

**Stanowisko Prezesa UTK
w sprawie pociągu roboczego,
o którym mowa w dyrektywie
2007/59/WE**

W związku z brakiem definicji pociągu roboczego w powszechnie obowiązujących aktach prawa unijnego oraz prawa krajowego, pojawiają się liczne interpretacje znaczenia „pociąg roboczy”, a w konsekwencji wątpliwości w zakresie uprawnień maszynistów i wypełniania świadectwa maszynisty.

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 w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE. L 315 z 3.12.2007, s. 51 z późn. zm.), oraz rozporządzeniem 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. 56 z późn. zm.), maszyniści mogą uzyskiwać uprawnienia do prowadzenia pociągów roboczych (A2) i kolejowych pojazdów specjalnych (A3).

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117), zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, zawiera następujące definicje:

1. „pociąg - pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu”;
2. „pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu”;
3. „pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych”;
4. „zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty”;
5. „przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii”.

Poprzez zastosowanie analogii, można przyjąć, że pociąg roboczy, zwany także w dyrektywie 2007/59/WE budowlanym, utrzymaniowym, to zespół pojazdów przeznaczony do utrzymania, naprawy, budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych. Pociągi robocze są uruchamiane w ramach przewozów technologicznych wykonywanych na potrzeby zarządcy infrastruktury.

Na podstawie art. 18a ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z dnia 18 lipca 2005 r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.) zarządcy infrastruktury tworzą regulacje wewnętrzne w celu spełnienia określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Pojęcie pociągu roboczego występuje także w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir 1 (R-1) PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanej dalej „instrukcją Ir-1”. Podkreślić należy, że definicja pociągu roboczego wskazana w § 9 ust. 3 pkt 3 instrukcji Ir-1 nie powinna być odnośzona do pojęcia pociągu roboczego pojawiającego się w aktach prawa europejskiego, który obejmuje także pociągi gospodarcze, pociągi inspekcyjne i pociągi ratunkowe, o których mowa w instrukcji Ir-1.

W przypadku przejazdu pojazdu kolejowego specjalnego z napędem (np. drezyny lub maszyny torowej), który ma nadany status pociągu, do jego prowadzenia dedykowana jest podkategoria A3 przeznaczona do prowadzenia pojazdów specjalnych.

Możliwe jest realizowanie programu szkolenia na świadectwo maszynisty, który umożliwi nadanie maszyniście jednocześnie obu podkategorii A2 i A3.