Warszawa, dnia 13.11.2019 roku

**PKP CARGO S.A.**

ul. Grójecka 17

02-021 Warszawa

Nr pisma:

**Szanowny Pan**

**Andrzej Bittel**

**Sekretarz Stanu**

**Ministerstwo Infrastruktury**

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

w odpowiedzi na pismo z Ministerstwa Infrastruktury z dnia 18 października 2019 r., znak sprawy: DTK-4.0210.4.2019.WN.2, doręczonego PKP CARGO S.A. dnia 28 października
2019 r., zawierające prośbę o zajęcie stanowiska odnośnie udostępnionego projektu ustawy o transporcie kolejowym (dalej także zwany: „Projektem”),
PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie poniżej przedstawia swoje stanowisko wraz
z propozycjami zmian do opiniowanej Ustawy.

1. W Projekcie przewidziano:

• wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty,

• utworzenie krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,

• wprowadzenie minimum programowego do pouczeń okresowych i doraźnych oraz szkoleń na symulatorze, corocznie aktualizowanego przez Prezesa UTK.

Celem planowanego, scentralizowanego systemu egzaminowania maszynistów jest stworzenie jednolitych standardów prowadzenia egzaminów, które pozwolą w obiektywny sposób ocenić umiejętności kandydatów wszystkich przewoźników prowadzących działalność w zakresie transportu kolejowego.

Wprowadzenie na poziomie krajowym elektronicznego rejestru, który będzie stanowił ewidencję kompetencji zawodowych oraz czasu pracy maszynistów, ma pozwolić na monitorowanie pracy tej grupy zawodowej poprzez usystematyzowanie i zgromadzenie
w jednym miejscu (UTK) niezbędnych danych.

Natomiast próba uregulowania minimum programowego do pouczeń okresowych
i doraźnych oraz szkoleń na symulatorze powinna ujednolicić poziom wiedzy wszystkich maszynistów wykonujących ten zawód w Polsce.

Niemniej jednak zobowiązanie pracodawcy do bieżącej aktualizacji centralnej ewidencji, szczególnie w zakresie rzeczywistego czasu pracy maszynistów (informacja dotycząca rozpoczęcia i zakończenia pracy), będzie skutkowało dodatkowymi zadaniami, których niespełnienie zagrożone będzie karą pieniężną.

Ponadto, aby wypełnić ten wymóg, konieczne jest wyposażenie wszystkich maszynistów
w mobilne urządzenia, które będą mogły przesyłać niezbędne dane praktycznie w czasie rzeczywistym. Proces ten wymaga bardzo wysokich nakładów finansowych związanych
z zakupem urządzeń mobilnych oraz budową systemu informatycznego u przewoźnika zarządzającego pracą. Taki stan rzecz może mieć w przyszłości niekorzystny wpływ na konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych w stosunku do transportu drogowego.

Z uwagi na powyższe wnosimy o ustawowe zobowiązanie Prezesa UTK do zbudowania infrastruktury teleinformatycznej obsługującej proces przekazywania danych identyfikacyjnych maszynistów oraz przebiegu zatrudnienia
w szczególności rejestracji czasu pracy.

Konsekwencją powyższego jest propozycja usunięcie art. 25y ust. 7 z Projektu.

1. Ponadto proponujemy nadanie poniższego brzmienia art. 22bb, ust. 11 Projektu:

*„Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. O w terminie i miejscu przeprowadzenia części praktycznej egzaminu podmiot wnioskujący informuje Prezesa UTK.”.*

Uzasadnienie:

Do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, konieczne jest zapewnienie pociągu, lokomotywy właściwej serii (typu) oraz odpowiedniej trasy przejazdu. W przypadku przewoźnika towarowego, może to być trudne do zrealizowania. Pociągi towarowe w większości przypadków są planowane wg indywidualnych rozkładów jazdy, które są opracowywane na kilkanaście godzin przed uruchomieniem pociągu,
a przewoźnik nie może sobie pozwolić na zatrzymanie pociągu w oczekiwaniu na przedstawiciela UTK. Na kilka dni wcześniej nie jest możliwe zaplanowane pociągu, na którym może być przeprowadzony egzamin, bo przewoźnik towarowy najczęściej takiej wiedzy nie posiada. W związku z powyższym ustalanie terminu i miejsca przeprowadzenia części praktycznej egzaminu winno pozostać na dotychczasowych zasadach.

W przypadku nie uwzględnienie powyższej uwagi prosimy o bardziej precyzyjne określenie zasad współpracy pomiędzy ośrodkiem szkoleniowym a UTK w zakresie organizacji egzaminów praktycznych.

Generalnie pozwalamy sobie zauważyć, że w naszej opinii projektowane zmiany powinny pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Wyrażamy także nadzieję, że przekazane stanowisko okaże się pomocne w dalszym etapie prac legislacyjnych.

Ponadto, w przypadku jakichkolwiek pytań bądź wątpliwości pozostajemy do Państwa dyspozycji.