
20.1	(Wykaz, możliwość wpisania większej liczby danych)	Tekst

Część 3: Dane dotyczące statusu świadectwa maszynisty

21	Data wydania świadectwa maszynisty	
21.1	Data wydania świadectwa maszynisty	RRRR-MM-DD
22	Aktualizacja/aktualizacje (możliwość wpisania większej liczby danych)	
22.1	Data aktualizacji	RRRR-MM-DD

22.2	Szczegółowe informacje i powody aktualizacji (zmiana informacji umieszczonych w świadectwie maszynisty, np. adresu zamieszkania maszynisty). Zmian danych ujętych w rubryce 23.1 nie wpisuje się.	Tekst
23	Zmiana/zmiany (możliwość wpisania większej liczby danych)	
23.1	Data zmiany	RRRR-MM-DD
	Powody zmian odnoszące się do następujących części świadectwa maszynisty: - zmiany w rubryce 3 "Kategorie pojazdów kolejowych objętych uprawnieniami" - zmiany w rubryce 4 "Informacje dodatkowe" - zmiany w rubryce 5: „Znajomość języków” - zmiany w rubryce 6 "Ograniczenia" - zmiany w kolumnie 7: Tabor kolejowy, do prowadzenia którego maszynista jest uprawniony” - zmiany w kolumnie 8: „Infrastruktura kolejowa, w ramach której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego”	Tekst
24	Zawieszenie/zawieszenia (możliwość wpisania większej liczby danych)	
24.1	Długość okresu zawieszenia	Od (data) do (data)
24.2	Powód zawieszenia	Tekst
25	Cofnięcie/cofnięcia (możliwość wpisania większej liczby danych)	
25.1	Data cofnięcia	RRRR-MM-DD
25.2	Powód cofnięcia	Tekst
26	Zgłoszenie zgubienia świadectwa	
26.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
26.2	Data wydania duplikatu, jeżeli dotyczy	RRRR-MM-DD
27	Zgłoszenie kradzieży świadectwa	
27.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD
27.2	Data wydania duplikatu	RRRR-MM-DD
28	Zgłoszenie zniszczenia świadectwa	
28.1	Data zgłoszenia	RRRR-MM-DD

28.2	Data wydania duplikatu	RRRR-MM-DD
------	------------------------	------------

Część 4: Dane dotyczące uprawnień ujętych w świadectwie maszynisty oraz wyniki sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów

29	Umiejętności językowe		
29.1	Egzamin poświadczający znajomość języka obcego (data złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym)	Języki obce, którymi posługuje się maszynista	Tekst
29.2	Sprawdziany wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 3 (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD
30	Znajomość typów pojazdów kolejowych		
30.1	Egzamin (data złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym)	Typy pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony	Tekst
30.2	Sprawdzian wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 2 (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD
31	Wiedza dotycząca infrastruktury kolejowej		
31.1	Egzamin (data złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym)	Infrastruktura kolejowa, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego	Tekst
31.2	Sprawdzian wiedzy i umiejętności	Data przeprowadzenia okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 1 (możliwość wpisania większej liczby danych)	RRRR-MM-DD

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 22b ust. 21 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”. Konsekwencją wejścia w życie z dniem 7 października 2013 r. ustawy z dnia 12 lipca 2013 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 1033), zwanej dalej „ustawą nowelizującą” jest wprowadzenie do polskiego prawa szeregu zmian dotyczących procesu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów. Głównym celem proponowanej inicjatywy legislacyjnej jest standaryzacja wymagań w zakresie szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty oraz uregulowanie warunków doskonalenia zawodowego maszynistów wykonujących czynności na podstawie licencji i świadectwa maszynisty.

Projektowany akt prawny stanowi kontynuację działań przedstawionych w Programie bezpieczeństwa na kolei ogłoszonym przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w maju 2012 r.

Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie rozporządzenia

§ 1. Przepis ogólny określający zakres przedmiotowy projektowanego rozporządzenia. W ustawie nowelizującej rozszerzono dotychczasowe upoważnienie ustawowe określone w art. 22b ust. 21 ustawy w taki sposób, aby umożliwić ministrowi właściwemu do spraw transportu określenie w przepisach wykonawczych dodatkowo:

- programu oraz czasu trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty,
- sposobu, formy oraz trybu przygotowania i przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty oraz trybu pracy komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej te egzaminy,
- trybu oraz szczegółowych warunków i minimalnej częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów,
- zakresu danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujętych w świadectwie maszynisty,
- szczegółowych warunków prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakresu danych w nim ujętych, a także okresu ich przechowywania, wzoru tego rejestru oraz

trybu udostępniania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w art. 22b ust. 14a ustawy.

§ 2. Przepisy załącznika nr 1 i 2 określają wymagany zakres wiedzy i umiejętności, który powinien nabyć kandydat na maszynistę, aby uzyskać świadectwo maszynisty. Stanowią one transpozycję wymagań zawartych w załącznikach nr V i VI do 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 3.12.2007, str. 51), zwanej dalej „dyrektywą 2007/59/WE”.

§ 3. W dotychczasowym stanie prawnym, na podstawie art. 22b ust. 4 i 5 ustawy, program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty był określany indywidualnie przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w ramach stosowanych u tych podmiotów systemów zarządzania bezpieczeństwem. W obliczu występowania istotnych różnic pomiędzy programami szkolenia realizowanymi przez poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźników kolejowych oraz zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 22b ust. 21 ustawy, wprowadzono jednolite standardy szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. Program szkolenia przewiduje zrealizowanie przez kandydata na maszynistę następujących modułów szkolenia: staż stanowiskowy, szkolenie teoretyczne i praktyczne oraz prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem. Dodatkowo – możliwe jest także przeprowadzenie szkolenia z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego. Odpowiedniemu skróceniu może wówczas ulec czas trwania stażu stanowiskowego. Wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym 1 godzinie szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego odpowiada 5 godzin szkolenia w ramach stażu stanowiskowego w module „Praca przy czynnościach maszynisty”. Uwzględniając konieczność zrealizowania przez kandydata na maszynistę niezbędnej liczby godzin stażu stanowiskowego, przy jednoczesnej potrzebie wprowadzenia mechanizmu, mającego na celu zachęcenie do korzystania z tej formy szkolenia, przyjęto, że kandydat na maszynistę może zostać zwolniony z maksymalnie 50 godzin szkolenia w ramach stażu stanowiskowego w module „Praca przy czynnościach maszynisty”. Premiowane jest zatem przeprowadzenie szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego w wymiarze nie przekraczającym 10 godzin. Program szkolenia zawarty w załączniku nr 3 przewiduje łączny czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów w zależności od kategorii i rodzaju nabywanych uprawnień, wynoszący od 1304 do 2480 godzin.

§ 4. Omawiany przepis reguluje sposób i tryb przygotowania egzaminu dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. Przyjęte rozwiązania odnoszące się do sposobu przygotowania egzaminu w zakresie doboru egzaminatorów uwzględniają wymogi zawarte w tym względzie w art. 8 ust. 2, art. 9 lit. a, b i d i art. 10 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”. Ogólne wymogi kwalifikacyjne dotyczące doświadczenia zawodowego i uprawnień, jakie powinni spełniać egzaminatorzy, wskazane w przepisach decyzji Komisji nr 2011/765/UE, zostaną określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 10.

§ 5. Przepisy określają sposób, formę i tryb przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. Analogicznie jak w przypadku egzaminu na licencję maszynisty, również w przypadku części teoretycznej egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty jest ona przeprowadzana w formie testu jednokrotnego wyboru obejmującego sprawdzenie wiedzy dotyczącej infrastruktury kolejowej (zasady prowadzenia ruchu kolejowego, znajomość sygnalizacji kolejowej) oraz taboru kolejowego, uwzględniając konieczność wyraźnego wyodrębnienia tych dwóch obszarów tematycznych, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku modułów tematycznych części teoretycznej programu szkolenia. Forma egzaminu określona w projektowanym rozporządzeniu odpowiada wymaganiom określonym w art. 25 ust. 6 dyrektywy 2007/59/WE oraz w wytycznych zawartych w art. 22b ust. 21 ustawy i jest zgodna z dotychczasową praktyką przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów w Polsce.

§ 6. Komentowany przepis uzupełnia uregulowania odnoszące się do trybu pracy komisji egzaminacyjnej poprzez wskazanie, że po zakończeniu egzaminu komisja sporządza protokół egzaminacyjny zawierający podstawowe informacje dotyczące przebiegu egzaminu. Wymagane jest również przekazanie kopii protokołu do Prezesa UTK. W odniesieniu do obowiązku przekazania kopii protokołu przewoźnikowi kolejowemu (zarządcy infrastruktury), u którego kandydat na maszynistę ubiega się o uzyskanie świadectwa maszynisty (projektowany § 6 ust. 2 pkt 1), to biorąc pod uwagę, że część przedsiębiorców posiadających status przewoźnika kolejowego posiada własne ośrodki szkolenia i

www.inforlex.pl

egzaminowania, przepis ten powinien być stosowany w przypadkach, w których postępowanie egzaminacyjne jest przeprowadzane w zewnętrznym ośrodku szkolenia i egzaminowania.

§ 7. W § 7 uregulowano warunki przeprowadzania procesu szkolenia maszynistów. W ramach procesu szkolenia maszynistów wyodrębniono trzy podstawowe komponenty. Proces szkolenia jest realizowany w formie pouczeń okresowych, pouczeń doraźnych oraz szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu trakcyjnego. Taka konstrukcja przepisów regulujących szkolenia maszynistów zapewnia, zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 22b ust. 21 ustawy ciągłość realizacji procesu doskonalenia zawodowego. Częstotliwość przeprowadzania szkoleń przy użyciu symulatora pojazdu trakcyjnego określono w § 10. W aktualnym stanie prawnym, 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.), obowiązek szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu trakcyjnego dotyczy jedynie maszynistów pojazdów trakcyjnych, którzy prowadzą pociągi pasażerskie z prędkością powyżej 120 km/h. Na podstawie projektowanego § 7 pkt 3 w zw. z § 10 obowiązek ten, począwszy od 1 stycznia 2018 r., zostanie rozszerzony na wszystkich maszynistów niezależnie od tego z jaką prędkością i w jakim ruchu prowadzą oni pojazdy trakcyjne.

§ 8 – 10. W omawianych przepisach określono warunki, tryb oraz częstotliwość przeprowadzania poszczególnych komponentów procesu szkolenia maszynistów. Realizacja procesu doskonalenia zawodowego w formie pouczeń przeprowadzanych okresowo i doraźnie jest zgodna z utrwaloną praktyką stosowaną w tym względzie przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Tematyka pouczeń powinna być dostosowana do aktualnej sytuacji na sieci kolejowej i zdarzeń występujących w ruchu kolejowym. Zgodnie z § 10 każdy maszynista wykonujący czynności zawodowe na podstawie licencji i świadectwa maszynisty będzie obowiązany do przejścia szkolenia na symulatorze pojazdu trakcyjnego w wymiarze 3 godzin w roku kalendarzowym, z tym że zgodnie z § 10 pierwszym rokiem, w którym takie szkolenie należy odbyć będzie rok 2018.

§ 11 – 15. Przepisy regulują tryb, szczegółowe warunki i częstotliwość przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, które są obligatoryjnym elementem procesu doskonalenia zawodowego maszynistów i monitorowania ich kompetencji. Przy określeniu częstotliwości przeprowadzania okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności

uwzględniono minimalne wymogi w tym zakresie, które wynikają z postanowień załącznika VII do dyrektywy 2007/59/WE. W odniesieniu do sprawdzianów wiedzy i umiejętności dotyczących znajomości infrastruktury kolejowej, zgodnie ze stosowanymi w Polsce rozwiązaniami i biorąc pod uwagę, że dyrektywa 2007/59/WE wyznacza w tym zakresie jedynie minimalne ramy, przyjęto, że tego rodzaju sprawdzian należy przeprowadzić również po każdej nieobecności maszynisty na danej infrastrukturze dłuższej niż 6 miesięcy (§ 11 ust. 1 pkt 1). Jednocześnie, uwzględniając specyfikę niektórych linii kolejowych w Polsce, na których ruch kolejowy jest prowadzony jedynie sezonowo, w odniesieniu do maszynistów jeżdżących po tych liniach wprowadzono łagodniejsze wymogi w zakresie konieczności przechodzenia sprawdzianów wiedzy i umiejętności w razie dłuższej nieobecności. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych w raportach z postępowań zawierających zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom często wskazuje na konieczność przeprowadzenia dodatkowych szkoleń lub sprawdzianów dla maszynistów. Mając powyższe na uwadze projektodawca wskazał wydanie takich zaleceń jako obowiązkową przesłankę przeprowadzania sprawdzianów wiedzy i umiejętności (§ 11 ust. 2 pkt 4).

§ 16. Zakres danych, które należy zamieścić w świadectwie maszynisty uwzględnia rozwiązania stosowane w tym zakresie w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej i obejmuje wskazanie nazwy zarządcy infrastruktury kolejowej, po której maszynista prowadzi pojazdy trakcyjne, wykaz linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych stanowiących infrastrukturę graniczną, a także wykaz urządzeń i systemów wspomagających pracę maszynisty. Zawarcie tej ostatniej informacji będzie istotne gdyż obok stosowanych od lat na sieci kolejowej w Polsce urządzeń i systemów wspomagających pracę maszynisty, postępuje proces wyposażania części linii kolejowych i pojazdów trakcyjnych w Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS).

§ 17 – 18. Projektowane przepisy umożliwiają wykonanie postanowień 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 2007/59WE (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17). szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych odpowiadają wymaganiom określonym w przepisach decyzji Komisji nr 2010/17/WE.

§ 19. – Biorąc pod uwagę trwający okres przejściowy, którego ramy zostały ustanowione w art. 3 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), analogicznie jak w przypadku rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347) należy rozstrzygnąć kwestie wymiany dokumentów poświadczających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych dla maszynistów, którzy wykonują czynności na podstawie prawa kierowania pojazdem trakcyjnym. W dotychczasowym systemie uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którego ramy prawne określało rozporządzenie 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, odpowiednikami sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów były egzaminy okresowe i weryfikacyjne, stąd w § 19 ust. 4 zaproponowano, aby pierwszy okresowy sprawdzian wiedzy i umiejętności dla czynnych maszynistów, którzy wymienili dokumenty poświadczające uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych przeprowadzać nie później niż w terminie 3 lat od daty przeprowadzenia ostatniego egzaminu okresowego bądź weryfikacyjnego.

§ 20. Mając na względzie, że projektowane rozporządzenie wprowadza szereg zmian w odniesieniu do procesu uzyskiwania świadectw maszynistów, należy rozstrzygnąć, że świadectwa maszynisty wydane przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty zachowują ważność przez okres i na warunkach, na jakich zostały wydane i razem z licencją maszynisty w dalszym ciągu uprawniają do prowadzenia pojazdów trakcyjnych.

§ 21. Przepis przejściowy, w którym rozstrzygnięto, że w przypadku szkoleń w celu uzyskania świadectwa maszynisty, rozpoczętych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i niezakończonych do tego czasu, zastosowanie znajdują przepisy nowe. Oznacza to, że minimalny czas trwania i zakres tematyczny trwających szkoleń powinien być dostosowany do wymagań określonych w programie szkolenia zawartym w projektowanym rozporządzeniu. Czas trwania szkolenia kandydata na maszynistę według programów realizowanych obecnie przez poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania wynosi od 6 do 14 miesięcy. Możliwość szkolenia w celu uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów trakcyjnych w oparciu o dokumenty licencji i świadectwa maszynisty została wprowadzona

wraz z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie *świadectwa maszynisty* tj. z dniem 06 kwietnia 2011 r. Wprowadzenie rozwiązań intertemporalnych zawartych w § 21 ma na celu objęcie postanowieniami projektowanego rozporządzenia możliwie jak największej grupy kandydatów na maszynistów, co jest niezbędne w obliczu istotnych różnic występujących aktualnie pomiędzy programami szkolenia realizowanymi przez poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźników kolejowych.

§ 22. Szacunki Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wskazują, iż dla upowszechnienia szkolenia z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego konieczne jest zapewnienie w skali kraju około 25 takich urządzeń. Mając na uwadze, że w Polsce aktualnie eksploatowanych jest jedynie kilka symulatorów pojazdów trakcyjnych, niezbędne jest określenie odpowiedniego *vacatio legis* dla wprowadzenia obowiązku szkolenia wszystkich maszynistów w tej formie. W celu zapewnienia warunków do przygotowania przez ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźników kolejowych odpowiedniej infrastruktury szkoleniowej umożliwiającej przeprowadzanie szkoleń z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego, wskazano, że przepisy statuujące obowiązek (§ 7 ust. 3) oraz regulujące warunki i częstotliwość szkolenia z wykorzystaniem symulatora pojazdu trakcyjnego (§ 10) wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. Mając zatem na uwadze dyspozycję § 10, pierwsze szkolenie maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego należy przeprowadzić nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r. Termin ten jest skorelowany z wynikająca z art. 3 ust. 1 i 3-6 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym datą zakończenia okresu przejściowego, w którym osoby, które nabyły uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych albo rozpoczęły szkolenie przed dniem 29 października 2013 r., mogą wykonywać czynności na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów trakcyjnych bez konieczności posiadania licencji i świadectwa maszynisty (na podstawie wystawionego przez pracodawcę prawa kierowania pojazdem trakcyjnym). Zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, prawa kierowania pojazdem trakcyjnym zachowują ważność do dnia 29 października 2018 r. Po tej dacie wszyscy maszyniści będą wykonywać czynności prowadzenia pojazdu trakcyjnego wyłącznie na podstawie licencji i świadectwa maszynisty. Z wyjątkiem przepisów § 7 ust. 3 oraz § 10, projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana regulacja 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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2012 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do maszynistów i kandydatów na maszynistów, a także do podmiotów zaangażowanych w proces uznawania kwalifikacji zawodowych dla tej grupy pracowników kolei, w tym do przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej oraz ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych był przedmiotem prac działającego przy ministrze właściwym do spraw transportu Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym. W toku prac pisemne stanowisko do projektowanego rozporządzenia zgłosiły następujące podmioty:

- 1) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 2) "CS Szkolenie i Doradztwo" Sp. z o. o.;
- 3) Arriva RP Sp. z o. o.;
- 4) PKP Intercity SA;
- 5) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 6) PKP Cargo SA;
- 7) "Koleje Mazowieckie – KM" Sp. z o.o.;
- 8) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 9) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Nie zostały uwzględnione uwagi zgłoszone przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych i przewoźnika kolejowego Arriva RP Sp. z o.o. Podmioty te zakwestionowały dopuszczalność wprowadzenia rozwiązań zaproponowanych w przepisach przejściowych, które przewidują, że w przypadku szkoleń trwających w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ich minimalny czas trwania i zakres tematyczny powinien być dostosowany do wymagań określonych w programie szkolenia zawartym w projektowanym rozporządzeniu. Podmioty te argumentowały, że takie ukształtowanie przepisów przejściowych przyczyni się do pogorszenia warunków funkcjonowania przewoźników kolejowych, stanowi istotną dolegliwość dla kandydatów na maszynistów, którzy aktualnie realizują szkolenie, a także stanowi naruszenie wyrażonej w art. 2 Konstytucji RP zasady państwa prawnego i innych zasad konstytucyjnych wywodzonych z tego przepisu, w tym zasady zaufania obywateli do państwa, niedziałania prawa wstecz oraz ochrony praw słusznie nabytych. W ocenie projektodawcy standaryzacja wymagań w zakresie szkolenia kandydatów na maszynistów i wyeliminowanie istotnych różnic występujących aktualnie pomiędzy programami szkolenia realizowanymi przez poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźników kolejowych, są niezbędne dla zapewnienia wymaganego i porównywalnego poziomu wyszkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych, a tym samym dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Niezbędne jest w tej sytuacji objęcie postanowieniami projektowanego rozporządzenia możliwie jak największej grupy kandydatów na maszynistów, w tym również tych, którzy aktualnie są w trakcie odbywania

www.inforlex.pl

szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty. Proponowane rozwiązania intertemporalne stanowią wyraz dążenia projektodawcy do ochrony bezpieczeństwa obywateli, co w myśl art. 5 Konstytucji RP stanowi obowiązek organów władzy publicznej.

Uwzględniono propozycje Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, odnoszące się do określenia formy, częstotliwości i przesłanek przeprowadzania szkoleń (pouczeń) dla maszynistów. Nie uwzględniono natomiast propozycji tego podmiotu zakładającej objęcie wszystkich maszynistów obowiązkiem przechodzenia szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego począwszy od 2015 r., mając na uwadze konieczność wyznaczenia odpowiednio długiego okresu na dostosowanie się ośrodków szkolenia i egzaminowania do nowych wymagań i zapewnienia odpowiedniej liczby urządzeń, niezbędnej do upowszechnienia szkolenia w tej formie.

Uwzględniono propozycje PKP CARGO S.A. odnoszące się do określenia zakresu tematycznego egzaminu praktycznego oraz ujednoczenia formy przeprowadzania części teoretycznej egzaminu dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty.

Przewoźnik kolejowy PKP Intercity S.A. przedstawił stanowisko, zgodnie z którym szkolenie z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego powinno być obligatoryjnym elementem procesu doskonalenia zawodowego dla wszystkich maszynistów, niezależnie od tego z jaką prędkością i w jakim ruchu prowadzą oni pojazdy trakcyjne, co zostało odzwierciedlone w projektowanym rozporządzeniu. Nie uwzględniono propozycji PKP Intercity SA, zgodnie z którymi 1/3 liczby godzin dedykowanych dla modułu szkolenia „Praca przy czynnościach maszynisty” powinna być przeznaczona na wykonywanie przez maszynistę jazd praktycznych pod nadzorem a czas szkolenia teoretycznego w zakresie infrastruktury kolejowej powinien zostać wydłużony. Biorąc pod uwagę ogólny, że program szkolenia określony w projektowanym rozporządzeniu określa minimalne ramy, istnieje możliwość odpowiedniego wydłużenia poszczególnych jego modułów przez ośrodek szkolenia i egzaminowania z zachowaniem wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu. Przewoźnik kolejowy zgłosił także praktyczne problemy ze stosowaniem klasyfikacji kategorii i podkategorii świadectwa maszynisty i prawidłowym określeniem zakresu uprawnień, które przysługują maszyniście w ramach określonej kategorii i podkategorii. Przepisy określające podkategorie świadectwa maszynisty zostały określone 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). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zgłosiło do Komisji Europejskiej i Europejskiej Agencji Kolejowej zastrzeżenia co do sposobu określenia klasyfikacji kategorii i podkategorii świadectwa maszynisty w prawie Unii Europejskiej.

Uwzględniono uwagi Arriva RP Sp. z o.o. odnoszące się do rozszerzenia katalogu przesłanek uzasadniających zwolnienie z obowiązku przeprowadzania egzaminów przez egzaminatora posiadającego uprawnienia odpowiednio w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowego lub określonego taboru, w sytuacji, gdy ta infrastruktura lub tabor były uprzednio wyłączone z eksploatacji.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Wprowadzenie nowego systemu uzyskiwania kwalifikacji zawodowych maszynistów umożliwi stworzenie spójnych i jednolitych dla wszystkich kandydatów na maszynistów warunków uzyskiwania uprawnień zawodowych. Wprowadzone regulacje umożliwią osobom należącym do tej grupy zawodowej, podejmowanie zatrudnienia także u przewoźników wykonujących przewozy na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Aktualnie ośrodki szkolenia i egzaminowania oraz przewoźnicy kolejowi dysponują dostępem do kilku symulatorów, które imitują popularne w Polsce typy pojazdów trakcyjnych (EP09, EN57, ET 22). Biorąc pod uwagę, że zgodnie z projektowanym rozporządzeniem szkolenie na symulatorze będzie obowiązkowe dla wszystkich maszynistów w wymiarze 3 godzin rocznie, w celu zaspokojenia popytu na tego rodzaju usługi, przy założeniu utrzymania w 2018 r. obecnej liczby maszynistów (około 17,5 tys.), niezbędny będzie zakup przez ośrodki szkolenia i egzaminowania i przewoźników kolejowych dodatkowo około 20 symulatorów. Szacunkowy koszt zakupu jednego symulatora pojazdu kolejowego, w zależności od jego budowy, funkcjonalności i wyposażenia technicznego, wynosi od 2 do 5 mln zł.

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje wzrost kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych, którzy szkolili bądź zlecali przeprowadzenie szkoleń kandydatów na maszynistów według programu szkolenia zakładającego mniejszą liczbę godzin szkolenia, aniżeli określona w projektowanym rozporządzeniu. W przypadku ośrodków szkolenia i egzaminowania, które realizują szkolenie kandydatów na maszynistów w okresie krótszym niż 12 miesięcy, koszt wyszkolenia może wzrosnąć nawet o 100 %. Według wyliczeń Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju całkowity koszt szkolenia kandydata na maszynistę, który po raz pierwszy ubiega się o uzyskanie świadectwa maszynisty według programu określonego w rozporządzeniu wyniesie około 35 tys. zł.

4. Źródła finansowania

Źródłem finansowania wydatków związanych z zakupem symulatorów pojazdów kolejowych będą środki własne ośrodków szkolenia i egzaminowania lub przewoźników kolejowych. Możliwe jest również współfinansowanie tego rodzaju projektów ze środków pochodzących z funduszy Unii Europejskiej.

Dodatkowe koszty związane z wydłużeniem czasu trwania szkolenia kandydatów na maszynistów powinny zostać sfinansowane ze środków własnych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury zlecających to szkolenie.