

<b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI <b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-14-20, Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl	<b>Data sporządzenia</b> 18.11.2020 r.  <b>Źródło:</b> Inne – na wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego  <b>Nr w wykazie prac</b> UD 65
--	--

## 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem rozwiązań planowanych w projekcie jest wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. Projekt wdraża postanowienia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. w części dotyczącej transportu kolejowego - Rozwój kompetencji i kadr sektora kolejowego.

W obowiązującym stanie prawnym osoby prowadzące pojazdy w transporcie kolejowym jako jedyne spośród osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów i przewożonych towarów przechodzą egzaminy przeprowadzane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą.

W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy prowadzi organ państwowy. W przypadku transportu drogowego egzaminy przeprowadzane są przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. W transporcie morskim egzaminy przeprowadzane są Urząd Morski, a w transporcie lotniczym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W projekcie przewidziano wprowadzenie nowego systemu monitorowania kwalifikacji, uprawnień i czasu pracy maszynistów.

Zidentyfikowano m.in. następujące problemy:

- Maszyniści jako jedyna grupa zawodowa spośród osób odpowiedzialnych za prowadzenie pojazdów nie są objęci egzaminem państwowym. Obowiązuje zasada, że podmiot który szkoli kandydata również go egzaminuje. Projekt zakłada wprowadzenie jednolitego egzaminu państwowego przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego egzaminu na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego.
- W latach 2011–2014 nastąpiła zmiana w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz nabywania uprawnień do wykonywania zawodu maszynisty. Prezes UTK stwierdził wzrost liczby zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy oraz szkolonych i egzaminowanych w tzw. „nowym trybie”.
- W ciągu najbliższych 10 lat z zawodu odejdzie ponad 41% obecnie czynnych zawodowo maszynistów (tzw. luka pokoleniowa), dlatego należy wdrożyć weryfikację osób wchodzących do zawodu przez krajową władzę bezpieczeństwa ruchu kolejowego – Prezesa UTK, celem przeciwdziałania wzrostowemu trendowi zdarzeń kolejowych powodowanych przez maszynistów z niskim stażem pracy.
- Utrzymywanie się wysokiej liczby zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” albo uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Za przyczynę tych zdarzeń uznaje się najczęściej czynnik ludzki, czyli niezachowanie należytej ostrożności, brak znajomości procedur bezpieczeństwa lub ich niestosowanie.
- Nie istnieje jednolity standard prowadzenia egzaminów do zawodu maszynisty. Podczas procesu egzaminowania nie jest weryfikowana umiejętność zachowania się kandydata na maszynistę w sytuacjach niebezpiecznych i nietypowych. Zakłada się, że w części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty wykonywanej na symulatorze pojazdu kolejowego będzie dokonywane sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów, postępowania kandydata podczas prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (np. mgła, śnieżyca, ulewa, silny wiatr), zastosowania właściwych procedur w sytuacjach awaryjnych (np. sygnał Radio-stop, zderzenie z przeszkodą).
- Zagraniczne doświadczenia w szkoleniu i egzaminowaniu maszynistów. Podejście stosowane w Holandii można uznać, jako przykład scentralizowanego podejścia do egzaminowania.
- Nie istnieje centralny rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe gromadzący informacje o uprawnieniach maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Projekt zakłada uruchomienie centralnego systemu informatycznego gromadzącego dane o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe i umożliwiającego monitorowanie przez Prezesa UTK kompetencji maszynistów.

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

Nastąpi rozdzielenie funkcji szkolenia i egzaminowania maszynistów. Szkoleniem w dalszym ciągu będą się zajmować ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą prowadzone przez egzaminatorów zatrudnianych przez Prezesa UTK, będącego centralnym organem administracji rządowej, krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu

bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego.

Zgodnie z projektem, dotychczasowe ośrodki szkolenia i egzaminowania staną się ośrodkami szkolenia.

Projekt zakłada przeprowadzanie przez Prezesa UTK w formie testów egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty. Prezes UTK będzie przeprowadzał również egzaminy na świadectwo maszynisty, które składać się będą z części teoretycznej oraz z części praktycznej. Część teoretyczna egzaminu obejmująca sprawdzanie wiedzy i umiejętności dotyczących taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej będzie przeprowadzana w formie testu komputerowego oraz zadań do wykonania na symulatorze pojazdu kolejowego. W skład zadań na symulatorze pojazdu kolejowego będzie wchodziło sprawdzenie umiejętności zachowania się w typowych i nietypowych sytuacjach związanych z ruchem pociągów, postępowania kandydata na maszynistę podczas prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (np. mgła, śnieżyca, ulewa, silny wiatr), zastosowania właściwych procedur w sytuacjach awaryjnych.

Część praktyczna egzaminu, zgodnie z projektem polegać będzie na sprawdzeniu za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego. W części praktycznej dotyczącej jazdy praktycznych po sieci kolejowej egzamin prowadzić będzie dwóch egzaminatorów, jeden egzaminator wyznaczony przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenia i zdał sprawdzian wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i znajomości infrastruktury, drugi wyznaczony przez Prezesa UTK. Zgodnie z projektem pracodawca kandydata na maszynistę będzie zapewniał pojazd kolejowy oraz trasę niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu w zakresie jazdy praktycznych po sieci kolejowej. Prowadzenie przez Prezesa UTK egzaminów pozwoli w obiektywny sposób ocenić zarówno umiejętności jak i jakość szkolenia kandydatów na maszynistów. Wprowadzenie powyższych rozwiązań wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Projekt zakłada również utworzenie i prowadzenie przez Prezesa UTK Krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W rejestrze będą gromadzone, za pomocą aplikacji teleinformatycznej, wszelkie dane związane z osobami pracującymi na stanowiskach kolejowych związanych z prowadzeniem pojazdu kolejowego, kandydatami na te stanowiska, a także osobami, którym cofnięto uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego. Dane te pochodzą od ośrodków szkolenia, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, pracodawców maszynistów i osób prowadzących pojazdy kolejowe oraz od podmiotów przeprowadzających badania lekarskie i psychologiczne maszynistów i kandydatów na maszynistów.

W projekcie wprowadzono opłaty za egzaminowanie przez Prezesa UTK kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, która nie może być wyższa niż równowartość 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 53, z późn. zm.). Opłaty te stanowią dochód budżetu państwa.

Projektowana ustawa związana jest ściśle z projektem „Poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego już przez Prezesa UTK w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w ramach którego zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

#### Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).

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

W większości państw członkowskich UE istnieją systemy techniczne zabezpieczające przed błędem maszynisty. Szkolenie i egzaminowanie maszynistów prowadzone jest głównie przez pracodawców lub przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów, uznane zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów, 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 03.12.2007, str. 51, z późn. zm.). Proponowana w projekcie zmiana stosowana jest w Portugalii, gdzie krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów. Również podejście stosowane w Holandii można przytoczyć jako przykład scentralizowanego podejścia do egzaminowania, którego wysoki poziom skuteczności zapewniający jest poprzez prowadzenie jednolitych egzaminów dla wszystkich kandydatów dla maszynistów oraz prowadzenie centralnego archiwum certyfikatów.

### **4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Maszyniści	17 000	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z gromadzeniem danych dotyczących kompetencji maszynistów w rejestrze
Kandydaci na maszynistów	1050	Dane UTK	Bezpośrednie - udział w egzaminach na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty
Maszyniści egzaminatorzy	500	Dane UTK	Bezpośrednie – projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zachowują swoje uprawnienia
Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów	34	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z: - prowadzeniem szkoleń na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, - wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe
Przewoźnicy kolejowi	89	Dane UTK	Bezpośrednie związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie związane z wprowadzaniem danych do rejestru maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe
Pomioty uprawnione do przeprowadzania badań lekarskich	4	Dane UTK	Bezpośrednie w zakresie danych o wydanych orzeczeniach lekarskich
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie związane z egzaminowaniem kandydatów na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz z prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

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

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w ramach konsultacji przeprowadzonych w dwóch turach od 18 października 2019 r. do 2 marca 2020 r. został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie - KMSp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.
- 12) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 13) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych;

- 14) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 15) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 16) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 17) Sekcja Kolejowa „Solidarność”;
- 18) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” - 80;
- 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 20) Forum Związków Zawodowych;
- 21) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 22) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 23) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 24) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 25) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 26) Konfederacja Lewiatan;
- 27) Railway Business Forum;
- 28) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 29) Fundacja Pro Kolej.

Wyniki konsultacji zostały omówione w Raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>		0,00	0,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	<b>6</b>
budżet państwa		0,00	0,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	<b>6</b>
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>		0,00	0,00	3,80	3,98	3,98	3,98	4,00	4,05	4,05	4,10	<b>31,94</b>
budżet państwa		0,00	0,00	3,80	3,98	3,98	3,98	4,00	4,05	4,05	4,10	<b>31,94</b>
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>		0,00	0,00	-3,05	-3,23	-3,23	-3,23	-3,25	-3,30	-3,30	-3,35	<b>-25,94</b>
budżet państwa		0,00	0,00	-3,05	-3,23	-3,23	-3,23	-3,25	-3,30	-3,30	-3,35	<b>-25,94</b>
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

### Źródła finansowania

Ww. obliczenia zostały sporządzone przez Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”. Szczegółową analizę przyjętych założeń określono w załącznikach do OSR.

Zadania UTK, jako państwowej jednostki budżetowej są finansowane bezpośrednio ze środków budżetu państwa. UTK jest dysponentem odrębnej części budżetowej „71”, gdzie w ramach corocznie opracowywanej i uchwalanej ustawy budżetowej, zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) i stosownymi przepisami wykonawczymi, zaplanowane są środki na wydatki UTK. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami, UTK przewiduje zapewnienie niezbędnych środków z budżetu państwa w kolejnych latach w ramach procedury planowania budżetowego, przy uwzględnieniu możliwych do wygospodarowania oszczędności w ramach cz. 71 – Urząd Transportu Kolejowego. W okresie realizacji zadań finansowanie będzie również zapewnione ze środków budżetowych zaplanowanych w części budżetowej, której dysponentem jest UTK.

Należy wskazać, że przygotowanie do wdrożenia nowego zadania jest przewidziane do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Szacowany koszt całkowity projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln PLN.

Kwota obejmuje koszty wdrożenia nowych zadań Prezesa UTK wynikających z projektu ustawy i obejmuje w szczególności:

- opracowanie, zakup i wdrożenie systemu teleinformatycznego - Krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz aplikacji informatycznych do



	<p>zarządzania egzaminami,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zakup symulatorów pojazdów trakcyjnych oraz odwzorowanie tras linii kolejowych,</li> <li>• zakup pozostałego wyposażenia ośrodka egzaminacyjnego,</li> <li>• wynajem powierzchni w okresie pilotażu i testów,</li> <li>• kampanię informacyjną wspierającą budowę systemu,</li> <li>• pilotaż wdrożenia systemu.</li> </ul>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W toku prac analitycznych ustalono, że wykonanie nowego zadania nie może być realizowane w ramach obecnych limitów zatrudnienia w UTK. W celu realizacji nowych zadań związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego niezbędne jest utworzenie w UTK nowej komórki organizacyjnej, która będzie odpowiedzialna za przygotowanie, przeprowadzenie i nadzór nad procesem egzaminowania i monitorowania maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.</p> <p>W wyniku przeprowadzonej oceny pracochłonności (stanowiącej załącznik do OSR) ustalono, że w celu rozpoczęcia działalności centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie utworzenie nowych etatów w pełnym wymiarze zatrudnienia, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kierownika i zastępcy kierownika,;</li> <li>• egzaminatorów części teoretycznej i części praktycznej na symulatorze pojazdu kolejowego, z pełną zastępowalnością oraz dostępnością w różnych częściach kraju - w liczbie 7 etatów,</li> <li>• pracowników administracyjno-merytorycznych - w liczbie 3 etatów, odpowiedzialnych za sprawy związane z rekrutacją na egzaminy, formalną weryfikacją dokumentów, wydawaniem dokumentów potwierdzających zdanie egzaminu, archiwizacją dokumentów, bieżącą obsługą administracyjną utworzonej komórki, jak również związanych z monitorowaniem kompetencji maszynistów i prowadzeniem krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe,</li> <li>• obsługi recepcji - 1 etat,</li> <li>• informatyka odpowiedzialnego za stan sprzętu teleinformatycznego oraz oprogramowania,</li> <li>• serwisanta symulatorów.</li> </ul> <p>Dla sprawnego działania centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie zapewnienie odpowiednich pomieszczeń zarówno dla pracowników, jak i osób zdających egzamin oraz konieczność zapewnienia specjalnych warunków w pomieszczeniach z symulatorami, w tym odpowiedniego przyłącza energetycznego oraz zaplecza technicznego.</p>

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		0,00	0,00	0,74	0,74	0,74	<b>5,92</b>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	<b>0,08</b>
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Minimalizowanie strat dla przewoźników kolejowych i nadawców towarów wynikających z poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, których przyczyną jest błąd maszynisty spowodowany obniżeniem sprawności psychofizycznej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wylimitowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją a także niezawodności systemu kolejowego np. opóźnień z tytułu wypadków i incydentów kolejowych.						
Niemierzalne	Wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej	W przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei przyjmuje się wskaźnik VPN odzwierciedlający wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej. W Polsce przyjmuje się, że wartość VPN na osobę wynosi około 2 mln zł.						

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		0,00	0,00	0,74	0,74	0,74	<b>5,92</b>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	<b>0,08</b>

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Minimalizowanie strat dla przewoźników kolejowych i nadawców towarów wynikających z poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, których przyczyną jest błąd maszynisty spowodowany obniżeniem sprawności psychofizycznej.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wylimitowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją a także niezawodności systemu kolejowego np. opóźnień z tytułu wypadków i incydentów kolejowych.

Niemierzalne	Wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej	W przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei przyjmuje się wskaźnik VPN odzwierciedlający wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej. W Polsce przyjmuje się, że wartość VPN na osobę wynosi około 2 mln zł.
--------------	---------------------------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Kandydaci na maszynistów będą obowiązani do uiszczenia opłaty wyłącznie z tytułu przeprowadzonego egzaminu na licencję maszynistów (łącznie w okresie 10 lat 0,08 mln zł). W odniesieniu do kandydatów na maszynistów skierowanych na egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty, koszt egzaminu opłacany będzie przez pracodawcę kierującego pracownika na egzamin (łącznie w okresie 10 lat 5,92 mln zł). W odniesieniu do licencji maszynisty już obecnie istnieją różne
--	--

	<p>formy finansowania kosztów szkolenia i egzaminu. W tym miejscu można wskazać m.in. możliwość uzyskania bezzwrotnej pożyczki z funduszu pracy albo zwrot opłat przez przyszłego pracodawcę. W projektowanej ustawie zakłada się, że wysokość opłat za egzamin nie powinna przekraczać wysokości określonej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Maksymalna wysokość opłaty nie będzie mogła przekroczyć równowartości połowy minimalnego wynagrodzenia za pracę. Nie zakłada się, aby koszt egzaminu był wyższy niż opłaty pobierane przez ośrodki szkolenia i egzaminowania. Istotą ustawy nie jest bowiem wykreowanie nowego źródła przychodów Skarbu Państwa a przeniesienie zadań egzaminowania maszynistów do organu państwowego. Z tego powodu należy uznać, że zasadniczo ustawa nie zmienia sytuacji gospodarstw domowych.</p> <p>Ustawa będzie oddziaływać na 42 ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisane na listę prowadzoną przez Prezesa UTK. Wśród ośrodków szkolenia i egzaminowania znajdują się podmioty prowadzące szkolenia i egzaminy wyłącznie na potrzeby własne przewoźnika oraz podmioty świadczące pozostałe usługi edukacyjne i szkoleniowe. Z tego powodu należy odrębnie oszacować wpływ projektowanej ustawy na ośrodki własne przewoźników oraz pozostałe podmioty. W odniesieniu do ośrodków własnych przewoźników projektowana ustawa odciąży przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów. W odniesieniu do 15 ośrodków szkolenia ustawa nieznacznie zmniejszy przychody z tytułu prowadzonych egzaminów na licencję lub świadectwo maszynisty. Analiza zgłoszeń o przeprowadzonym egzaminie wskazuje, że jedynie pięć z tego rodzaju podmiotów przeprowadziło egzamin na świadectwo maszynisty. Pozostała część egzaminów była realizowana przez przewoźników kolejowych. Ośrodek szkolenia i egzaminowania, w przypadku wykonywania szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty dokonuje kalkulacji szkolenia i wlicza koszt egzaminu do ogólnej ceny za kurs na licencję maszynisty. Jedynie dodatkowym przychodem może być w tej sytuacji koszt drugiego i trzeciego egzaminu, w przypadku niezaliczenia z wynikiem pozytywnym poszczególnych egzaminów. Większość kosztu kolejnego egzaminu stanowi obecnie koszt egzaminatorów a dochód w tym zakresie jest ograniczony. Egzaminy w celu uzyskania świadectwa maszynisty są pod względem organizacyjnym bardziej skomplikowanym procesem i dlatego koszt egzaminu jest zróżnicowany ze względu na zakres merytoryczny (test zawierający różną liczbę pojazdów kolejowych, z których jest egzaminowany kandydat), ale przede wszystkim ze względu na część praktyczną, która wymaga kalkulacji ceny ze względu na miejsce, czas trwania i liczbę egzaminowanych. W tym przypadku większość kosztów egzaminu stanowią również wynagrodzenia egzaminatorów. Ceny za egzamin mogą kształtować się różnie w poszczególnych podmiotach szkolących, ponieważ obecne przepisy nie regulują tej kwestii.</p> <p>Szczegółowe rozliczenie przyjętych założeń kosztów i opłat pobieranych z tytułu prowadzonych egzaminów zawarto w załącznikach do OSR.</p>
--	--

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

#### Komentarz

W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie przede wszystkim z konieczności prowadzenia egzaminów oraz monitorowania maszynistów. W zakresie monitorowania kompetencji maszynistów pracodawcy będą obowiązani do wprowadzania i aktualizowania danych do systemu prowadzonego przez UTK.

Zasadniczo projekt zakłada jedynie zmianę formy przekazywania informacji w ramach dotychczasowych obowiązków

podmiotów z formy papierowej na formę elektroniczną – w wielu przypadkach automatyczną. Sposób dostarczenia elektronicznego dokumentu lub informacji do systemu informatycznego UTK będzie zależał od wyboru podmiotu zobowiązanego do dostarczenia informacji. Planuje się, że system informatyczny będzie miał co najmniej dwie techniczne możliwości zasilania informacjami:

- za pomocą formularzy elektronicznych wypełnianych na specjalnie utworzonym profilu podmiotu dostępnego w przeglądarce internetowej;
- integracji systemów własnych podmiotu lub wykorzystanie modelu usługowego (automatyczna wymiana informacji).

W odniesieniu do ośrodków szkolenia projekt zakłada, że dotychczasowe zaświadczenia o ukończonych szkoleniach i pouczeniach okresowych będą sporządzane w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, a nie jak do tej pory w wersji papierowej. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą dla ośrodków szkolenia.

W odniesieniu do podmiotów uprawnionych do prowadzenia badań lekarskich zakłada się, że dotychczasowe papierowe orzeczenia lekarskie dla kandydatów na maszynistów i maszynistów będą zastąpione elektronicznym dokumentem, którego treść będzie przechowywana w systemie informatycznym obsługującym rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Nie przewiduje się wzrostu obciążenia pracą a wręcz zmniejszenie obciążenia i kosztów realizacji przesyłek pocztowych oraz generowania papierowych orzeczeń lekarskich na potrzeby ich dostarczenia do Prezesa UTK.

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zatrudniający maszynistów są obowiązani do prowadzenia elektronicznych rejestrów świadectw maszynistów. W obowiązującym stanie prawnym prowadzący rejestr świadectw maszynistów zobowiązany jest dostarczyć dane w formie i zakresie określonym przez Prezesa UTK. Planowana zmiana zakłada, że system informatyczny obsługujący rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będzie zawierał w sobie moduł tożsamy z rejestrami dotychczas prowadzonymi przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Zakłada się, że wymiana informacji pomiędzy tymi systemami będzie odbywała się automatycznie, albo w zależności od wyniku prac analizy IT dla systemu rejestr świadectw maszynistów będzie mógł być prowadzony bezpośrednio za pomocą systemu dostarczonego przez UTK.

W celu sprawnego monitorowania osób prowadzących pojazdy kolejowe konieczne jest posiadanie bardzo aktualnej informacji o zatrudnieniu maszynisty oraz prowadzącego pojazdy kolejowe. W tym celu wprowadzono obowiązek niezwłocznego informowania Prezesa UTK przez pracodawców za pomocą aplikacji teleinformatycznej o zatrudnieniu oraz zwolnieniu, maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe albo zawarciu oraz rozwiązaniu z nim umowy cywilnoprawnej oraz, w przypadku licencjonowanych przewoźników kolejowych, o świadczeniu usługi trakcyjnej na rzecz innego podmiotu.

Przewiduje się, że dzięki automatyzacji procesu wymiany danych zmniejszą się obciążenia administracyjne dla pracodawców zobowiązanych do kwartalnego raportowania informacji o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe. Pracodawcy nie będą zobowiązani do przygotowania odrębnych formularzy sprawozdawczych dla Prezesa UTK z uwagi na automatyczne przekazywanie wymaganych informacji.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie rodzi negatywnych skutków na rynek pracy. Ośrodki szkolenia i egzaminowania dalej będą mogły prowadzić szkolenia. Z kolei dotychczasowi egzaminatorzy będą mogli prowadzić egzaminy w ramach nowego systemu egzaminowania. Projekt ustawy zakłada, że dotychczasowi egzaminatorzy zostaną wpisani na listę egzaminatorów prowadzoną przez Prezesa UTK. Ustawa nie wpłynie negatywnie na rynek pracy egzaminatorów.

W zakresie dotyczącym egzaminowania kandydatów na maszynistów ustawa może wprowadzać barierę wejścia na rynek pracy, jednak wyłącznie dla osób, które nie spełniają wymagań kompetencyjnych oczekiwanych dla stanowiska maszynisty. Celem ustawy jest zagwarantowanie, że osoby wchodzące na rynek pracy maszynistów zapewniają ustalony przez krajową władzę bezpieczeństwa poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ustalenie jednolitych wymagań w zakresie kwalifikacji i kompetencji maszynistów wpłynie pozytywnie na rynek pracy maszynistów. Podobnie pozytywne skutki dla rynku pracy egzaminatorów będzie miało odciążenie przedsiębiorców w zakresie kosztów własnych organizacji egzaminów i wyznaczenia egzaminatorów.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	System monitorowania maszynistów, przez ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Zakłada się realizację zadań niezbędnych do przygotowania organizacyjnego w zakresie egzaminowania i monitorowania maszynistów projektu w latach 2019 - 2022. W tym czasie niezbędne jest przygotowanie i udzielenie zamówień publicznych na zakup narzędzi, symulatorów, utworzenie rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz testowanie/odbiór zakupionych narzędzi oraz pilotażowe wdrożenie projektu. Wprowadzenie zmian przewidzianych w projekcie planowane jest na 1 stycznia 2023 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
W okresie 3 lat nastąpi ocena poprawy dostępności do egzaminowania. Przyjęty miernik to czas średni czas oczekiwania na egzamin. W okresie 5 lat zostaną porównana liczba i rodzaj zdarzeń kolejowych, których przyczyną był czynnik ludzki.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Załącznik nr 1 do OSR - Propozycje opłat za egzaminy przeprowadzane przez Prezesa UTK. Załącznik nr 2 do OSR - Szacunkowe koszty funkcjonowania w UTK centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów. Załącznik nr 3 do OSR - Propozycje wynagrodzeń pracowników centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów. Załącznik nr 4 do OSR - Analiza zapotrzebowania na pracowników centrum egzaminowania maszynistów w UTK.	