

STANOWISKO

Forum Kolejowego Railway Business Forum, Fundacji ProKolej,
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego i Związku Niezależnych
Przewoźników Kolejowych

**w sprawie regulacji systemu szkolenia maszynistów
kolejowych oraz wymogów zdrowotnych i badań lekarskich.**

1. Informacje wstępne

1.1 Podstawowe założenia

Od wielu lat poruszana jest na rynku kolejowym kwestia struktury wiekowej maszynistów, luki pokoleniowej w tym zawodzie, procesów związanych z rekrutacją i szkoleniem kandydatów oraz uzyskiwaniem uprawnień do wykonywania pracy maszynisty kolejowego.

W ciągu ostatnich kilku lat zanotowano szereg pozytywnych zmian, w szczególności związanych z organizacją i przeprowadzaniem egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty.

Działalność Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów zdecydowanie zoptymalizowała wcześniejsze praktyki i wpłynęła na procesy szkoleniowe.

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty odnośnie szkoleń także usprawniła praktyczne zdobywanie umiejętności przez osoby zamierzające podjąć pracę na stanowisku maszynisty kolejowego.

Niemniej przepisy prawa, w ocenie środowiska rynku kolejowego, zawierają jeszcze sporo nieścisłości, archaicznych rozwiązań i niepraktycznych zapisów, stąd istnieje potrzeba rozpoczęcia prac nad kompleksowym podejściem do systemu szkolenia ze wskazaniem na:

- efektywniejszy proces szkolenia
- racjonalne uwzględnienie specyfiki pracy maszynisty w zależności od rodzaju przewozów
- redukcję, tam gdzie to możliwe, czasu trwania i zakresu szkolenia
- racjonalizację kosztów przygotowania kandydata na maszynistę do zawodu
- zapewnienie większej przejrzystości i spójności regulacji prawnych

W trakcie konsultacji i prowadzonych analiz przez różne podmioty i środowiska wskazywano na szereg problemów oraz możliwości uproszczenia zbytecznych obciążeń dla całego sektora kolejowego, problemy, których nie ma w innych gałęziach transportu, w szczególności w

najbardziej konkurencyjnym względem kolei transporcie samochodowym. Stan obecny powoduje, że bariery wejścia do sektora kolejowego są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku analogicznych barier wejścia do innych gałęzi transportu. Podejście do zasad funkcjonowania kolei o charakterze biurokratycznym powoduje radykalny wzrost kosztów funkcjonowania całej branży, konieczność przerzucenia tych kosztów na użytkowników transportu kolejowego, a przez to spadek konkurencyjności kolei.

Generalnie rzecz biorąc proces przygotowania zawodowego maszynistów, jest przeregulowany, zdefiniowany nieelastycznie, bardzo szczegółowo i w wielu przypadkach w oderwaniu od współczesnych osiągnięć techniki i rozwoju społecznego. Harmonogram szkolenia zawarty w rozporządzeniu jest oparty o archaiczny system szkolenia opartym na koncepcji: „im dłużej, tym lepiej”. Długość szkolenia zniechęca zarówno pracodawców (ze względu na wysokie koszty wyszkolenia pracownika) jak i kandydatów na maszynistów (długi czas niskich zarobków jako osoba ucząca się zawodu).

Zwracamy uwagę na specyfikę pracy maszynistów kolejowych w zależności od rodzaju przewozów (pasażerskie, towarowe, manewrowe) a nawet istotne różnice w funkcjonowaniu poszczególnych przewoźników/firm świadczących usługę trakcyjną. Stąd przyjęte rozwiązania powinny w miarę możliwości stanowić kompromis pomiędzy oczekiwaniami konkretnych podmiotów. Dotyczy to na przykład postulatu skrócenia czasu trwania szkolenia dla kandydatów na maszynistów. Z jednej strony podnoszony był argument poważnej luki na rynku pracowników – maszynistów i ich struktury wiekowej powodujący konieczność efektywnego i przyspieszonego szkolenia kandydatów. Porównując ilości wymaganych godzin szkoleniowych maszynistów w krajach UE Polska stosuje najdłuższe okresy. Istotne jest, że generalnie państwa UE nie ingerują w kwestie wymaganych godzin szkolenia poprzestając na określeniu zakresu wiedzy którą musi opanować kandydat na maszynistę. Wskazywano również na fakt, iż proces szkolenia dla prowadzących pojazdy drogowe (ciężarowe i autobusy) jest nieporównywalnie krótszy i procedura mniej skomplikowana. Można stwierdzić, że długi okres szkolenia paradoksalnie może przyczyniać się do niskiej zdawalności części teoretycznej egzaminu ze względu na czas jaki upływa od szkolenia w części teoretycznej do egzaminu. Fakt ten ma oczywisty wpływ na stan bezpieczeństwa kolejowego oraz potencjalne ryzyko biznesowe dla przewoźników kolejowych. Z drugiej strony w oparciu o doświadczenia ośrodków szkolenia, egzaminatorów wewnętrznych, CEMM oraz dane UTK, wiedza i umiejętności kandydatów na maszynistów nawet po długim okresie szkolenia pozostawiają wiele do życzenia. **Oczywiście programy szkoleń obejmujące czas trwania mogą być zgodnie z metodyką ośrodków swobodnie wydłużane.** Jednak wymagane – minimalne ilości godzin szkolenia określone w rozporządzeniu nie powinny być zbyt krótkie z uwagi na możliwe formalne podejście niektórych ośrodków szkoleniowych i pracodawców realizujących tylko niezbędne wymagania wynikające z przepisów. **Najistotniejsza jest jakość procesu szkolenia. Uwzględnić trzeba fakt, że skrócenie czasu szkolenia bez poprawy jego jakości nie przyniesie oszczędności ponieważ w ostateczności kandydat musi zdać egzamin a konieczność przystępowania do egzaminów poprawkowych spowoduje wzrost czasu i kosztów szkolenia.** Dlatego rozpatrywany jest raczej sposób efektywniejszego i bardziej rozsądnego układu programu szkoleń postulując redukcję czasową i możliwość wprowadzania szkolenia na symulatorze tam gdzie jest to bez wątpienia wskazane i właściwe.

Podkreślić należy, że skrócenie szkolenia nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa systemu kolejowego ponieważ jakość tego szkolenia będzie weryfikowana w trakcie egzaminu przeprowadzanego przez UTK.

Najlepszy system to taki który ma zdolność do samoregulacji. Niska zdawalność ma wpływ na wzrost kosztów szkolenia a tym samym w interesie przewoźnika będzie zapewnić jak najwyższą skuteczność kształcenia maszynistów z wykorzystaniem nowoczesnych środków i metod nauczania.

Aktualnie obowiązujące rozporządzenie zawierające szczegółowy harmonogram określający zawierający duże ilości obowiązkowych godzin szkoleniowych powoduje że koszt wyszkolenia maszynistów jest bardzo poważnym obciążeniem dla pracodawcy. Koszt ten ogranicza możliwości ponoszenia dodatkowych kosztów inwestowania w unowocześnienie i udoskonalenie procesu szkolenia.

Zmiana rozporządzenia i skrócenie globalnej wymaganej ilości godzin szkolenia oraz dopuszczenie zastępowania szkolenia na lokomotywie (w szczególności w zakresie pracy przy czynnościach maszynisty) symulatorem stanowiłoby zachętę dla pracodawców do inwestowania w nowoczesne, bardziej efektywne i skuteczne metody szkolenia. System egzaminu państwowego jest hamulcem dla bezkrytycznego skracania szkolenia ze względu na fakt, że niewłaściwe przygotowanie kandydata, skutkujące niezdaniem egzaminu, podnosi w sposób istotny koszty szkolenia.

Umożliwienie uwzględnienia w procesie szkolenia wcześniej nabytych umiejętności i zdobytej wiedzy mogłoby przyczynić się do poprawy metod rekrutacji na stanowisko maszynisty. Przewoźnicy w zależności od swoich potrzeb mogliby stosować dwuetapowy system przygotowania pracowników, dla których zatrudnienie np.: na stanowisku ustawiacza lub rewidenta stanowiłoby pierwszy krok w zdobyciu kwalifikacji maszynisty. Jednocześnie dla przewoźnika oznaczałoby to możliwość poprawy oceny przydatności kandydata oraz jego efektywne zatrudnienie.

Głównym założeniem powinno być wprowadzenie zmian do systemu szkolenia, które wywołają efekt przesunięcia ciężaru szkolenia teoretycznego na rzecz zajęć praktycznych oraz skrócenia wymiaru zajęć godzinowych tam gdzie jest to możliwe i uzasadnione a także wyeliminowanie zbędnych utrudnień i luk w przepisach prawa.

Oprócz zagadnień związanych z procesem szkolenia wskazujemy również na problemy kandydatów na maszynistów oraz funkcjonujących maszynistów związane z wymaganiami zdrowotnymi i przeprowadzaniem badań lekarskich. Ta problematyka ma ścisły związek z rekrutacją osób zainteresowanych pracą w zawodach kolejowych. Istnieje możliwość wprowadzenia w tym obszarze zmian usprawniających system i doprecyzowania wymagań zdrowotnych oraz uproszczenia procedur uciążliwych dla pracodawców.

1.2 Przygotowanie stanowiska

Niniejsze stanowisko zawiera uwagi co do stanu obecnego i propozycje zmian w systemie szkolenia (Część 1). Ponadto poruszono wątek procesu szkolenia i późniejszego monitorowania pracy maszynisty a także problematyki badań stanu zdrowia maszynisty/kandydata na maszynistę (Część 2). W części 3 zawarto proponowane, konkretne zapisy zmian prawa.

Przy opracowywaniu stanowiska wykorzystano uwagi i opinie specjalistów (lista osób, które dzieliły się swoimi przemyśleniami w trakcie spotkań i korespondencji w zakresie objętym stanowiskiem jest przytoczona na końcu).

Przedmiotowe stanowisko zostanie przekazane do instytucji, które mają kompetencje do wdrożenia proponowanych rozwiązań oraz upowszechnione do wiadomości środowiska transportu szynowego w Polsce.

1.3 Wykaz aktów prawnych związanych tematyką prac Zespołu

Wśród aktów prawnych, które regulują tematykę będącą przedmiotem prac Zespołu najważniejsze przepisy, które mogą wymagać nowelizacji występują:

- Ustawa o transporcie kolejowym *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789 tekst jednolity Dz.U.2024.697*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynisty *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty Dz.U.2022.2574*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty Dz.U. 2022. 2680*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminów na licencje i świadectwo maszynisty *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty Dz.U.2022.2557*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów Dz.U. 2022.2355*

Ponadto przy rozpatrywaniu ewentualnych zmian trzeba zwrócić uwagę na zachowanie spójności z odpowiednimi regulacjami Unii Europejskiej oraz rekomendować zmiany w zapisach aktów niższego rzędu jak regulaminy, instrukcje, zarządzenia wewnętrzne, programy szkoleń itp. Uwzględnić należy także orzecznictwo sądów jeśli w danym obszarze takie występuje.

2. Część 1 Kompleksowe zmiany systemu szkolenia maszynisty

2.1 Kwestia opracowania przewodnika/poradnika dla osób które mają zamiar przystąpić do egzaminu.

Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów UTK organizuje proces przeprowadzenia egzaminów na licencję oraz świadectwo maszynisty. Bez wątpienia taki egzamin jest związany z pewnym stresem dla kandydata na maszynistę a w związku z tym na wynik egzaminu ma wpływ nie tylko opanowana przez kandydata wiedza i umiejętności ale także odpowiednie przygotowanie się do wizyty w CEMM.

Niezbędnym jest stworzenie zbioru wymagań, które czekają kandydata/kandydatkę do zawodu maszynisty/maszynistki. Zbiór ten powinien przyjąć formę podręcznika/przewodnika opublikowanego przez Urząd Transportu Kolejowego, zawierającego kompendium wiedzy dla kandydatów/kandydatek umożliwiające uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu teoretycznego na stanowisko maszynisty/tki. Tego typu

„przewodnik” powinien zawierać wskazanie procedur obowiązujących przy egzaminie teoretycznym i praktycznym z wykorzystaniem symulatora, katalog przykładowych pytań egzaminacyjnych, wskazanie przykładowych, najczęściej popełnianych przez przystępujących do egzaminu błędów i inne przydatne informacje. Wydawnictwo to może zostać opracowane przy wsparciu zaangażowanych organizacji i specjalistów.

Publikacja „przewodnika” byłaby bardzo korzystna w procesie szkolenia kandydatów na maszynistę, albowiem:

- wskazywałaby właściwe, najważniejsze kierunki przyswojenia wiedzy
- pozwoliło ośrodkom szkolenia na uzupełnienie/dostosowanie programów szkolenia z uwzględnieniem nacisku na poszczególne zagadnienia
- wpłynęło na mniejszy poziom stresu dla kandydatów i pełne uświadomienie zakresu wymagań

2.2 Kwestia wykorzystania symulatorów

Jak wskazują założenia budowy i zastosowania oraz dotychczasowa praktyka, symulatory wykorzystywane do szkolenia oraz egzaminowania kandydatów na maszynistów są nieocenionym narzędziem dzięki, którym:

- można odwzorować wykonywanie czynności maszynisty w danym typie pojazdu kolejowego bez zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu
- można symulować w pracy maszynisty różnorodne warunki i zdarzenia, które mogą wystąpić na drodze kolejowej w tym różne rodzaje zagrożeń i potrzeby reakcji w nietypowych sytuacjach
- można w znaczący sposób skrócić czas do rozpoczęcia szkolenia praktycznego rozumianego jako prowadzenie pojazdu pod nadzorem
- można znacząco poprawić bezpieczeństwo szkolenia praktycznego
- można w znaczący sposób skrócić czas szkolenia praktycznego
- można w przybliżony sposób zapoznać kierującego ze szlakiem kolejowym dzięki rzeczywistemu odwzorowaniu tras
- można przyswoić szereg umiejętności obsługi urządzeń pokładowych w ruchu bez potrzeby uruchamiania pojazdu kolejowego
- można prześledzić umiejętności, reakcje i zachowanie osoby szkolącej się na symulatorze a w związku z tym łatwiej eliminować błędy i wpływać na prawidłowy stan psychofizyczny adepta
- można w trakcie egzaminu dokładnie sprawdzić umiejętności i wiedzę kandydata
- można szkolić z większą intensywnością i w większym zakresie tras, warunków, sytuacji awaryjnych i niestandardowych niż w praktycznej jeździe, która ogranicza się do tras i warunków panujących u danego przewoźnika.

Większość z tych zalet jest z powodzeniem wykorzystywana przy egzaminie państwowym w CEMM oraz w trakcie szkoleń. Niemniej symulatory są używane podczas szkolenia kandydatów na maszynistów w niewielkim stopniu. Zdarzają się takie sytuacje, że podchodzący do egzaminu w CEMM kandydat nie ma w ogóle doświadczenia w używaniu symulatora. Wynika to między

innymi z faktu, niskiego wykorzystania możliwości zaliczenia szkolenia na symulatorze jako szkolenia praktycznego.

W procesie szkoleniowym zajęcia przy wykorzystaniu symulatorów w znacznym stopniu mogą zastąpić część czasu przeznaczanego na praktykę zawodu maszynisty oszczędzając czas i koszty i podnosząc jakość szkolenia w różnorodnych warunkach.

Przedstawiciele producentów symulatorów twierdzą, iż nie powinno być problemu z zapewnieniem dostępu do odpowiedniej ilości symulatorów przy działalności szkoleniowej a oprogramowanie symulatora może być bez trudu dostosowane do specyficznych potrzeb danego ośrodka szkolenia.

Biorąc powyższe pod uwagę rekomendujemy uwzględnienie zapisów, które zapewnią większe wykorzystanie symulatora w procesie nauki:

- zintensyfikowanie oraz rozszerzenie możliwości szkolenia z wykorzystaniem symulatora w trakcie zdobywania wiedzy przez kandydatów na maszynistę w ośrodkach szkoleniowych poprzez określenie w formie procentowej lub godzinowej korzystania z symulatora w module szkolenia praktycznego.
- etap III szkolenia na maszynistę, czyli „prowadzenie pojazdu pod nadzorem” powinno rozpoczynać się, a nawet być w części zastąpione szkoleniem z użyciem symulatora. Pozwoli to przygotować kandydata do prowadzenia pojazdu pod nadzorem, zminimalizuje stres przed prowadzeniem pojazdu a nadzorujący maszynista będzie chętniej i bez obaw pozwalał prowadzić pociąg.
- samo szkolenie w części IV powinno obejmować określoną przez ośrodek szkoleniowy liczbę godzin szkolenia z użyciem symulatora pojazdu kolejowego. Maksymalna liczba godzin szkolenia z użyciem symulatora, którą można zastąpić godziną jazdy pod nadzorem nie powinna przekroczyć 60% godzin.

Ponadto postuluje się określenie sposobów wsparcia wykorzystywania symulatorów poprzez dofinansowanie ich zakupu z funduszy będących w gestii Ministerstwa Infrastruktury przy ewentualnym wykorzystaniu środków funduszy UE.

2.3 Kwestia zmian w programach szkolenia

W obecnym systemie szkolenia kandydatów (załącznik nr. 1 i 3 do rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty) założono ściśle - takie same dla wszystkich ramy czasowe szkolenia ze znajomości budowy pojazdów kolejowych. Rozwój techniki zapewnia coraz większą łatwość obsługi pojazdu pod kątem technicznym. Oprócz tego tabor kolejowy jest obecnie bardzo różnorodny i wykorzystywana jest duża liczba typów eksploatowanych pojazdów przez konkretne podmioty. Zatem przekazywanie w trakcie szkolenia szczegółowej wiedzy z zakresu budowy taboru wydaje się być niezasadne.

Znajomość budowy pojazdów kolejowych przez maszynistę w zasadzie ogranicza się do umiejętności:

- właściwego przygotowania pojazdu do drogi (kontrola określonych urządzeń, aparatów podzespołów i wykonanie wymaganych prób),

- właściwego (bezpiecznego, nie powodującego uszkodzeń pojazdu i infrastruktury oraz płynnego) prowadzenia pociągu, znajomości rodzaju zastosowanych hamulców, obsługi każdego z nich i sposobów awaryjnego zatrzymania,
- określenia usterek eliminujących pojazd z ruchu, warunków i ewentualnej prędkości jazdy po wystąpieniu usterki, umiejętności zlokalizowania i nazwania podstawowych podzespołów pojazdu oraz prawidłowego zabezpieczenia w przypadku awarii.

W sporadycznych przypadkach maszynista powinien mieć umiejętność usunięcia prostych usterek według procedur obowiązujących u danego podmiotu kolejowego eksploatującego pojazd.

Biorąc pod uwagę powyższe, zastanawia fakt dopuszczenia przez prawodawcę możliwości skrócenia czasu szkolenia dla kandydata, który był zatrudniony „na stanowisku rewidenta taboru lub innym, na którym kandydat ten wykonywał czynności obejmujące naprawę i utrzymanie taboru kolejowego”, podczas gdy brak takiego dopuszczenia dla kandydata, który był zatrudniony np. na stanowisku dyżurnego ruchu czy kierownika pociągu. Naprawa i czynności utrzymaniowe wielu z dzisiejszych pojazdów kolejowych przeprowadzane są w całości przez pracowników firm zewnętrznych, np. producentów pojazdów i odbywają się w całości poza zakresem obowiązków maszynisty. Wiele nowoczesnych pojazdów wyposażonych jest w systemy autodiagnostyki i wyłączania poszczególnych zdefektowanych podzespołów.

Szttywne ramy czasowe szkolenia maszynisty z czynności rewidenta i utrzymania taboru zastanawiają również w kontekście ilości eksploatowanych przez podmiot typów taboru, a nie tylko poziomu ich skomplikowania.

W myśl rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty tyle samo godzin powinno trwać szkolenie w celu uzyskania świadectwa maszynisty na dwa nowego typu pojazdy kolejowe z rozruchem tyrystorowym, systemami przeciwpoślizgowymi, automatycznymi sprzęgami, monoblokowymi zestawami kołowymi, tarczowymi hamulcami, pneumatycznym odsprężynowaniem itd., co szkolenie na osiem zupełnie różnych pojazdów starszego typu z rozruchem oporowym, sprzęgami śrubowymi, obręczowanymi zestawami kołowymi, zawieszeniem opartym o resory piórowe itd. Warto tutaj jeszcze wspomnieć o drezynach czy im podobnych pojazdach kolejowych. Ilość materiału do przyswojenia dla kandydatów jest diametralnie różna przy założonym takim samym czasie szkolenia.

Podsumowując, bezzasadne jest szkolenie kandydatów zatrudnionych np. w spółkach eksploatujących tylko nowoczesne Elektryczne Zespoły Trakcyjne z zakresu wiedzy i umiejętności, które musi posiadać przyszły maszynista tradycyjnej lokomotywy z rozruchem oporowym i odwrotnie. Ponadto szkolenie powinno uwzględniać liczbę typów pojazdów, o prowadzenie których kandydat się ubiega i złożoność budowy oraz obsługi każdego z nich. Wiedzę w tym zakresie posiadają tylko podmioty eksploatujące dane pojazdy. Dlatego też trudno jest wyznaczyć takie same ramy czasowe do zagadnień, które należy przekazać podczas szkolenia kandydata adekwatnych dla każdego przewoźnika.

Szkolenie kandydata z budowy i obsługi pojazdu (choćby w bardzo podstawowym zakresie), z którym po zdaniu egzaminu przez lata (a być może nigdy) nie będzie miał do czynienia biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności w przypadku rozszerzenia świadectwa maszynisty jest po prostu stratą czasu. Maszynista wyszkolony z określonych typów pojazdów nie pracując przy ich obsłudze i nie uczestnicząc w szkoleniach okresowych dotyczących tych pojazdów w krótkim czasie całą przyswojoną wiedzę zapomni.

Nadmienić należy, że przeprowadzenie sprawdzianu wiedzy i umiejętności rozszerzającego świadectwo maszynisty o nowy tabor uwzględnia doświadczenie zawodowe maszynisty, a całkowita odpowiedzialność za przeprowadzenie go spoczywa na podmiocie, który go przeprowadza według jego wewnętrznych regulacji.

Załącznik nr. 2 do rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty dotyczący znajomości infrastruktury bardzo szczegółowo opisuje elementy, które kandydat musi znać. W tej części zawarto zagadnienia związane zarówno z sygnalizacją (np. „potrafi obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować”), zasadami prowadzenia ruchu kolejowego (np. „znajomość obejmuje system blokady liniowej i związane z nim przepisy”), techniką prowadzenia konkretnego pociągu, konkretnym pojazdem (np. „potrafi używać hamulców pociągu z uwzględnieniem warunków linii kolejowej”). Wszystkie te elementy dotyczą konkretnych odcinków linii kolejowych, a nie infrastruktury kolejowej jako całości. Należy wyraźnie rozróżnić znajomość infrastruktury jako całości (np. PKP PLK) od jej fragmentu jakim jest odcinek między konkretnymi stacjami (znajomość szlaku).

Kandydat na maszynistę powinien znać zagadnienia z sygnalizacji i powszechnie obowiązujących zasad prowadzenia ruchu kolejowego w całości. Jednak szczegółowe informacje dotyczące profili topograficznych, szczególnych właściwości eksploatacyjnych, szczególnych warunków hamowania, czy prowadzenia rozruchu pociągu itp. to już zagadnienia związane wprost ze znajomością konkretnego odcinka linii (szlaku) i konkretnego pojazdu kolejowego. Najlepszym sposobem na opanowanie tych umiejętności jest prowadzenie pociągu pod nadzorem. Analogicznie do tematyki znajomości taboru kolejowego wiedzę na temat tych szczególnych warunków panujących na konkretnym szlaku i sposobu zachowania się na nim podczas prowadzenia pociągu posiadają tylko podmioty eksploatujące te konkretne linie. Dlatego określenie sztywnych ram czasowych dla wszystkich kandydatów na maszynistów i brak możliwości przełożenia akcentów i ciężaru szkolenia w opisywanym wyżej zakresie na podmioty szkolące kandydatów powoduje zmniejszenie efektywności szkolenia.

Propozycja zmian w systemie szkolenia kandydatów na maszynistów powinna iść w takim kierunku, żeby uelastyczyć czas w jakim kandydaci są szkoleni w poszczególnych blokach przenosząc tam gdzie to możliwe ciężar ze znajomości budowy taboru na znajomość sygnalizacji, zasad prowadzenia ruchu kolejowego i jazdę w kabinie maszynisty wspieraną szkoleniem przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.

Absurdem wydaje się być fakt, że każdy kandydat szkolący się np. na kategorię B1 świadectwa maszynisty w pierwszym okresie szkolenia spędza aż 160 godzin przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego, w tej części szkolenia moduł „praca przy czynnościach maszynisty” powinna być zastępowalna szkoleniem z użyciem symulatora pojazdu kolejowego. Czas trwania szkolenia przy użyciu symulatora może wliczać się w stosunku 1 godzina symulatora = 5 godzin jazdy na lokomotywie. **Należy tu zaznaczyć, iż (jak to opisano powyżej) istnieje duża różnica w kwestii szkolenia praktycznego dla maszynistów w zależności od rodzaju przewozów. Specyfika przewozów towarowych wskazuje na możliwość większej „zastępowalności” praktyki z wykorzystaniem symulatora niż w przypadku przewozów pasażerskich**

W przypadku najnowocześniejszych lokomotyw i EZT nie ma sensu przyswajanie wiedzy dotyczącej niektórych spraw warsztatowych, kiedy do urządzeń na pojeździe w ogóle nie ma dostępu i bardziej przydaje się informatyk niż elektryk.

Generalnym założeniem w tej sprawie jest przeniesienie ciężaru szkolenia na tematykę najbardziej istotną z punktu widzenia umiejętności maszynisty w zakresie prawidłowego prowadzenia jazdy i bezpieczeństwa kolejowego. Stąd propozycja skrócenia możliwie maksymalnie części teoretycznej na rzecz zajęć praktycznych.

Biorąc powyższe pod uwagę proponujemy wprowadzenie zmian w przepisach określających wymagania programowe dla szkoleń :

- a) określenie liczby godzin szkolenia, jako wymaganej. Szkolenie jest obecnie realizowane w ośrodkach szkolenia i każdy z ośrodków szkolenia mógłby dokonać zwiększenia liczby godzin szkolenia teoretycznego, w zależności od dostępnych środków (symulator), poziomu wiedzy oraz stopnia przyswajania materiału przez kandydatów na maszynistę.
- b) usunięcie w kilku przypadkach zajęć teoretycznych. Kandydaci na maszynistę przechodzą bowiem szkolenie praktyczne, podczas którego omawiany zakres wiedzy teoretycznej winien zostać przez nich przyswojony podczas praktyki.
- c) dodanie odnośników dotyczących zwolnienia z obowiązku odbywania niektórych zajęć przez kandydatów posiadających doświadczenie i uprawnienia w niektórych zawodach kolejowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (uprawnienia rewidenta taboru, kierownika pociągu, dyżurnego ruchu) z zastrzeżeniem, że okres przerwy w wykonywaniu przez nich czynności na ww. stanowiskach pracy nie może być dłuższy niż 12 miesięcy, czyli wymagany przepisami czas przerwy w wykonywaniu czynności nie wymagający złożenia egzaminu weryfikacyjnego.
- d) dodanie zapisów zwalniających osoby posiadające uprawnienia doradcy ds. RID, kierownika pociągu oraz dyżurnego ruchu z przechodzenia szkolenia w zakresie przewozu kolejną materiałów niebezpiecznych.
- e) połączenie w jeden moduł postępowania po zdarzeniu kolejowym oraz warunki kontynuowania jazdy po takim zdarzeniu.

Ponadto warto rozważyć:

- zmniejszenie liczby godzin „pracy przy naprawie i utrzymaniu....” „pracy przy czynnościach rewidenta” i „pracy przy czynnościach maszynisty”,
- umożliwienie kandydatowi prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem w określonych warunkach już w czasie jazdy jako obserwator po odbyciu 60% czasu szkolenia w module „praca przy czynnościach maszynisty”,
- umożliwienie dostosowania liczby godzin pracy manewrowej w stosunku do pociągowej w zależności od specyfiki pracy eksploatacyjnej przewoźnika, u którego kandydat ubiega się uzyskanie świadectwa maszynisty,

Poniżej przedstawione są tabele, w których Zespół proponuje nowe zasady określenia ilości godzin szkolenia dla uzyskania wiedzy w zakresie egzaminu na świadectwo maszynisty w zależności od modułu, kategorii świadectwa i tematu szkolenia.

Dotyczy załącznika nr 3 cz. I ust. 5 Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty

Kategoria świadectwa	Podkategoria świadectwa	Moduł oraz wymagana liczba godzin szkolenia*****			
		praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego*** /*****	praca przy czynnościach rewidenta taboru*** /*****	praca przy czynnościach maszynisty****	Razem
A	A1	40	40	100	180
A	A2	32	-	60	92
A	A3	32	-	60	92
A	A4	48	40	80	168
A	A5	32	-	60	92
B	B1	56	40	80	176
B	B2	56	40	80	176

Odnośniki –

Podmiot prowadzący szkolenie kandydata ocenia jego postępy w przyswajaniu wiedzy i w przypadku niezadawalającego stanu tej wiedzy może podjąć decyzję o zwiększeniu liczby godzin szkolenia praktycznego.

*** Czas trwania szkolenia skracają się o:

- udokumentowany okres zatrudnienia kandydata na maszynistę na stanowisku rewidenta taboru lub innym, na którym kandydat ten wykonywał czynności obejmujące naprawę i utrzymanie taboru kolejowego.
- 50% cyklu szkoleniowego z modułu praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego przy posiadaniu wykształcenia średniego technicznego w zawodach kolejowych (TKO.07., TKO.08., TKO.10.), wykształcenia wyższego na kierunkach pokrewnych w dyscyplinach transport kolejowy, budowa i eksploatacja pojazdów szynowych.

*****. Szkolenie może odbywać się na zasadach indywidualnej organizacji szkolenia, tj. może zostać podzielone na etapy zgodnie z programem przedsiębiorcy (organu prowadzącego szkolenie), każdy z etapów musi być rozpoczęty i zakończony stosownym testem sprawdzającym wiedzę i postępy w przygotowaniu zawodowym. Ponadto zaliczenie testu rozpoczynających na poziomie 100% pozwala na zwolnienie z danego etapu osoby szkolonej

UZASADNIENIE:

Maszynista jest w stanie efektywniej korzystać ze zdobywania wiedzy w praktyce, która jest merytoryczna lub w innych formach przygotowania zawodowego, która wielokrotnie się powtarza. Przykładem tego jest wykorzystanie pojazdu kolejowego z napędem lub symulatora podczas, którego można naocznie zobrazować konkretne sytuacje.

Metodyka szkoleniowa wprowadzająca etapowy system sprawdzający powinna wpływać na poprawę zaangażowania w edukację i pośrednio wpływać na postępy w nauce.

Dotyczy załącznika nr 3 cz. II ust. 1 i 2 Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty „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.”

Temat szkolenia	Wymagana liczba godzin*)		
	wykłady	zajęcia praktyczne	razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego**			
Znajomość budowy i obsługi pojazdu kolejowego	8	4	12
Urządzenia bezpieczeństwa	2	2	4
Rodzaje hamulców, układ pneumatyczny i hamulcowy***)	8	4	12
Próby hamulców oraz czynności kontrolne przed jazdą (włącznie ze sporządzeniem karty próby hamulców****)	6	8	14
Dokumentacja prowadzona przez maszynistę	4	4	8
Sterowanie pojazdem kolejowym	4	4	8
Technika prowadzenia pojazdu kolejowego (jazdy manewrowej)	4	2	6
Nieprawidłowości, usterki i nadzwyczajne zdarzenia podczas prowadzenia pojazdu kolejowego	5	3	8
Procedury postępowania w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu ****)	5	3	8
Warunki kontynuowania jazdy po wystąpieniu poważnego wypadku, wypadku i incydentu ****)	2	-	2
Zatrzymanie oraz zabezpieczenie pojazdu kolejowego i pociągu	2	3	5
Regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury dotyczące pracy maszynisty	10	-	10
Suma	60	33	93
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej**)			
Technika jazdy oraz prędkość maksymalna w odniesieniu do charakterystyk linii kolejowych (technika pracy manewrowej) ****)	2	28	30
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	10	-	10
Przewóz towarów niebezpiecznych *****)	2	-	2
Suma	14	28	42
Ogółem	86	67	153

Odnośniki *) oraz **), jak w obecnym brzmieniu rozporządzenia.

Odnośniki:

***) z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających kwalifikacje rewidenta taboru, o ile okres przerwy w samodzielnych wykonywaniu pracy na stanowisku rewidenta taboru jest nie dłuższy niż 12 miesięcy,

****) z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających kwalifikacje dyżurnego ruchu oraz kierownika pociągu oraz kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, o ile okres przerwy w samodzielnych wykonywaniu pracy na tych stanowiskach jest nie dłuższy niż 12 miesięcy

*****) z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających aktualne uprawnienia doradcy ds. przewozu kolejną materiałów niebezpiecznych oraz kandydatów posiadających kwalifikacje dyżurnego ruchu oraz kierownika pociągu oraz kierownika

pociągu gospodarczego i roboczego, o ile okres przerwy w samodzielnym wykonywaniu pracy na tych stanowiskach jest nie dłuższy niż 12 miesięcy.

UZASADNIENIE:

Organizacja szkolenia opartego na system weryfikacji wiedzy oraz uwzględniania doświadczenia we wszystkich etapach szkolenia wpływa na jakość kształcenia i pozwala na analizę postępów w nauce oraz kształtowanie programu przygotowania zawodowego danego przedsiębiorcy. Każda osoba uczestnicząca w kursie musi podejść do postępów w nauce z każdego modułu. Szkolenie teoretyczne podparte na solidnej praktyce jest bardziej efektywne, ze względu na dużą rozciągłość czasową powinien być zredukowany do minimum, a w przypadku niskiego poziomu w trakcie badania postępów możliwe jest uwzględnienie zajęć wyrównujących.

Temat szkolenia	Wymagana liczba godzin*)		
	wykłady	zajęcia praktyczne	razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego specjalnego (pociągu roboczego)**)			
Budowa danego typu pojazdu kolejowego, rozmieszczenie zespołów i podzespołów	8	3	11
Obsługa pojazdu kolejowego	8	4	12
Wyposażenie kabiny maszynisty, rozmieszczenie i przeznaczenie wskaźników i elementów sterowania w kabinie maszynisty	2	6	8
Zespoły i podzespoły układu napędowego	4	2	6
Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców	6	4	10
Układ elektryczny	2	2	4
Układ hydrauliczny	2	2	4
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	4	2	6
Dokumentacja wymagana do dopuszczenia do eksploatacji	1	1	2
Zapoznanie z dokumentacją techniczno-ruchową oraz dokumentacją systemu utrzymania	4	1	5
Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	8	-	8
Znajomość obowiązujących regulacji wewnętrznych	10	-	10
Podstawowe wiadomości o dozorze technicznym	2	-	2
Regulacje ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (rozdziały 1, 2, 4, 5a i 9)	2	-	2
Suma	63	27	90
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej**			
Budowa nawierzchni kolejowej	4	2	6
Urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności kolejowej	4	2	6
Technika prowadzenia ruchu kolejowego	12	2	14
Organizacja ruchu kolejowego	3	-	3
Sygnalizacja kolejowa	16	4	20
Skrajnia pojazdu kolejowego i skrajnia budowli kolejowej	2	2	4
Procedury postępowania w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu	8	2	10
Suma	49	14	63
Ogółem	112	41	153

*** Osoby posiadające czynne uprawnienia kierownik pociągu roboczego i gospodarczego z udokumentowanym okresem zatrudnienia w wymiarze 12 miesięcy zwalnia się z części szkolenia teoretycznego w zakresie: Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców.

**** Osoby posiadające czynne kwalifikacje dyżurny ruchu, ustawiacza, kierownik pociągu udokumentowanym okresem zatrudnienia w wymiarze 12 miesięcy zwalnia się z części szkolenia teoretycznego w zakresie: Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej.

Dotyczy załącznika 3 cz. III Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty „PROWADZENIE POJAZDU KOLEJOWEGO POD NADZOREM**”**

Kategoria (podkategoria) świadectwa maszynisty	Wymagana liczba godzin prowadzenia pojazdu kolejowego*
A1	500**
A2	400**
A3	400**
A4	500**
A5	400**
B (B1+B2)	500 w ruchu towarowym oraz 500 w ruchu pasażerskim
B1	800
B2	800
A1 (A4) + B ***	praca manewrowa + praca pociągowa: 600** w ruchu towarowym oraz 600** w ruchu pasażerskim
A1 (A4) + B1 ***	praca manewrowa + praca pociągowa - 900** w ruchu pasażerskim
A1 (A4) + B2 ***	praca manewrowa + praca pociągowa - 900** w ruchu towarowym

Odnośniki *) oraz **), jak w obecnym brzmieniu rozporządzenia.

Odnośniki :

*** stosunek liczby godzin pracy manewrowej do pociągowej zależy od specyfiki i pracy eksploatacyjnej przewoźnika, u którego kandydat ubiega się uzyskanie świadectwa maszynisty.

**** dopuszcza się aby pierwsze 40% czasu szkolenia kandydat odbywał w formie mieszanej – jazda jako obserwator / jazda pod nadzorem.

Dopuszcza się zwolnienie kandydata na maszynistę, który przeszedł szkolenie z użyciem symulatora pojazdu kolejowego, (stosunek) liczba godzin szkolenia wskazanego w części III, z której kandydat na maszynistę może być zwolniony, nie może przekroczyć 60% szkolenia. Symulator powinien odpowiadać warunkom techniczno-ruchowym oraz spełniać odpowiednie wymagania:

- odzwierciedlać stanowisko pracy maszynisty (zamknięta kabina maszynisty),

- platforma oddająca warunki fizyczne (zachowana fizyka oraz mechanika poruszania się pojazdu),
- oprogramowanie umożliwiające symulację pracy maszynisty podczas zmiennych sytuacji ruchowych oraz warunków atmosferycznych z uwzględnieniem zmiennej adhezji.
- możliwość przygotowania i realizacji scenariuszy (do dyskusji o jakości scenariuszy – minimalna ilość scenariuszy, ilość przeszkód w trakcie szkolenia,

Dopuszcza się podział szkolenia na etapy (jazda na pojeździe trakcyjnym / szkolenie na symulatorze) z uwzględnieniem charakterystyki pracy w danym przedsiębiorstwie. [do dyskusji]

2.4 Inne problemy mniejszej wagi

Kwestia egzaminów wewnętrznych

Wskazujemy na wartość upowszechnienia w ośrodkach szkoleniowych przeprowadzania tzw. egzaminów wewnętrznych z uwzględnieniem wymogów i warunków stwarzanych dla adeptów w CEMM . Ważne jest także w ramach egzaminu wewnętrznego przeprowadzenie symulacji egzaminu państwowego z wykorzystaniem choćby w niewielkiej części symulatora pojazdu kolejowego. Wiąże się to jednak z koniecznością rozwiązania problemu udostępnienia przykładowej bazy listy pytań egzaminacyjnych opisanego w pkt. 2.1

Kwestia kosztów pracodawcy gdy kandydat zrezygnuje ze szkolenia

Jak wskazuje praktyka część z kandydatów na maszynistów , którzy rozpoczęli szkolenie zawierając umowę z przyszłym pracodawcą w trakcie szkolenia przerywa go i wycofuje się z różnych powodów. W tym przypadku postuluje się wprowadzenie powszechnego stosowania umów zawierających klauzule regulujące podobne sytuacje. Warto także rozważyć stosowanie umów stażowych pomiędzy pracodawcami, a uczniami szkół technicznych opartych na modelu klauzuli lojalnościowej, mechanizmy dofinansowania lub finansowania pracodawców angażujących się aktywnie w proces kształcenia kadr kolejowych. Rekomenduje się wprowadzenie zasady zgodnie, z którą osoba szkolona – kandydat na maszynistę ma prawo w przypadku negatywnego wyniku do maksymalnie trzykrotnego powtarzania egzaminu.

3. Stanowisko – Część 2 Badania lekarskie

3.1 Kwestia zakresu i organizacji badań

Przepisy prawa związane z badaniami stanu psychofizycznego kandydatów na maszynistów, maszynistów oraz przedstawicieli innych zawodów kolejowych , które mają związek z bezpieczeństwem są w ocenie Zespołu realizowane błędnie lub w sposób uciążliwy dla pracodawców i pracowników.

Wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem kolejowym powinni mieć możliwość przeprowadzania badań w dowolnej jednostce posiadającej autoryzację a nie tylko w ośrodkach Kolejowej Medycyny Pracy.

Zapisy w odnośnych przepisach powinny jasno i jednoznacznie zrównywać badania wstępne oraz okresowe maszynistów oraz badania wstępne i okresowe pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, o których mowa w Kodeksie pracy. Propozycje zmian przepisów jeszcze dalej idące w tym zakresie są zawarte poniżej.

Postulujemy wprowadzenie jasnego sformułowania w ustawie o transporcie kolejowym - w odniesieniu do maszynistów - oraz w rozporządzeniu z dnia 11 stycznia 2021 r. - w odniesieniu do pozostałych pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, iż badania lekarskie okresowe i wstępne w okresie ich ważności pozostają ważne w przypadkach, o których mowa w art. 229 §1¹ do §1³ Kodeksu pracy. Dotyczy to zarówno zawarcia nowej umowy o pracę w okresie nie krótszym niż 30 dni od dnia rozwiązania lub wygaśnięcia poprzedniego stosunku pracy, jak i w przypadku osób przyjmowanych do pracy i jednocześnie pozostających w stosunku pracy z innym pracodawcą, ale także:

- a) osób zawierających w czasie nie dłuższym niż 30 dni od wygaśnięcia lub rozwiązania poprzedniego stosunku pracy umowę-zlecenie,
- b) osób zawierających nową umowę - zlecenie w okresie nie dłuższym niż 30 dni od dnia wygaśnięcia lub rozwiązania poprzedniej umowy-zlecenia lub wygaśnięcia albo rozwiązania stosunku pracy,

3.2 Kwestia dopuszczenia do zawodu kandydatów słabo słyszących

W zakresie wymagań zdrowotnych jednymi z warunków jakie musi spełnić kandydat są odpowiedni wzrok i słuch. Jeśli chodzi o wzrok, to zgodnie z ostatnią zmianą przepisów niepełnosprawność w postaci wad wzroku może być kompensowana w szerokim zakresie przez stosowanie szkieł korekcyjnych lub soczewek kontaktowych. Niestety, w przypadku wad słuchu takiej możliwości nie ma. Jest zupełnie niezrozumiałe, dlaczego wady wzroku mogą być eliminowane przez stosowanie odpowiedniej korekcji, a wady słuchu nie. Aktualnie nowoczesne aparaty słuchowe w pełni rekompensują ubytki słuchu a emitowany przez nie dźwięk do ucha jest w pełni zoptymalizowany. Rozwój otolaryngologii oraz postęp technologiczny w dziedzinie wyrobów medycznych i urządzeń wspomagających pozwala osobom z deficytem słuchu na skompensowanie niedoskonałości narządu do poziomu, który umożliwia wykonywanie zadań w sposób niezakłócony.

Przepisy odnośnie wymagań zdrowotnych w zakresie słuchu określają minima: 1) słuch jest wystarczający do prowadzenia rozmowy radiotelefonicznej i do odbierania sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych; 2) osoba badana słyszy szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m; (badanie takie jest subiektywne, nie opiera się na obiektywnym pomiarze).

Katalog wymagań w zakresie słuchu trzeba uznać za mocno przestarzały, w szczególności, jeśli chodzi o kryterium „szepu”. Ponadto przepis mówi o spełnianiu wymagań, ale nie określa sposobu ich spełnienia. W przypadku wzroku zaznacza się wyraźnie, że warunki muszą być spełnione „bez korekcji lub z korekcją”. Polskie przepisy w tym zakresie są bardziej rygorystyczne

niż wynikające z Dyrektyw UE. Aby zapobiec dyskryminacji, umożliwić doływ nowych maszynistów do zawodu oraz zrównać wymogi krajowe z unijnymi Zespół rekomenduje dokonanie odpowiednich zmian w odnośnych przepisach prawa. Niestety dotychczasowe wieloletnie starania związane z tym problemem nie zyskały wsparcia ze strony prawodawców.

3.3 Kwestia powielania badań u różnych pracodawców

Aktualnie duży problem organizacyjny i finansowy dla przedsiębiorców zatrudniających maszynistów a także dla samych maszynistów oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego stanowi konieczność przeprowadzania wymaganych badań lekarskich osobno dla każdego pracodawcy, jeśli dana osoba jest zatrudniona (bez względu na formę zatrudnienia) u więcej niż jednego pracodawcy.

Nie ma żadnego logicznego uzasadnienia dla konieczności wykonywania przez zleceniobiorców - maszynistów lub przedstawicieli stanowisk kolejowych, o których mowa w przepisach rozporządzenia z dnia 11 stycznia 2011 r. kilku badań okresowych dla każdego z przewoźników lub zarządców infrastruktury kolejowej albo użytkowników bocznic, dla których zamierzają oni wykonywać pracę. Nie ma też merytorycznego uzasadnienia dla różnicowania stanowiska względem badań - uznania ich lub decyzji o konieczności wykonania kolejnych badań w zależności od formy zatrudnienia - umowy o pracę czy też umowy - zlecenia. Stan zdrowia ubiegającego się o zatrudnienie maszynisty lub innego zleceniobiorcy o specjalności jednego ze stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego nie zależy bowiem od formy zatrudnienia - umowa o pracę czy też umowa cywilnoprawna.

Ponadto uważamy, że należy przyjąć w transporcie kolejowym rozwiązania analogiczne do rozwiązań funkcjonujących w transporcie drogowym. W transporcie drogowym kierowca zawodowy nie musi wykonywać kolejnych badań, jeśli zamierza wykonywać czynności kierowania pojazdami samochodowymi u różnych pracodawców lub zleceniodawców (odpowiednio pracodawców i zleceniodawców). Co więcej, stoimy na stanowisku, że obecnie interpretacja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wynikająca z oceny stanu prawnego, wynikającej z obowiązujących przepisów przeprowadzonej przez ten Organ, nie ma uzasadnienia merytorycznego. Kilkakrotne wykonywanie badań lekarskich przez maszynistę dla każdego z pracodawców lub zleceniodawców odrębnie . jest wyłącznie źródłem kosztów pracodawcy/zleceniodawcy oraz źródłem niezadowolenia samych zainteresowanych pracowników/zleceniobiorców, którzy starają się unikać wielokrotnego uczestniczenia w uciążliwej procedurze badań lekarskich. Obecna praktyka rynkowa wskazuje, że obciążenie maszynisty lub pracownika zatrudnionego na innym stanowisku związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego koniecznością wykonywania dodatkowych badań lekarskich przy nawiązaniu stosunku pracy (odpowiednio umowy zlecenia) z innym pracodawcą (lub odpowiednio zleceniobiorcą) natrafia na ich zdecydowany opór. Osoby te decydują się na zatrudnienie u innych podmiotów poza branżą kolejową, co powoduje po pierwsze pogłębienie występującego na rynku deficytu personelu na strategicznych z punktu widzenia kolei stanowiskach, po drugie włącza spoza wszelkiej kontroli czas pracy tych pracowników (zleceniobiorców).

Biorąc pod uwagę powyższe postulujemy:

- zniesienie obowiązku powielania badań lekarskich wstępnych, okresowych oraz kontrolnych dla maszynistów podejmujących zatrudnienie w okresie ważności orzeczenia lekarskiego w

przypadku jednoczesnego zatrudnienia u więcej niż jednego pracodawcy lub w przypadku zmiany pracodawcy. Jako „pracodawcę” rozumiemy tu również podmiot zatrudniających maszynistę w ramach umowy cywilnoprawnej.

-zniesienie obowiązkowych badań lekarskich maszynistów oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego - w przypadku gdy odpowiednio maszynista lub pracownik zatrudniony na stanowisku związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadający ważne badania lekarskie poświadczające jego zdolność do pracy na danym stanowisku- pracy rozpoczyna wykonywanie czynności u innego przewoźnika, realizując je równocześnie z trwającym zatrudnieniem u przewoźnika, który wydał skierowanie na te badania,

-zniesienie obowiązku powielania badań lekarskich wstępnych, okresowych, kontrolnych dla pozostałych kategorii pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w przypadku podejmowania przez nich zatrudnienia w okresie ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego przydatność do pracy na określonym stanowisku związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na podstawie umowy innej niż umowa o pracę.

4. Część 3 - Propozycje konkretnych zmian przepisów prawa

1. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym

Art. 1.

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.):

1) w art. 22a dodaje się ust. 14 w brzmieniu:

„14. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych stosowane w ośrodkach szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu szkoleń z użyciem symulatorów.”

2) w art. 22b:

a) w ust. 1a pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) uzyskanie orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 pkt 1, po przeprowadzeniu badań lekarskich i psychologicznych – w przypadku kandydatów na maszynistów;”

b) w ust. 1a po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) posiadanie aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa maszynisty określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 pkt 1 - dotyczy maszynistów ubiegających się o uzyskanie kolejnego świadectwa maszynisty oraz kandydatów na maszynistów, których świadectwo maszynisty wygaśnię zgodnie z ust. 10.”

c) ust. 7d otrzymuje brzmienie:

„7d. Przejście przez maszynistę badań, o których mowa w ust. 1a pkt 4, ust. 7 i 7b, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy. Maszynista jest zwolniony z obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, jeżeli posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty albo zachowania jego ważności.”,

d) ust. 7e otrzymuje brzmienie:

„7e. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy nie mogą dopuścić do pracy na stanowisku maszynisty osoby bez aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty albo zachowania jego ważności, z wyjątkiem przypadku określonego w ust. 18 pkt 4 w odniesieniu do kandydatów na maszynistów. Maszynista jest zobowiązany przedłożyć każdemu przewoźnikowi kolejowemu i zarządcy, który go zatrudnia lub na którego rzecz świadczy usługi oryginał lub poświadczony urzędowo odpis aktualnego orzeczenia lekarskiego.”

e) w ust. 7f pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przechowywania orzeczeń lekarskich maszynistów lub ich urzędowo poświadczonych odpisów.”,

f) po ust. 7g dodaje się ust. 7h i 7i w brzmieniu:

„7h. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są zwolnieni z obowiązków, o których mowa w ust. 7f pkt 1 i 2 oraz z obowiązków pracodawcy w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, a także z obowiązku, o którym mowa w art. 229 § 4 Kodeksu pracy, jeżeli maszynista posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty albo zachowania jego ważności.

7i. „Aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty albo zachowania jego ważności”, o którym mowa w ust. 1a pkt 5, ust. 7d, 7e i 7h wywiera skutek wobec wszystkich przewoźników kolejowych i zarządców, także tych którzy maszynistę lub kandydata na maszynistę na badania nie kierowali oraz wobec wszystkich świadectw maszynisty, które zostały lub zostaną wydane maszyniście lub kandydatowi na maszynistę.”

3) w art. 22d dodaje się ust. 5 – 8 w brzmieniu:

„5. Przejście przez pracownika lub osobę przyjmowaną do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 badań, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy. Pracownicy i osoby przyjmowane do pracy na stanowiskach, o których mowa w ust. 1 są zwolnieni z obowiązków w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, jeżeli posiadają aktualne

orzeczenia lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.

6. Pracodawcy są zwolnieni z obowiązków w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 oraz z obowiązków pracodawcy, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, a także z obowiązku, o którym mowa w art. 229 § 4 Kodeksu pracy, jeżeli pracownik lub osoba przyjmowana do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.

7. Aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 wywiera skutek wobec wszystkich pracodawców, także tych którzy pracownika lub osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 na badania nie kierowali.

8. Przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio do osób zatrudnionych lub przyjmowanych do pracy na stanowiskach, o których mowa w ust. 1 na podstawie umów cywilnoprawnych.”

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie z dniem

2. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (alternatywny)

Art. 1.

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.):

1) w art. 13

a) w ust. 1a pkt 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5) nadzór nad ośrodkami szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej "ośrodkami szkolenia", oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności;”,

5a) prowadzenie i aktualizacja:

a) rejestru ośrodków szkolenia,

b) listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności,

c) krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;”,

b) w art. 13 ust. 7d otrzymuje brzmienie:

„7d. Prezes UTK w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań

zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności ma prawo:

- 1) wstępu do pomieszczeń podmiotu wykonującego badania lekarskie i psychologiczne;
- 2) kontroli dokumentacji medycznej i psychologicznej związanej z wykonanymi badaniami i orzekaniem;
- 3) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień.”,

2) w art. 16 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nadzoru nad:

- a) ośrodkami szkolenia,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności
- nie może być wyższa niż 10 000 złotych.

3) w art. 22:

a) ust. 2e otrzymuje brzmienie:

„Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się w okresach krótszych niż okresy, o których mowa w ust. 2d:

- 1) po każdym poważnym wypadku, w którym uczestniczył maszynista;
- 2) po zakończeniu czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą, trwającej dłużej niż 30 dni;
- 3) w przypadku powrotu maszynisty do pracy po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 4) w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem;
- 5) w przypadku określonym w art. 22b ust. 16;
- 6) w innych przypadkach określonych w przepisach dotyczących profilaktycznej ochrony zdrowia pracowników.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przejście przez maszynistę badań, o których mowa w ust. 2c, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy. Maszynista jest zwolniony z obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, jeżeli posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2. ”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są zwolnieni z obowiązków pracodawcy w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy oraz z obowiązku, o którym mowa w art. 229 § 4 Kodeksu pracy, jeżeli maszynista posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2. ”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia 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), zwanego dalej "rozporządzeniem (UE) nr 36/2010". Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty.”

4) w art. 22a:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności.”

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Badania lekarskie i psychologiczne w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności, mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy, zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej.”

c) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności, tryb dokonywania wpisu na listę oraz wykreślenia z niej, zakres danych ujętych na liście, wzór wniosku o wpis na listę, a także sposób uiszczania opłat, mając na uwadze:

1) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji osób uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty, a także zachowania jej ważności;

2) konieczność zapewnienia właściwych warunków przeprowadzania takich badań;

3) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście.”

d) dodaje się ust. 14 w brzmieniu:

„14. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych stosowane w ośrodkach szkolenia

maszynistów i kandydatów na maszynistów w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu szkoleń z użyciem symulatorów.”

5) w art. 22b:

a) w ust. 1a uchyla się pkt 4,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„W celu zachowania ważności świadectwa maszynisty, maszynista przechodzi szkolenia, a także okresowe sprawdziany wiedzy i umiejętności, w trybie i na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 21 pkt 4.”

c) uchyla się ust. 7a-7d,

d) ust. 7e otrzymuje brzmienie:

„Przewoźnicy kolejowi i zarządcy nie mogą dopuścić do pracy na stanowisku maszynisty osoby bez aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2, z wyjątkiem przypadku określonego w ust. 18 pkt 4 w odniesieniu do kandydatów na maszynistów. Maszynista jest zobowiązany przedłożyć każdemu przewoźnikowi kolejowemu i zarządcy, który go zatrudnia lub na którego rzecz świadczy usługi oryginał lub poświadczony urzędowo odpis aktualnego orzeczenia lekarskiego.”,

e) ust. 7f otrzymuje brzmienie:

„7f. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są obowiązani do:

1) pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych, o których mowa w art. 22 ust. 2c;

2) przechowywania orzeczeń lekarskich maszynistów lub ich urzędowo poświadczonych odpisów.”,

f) uchyla się ust. 7g i 22.

5) w art. 22d dodaje się ust. 5 – 8 w brzmieniu:

„5. Przejście przez pracownika lub osobę przyjmowaną do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 badań, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy. Pracownicy i osoby przyjmowane do pracy na stanowiskach, o których mowa w ust. 1 są zwolnieni z obowiązków w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, jeżeli posiadają aktualne orzeczenia lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.

6. Pracodawcy są zwolnieni z obowiązków w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 oraz z obowiązków pracodawcy, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy, a także z obowiązku, o którym mowa w art. 229 § 4 Kodeksu pracy, jeżeli

pracownik lub osoba przyjmowana do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 posiada aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.

7. Aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 wywiera skutek wobec wszystkich pracodawców, także tych którzy pracownika lub osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1 na badania nie kierowali.

8. Przepis ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio do osób zatrudnionych lub przyjmowanych do pracy na stanowiskach, o których mowa w ust. 1 na podstawie umów cywilnoprawnych.”

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie z dniem

3. Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych

Na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 101) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 18 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) podmioty wpisane na listę *podmiotów uprawnionych* do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności.”

2) w załączniku nr 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego
Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:

- 1) słuch jest wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 2) osoba badana słyszy szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 3) niedosłuch ucha gorzej słyszącego jest na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 4) niedosłuch ucha gorzej słyszącego jest na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 5) brak zaburzeń równowagi i układu przedsionkowego;
- 6) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.”

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

4. Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty

Na podstawie art. 22bc ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz. U. poz. 2557) wprowadza się następujące zmiany:

§ 25 otrzymuje brzmienie:

- „1. W przypadku niezdania którejkolwiek z części egzaminu, egzaminator prowadzący wyznacza termin egzaminu poprawkowego.
2. 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.
3. Do ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty stosuje się przepisy § 11-25 ust. 1.”

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

5. Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty

Na podstawie art. 22b ust. 21 pkt 1, 2 i 4–6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 2680 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 3:

a) w części I ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Liczbę godzin szkolenia dla każdego z modułów szkolenia praktycznego przy określonej kategorii świadectwa maszynisty określa poniższa tabela.

Kategoria świadectwa*	Podkategoria świadectwa**	Moduł oraz wymagana liczba godzin szkolenia*****			
		praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego***/*	praca przy czynnościach rewidenta taboru***/*	praca przy czynnościach maszynisty****	Razem
A	A1	40	40	100	180
A	A2	32	-	60	92
A	A3	32	-	60	92
A	A4	48	40	80	168
A	A5	32	-	60	92
B	B1	56	40	80	176
B	B2	56	40	80	176

* 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 kategorii A i B (np. A1 + B2), realizuje cykl szkolenia w wymiarze przewidzianym dla kategorii B. Jeżeli kandydat na maszynistę ubiega się o świadectwo maszynisty obejmujące jednocześnie podkategorie ujęte w ramach kategorii A, a cykle szkolenia różnią się liczbą godzin, realizuje cykl szkolenia z większą liczbą godzin szkolenia.

*** Czas trwania szkolenia skraca się o:

- udokumentowany okres zatrudnienia kandydata na maszynistę na stanowisku rewidenta taboru lub innym, na którym kandydat ten wykonywał czynności obejmujące naprawę i utrzymanie taboru kolejowego.
- 50% cyklu szkoleniowego z modułu praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego przy posiadaniu wykształcenia średniego technicznego w zawodach kolejowych (TKO.07., TKO.08., TKO.10.), wykształcenia wyższego na kierunkach pokrewnych w dyscyplinach transport kolejowy, budowa i eksploatacja pojazdów szynowych.

***** Podmiot prowadzący szkolenie kandydata ocenia jego postępy w przyswajaniu wiedzy i w przypadku niezadawalającego stanu tej wiedzy może podjąć decyzję o zwiększeniu liczby godzin szkolenia praktycznego.

***** Szkolenie może odbywać się na zasadach indywidualnej organizacji szkolenia, tj. może zostać podzielone na etapy zgodnie z programem przedsiębiorcy (organu prowadzącego szkolenie) Każdy z etapów musi być rozpoczęty i zakończony stosownym testem sprawdzającym wiedzę i postępy w przygotowaniu zawodowym. Ponadto zaliczenie testu rozpoczynających na poziomie 100% pozwala na zwolnienie z danego etapu osoby szkolonej."

b) w części II ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.

Temat szkolenia	Wymagana liczba godzin*		
	wykłady	zajęcia praktyczne	razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego**			
Znajomość budowy i obsługi pojazdu kolejowego	8	4	12
Urządzenia bezpieczeństwa	2	2	4
Rodzaje hamulców, układ pneumatyczny i hamulcowy***	8	4	12
Próby hamulców oraz czynności kontrolne przed jazdą (włącznie ze sporządzeniem karty próby hamulców***)	6	8	14
Dokumentacja prowadzona przez maszynistę	4	4	8
Sterowanie pojazdem kolejowym	4	4	8
Technika prowadzenia pojazdu kolejowego (jazdy manewrowej)	4	2	6
Nieprawidłowości, usterki i nadzwyczajne zdarzenia podczas prowadzenia pojazdu kolejowego	5	3	8
Procedury postępowania w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu ****	5	3	8
Warunki kontynuowania jazdy po wystąpieniu poważnego wypadku, wypadku i incydentu ****	2	-	2
Zatrzymanie oraz zabezpieczenie pojazdu kolejowego i pociągu	2	3	5
Regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury dotyczące pracy maszynisty	10	-	10
Suma	60	33	93
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej**			
Technika jazdy oraz prędkość maksymalna w odniesieniu do charakterystyk linii kolejowych (technika pracy manewrowej) ****	2	28	30
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	10	-	10
Przewóz towarów niebezpiecznych *****	2	-	2
Suma	14	28	42
Ogółem	86	67	153

* Godzina wykładów jest równa 45 minutom, a godzina zajęć praktycznych jest równa 60 minutom.

** Nie dotyczy kandydata na maszynistę z udokumentowanym okresem zatrudnienia na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w wymiarze minimum 36 miesięcy.

*** Z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających kwalifikacje uprawniające do samodzielnego wykonywania pracy na stanowisku rewidenta taboru, o ile okres przerwy w samodzielnym wykonywaniu pracy na stanowisku rewidenta taboru jest nie dłuższy niż 12 miesięcy.

**** Z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających kwalifikacje uprawniające do samodzielnego wykonywania pracy na stanowisku dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu, o ile okres przerwy w samodzielnym wykonywaniu pracy na tych stanowiskach jest nie dłuższy niż 12 miesięcy

***** Z odbycia szkolenia teoretycznego zwalnia się kandydatów posiadających aktualne świadectwo doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu kolejną lub posiadających kwalifikacje uprawniające do samodzielnego wykonywania pracy na stanowisku dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu, o ile okres przerwy w samodzielnym wykonywaniu pracy na tych stanowiskach jest nie dłuższy niż 12 miesięcy.

c) w części II ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.

Temat szkolenia	Wymagana liczba godzin*		
	Wykłady	zajęcia praktyczne	razem
Szkolenie teoretyczne dotyczące pojazdu kolejowego specjalnego (pociągu roboczego)**			
Budowa danego typu pojazdu kolejowego, rozmieszczenie zespołów i podzespołów	8	3	11
Obsługa pojazdu kolejowego	8	4	12
Wypożyczenie kabiny maszynisty, rozmieszczenie i przeznaczenie wskaźników i elementów sterowania w kabinie maszynisty	2	6	8
Zespoły i podzespoły układu napędowego	4	2	6
Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców***	6	4	10
Układ elektryczny	2	2	4
Układ hydrauliczny	2	2	4
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	4	2	6
Dokumentacja wymagana do dopuszczenia do eksploatacji	1	1	2
Zapoznanie z dokumentacją techniczno-ruchową oraz dokumentacją systemu utrzymania	4	1	5
Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	8	-	8
Znajomość obowiązujących regulacji wewnętrznych	10	-	10
Podstawowe wiadomości o dozorcze technicznym	2	-	2
Regulacje ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (rozdziały 1, 2, 4, 5a i 9)	2	-	2
Suma	63	27	90
Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej**/****			
Budowa nawierzchni kolejowej	4	2	6
Urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności kolejowej	4	2	6
Technika prowadzenia ruchu kolejowego	12	2	14
Organizacja ruchu kolejowego	3	-	3
Sygnalizacja kolejowa	16	4	20
Skrajnia pojazdu kolejowego i skrajnia budowli kolejowej	2	2	4
Procedury postępowania w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu	8	2	10
Suma	49	14	63
Ogółem	112	41	153

* Godzina wykładów jest równa 45 minutom, a godzina zajęć praktycznych jest równa 60 minutom.

** Nie dotyczy kandydata na maszynistę z udokumentowanym okresem zatrudnienia na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w wymiarze minimum 36 miesięcy.

*** Osoby posiadające kwalifikacje uprawniające do samodzielnego wykonywania pracy na stanowisku kierownika pociągu z udokumentowanym okresem zatrudnienia na tym stanowisku w wymiarze 12 miesięcy zwalnia się z części szkolenia teoretycznego w zakresie: Układ pneumatyczny i hamulcowy, próby hamulców.

**** Osoby posiadające kwalifikacje uprawniające do samodzielnego wykonywania pracy na stanowisku dyżurnego ruchu lub ustawiacza lub kierownika pociągu, z udokumentowanym okresem zatrudnienia na tych stanowiskach w wymiarze 12 miesięcy zwalnia się z części szkolenia teoretycznego w zakresie: Szkolenie teoretyczne dotyczące infrastruktury kolejowej.”

d) część III otrzymuje brzmienie:

„PROWADZENIE POJAZDU KOLEJOWEGO POD NADZOREM

Kategoria (podkategoria) świadectwa maszynisty	Wymagana liczba godzin prowadzenia pojazdu kolejowego*
A1	500**
A2	400**
A3	400**
A4	500**
A5	400**
B (B1+B2)	500 w ruchu towarowym oraz 500 w ruchu pasażerskim
B1	800
B2	800
A1 (A4) + B ***	praca manewrowa + praca pociągowa: 600** w ruchu towarowym oraz 600** w ruchu pasażerskim
A1 (A4) + B1 ***	praca manewrowa + praca pociągowa - 900** w ruchu pasażerskim
A1 (A4) + B2 ***	praca manewrowa + praca pociągowa - 900** w ruchu towarowym

* Godzina prowadzenia pojazdu kolejowego jest równa 60 minutom.

** Nie dotyczy kandydata na maszynistę z udokumentowanym okresem zatrudnienia na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w wymiarze minimum 36 miesięcy.

*** stosunek liczby godzin pracy manewrowej do pociągowej zależy od specyfiki i pracy eksploatacyjnej przewoźnika, u którego kandydat ubiega się uzyskanie świadectwa maszynisty.

**** dopuszcza się aby pierwsze 40% czasu szkolenia kandydat odbywał w formie mieszanej – jazda jako obserwator / jazda pod nadzorem.

e) W części IV ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopuszcza się zwolnienie kandydata na maszynistę, który przeszedł szkolenie z użyciem symulatora pojazdu kolejowego, z obowiązku przejścia szkolenia wskazanego w części III, przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) odbycie 1 godziny szkolenia z użyciem symulatora pojazdu kolejowego uznaje się za równoznaczne z odbyciem 5 godzin szkolenia wskazanego w części III;
- 2) liczba godzin szkolenia wskazanego w części III, z której kandydat na maszynistę może być zwolniony, nie może przekroczyć 60% godzin.”

6. Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty

Na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 1-6, 11 i pkt 12 lit. a i b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. poz. 2574) wprowadza się następującą zmianę:

w załączniku nr 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego

Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:

- 1) słuch jest wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 2) osoba badana słyszy szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 3) niedosłuch ucha gorzej słyszącego jest na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 4) niedosłuch ucha gorzej słyszącego jest na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 5) brak zaburzeń równowagi i układu przedsionkowego;
- 6) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.”

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

7. Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności

Na podstawie art. 22b ust. 22 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz. U. z 2019 r. poz. 340 z późn. zm.) wprowadza się następującą zmianę: w załączniku nr 1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego

Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:

- 1) słuch jest wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego ;

- 2) osoba badana słyszy szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 3) niedosłuch ucha gorzej słyszającego jest na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 4) niedosłuch ucha gorzej słyszającego jest na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego;
- 5) brak zaburzeń równowagi i układu przedsionkowego;
- 6) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.”

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

W imieniu Forum Kolejowego Railway Business Forum

oraz z upoważnienia

Fundacji ProKolej,

Izby Transportu Lądowego

i Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Adrian Furgalski

Przy tworzeniu przedmiotowego stanowiska wykorzystane zostały uwagi i spostrzeżenia niżej wymienionych osób, którym w tym miejscu składamy podziękowania za bezinteresowne włączenie się do dyskusji i dzielenie swoimi opiniami:

Bartłomiej Buczek (Cargo Master), Zbigniew Budziński (UTK), Anna Golińska KM, Bogusław Jagiełło (KM), Robert Kęsicki (BR System), Jarosław Kulik (ŁKA), Radosław Komar (Qemetica), Wioletta Koryga (SKM Warszawa), Kamil Miękała (SKM Warszawa), Paweł Mikołajczyk (IGTL/DB Cargo), Jacek Pukacz (SKM Warszawa), Marek Staszewski (IC), Małgorzata Tendera (KM), Andrzej Warowny (ZNPk/Freightliner), Jacek Wozny (Polregio).