

Informacja dla posłów na posiedzenie Komisji Infrastruktury w dniu 20 marca 2018 r.

1. Czynniki ludzki odgrywa coraz ważniejszą rolę w nowoczesnych, złożonych systemach mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa. Jest on najbardziej wrażliwym elementem systemu kolejowego. Konieczne jest podjęcie systemowych działań tworzących fundament bezpieczeństwa.
2. Krytyczną pod względem bezpieczeństwa ruchu grupą zawodową w transporcie kolejowym są maszyniści oraz prowadzący pojazdy kolejowe.
3. Obecny sposób egzaminowania, gdy egzaminatorzy jednocześnie kształcą kursantów i weryfikują ich poziom wykształcenia oraz mają wspólnego pracodawcę może wpływać na zachowanie bezstronności.
4. Celem Projektu jest przejęcie procesów egzaminowania maszynistów oraz certyfikacji egzaminatorów przez Prezesa UTK.

W Polsce ponad 17 tys. osób posiada licencję maszynisty. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego prowadzący pojazdy kolejowe oraz maszyniści są **najbardziej krytyczną grupą zawodową**. Wynika to z zakresu kompetencji i zakresu czynności, które wykonują. Maszyniści muszą szczegółowo znać zarówno pojazdy kolejowe, linie kolejowe oraz przepisy wewnętrzne przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Charakter pracy maszynisty wymaga również konieczności stałej współpracy z innymi pracownikami kolejowymi: kierownikiem pociągu, dyżurnym ruchu, rewidentem, dyspozytorem, manewrowym, ustawiaczem, zwrotniczym.

Ośrodki szkolenia i egzaminowania są podmiotami uprawnionymi do prowadzenia szkoleń i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, zgodnie z wymaganiami przepisów prawa krajowego, transponujących wymagania dyrektywy 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty. Ośrodki podlegają wpisowi do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK.

Wymagania dotyczące ośrodków szkolenia i egzaminowania, w tym wymagania związane z zasobami i kompetencjami, jakimi musi dysponować ośrodek celem uzyskania wpisu do rejestru, zostały określone w ustawie o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

Procedura weryfikacji kompetencji wnioskodawcy polega na sprawdzeniu kwalifikacji, możliwości technicznych oraz operacyjnych wnioskodawcy w zakresie zdolności do organizacji szkoleń i egzaminów.

Egzaminatorzy w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów są zobowiązani do prowadzenia egzaminów w sposób bezstronny i niedyskryminujący. Prezes UTK weryfikuje instruktorów i egzaminatorów pod względem formalnym, jednakże **obecne rozwiązanie jest niewystarczające**.

Około połowy ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów jest zarządzana przez przewoźników lub zarządców infrastruktury. Analiza wyników egzaminów przeprowadzona w Urzędzie Transportu Kolejowego wykazała, że istniejący sposób egzaminowania, kiedy egzaminatorzy jednocześnie kształcą kursantów i weryfikują ich poziom wyszkolenia oraz mają wspólnego pracodawcę, **może wpływać na brak bezstronności**. Są bowiem ośrodki, które mają tzw. 100% zdawalność, podczas gdy średnia krajowa waha się między 80 a 85%.

Zdaniem Prezesa UTK **rozdzielenie procesu szkolenia od egzaminowania** nie tylko **podniesie poziom obiektywizmu** systemu zdobywania uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych, ale również wpłynie na **jakość poziomu szkolenia**, a tym samym na **poziom bezpieczeństwa**. Wprowadzenie certyfikacji egzaminatorów będzie gwarantem odpowiednich kompetencji i obejmować będzie weryfikację rzeczywistej aktualnej wiedzy. Egzaminatorzy w Centrum Monitorowania Maszynistów będą w pełni niezależni i mogą obiektywnie i bez nacisków weryfikować kandydatów na maszynistów oraz maszynistów.

Centrum Monitorowania i Egzaminowania Maszynistów będzie odpowiedzialne za:

- prowadzenie egzaminów na licencję maszynisty (egzamin teoretyczny),
- prowadzenie egzaminów na świadectwa maszynisty (egzamin teoretyczny, na symulatorze oraz praktyczny na pojeździe),
- prowadzenie sprawdzianów doraźnych maszynistów (egzamin na symulatorze oraz praktyczny na pojeździe),
- certyfikację egzaminatorów i instruktorów prowadzących pouczenia okresowe maszynistów,
- doskonalenie zawodowe egzaminatorów i instruktorów prowadzących pouczenia okresowe maszynistów,
- monitorowanie czasu pracy maszynistów,
- monitorowanie cyklu życia zawodowego maszynistów.

Doraźne sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów będą przeprowadzane wyłącznie w przypadku uchybienia maszynisty zagrażające bezpieczeństwu lub uczestnictwa w zdarzeniu kolejowym i będą realizowane przez Centrum z wykorzystaniem symulatora pojazdu kolejowego oraz podczas jazdy na pojeździe kolejowym.

Zasadniczym celem Projektu jest przejęcie procesów egzaminowania maszynistów, certyfikacji egzaminatorów i instruktorów pouczeń okresowych przez Prezesa UTK będącego krajową władzą bezpieczeństwa. W projekt ten wpisuje się również realizacja postanowień Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei w części dotyczącej **monitorowania czasu pracy maszynistów**. Poprzez wdrożenie systemu monitorowania maszynistów Urząd Transportu Kolejowego będzie realizował zadania również w tym

zakresie. Założenia systemu monitorowania i egzaminowania maszynistów koncentrują się na zachowaniu poziomu bezpieczeństwa poprzez oddziaływanie na czynnik ludzki. Weryfikacja kwalifikacji maszynistów oraz monitorowanie czasu pracy maszynistów będą stanowiły wsparcie w realizacji zapisów Dyrektywy.

Prezes UTK jako centralny organ administracji rządowej będący krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego **jest odpowiednim organem do realizacji Projektu.**

Cel i zakres Projektu wpisują się w działanie 5.2 „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T” POIiŚ 2014-2020: wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju(...). Natomiast jednym z celów szczegółowych jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego między innymi poprzez tworzenie centralnych systemów monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Tym samym Projekt wpisuje się w zakres Priorytetu Inwestycyjnego 7.III. „Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego...” stanowiąc również działanie komplementarne do zakładanych w ramach V osi priorytetowej inwestycji kolejowych polegających na przebudowie lub modernizacji linii kolejowych, zakupie/modernizacji pojazdów kolejowych oraz wyposażaniu linii kolejowych w ERTMS. Konsekwencją tych działań będzie zapewnienie wykwalifikowanej kadry maszynistów z wykorzystaniem określonych standardów w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.