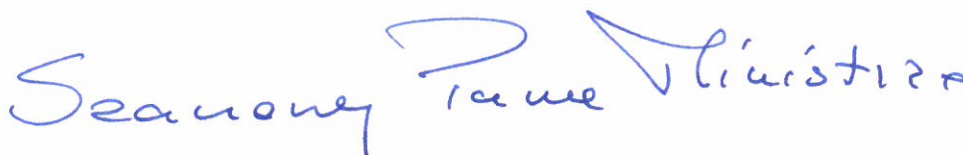


Zarząd PKP S.A.
tel.: +48 22 474 91 01
fax: +48 22 474 91 02
e-mail: sekretariat.koz@pkp.pl

Sz. P. Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
Ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Warszawa, 21.11.2019 r.

dot.: DTK-4.0210.4.2019.WN.2
znak sprawy: KOP02.023.9.2019
UNP: 2019-0470952



W odpowiedzi na pismo z dnia 18 października 2019 r., wraz z którym przekazano, w ramach konsultacji publicznych, projekt *ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (UD 534), poniżej przedstawiam stanowisko spółki Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz spółek Grupy PKP (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz CS Natura Tour sp. z o.o.) do projektu ustawy.

- 1) W art. 1 w pkt 3 projektu ustawy (zmiana w art. 16 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym) określono górną granicę opłaty za egzamin państwowy w powiązaniu z wysokością minimalnego wynagrodzenia. Z uwagi na możliwe zmiany kwoty minimalnego wynagrodzenia, proponuje się rozważenie innego sposobu określenia górnego limitu opłaty za egzamin, np. poprzez wskazanie kwoty maksymalnej, tak jak ma to miejsce w przypadku opłat za egzamin państwowy na prawo jazdy, uregulowanych w art. 66 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.).
- 2) W art. 1 w pkt 7 projektu ustawy (art. 22bb ust. 9 i 10 ustawy o transporcie kolejowym) przewidziano, że ośrodek szkolenia będzie oddelegowywał egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty. Projekt ustawy wymaga określenia zasad, na jakich będzie odbywać się oddelegowanie, przede wszystkim dotyczących formy zwolnienia od pracy, urlopu na czas wykonywania zadań, zwolnienia od wykonywania podstawowych zadań pracownika, maksymalnej długości zwolnienia, harmonogramu zwolnienia, zasad wynagradzania za udział w egzaminowaniu, zwrotu kosztów i ewentualnej rekompensaty dla pracodawców za czas nieobecności pracownika-egzaminatora.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku ośrodków szkolenia i egzaminowania, które zatrudniają instruktorów i egzaminatorów na podstawie umów innych, niż umowy o pracę, takie oddelegowanie będzie niemożliwe, bowiem ośrodek szkolenia nie ma możliwości wydania im polecenia pracy dla innego podmiotu.



Projekt zamiennie posługuje się pojęciami „delegowaniem” i „oddelegowaniem”, które nie są tożsame. Delegowanie zazwyczaj utożsamiane jest delegacją, podróżą służbową, a oddelegowanie ze zmianą miejsca pracy. W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych należy ujednolicić stosowanie pojęć.

- 3) Projekt zobowiązuje ośrodki szkolenia do wprowadzania danych o przeprowadzonych szkoleniach, sprawdzianach wiedzy i umiejętności oraz pouczeniach okresowych i doraźnych do ewidencji maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe, będącej częścią rejestru (art. 25y ust. 3 pkt 1 w zw. z art. 25x ust. 2 pkt 1 u.t.k.). Zgodnie z art. 25y ust. 9 ośrodki wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkujących koniecznością ich wprowadzenia, czyli jak można przypuszczać, wprowadzają dane w czasie rzeczywistym. Z drugiej strony projekt w art. 25z ust. 10 pkt 1 określa, że termin na wprowadzanie danych do rejestru zostanie uregulowany w drodze rozporządzenia. Taki zapis budzi wątpliwości, który z przepisów – art. 25 ust. 9 czy przepis rozporządzenia – reguluje termin na wprowadzenie danych. Jest to o tyle istotne, że nieterminowe wprowadzanie danych zagrożone jest sankcją administracyjną.
- 4) Pytania egzaminacyjne nie powinny być jawne (art. 22ba ust. 10 u.t.k.). Dotychczasowa praktyka szkolenia maszynistów wykazuje, że rozwiązania, w których nie są znane pytania egzaminacyjne powodują wyższy poziom znajomości i zrozumienia zagadnień dotyczących sygnalizacji, techniki ruchu, hamulców kolejowych.
- 5) Projekt powinien regulować zasady odpowiedzialności uczestników egzaminu za prowadzony pojazd w trakcie egzaminu praktycznego.

Równie istotnym problemem jest uregulowanie odpowiedzialności za sytuacje potencjalnie zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, które mogą pojawić się podczas egzaminu. Nie wiadomo, jak będzie kształtować się odpowiedzialność uczestników egzaminu w przypadku spowodowania zdarzenia kolejowego.

Doprecyzowania wymaga również kwestia zapewnienia przez podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu pojazdu kolejowego oraz trasy. Nie jest jasne, czy to ma być trasa tylko do egzaminu, czy też może być używany pociąg „rozkładowy”.

- 6) W art. 22bd ust. 1 pkt 6 u.t.k. projekt nie precyzuje, jakie kwalifikacje uznaje się za kwalifikacje pedagogiczne oraz w jaki sposób kwalifikacje pedagogiczne mają być nabywane i potwierdzone.
- 7) W art. 22bd ust. 2 u.t.k. projekt nie reguluje sposobu, trybu doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych egzaminatorów. Nie określono podmiotów uprawnionych do prowadzenia takiego doskonalenia oraz dokumentów potwierdzających odbycie doskonalenia zawodowego. Z drugiej strony projektodawca przewiduje, że niespełnienie wymagania w zakresie doskonalenia zawodowego, będzie skutkować wykreśleniem z rejestru egzaminatorów (art. 22be ust. 3 pkt 4 lit. f). W związku z tym w projekcie należy przewidzieć, w jaki sposób podmiot może zrealizować ten obowiązek, aby nie narażać się na sankcję.
- 8) W art. 25x u.t.k. nie jest jasny zakres podmiotowy rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK – czy rejestr będzie obejmował tylko informacje na temat maszynistów, zatrudnionych w Polsce, czy też maszynistów wykonujących pracę w ruchu transgranicznym. Wątpliwość budzi również, czy zakres przekazywanych danych jest uzależniony od formy zatrudnienia – umowa o pracę, umowa zlecenia.



Również zakres zbieranych w rejestrze informacji powinien odpowiadać ustawowym kompetencjom Prezesa UTK w zakresie przyznawania albo cofania maszynistom uprawnień zawodowych.

Projekt winien określać okres przechowywania danych w rejestrze.

9) Zgodnie z art. 25y ust. 2 pkt 1 u.t.k. pracodawca będzie przekazywał informacje na temat rzeczywistego czasu pracy w sposób stały co może budzić wątpliwości co do zgodności z art. 55 ustawy Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292) w zakresie dopuszczalnych okresów kontroli przedsiębiorcy.

10) W art. 25y ust. 1 pkt 18 u.t.k. proponuje się nadanie następującego brzmienia: „18) o ośrodku szkolenia, który prowadził szkolenia, pouczenia okresowe i sprawdziany wiedzy i umiejętności”.

Wszystkie powyższe czynności powinien przeprowadzać uprawniony ośrodek. Obecnie zdarza się, że pouczenia okresowe czynności przeprowadzane są wewnątrz podmiotu przez osoby nie będące instruktorami z wykazu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Proponowany zapis jednoznacznie określa podmiot uprawniony do przeprowadzania szkoleń i pouczeń.

11) Art. 3 ust. 2 projektu ustawy zobowiązuje ośrodki szkolenia i egzaminowania do przekazania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego danych o egzaminatorach. Należy zauważyć, że takie dane są już przekazywane do Urzędu. Zgodnie z art. 22a ust. 8 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania do wniosku dołącza wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów oraz egzaminatorów wraz z kserokopiami dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie.

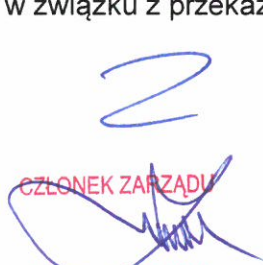
12) W art. 6 ust. 1 projektu ustawy zasadnym jest wskazanie, że termin na przekazanie danych o egzaminatorach, o zatrudnionych maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe nie może być krótszy niż 14 dni.

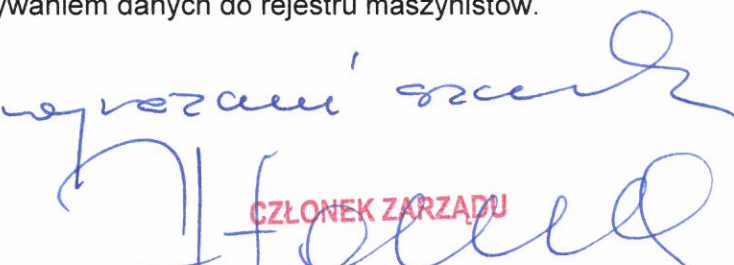
Uwagi do uzasadnienia

Ocena Skutków Regulacji dołączona do projektu powinna być uzupełniona o informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków.

Ocena Skutków Regulacji w pkt 3 (jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE) nie wskazuje rozwiązań zastosowanych w takich krajach jak Niemcy czy Francja, które ze względu na długość linii kolejowych oraz liczbę zatrudnionych maszynistów są bardziej reprezentatywne niż Holandia, czy Portugalia. Należałoby również wskazać, jak w innych państwach uregulowano prowadzenie centralnego rejestru informacji o maszynistach, a także nadzoru nad czasem pracy maszynistów.

W dokumencie Ocena Skutków Regulacji w kolumnie „Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń wskazano, że w zakresie funkcjonowania własnych ośrodków szkolenia przewoźników, projektowane zmiany odciążą przedsiębiorców w obszarze kosztów własnych organizowania egzaminów i wyznaczania egzaminatorów. Pominęto przy tym, że jednocześnie wzrosną koszty związane z realizacją nowych zadań, takich jak: zgłaszanie do Rejestru elektronicznego maszynistów i kandydatów na maszynistów (duża liczba danych), sporządzanie wniosków o egzaminy, zgłaszanie egzaminatorów. Dokument powinien zostać uzupełniony o dane dotyczące obciążenia przedsiębiorców w związku z przekazywaniem danych do rejestru maszynistów.


CZŁONEK ZARZĄDU
Małgorzata Zielińska


CZŁONEK ZARZĄDU
Mirosław Antonowicz

