

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2017 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty**

Na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z 2015 r. poz. 1410 oraz z 2016 r. 1848) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5 w ust. 7 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wykonanie jazdy praktycznej poznanym w trakcie szkolenia wybranym przez egzaminatora prowadzącego typem pojazdu kolejowego po dowolnej części poznanej infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury.”;

2) w § 11:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) infrastruktury kolejowej - co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na infrastrukturze kolejowej danego zarządcy infrastruktury; ”,

b) w ust. 2 w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury;”;

3) w § 21 wyrazy „1 stycznia 2018 r. ” zastępuje się wyrazami „1 stycznia 2019 r. ”.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1823, 1920, 1923, 1948 i 2148 oraz z 2017 r. poz. 60, 1089 i 1566.

§ 2. Do szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty lub zachowania ważności świadectwa maszynisty rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**I BUDOWNICTWA**

**Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego



Tomasz Warchoł

PODSEKRETARZ STANU



Andrzej Biteń

## Uzasadnienie

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z późn. zm.) ma na celu uproszczenie sposobu egzaminowania kandydatów ubiegających się o świadectwo maszynisty oraz sposobu przeprowadzania sprawdzianu wiedzy i umiejętności w przypadku rozszerzania w świadectwie maszynisty uprawnień w zakresie infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami wykonanie jazdy praktycznej w części praktycznej egzaminu dla kandydatów ubiegających się o świadectwo maszynisty powinno być realizowane na każdym poznanym odcinku linii kolejowej. Taka forma przeprowadzania egzaminu praktycznego napotyka szereg trudności z uwagi na fakt, że pociągi nawet tych samych relacji kursują różnymi trasami, co uniemożliwia wcześniejsze zaplanowanie czasu przeprowadzenia egzaminu.

Pojawiają się także kolejne utrudnienia w przeprowadzaniu egzaminów oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności, takie jak:

- brak pociągów szczególnie na rzadko wykorzystywanych liniach kolejowych (łączniech),
- przejazdy pociągów niezgodne z opracowanym rozkładem jazdy pociągu,
- nierytmiczność jazdy pociągów wynikająca z licznych zamknięć torów,
- oczekiwanie na określony, wymagany typ pojazdu kolejowego szczególnie przy małej liczebności pojazdów w danej serii (typie),
- duża ilość linii kolejowych, w tym łącznic kolejowych do przeprowadzenia egzaminowania.

Taki sposób przeprowadzania egzaminu praktycznego stanowi poważne obciążenie zespołu egzaminatorów, mając na uwadze charakter realizowanych przewozów, w szczególności towarowych. Często jazda praktyczna jest odwoływana i realizowana w innym terminie niż pierwotnie zaplanowano. Ze względu na ww. uwarunkowania, według informacji PKP Cargo S.A. przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty dla podkategorii B2 dla grupy 30 pracowników odbywa się średnio przez okres 4 - 5 miesięcy.

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku rozszerzania uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej, gdzie nałożono obowiązek sprawdzenia wiedzy i umiejętności poprzez przeprowadzenie jazdy praktycznej po poznanym odcinku linii kolejowej.

W związku z powyższym w projekcie zmieniającym zaproponowano zmianę przepisu w § 5 w ust. 7 pkt 7 polegającą na tym, aby w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty wykonanie jazdy praktycznej odbywało się wybranym typem pojazdu kolejowego po dowolnej części poznanej infrastruktury kolejowej zarządcy infrastruktury.

W projekcie zaproponowano również zmianę w § 11 w ust. 1 pkt 1 polegającą na tym, aby sprawdziany wiedzy i umiejętności niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty w zakresie znajomości infrastruktury kolejowej odbywały również na dowolnej części infrastruktury kolejowej zarządcy. Podobnie w przypadku rozszerzenia uprawnień określonych w świadectwie w zmienianym w § 11 w ust. 1 pkt 3.

Wprowadzenie powyższych zmian postulował również Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Natomiast przesunięcie terminu obowiązku szkolenia maszynistów na symulatorach pojazdów kolejowych na dzień 1 stycznia 2019 r. zaproponowano poprzez wprowadzenie zmiany w § 21 rozporządzenia.

Zmiana ta spowodowana jest brakiem skutecznego wyboru przez spółki kolejowe producenta symulatorów, który spełniłby wymóg ich wykonania. Przesunięcie ww. terminu umożliwi przygotowanie, organizację i dokonanie optymalnego zakupu symulatorów, których cena kształtuje się na poziomie kilku mln zł za sztukę.

Termin wejścia w życie obowiązku szkolenia maszynistów na symulatorach pojazdów kolejowych nie wynika z przepisów Unii Europejskiej.

Zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.) jest mowa, że wykorzystanie symulatorów może być pomocne w efektywnym szkoleniu maszynistów, ale nie jest obowiązkowe. Są one szczególnie użyteczne w szkoleniu w nietypowych warunkach

pracy, w zakresie rzadko stosowanych zasad postępowania oraz w celu zapewnienia możliwości uczenia się przez działanie w sytuacjach, których nie da się przećwiczyć w rzeczywistości.

Termin 1 stycznia 2018 r. wynikający z przedmiotowego rozporządzenia został przyjęty jako wynik prac Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym po poważnym wypadku kolejowym w dniu 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami w wyniku, którego śmierć poniosło 16 osób, w tym 5 pracowników przewoźników kolejowych oraz 61 osób zostało ciężko rannych.

Rozwiązania zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

**Nazwa projektu**  
Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  
Andrzej Bittel Podsekretarz Stanu w MIiB

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  
Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MIiB (22) 630-14-20,  
Waldemar.Niedziela@mib.gov.pl

**Data sporządzenia**  
21.08.2017 r.

**Źródło:**

Art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.)

**Nr w wykazie prac 175 MIB**

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Uproszczenie sposobu egzaminowania kandydatów ubiegających się o świadectwo maszynisty oraz sposobu przeprowadzania sprawdzianu wiedzy i umiejętności w przypadku rozszerzania w świadectwie maszynisty uprawnień w zakresie infrastruktury kolejowej, a także przesunięcie terminu szkolenia maszynistów na symulatorach pojazdów kolejowych z dnia 1 stycznia 2018 r. na dzień 1 stycznia 2019 r., wynikające z braku skutecznego wyboru przez spółki kolejowe producenta symulatorów, który spełniłby wymóg ich wykonania.

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

Usprawnienie sposobu przeprowadzania egzaminów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów dla zachowania świadectwa maszynisty oraz w przypadku rozszerzenia uprawnień w zakresie infrastruktury kolejowej.

Przesunięcie terminu obowiązku szkolenia maszynistów na symulatorach pojazdów kolejowych na dzień 1 stycznia 2019 r. umożliwi przygotowanie, organizację i dokonanie optymalnego zakupu symulatorów, których cena kształtuje się na poziomie kilku mln zł za sztukę.

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

Brak informacji.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźników kolejowych	117	Urząd Transportu Kolejowego	bezpośrednie
Zarządców infrastruktury	14	Urząd Transportu Kolejowego	bezpośrednie

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony następującym podmiotom:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP PLK S.A.;
- 4) PKP SKM w Trójmieście;
- 5) PKP LHS sp. z o.o.
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 8) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 9) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 10) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 11) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 12) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;
- 13) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 14) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 15) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 16) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 17) Związek Pracodawców Business Centre Club;
- 18) Forum Związków Zawodowych.

Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w Raporcie z konsultacji.

## 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	<u>Nie dotyczy</u>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy

## 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 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa		42						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Znaczne usprawnienie organizacji procesu szkolenia maszynistów oraz zachowywania ważności świadectwa maszynistów. Ponadto szkolenie na symulatorach poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego dzięki możliwości wytrenowania prawidłowych reakcji maszynisty na rozmaite sytuacje zagrożenia (np. zajęcie toru przez inny pociąg, wjechanie na tor pojazdu drogowego, wtargnięcie na tor dzikich zwierząt, itp.), których nie ma możliwości zaaranżować w rzeczywistych warunkach.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy							
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Niniejsze rozporządzenie (jako nowelizacja wcześniejszych założeń) spowoduje przesunięcie w czasie (o jeden rok) wydatków spółek kolejowych oraz ośrodków szkolenia maszynistów na zakup symulatorów szkolenia maszynistów. Szacowana wartość 1 urządzania to ok. 2 - 7 mln zł w zależności od wersji oraz zakresu oprogramowania (np. ilości i długości odwzorowanych linii kolejowych) oraz innych oczekiwań zamawiającego (np. wybór między symulatorem stacjonarnym i mobilnym). Średni koszt symulatora przyjęto na poziomie 3,5 mln zł. Szacuje się, że na pełne zaspokojenie potrzeb szkoleniowych maszynistów i kandydatów na maszynistów potrzeba ok. 12 urzędzeń, w związku z czym łączny koszt w ujęciu pieniężnym wynosi ok. 42 mln zł.
--	---

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" 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 type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Brak wpływu.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu: Nie dotyczy

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Koniec IV kwartału 2017 r.

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

Nie dotyczy

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

Brak