Warszawa, 21 listopada 2019 r.

**Piotr Macioszek**

**Wiceprezes Zarządu**

**Przewodniczący Sekcji Przewoźników Kolejowych**

**Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**

***IGTL/2/1/12/MG /2019***

**Pan**

**Andrzej Bittel**

**Sekretarz Stanu**

**Ministerstwo Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo DTK-4.0210.4.2019.WN.2 z 18 października br. przekazujące do konsultacji publicznych projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w zakresie dotyczącym szkolenia i egzaminowania oraz prowadzenia rejestru maszynistów przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie pragnę poinformować, że Izba Gospodarcza Transportu Lądowego jest jednym z partnerów projektu „Efektywny i innowacyjny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów". Raport końcowy z tego projektu badawczego dostępny jest na stronie IGTL ([www.igtl.pl](http://www.igtl.pl)) i znaleźć w nim można szereg szczegółowych danych dotyczących realnej sytuacji w zakresie dopuszczania do zawodu oraz szkolenia, a także rekomendacji odnośnie pożądanych kierunków zmian w systemie. Należy podkreślić, że wszelkie daleko idące korekty obecnych rozwiązań i obowiązujących uregulowań prawnych powinny być oparte o merytoryczną i otwartą debatę z udziałem zarówno strony pracowniczej, jak i pracodawców, w szczególności w kontekście obecnego deficytu maszynistów i prognozowanego pogłębienia się tego problemu w przyszłości.

Uprzejmie informuję, że w niniejszym stanowisku przekazujemy uwagi o charakterze generalnym, a ich kierunkowe alternatywne rozpatrzenie miałoby bardzo istotny wpływ na ostateczny kształt poszczególnych proponowanych zapisów. Jednocześnie ponawiamy prośbę organizacji branżowych o zorganizowanie spotkania konsultacyjnego, przekazaną pismem IGTL/2/2/22/MG/2019 z 5 października br.

Pierwszym obszarem zmian jest egzaminowanie maszynistów oraz przeniesienie kompetencji w tym zakresie do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Po uzyskaniu opinii firm członkowskich, również w toku wcześniejszych dyskusji w ramach Izby, pragnę podkreślić, że istnieją poważne wątpliwości pracodawców prowadzących działalność przewozową odnośnie przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty przez UTK. Szkolenie i egzamin na licencję maszynisty mają charakter podstawowy i uniwersalny, a ich przekształcenie w kierunku egzaminu państwowego jest kierunkiem akceptowanym przez pracodawców i może przynieść korzyści z punktu widzenia pracowników.

Wątpliwości i obawy w zakresie egzaminu na świadectwo maszynisty dotyczą następujących zagadnień:

1. Wysoki koszt przeprowadzenia egzaminu;
2. Brak określenia maksymalnego czasu na przeprowadzenie egzaminu;
3. Brak oceny skutków finansowych dla rynku;
4. Egzaminy będą dotyczyły kandydatów na maszynistów zatrudnionych u różnych przewoźników, u których obowiązują indywidualnie opracowane systemy bezpieczeństwa, instrukcje wewnętrzne, procesy i procedury – zarówno w projekcie jak i w uzasadnieniu nie odniesiono się do tego zagadnienia. Wziąwszy pod uwagę fakt funkcjonowania na polskim rynku kilkudziesięciu przewoźników, jest to naszym zdaniem zagadnienie podstawowe. Dotychczasowy egzamin, oprócz zunifikowanej wiedzy podstawowej, obejmuje także szczegółowe regulacje przewoźnika. Takie rozwiązanie jest zgodne z przepisami i dyrektywami UE. Świadectwo maszynisty wydaje pracodawca, a zmiana pracodawcy wymaga przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i kompetencji. Z przedłożonych dokumentów nie można w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć, jak te zagadnienia mają być uregulowane;
5. Egzamin w proponowanej formie zostanie rozszerzony z obecnie dwuczęściowego (teoretyczny w formie testów i praktyczny w pojeździe) do czteroszczeblowego, tj.:
   * 1. Egzamin wewnętrzny dopuszczający do egzaminu państwowego (jedno czy dwuczęściowy ?)
     2. Egzamin państwowy – teoretyczny
     3. Egzamin państwowy na symulatorze (nie jest jasne, czy należy go traktować jako sprawdzian teoretyczny czy praktyczny)
     4. Egzamin praktyczny na pojeździe – państwowy ale z udziałem egzaminatorów z egzaminów wewnętrznych
6. Brak określenia czy całość jest traktowana jako jeden egzamin i negatywny wynik egzaminu praktycznego powoduje powtórzenie całego procesu, ile egzaminów poprawkowych jest dopuszczalnych?
7. Wprowadzany jest problematyczny podział odpowiedzialności podmiotowej, tj. jeżeli maszynista spowoduje wypadek wskutek niedostatecznego wyszkolenia, a będzie miał zdany egzamin UTK na świadectwo, kto w takim przypadku jest odpowiedzialny za niewłaściwe wyszkolenie maszynisty?
8. W świetle powyższego brak przeprowadzenia dogłębnej analizy prawnej w zakresie funkcjonowania egzaminów w zmienionej formie na jednolitym europejskim obszarze kolejowym w systemie prawa europejskiego. W szczególności ważne jest zagadnienie wzajemnego uznawania nadawanych uprawnień w przypadku wprowadzenia proponowanych zmian w systemie
9. W uzasadnieniu opisany jest zamiar przejęcia przez prezesa UTK także sprawdzenia wiedzy i kompetencji maszynistów z obszaru UE w przypadku rozszerzania ich świadectw na obszar polskiej infrastruktury – w naszym odczuciu jest to sprzeczne z prawem unijnym.
10. Proponowane zmiany mają wpływ na treść rozporządzenia MIiR z dnia 10 lutego 2014 w sprawie świadectwa maszynisty i w sprawie licencji. Brak jednoczesnego przedłożenia propozycji tych zmian może mieć istotny wpływ na ocenę proponowanych rozwiązań.
11. Brak regulacji w zakresie okresu przejściowego.

W odniesieniu do proponowanego prowadzenia przez Prezesa UTK krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe zwracamy uwagę, że po raz kolejny rozważa się nałożenie na przewoźników dodatkowych obciążeń formalno – administracyjnych bez rzetelnego oszacowania kosztów i korzyści nowych rozwiązań. Jest to działanie, które w sposób negatywny wpłynie na konkurencyjność transportu kolejowego, co ufamy nie jest założeniem projektodawcy. Nie są prawdziwe stwierdzenia z uzasadnienia projektu, że obciążenia po stronie pracodawców nie ulegną znaczącemu zwiększeniu wobec obecnych obowiązków. Nie ulega wątpliwości, że prowadzenie rejestru elektronicznego wymagać będzie stworzenia aplikacji działających on-line posiadających interfejsy zgodne z systemem UTK oraz systemami kadrowymi i operacyjnymi poszczególnych pracodawców. Wziąwszy powyższe pod uwagę konieczne jest wyliczenie realnych kosztów operacji i możliwości wdrożenia przez przedsiębiorców z bardzo wnikliwym zbadaniem wszystkich kwestii, takich jak m.in. zgodność z rozporządzeniem RODO.

Brak jest także szczegółowej koncepcji w zakresie praktycznej obsługi systemu oraz zakresu odpowiedzialności za naruszenia norm pracy.

Naszym zdaniem wprowadzanie takiego rozwiązania wymaga doprecyzowania, kto będzie zobowiązany do pokrycia dodatkowych kosztów, jakie pojawią się w systemie kolejowym. Ponadto termin wejścia w życie nowych obowiązków jest w naszej opinii nierealny, w sytuacji kiedy nie są nawet określone (prawdopodobnie na poziomie rozporządzenia) wymagania dotyczące aplikacji.

Jesteśmy także przeciwnikami zniesienia obowiązku składania oświadczeń informujących pracodawcę o podjęciu pracy u drugiego pracodawcy.

Zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie powyższych uwag w toku dalszych prac legislacyjnych oraz wyrażam nadzieję na pozytywne rozpatrzenie prośby organizacji branżowych o przeprowadzenie pogłębionej debaty przed wprowadzeniem zmian w prawie. Jednocześnie, deklaruję, że w przypadku organizacji spotkania, o którym mowa powyżej i informacji o stanowisku projektodawcy w odniesieniu do uwag generalnych, przed proponowanym spotkaniem przekażemy szczegółowe propozycje dot. poszczególnych zapisów.

Z szacunkiem