

**Petycja w sprawie zmiany obowiązujących przepisów prawa w zakresie szkoleń z użyciem symulatorów pojazdów kolejowych oraz wymagań, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych.**

Szanowny Panie Ministrze,

działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 870) i kierując się ważnym interesem publicznym niniejszym składa petycję z prośbą o podjęcie działań zmierzających do zmiany obowiązujących przepisów prawa w zakresie szkoleń z użyciem symulatorów pojazdów kolejowych oraz wymagań, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych.

W związku z koniecznością dążenia do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz osiągnięcia tendencji spadkowej zdarzeń kolejowych wynikających z błędów popełnianych przez maszynistów (czynnik ludzki), konieczne jest podjęcie działań zmierzających do podniesienia poziomu realizowanych szkoleń dla maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Działania te powinny w pierwszej kolejności polegać na zmianie obowiązujących przepisów prawa, poprzez wprowadzenie obowiązkowych szkoleń z użyciem symulatorów pojazdów kolejowych, realizowanych w ramach szkoleń na licencję i świadectwo maszynisty, jak również szczegółowego uregulowania wymogów technicznych jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów (Dz. U. 2014 poz. 1566) w § 6 ust. 2, zostały wskazane wymogi jakie powinien spełniać symulator pojazdu kolejowego. Zgodnie z tymi wymogami, symulator mógł być wykorzystywany do prowadzenia szkoleń, jeżeli:

1. był wyposażony w pulpit maszynisty pojazdu kolejowego oraz we wszystkie urządzenia sterujące, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, podzespoły oraz inne elementy wchodzące w skład standardowego wyposażenia takiego pulpitu,
2. umożliwiał wizualizację tras stanowiących odzwierciedlenie istniejących albo projektowanych linii kolejowych albo ich odcinków, z widokiem co najmniej przez szybę czołową,
3. posiadał system odtwarzania dźwięków związanych z ruchem pojazdu kolejowego i emitowanych przez urządzenia zainstalowane w kabinie maszynisty,
4. był wyposażony w urządzenia łączności pociągowej umożliwiające kontakt pomiędzy maszynistą, a pracownikiem nadzorującym wykonywane przez niego czynności,
5. w zakresie swojej funkcjonalności umożliwiał odtwarzanie zarówno typowych, jak i niestandardowych scenariuszy eksploatacyjnych, technicznych i pogodowych, w szczególności takich: jak awaria pojazdu kolejowego, trudne warunki atmosferyczne, nieprawidłowe działanie podzespołów, wystąpienie zdarzenia kolejowego lub usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Dodatkowo w opublikowanym stanowisku z dnia 17.05.2017 r., Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, wskazał szczegółowe wymagania, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych. W ocenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wymogów tych nie spełniały urządzenia odwzorowujące elementy kabiny pojazdu kolejowego tylko w stopniu podstawowym (w tym poprzez ich wyświetlanie na ekranie monitora lub ekranie

ciekłykrystalicznym), „umożliwiający trening proceduralnych aspektów pracy maszynisty według przyrządów, potocznie zwanymi „urządzeniami walizkowymi”, w tym komputery osobiste z odpowiednim oprogramowaniem.” W stanowisku tym, podkreślono, iż symulator miał odtwarzać rzeczywiste warunki pracy maszynisty, a zatem wskazane było, aby symulator odzwierciedlał również kabinę maszynisty, a dobrą praktyką powinno być wyposażenie symulatora w urządzenia umożliwiające odtworzenie rzeczywistych ruchów kabiny maszynisty w trakcie symulowanej jazdy.

Pomimo, iż przepisy prawa nie nakładały na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego obowiązku certyfikowania symulatorów pojazdów kolejowych, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zaznaczył, iż w ramach działań nadzorczych weryfikacji podlegać będzie spełnienie przez symulatory wskazanych w rozporządzeniu wymagań, a szkolenia realizowane na urządzeniach, które tych wymogów nie spełniały mogły zostać zakwestionowane.

W związku ze zmianą od 1 stycznia 2023 r. przepisów prawa dotyczących realizacji szkoleń i egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty oraz utworzeniem w strukturach Urzędu Transportu Kolejowego Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, zmianie uległy przepisy dotyczące ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz.U. 2022 poz. 2355), nie wskazano wymogów technicznych, jakie powinny spełniać symulatory pojazdów kolejowych.

W związku z tym, od czasu wejścia w życie ww. przepisów prawa, szkolenia mogą być prowadzone przy użyciu dowolnego rodzaju urządzeń, w tym również „symulatorów walizkowych”, komputerów osobistych i innych urządzeń, które w żaden sposób nie odzwierciedlają warunków pracy maszynisty, a szkolenia realizowane przy ich użyciu nie odzwierciedlają środowiska pracy maszynisty, w związku z czym nie są one tak profesjonalne i efektywne, jak szkolenia realizowane przy użyciu symulatorów pełnozakresowych.

Wskazana powyżej zmiana przepisów prawa, w których uregulowany jest proces nabywania kwalifikacji maszynisty, jak również określających wymagania jakie mają spełniać ośrodki szkolenia, spowodowała znaczny wzrost zainteresowania symulatorami „walizkowymi”, smart i innymi nie spełniającymi wskazanych uprzednio wymagań. W efekcie czego, przedsiębiorstwa zatrudniające maszynistów kierują swoich pracowników na szkolenia na tego rodzaju urządzeniach, niebędących pełnozakresowymi symulatorami pojazdów kolejowych, sugerując się jedynie ich ceną i niskimi kosztami zakupu i utrzymania (koszty szkoleń realizowanych przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych spełniających wymogi wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów (Dz. U. 2014 poz. 1566) oraz stanowisku Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczącym wymagań dla symulatora pojazdu kolejowego z 17 maja 2017 r., są wyższe, ze względu na znacznie wyższe koszty ich zakupu oraz utrzymania), a nie jakością, celem i korzyściami w zakresie podniesienia kwalifikacji zawodowych maszynistów, mającymi wpływ na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego, co przeczy idei wprowadzenia symulatorów pojazdów kolejowych do procesu szkolenia i podnoszenia kwalifikacji zawodowych maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Szkolenia niskiej jakości przekładają się w sposób pośredni na bezpieczeństwo transportu kolejowego, ze względu na niespełnianie założonych celów. W tym miejscu należy wskazać, że już w pierwszym roku obowiązywania nowych przepisów nastąpił wzrost wypadków kolejowych o 3,89% (łącznie o 25 wypadków) oraz incydentów kolejowych o 6,70% (łącznie o 110 wypadków), w stosunku do poprzedniego 2022 r.

Ponadto od 1 stycznia 2023 r. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów Urzędu Transportu Kolejowego, przejęło egzaminowanie kandydatów na maszynistów, tj. przeprowadzanie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Oprócz testu wiedzy oraz jazdy praktycznej, obowiązkowym elementem egzaminu na świadectwo maszynisty jest egzamin przeprowadzany przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego, który trwa 90 minut. Ta część egzaminu sprawia kandydatom duże trudności, związane z niezajomością tego typu urządzeń i brakiem uczestniczenia w szkoleniu przy wykorzystaniu symulatora pojazdu kolejowego.

W 2024 r. w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzono 987 egzaminów na świadectwo maszynisty, z czego 591 (tj. 59,88%) zakończyło się wynikiem negatywnym. Część przeprowadzaną z użyciem symulatora pojazdu kolejowego przeprowadzono 608 razy, z czego 225 (tj. 37,01%) zakończyło się wynikiem negatywnym. Przyniesione powyżej wyniki zdawalności egzaminów mogą świadczyć o braku doświadczenia kandydatów w zakresie obsługi symulatora pojazdu kolejowego i profesjonalnego podejścia ośrodków szkolenia do kompleksowego przygotowania kandydatów na maszynistów w procesie szkolenia do odbycia egzaminu, z uwagi na obniżenie jakości i standardów symulatorów, na których odbywają się szkolenia, w sposób znaczący odbiegających od standardów symulatorów wykorzystywanych do egzaminów w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów Urzędu Transportu Kolejowego (zgodnie z informacjami przekazywanymi przez przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego, część kandydatów przystępujących do egzaminu na świadectwo maszynisty w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów Urzędu Transportu Kolejowego, po raz pierwszy miało możliwość wejść do kabiny symulatora pojazdu kolejowego i odbyć w nim symulowaną jazdę pociągiem).

Biorąc powyższe pod uwagę, zgłasza konieczność wprowadzenia zmian, które pozytywnie wpłyną na proces podnoszenia kwalifikacji zawodowych maszynistów oraz kształcenia kandydatów na maszynistów i wnosi jak na wstępie.