



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-18-09

**Druk nr 1765**  
Warszawa, 3 marca 2009 r.

Pan  
Bronisław Komorowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wraz z projektami aktów wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

**U S T A W A**  
**z dnia**  
**o zmianie ustawy o transporcie kolejowym<sup>1)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a – 9 i 12, art. 13 ust. 1 oraz art. 18 ust. 1; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;”;

2) w art. 10 w ust. 1 dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,  
6) licencji i świadectw maszynistów”;

3) w art. 13:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej;”;

b) w ust. 2:

– po pkt 1b dodaje się pkt 1c w brzmieniu:

„1c) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów;”;

– w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści oraz zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe metra, o których mowa w art. 22 – 22d,”

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Prezes UTK jest właściwy do rozpatrywania skarg w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 3.” ;

4) w art. 14 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści oraz zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe metra, o których mowa w art. 22 – 22d;”;

5) po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„14a. 1. Prezes UTK sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 14), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007/WE”.

2. Prezes UTK wykonuje nadzór, o którym mowa w ust. 1, korzystając w szczególności z uprawnień określonych w art. 15 ustawy.

3. Prezes UTK kontroluje spełnienie przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem obowiązków wynikających z art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, nakazuje usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych podczas wykonywania nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w zakresie przestrzegania praw pasażerów ustalonych w rozporządzeniu nr 1371/2007/WE.

5. Prezes UTK rozpatruje skargi w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Do skargi pasażer powinien dołączyć następujące dokumenty:

1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem;

- 2) odpowiedź na skargę podmiotu, o którym mowa w pkt 1, jeżeli została udzielona;
- 3) bilet na daną trasę lub potwierdzenie rezerwacji;
- 4) inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażera w ruchu kolejowym.

6. W przypadku złożenia skargi, o której mowa w ust. 5, Prezes UTK stwierdza w drodze decyzji:

- 1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, albo
- 2) naruszenie prawa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, określając zakres nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia.”;

6) w art. 15 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznicę kolejową oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych;”;

7) w art. 18 w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.”;

8) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. 1. Prezes UTK jest organem właściwym do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji i wydawania jej wtórników.

2. Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:

- 1) nie była karana za przestępstwo umyślne;
- 2) ukończyła 20 lat;

- 3) ma co najmniej wykształcenie zasadnicze zawodowe bądź wykształcenie średnie;
- 4) spełnia warunki fizyczne i psychiczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 10 pkt 2;
- 5) odbyła szkolenie i zdała egzamin maszynisty.

3. Za wydanie licencji maszynisty pobiera się opłatę w wysokości stanowiącej równowartość w złotych 40 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wydania licencji.

4. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.

5. Licencja maszynisty jest wydawana na okres 10 lat. Po upływie tego okresu, Prezes UTK, na wniosek maszynisty, przedłuża ważność licencji, wydając ją na kolejne 10 lat po uprzednim sprawdzeniu czy maszynista spełnia warunki fizyczne i psychiczne niezbędne do jej uzyskania.

6. Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza licencję maszynisty osobie, która przestała czasowo spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 4.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa licencję maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 1 lub trwale przestała spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 4.

8. Decyzjom, o których mowa w ust. 6 i 7, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

9. W przypadku aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty, Prezes UTK wydaje nową licencję na okres pozostający do końca okresu ważności dotychczasowej licencji.

10. O zawieszeniu, cofnięciu licencji maszynisty lub aktualizacji danych zawartych w licencji, Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, u którego maszynista jest zatrudniony lub na rzecz którego świadczy usługi.

11. Jeżeli licencja maszynisty została wydana przez organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK, w przypadku stwierdzenia, że maszynista nie spełnia warunków określonych w ust. 2, zwraca się do tego organu z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty. O fakcie tym powiadamia Komisję Europejską.

12. Prezes UTK, w drodze decyzji, może wydać zakaz prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez maszynistę, o którym mowa w ust. 11, w okresie rozpatrywania wniosku, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

13. Prezes UTK, w przypadku wniosku organu z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty, rozpatruje wniosek w terminie 4 tygodni od dnia otrzymania. O sposobie załatwienia wniosku Prezes UTK powiadamia właściwy organ tego państwa i Komisję Europejską.

14. Licencje maszynistów wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej są ważne na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

15. Na odcinkach linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, nie należącymi do Unii Europejskiej, pociągi lub pojazdy kolejowe prowadzi się zgodnie z międzynarodowymi porozumieniami lub umowami dwustronnymi.”;

9) po art. 22 dodaje się art. 22a – 22e w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. Prezes UTK prowadzi:

- 1) rejestr licencji maszynistów;
- 2) listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty;
- 3) listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu sprawdzenia spełnienia warunków fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także ciągłego posiadania świadectwa maszynisty.

2. Listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, są jawne i udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa UTK.

3. Za czynności Prezesa UTK w zakresie wpisu na listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, pobierana jest opłata w wysokości stanowiącej równowartość w złotych 200 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy

Bank Polski, obowiązującego w dniu wpisu na listę. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

4. Przeprowadzanie szkoleń i egzaminowanie osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095).

5. Działalność, o której mowa w ust. 4, może prowadzić przedsiębiorca:

- 1) który posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości;
- 3) który nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko dokumentom – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
- 4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń i egzaminów;
- 5) który prowadzi szkolenia i egzaminy w sposób uwzględniający wiedzę i umiejętności niezbędne dla uzyskania licencji, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 10 pkt 3;
- 6) który spełnia szczegółowe wymagania, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 10 pkt 4;
- 7) posiada zbiór aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie objętym programem szkoleń i egzaminów;
- 8) nie zalega w regulowaniu zobowiązań podatkowych, opłat i składek na ubezpieczenie społeczne.

6. Badania lekarskie w celu sprawdzenia spełnienia warunków fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy,

zajmujące się w szczególności problemami medycyny kolejowej i dziedzinami pokrewnymi.

7. Wpis na listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, jest dokonywany na pisemny wniosek zainteresowanego podmiotu zawierający następujące dane:

- 1) firmę albo nazwę podmiotu;
- 2) oznaczenie siedziby i adresu albo miejsca zamieszkania i adresu podmiotu;
- 3) numer podmiotu w odpowiednim rejestrze;
- 4) numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile podmiot taki numer posiada.

8. Przedsiębiorca, ubiegający się o wpis na listę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem składa dane dotyczące zakresu prowadzonych szkoleń i egzaminów oraz pisemne oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis na listę podmiotów prowadzących szkolenia i egzaminy osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia szkoleń i egzaminów osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”.

9. Oświadczenie powinno również określać:

- 1) firmę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres oraz adres zamieszkania;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.



10. Prezes UTK wykreśla z listy:

- 1) o której mowa w ust. 1 pkt 2 – przedsiębiorcę, który przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 5, oraz szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 4;
- 2) o której mowa w ust. 1 pkt 3 – podmiot, który przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 6, oraz szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 13.

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- 2) warunki fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- 3) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;
- 4) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, w szczególności w zakresie kompetencji osób prowadzących szkolenia i egzaminy, tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej, a także sposób uiszczania opłat;
- 5) wzór licencji maszynisty;
- 6) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

12. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, mając na uwadze:

- 1) obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe;
- 2) zapewnienie sprawności procedury uzyskania licencji maszynisty;

- 3) konieczność zapewnienia posiadania przez osoby uzyskujące licencje maszynistów odpowiednich kwalifikacji oraz spełnienia przez nich odpowiednich wymagań fizycznych i psychicznych;
- 4) zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do bezpiecznego prowadzenia pociągów i pojazdów kolejowych;
- 5) konieczność zapewnienia właściwego prowadzenia szkoleń oraz egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- 6) potrzebę ujednoczenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 7) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście i w rejestrze licencji maszynistów.

13. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu sprawdzenia spełnienia warunków fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej, a także sposób uiszczania opłat, mając na uwadze:

- 1) obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe;
- 2) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji osób uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzania spełniania warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty;
- 3) konieczność zapewnienia właściwych warunków przeprowadzania takich badań;
- 4) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście.

Art. 22b. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz. Warunkiem niezbędnym do uzyskania świadectwa maszynisty jest:

- 1) posiadanie licencji maszynisty;

- 2) odbycie szkolenia i zdanie egzaminu przeprowadzonych w trybie i na warunkach określonych na podstawie ust. 4 pkt 3;
- 3) spełnienie warunków fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 19.

2. Świadcstwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego i jest ważne jedynie na określonej w nim infrastrukturę kolejową i kategorię uprawnień. Rozróżnia się następujące kategorie uprawnień:

- 1) kategoria A – obejmująca lokomotywy manewrowe, pociągi robocze, pojazdy kolejowe do celów utrzymaniowych i lokomotywy używane do manewrów;
- 2) kategoria B – obejmująca przewóz osób lub rzeczy.

Świadcstwo maszynisty może zawierać uprawnienie do prowadzenia pociągów lub pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach.

3. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej ustanawiają procedury wydawania świadctw maszynisty, będące częścią ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a.

4. Procedury wydawania świadctw, o których mowa w ust. 3, określają w szczególności:

- 1) tryb wydawania świadctwa maszynisty, aktualizacji danych w nim zawartych, jego zawieszania i cofania;
- 2) tryb odwołania się od decyzji dotyczącej wydania świadctwa maszynisty, jego zawieszania i cofania;
- 3) tryb i warunki przeprowadzania szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadctwa maszynisty, uwzględniając konieczność zapewnienia możliwości rozszerzania świadctw na inne linie kolejowe i kategorie uprawnień, w tym okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, niezbędnych dla zachowania ważności świadctwa maszynisty.

5. Procedurę, o której mowa w ust. 3, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podają do publicznej wiadomości w sposób przyjęty u każdego z nich.

6. W celu zachowania ważności świadectwa maszynista przechodzi okresowe badania lekarskie potwierdzające spełnienie warunków fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 19 oraz okresowe sprawdzanie wiedzy i umiejętności, w trybie i na warunkach określonych na podstawie ust. 4 pkt 3.

7. Przewoźnicy kolejowi lub zarządcy infrastruktury kolejowej cofają lub zawieszają w całości lub w części ważność świadectwa maszynisty, gdy maszynista przestał spełniać warunki niezbędne do posiadania świadectwa.

8. Szkolenia i egzaminy, o których mowa w ust. 4 pkt 3, są przeprowadzane przez podmioty znajdujące się na liście, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2.

9. Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej wydaje maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty oraz inne dokumenty potwierdzające uzyskane kwalifikacje.

11. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej bezzwłocznie aktualizuje świadectwo maszynisty, jeżeli jego posiadacz uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące pociągu, pojazdu kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

12. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki, o których mowa w ust. 6.

13. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów.

14. Prezes UTK może wystąpić, do przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury kolejowej, z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli maszynisty lub o zawieszenie ważności świadectwa maszynisty.

15. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej po otrzymaniu wniosku Prezesa UTK obowiązany jest podjąć stosowne działania, w szczególności skierować maszynistę na badania lekarskie lub poddać sprawdzeniu wiedzy i umiejętności, i, w terminie 4 tygodni od dnia otrzymania wniosku, przedłożyć Prezesowi UTK sprawozdanie z wykonanych czynności.

16. Prezes UTK może, w drodze decyzji, wydać zakaz prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego przez maszynistę w okresie rozpatrywania wniosku, o którym mowa w ust. 14, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego. O decyzji tej Prezes UTK informuje Komisję Europejską oraz inne właściwe organy.

17. Maszynista może prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy bez świadectwa maszynisty na określonej części infrastruktury kolejowej, pod warunkiem, że podczas jazdy obok niego znajduje się inny maszynista posiadający wymagane świadectwo maszynisty ważne na tej części infrastruktury kolejowej, w przypadku:

- 1) zakłócenia ruchu kolejowego powodującego konieczność prowadzenia pociągów objazdem, w szczególności w przypadku konserwacji torów, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury kolejowej;
- 2) jednorazowych przewozów pociągami zabytkowymi;
- 3) jednorazowych przewozów towarowych, za zgodą zarządcy infrastruktury kolejowej;
- 4) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego;
- 5) szkolenia lub egzaminowania maszynistów.

Jeżeli o zastosowaniu takiej możliwości decyduje przewoźnik kolejowy, to informuje o tym zarządcę infrastruktury kolejowej.

18. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem niezbędnym dla uzyskania świadectwa maszynisty,
  - 2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów,
  - 3) wzór świadectwa maszynisty
- mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe, zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zapewnienie sprawności procedury uzyskania świadectwa maszynisty, jasność i przejrzystość danych ujętych w rejestrze świadectw maszynisty.

19. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, zakres i częstotliwość okresowych badań lekarskich przeprowadzonych w celu oceny spełnienia warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe, zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wiek badanych osób.

Art. 22c. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej może zawrzeć z maszynistą umowę zobowiązującą go do zwrotu części lub całości kosztów poniesionych na jego szkolenie, jeżeli rozwiązanie lub wygaśnięcie umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej nastąpiło przed ustalonym w tej umowie terminem, z przyczyny leżącej po stronie maszynisty.

Art. 22d. 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe metra powinni:

- 1) posiadać wymagane wykształcenie,
- 2) spełniać warunki psychiczne i fizyczne,
- 3) posiadać wymagane przygotowanie zawodowe,
- 4) zdać egzamin kwalifikacyjny

– określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 pkt 1.

2. Pracownicy, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności,
- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w pkt 1, wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, uwzględniając przepis ust. 4, a także sposób uiszczania tych opłat

– mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, właściwych kwalifikacji osób zatrudnionych na tych stanowiskach, odpowiednich warunków przeprowadzania oceny zdolności fizycznej i psychicznej, nakład pracy członków komisji egzaminacyjnej oraz ich kwalifikacje, a także koszty rzeczowe i osobowe związane ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników.

4. Wysokość opłaty związanej ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć równowartości w złotych 30 euro,

ustalanej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wydania dokumentu potwierdzającego kwalifikacje pracownika.

Art. 22e. 1. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 5 lat, ocenę systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości tego systemu oraz bezpieczeństwo w ruchu kolejowym. Wyniki oceny są jawne.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w celu dokonania oceny, o której mowa w ust. 1, może żądać od Prezesa UTK, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej udzielenia informacji oraz wyjaśnień niezbędnych do dokonania oceny.

3. Wyniki oceny systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty przekazywane są zainteresowanym podmiotom oraz Prezesowi UTK.

4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o wyznaczenie podmiotowi, u którego stwierdzono nieprawidłowości terminu do ich usunięcia.

5. Prezes UTK, może nałożyć na przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, który nie usunął w wyznaczonym terminie nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, karę pieniężną w wysokości określonej w art. 66 ust. 2.”;

10) w art. 29a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przewoźnikowi kolejowemu mającemu siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,



uprawnionemu do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba, przysługuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 8.”,

b) dodaje się ust. 4 – 11 w brzmieniu:

4. Przewoźnik kolejowy, o którym mowa w ust. 1, wykonujący międzynarodowe przewozy osób obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zamierzający złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 1, przedkłada Prezesowi UTK i zarządcy infrastruktury kolejowej informację, której zakres określa rozporządzenie wydane na podstawie ust. 11. Informację przedkłada się nie później niż 90 dni przed dniem złożenia wniosku.
5. Prezes UTK niezwłocznie udostępnia informację, o której mowa w ust. 4, przewoźnikom kolejowym korzystającym z linii kolejowej objętej wnioskiem oraz organom zawierającym umowy o świadczenie usług publicznych na tej linii.
6. Prezes UTK na wniosek:
  - 1) przewoźnika kolejowego lub organu zawierającego umowy o świadczenie usług publicznych na linii kolejowej objętej wnioskiem ustala, na podstawie przewidywanych proporcji przychodu i natężenia ruchu wynikających z przewozu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do przewozu pasażerów na trasach międzynarodowych oraz długości trasy, czy większość planowanych przez tego przewoźnika kolejowego przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; wniosek składa się w terminie 7 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 5;
  - 2) przewoźnika kolejowego korzystającego z linii kolejowej objętej wnioskiem, jej zarządcy lub organu zawierającego umowy o świadczenie usług publicznych na tej linii, przeprowadza analizę w celu ustalenia, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;

wniosek składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 5.

7. Wnioski, o których mowa w ust. 6 i informacja, o której mowa w ust. 4, powinny zawierać dokumenty i materiały umożliwiające podjęcie decyzji przez Prezesa UTK. Prezes UTK ma prawo żądania od występującego z wnioskiem o niezwłoczne uzupełnienie dokumentów i materiałów.
8. Prezes UTK może wydać, nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania niezbędnych dokumentów i materiałów, decyzję w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 4, jeżeli większość planowanych przez tego przewoźnika przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub jeżeli planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.
9. Decyzję, o której mowa w ust. 8, wraz z uzasadnieniem Prezes UTK przekazuje niezwłocznie zainteresowanym stronom.
10. Od decyzji, o której mowa w ust. 8, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Art. 14 ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.
11. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:
  - 1) kryteria, na podstawie których ustalane będzie czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową,
  - 2) kryteria, na podstawie których przeprowadzona będzie analiza czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych,
  - 3) zakres informacji, o której mowa w ust. 4,
  - 4) zakres wniosków, o których mowa w ust. 6,
  - 5) tryb wydawania decyzji, o której mowa w ust. 8

– mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe, konieczność zachowania równowagi ekonomicznej usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, rodzaje ograniczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, a także konieczność przeprowadzenia rzetelnych, obiektywnych analiz.”;

11) w art. 31:

a) ust. 2 – 4 otrzymują brzmienie:

„2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów, nie dłuższy niż 5 lat, która może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.

3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi, długoterminowymi umowami handlowymi lub poniesionymi albo planowanymi inwestycjami.

4. Umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, w przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji.”

b) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Umowy ramowe zawierane na okres powyżej 15 lat mogą być zawierane jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności gdy usługi są świadczone z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji na dużą skalę oraz gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.”;

12) w art. 47 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.”;

13) w art. 66:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

”4) przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego bądź zarządzający dworcem, który nie przestrzega lub narusza przepisy art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20

ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.”,

b) po ust. 2a dodaje się ust. 2b i 2c w brzmieniu:

„2b. Ustalając wysokość kary pieniężnej, Prezes UTK uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe.

2c. Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego lub zarządzający dworcem, przed dniem wydania decyzji przez Prezesa UTK dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 1371/2007/WE.”.

Art. 2. Przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 14), z wyjątkiem przepisów art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia, nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób.

Art. 3. 1. Przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 14), z zastrzeżeniem art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29, nie stosuje się do dnia 30 czerwca 2011 r., do krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, na zasadach określonych w art. 2 ust. 4 i 6 tego rozporządzenia.

2. Od dnia 1 lipca 2011 r., na okres nie dłuższy niż do dnia 3 grudnia 2014 r. ze stosowania przepisów, o których mowa w ust. 1, mogą być zwolnione połączenia kolejowe określone w ust. 1 i ujęte na liście określonej na podstawie ust. 3, na wniosek zainteresowanego podmiotu, określający w szczególności zakres zwolnienia oraz harmonogram dostosowania się do przepisów rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, złożony do ministra właściwego do spraw transportu w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

3. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, na podstawie złożonych wniosków, o których mowa w ust. 2, listę krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, zwolnionych ze stosowania przepisów rozporządzenia, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę możliwości finansowe i organizacyjne podmiotów wnioskujących o zwolnienie.

4. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 2, może zostać przedłużone dwukrotnie, na wniosek zainteresowanego podmiotu, za każdym razem na okres nie przekraczający 5 lat.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4, składa się w trybie, o którym mowa w ust. 2, do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie do dnia 31 maja 2014 r., a w przypadku wnioskowania o kolejne zwolnienie w terminie do dnia 31 maja 2019 r.

6. Podmioty rozpoczynające działalność gospodarczą w zakresie przewozów kolejowych po dniu 31 grudnia 2010 r. mogą złożyć wniosek o zwolnienie, o którym mowa w ust. 1, niezależnie od terminów, o których mowa w ust. 2.

7. Do podmiotów, które rozpoczęły działalność po dniu 31 maja 2014 r. lub po dniu 31 maja 2019 r. przepis ust. 6 stosuje się odpowiednio.

Art. 4. 1. Rozporządzenie wydane na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w zakresie dotyczącym maszynistów zachowuje moc do czasu wydania rozporządzeń, o których mowa w art. 22a ust. 10 i art. 22b ust. 18 i 19, ale nie dłużej niż do dnia 3 grudnia 2010 r., a w pozostałym zakresie do dnia 1 grudnia 2017 r.

2. Prezes UTK do dnia 4 grudnia 2010 r. założy rejestr, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 1.

3. Uprawnienia maszynistów wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność na okres na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 1 grudnia 2017 r.

Art. 5. Do dnia wydania rozporządzenia, o którym mowa w art. 22 ust. 13, jednak nie później niż do dnia 30 czerwca 2011 r., podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 22a ust. 1 pkt 3, są podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. z 2004 r. Nr 125, poz. 1317, z późn. zm.<sup>3)</sup>)

Art. 6. 1. W 2009 r. przewoźnik kolejowy mający siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba, wykonujący międzynarodowe przewozy osób obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zamierzający złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów w rozkładzie jazdy 2009/2010, przedkłada, nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, Prezesowi UTK i zarządcy infrastruktury kolejowej informację, której zakres określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 29a ust. 11.

2. Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 1, w trybie określonym w art. 29a ust. 5 – 11.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem 4 czerwca 2009 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 10 lit. a i pkt 11, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.;
- 2) art. 1 pkt 8 i 9, które wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2010 r.

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

- dyrektywy 2007/58/WE z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 44),
- dyrektywy 2007/59/WE 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 3.12.2007, str. 51).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 141, poz. 1011 oraz z 2008 r. Nr 220, poz. 1416 i Nr 234, poz. 1570.

## UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy jest wydawana w związku z opublikowaniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 315 t. 50 z dnia 3 grudnia 2007 r. trzech aktów prawnych, wchodzących w skład tzw. trzeciego pakietu kolejowego:

- rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 14), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007/WE”,
- dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51), zwanej dalej „dyrektywą nr 2007/58/WE”,
- dyrektywy 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 3.12.2007, str. 44), zwanej dalej „dyrektywą nr 2007/59/WE”.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy obejmują:

- 1) otwarcie rynku kolejowych międzynarodowych przewozów pasażerskich wraz z prawem do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, wraz z możliwością wprowadzenia ograniczeń takich przewozów, gdy zagrożona jest równowaga ekonomiczna krajowych usług publicznych,
- 2) stworzenie systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów – procedura i warunki wydawania licencji i świadectw, szkolenia, egzaminy,
- 3) zapewnienie nadzoru nad przestrzeganiem stosowania rozporządzenia nr 1371/2007/WE w sprawie praw i obowiązków pasażerów,

4) nałożenie nowych zadań na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „Prezesem UTK”), związanych z nadzorem nad przestrzeganiem przepisów dotyczących praw pasażerów, nad wydawaniem licencji i świadectw dla maszynistów oraz w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników mających siedzibę poza granicami kraju.

Przepisy dyrektywy nr 2007/58/WE zostały skierowane do państw członkowskich i zobowiązują je do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy, do dnia 4 czerwca 2009 r. Jej wdrożenie to otwarcie z dniem 1 stycznia 2010 r. rynku dla międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich.

Wprowadzanie w życie dyrektywy nr 2007/59/WE ma następować według harmonogramu, określonego w art. 37 tej dyrektywy.

Pierwszym krokiem ma być przyjęcie przez Komisję Europejską interoperacyjnych parametrów rejestrów świadectw do dnia 4 grudnia 2008 r. Kolejne dwa lata (do grudnia 2010 r.) zostaną poświęcone na utworzenie tych rejestrów i rozpoczęcie wydawania świadectw niektórym kategoriom maszynistów. Do dnia 4 grudnia 2009 r. mają być w państwach członkowskich wprowadzone przepisy ustawowe i wykonawcze wykonujące dyrektywę nr 2007/59/WE. Rejestry licencji i świadectw zostaną utworzone do grudnia 2010 r. i do tego czasu będą wydawane licencje i świadectwa maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie. Jednocześnie jednak wymagania ustanowione tą dyrektywą mogą ulegać zmianom, gdyż aż do dnia 4 grudnia 2012 r. Europejska Agencja Kolejowa będzie badać celowość nadania licencjom i świadectwom formy kart elektronicznych. Mając na uwadze prowadzenie takich badań, można przyjąć założenie, że treść dyrektywy nr 2007/59/WE będzie jeszcze w przyszłości modyfikowana właśnie w części dotyczącej wprowadzania jej w życie.

Do 2017 r. wszyscy maszyści są zobowiązani posiadać licencje i świadectwa zgodnie z dyrektywą nr 2007/59/WE.

Ten złożony harmonogram wdrożenia ww. dyrektywy przemawia za zastosowaniem – do jej inkorporacji – elastycznej formuły legislacyjnej w postaci delegowania znaczniejszej części spraw do rozporządzeń wykonawczych.

Natomiast przepisy rozporządzenia nr 1371/2007/WE, zgodnie z jego art. 37, wchodzi w życie 24 miesiące po opublikowaniu tego rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym Unii



Europejskiej (data publikacji to 3.12.2007 r.), czyli z dniem 4 grudnia 2009 r. Rozporządzenie nr 1371/2007/WE wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Elementami „wprowadzającymi” rozporządzenie do systemu prawa polskiego są:

- 1) wskazanie (art. 14a wprowadzany do ustawy o transporcie kolejowym) Prezesa UTK jako właściwego w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów; art. 14a ust. 3 wprowadza szczególną ochronę dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej przez nałożenie na Prezesa UTK obowiązku kontroli spełnienia przez przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, właścicieli dworców kolejowych bądź zarządzających nimi obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia,
- 2) zobowiązanie do uwzględniania wymagań rozporządzenia nr 1371/2007/WE w warunkach umów ubezpieczeń (nowy ust. 8 w art. 47),
- 3) zwolnienia ze stosowania przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE tam, gdzie pozwala na to samo rozporządzenie.

Zmiany szczegółowe:

Art. 1 pkt 1 – z przepisów dotyczących uprawnień dla maszynistów zgodnie z dyrektywą nr 2007/59/WE wyłączono metro.

Art. 1 pkt 2 – właściwość Prezesa UTK została rozszerzona o nowe zadania związane z:

- nadzorem nad przestrzeganiem przepisów dotyczących praw pasażerów,
- wydawaniem licencji i nadzorem nad wydawaniem świadectw dla maszynistów.

Art. 1 pkt 3 – właściwość Prezesa UTK została rozszerzona o nadzór nad zapewnieniem równości dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników kolejowych wykonujących pasażerskie przewozy międzynarodowe.

Ponadto do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego dodano zadanie związane z wydawaniem,

przedłużaniem, zawieszaniem, cofaniem, aktualizacją danych zawartych w licencji maszynisty, wydawaniem wtórników licencji oraz prowadzeniem rejestru takich licencji.

Art. 1 pkt 3 i 4 – w związku z tym, że dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty zawiera przepisy odnoszące się jedynie do maszynistów, pozostawiając do późniejszego uregulowania kwestie innych pracowników wykonujących zadania mające wpływ na bezpieczeństwo, dostosowano przepisy w ustawie o transporcie kolejowym przez zastąpienie dotychczasowego pojęcia „pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego” sumą pojęć „maszyniści oraz zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych”. Rozwiązanie to polega na tym, aby nie burzyć dotychczas przyjętej metody uregulowania kwalifikacji pracowników kolejowych, lecz się w nią wpisać.

Art. 1 pkt 5 i 6 – zawiera przepisy związane z koniecznością wyznaczenia organu w zakresie egzekwowania przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Organ ten podejmuje kroki niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów. Organ ten ma być też niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania i w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządcy infrastruktury kolejowej, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego. Proponuje się, aby organem nadzorującym przestrzeganie praw pasażerów był Prezes UTK. Prezes UTK będzie w tym celu wykorzystywał uprawnienia określone w art. 15 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten został uzupełniony, tak aby Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby miały prawo m.in. wstępu na obszar kolejowy, do pojazdów i pomieszczeń, żądania wyjaśnień i dokumentów, udostępniania danych, ale także prawo przejazdu w pociągach. Nakaz usunięcia nieprawidłowości będzie wydawany w drodze decyzji administracyjnej. Zastosowanie tu formy decyzji administracyjnej zapewnia możliwość korzystania ze środków prawnych – wystąpienia o powtórne rozpatrzenie sprawy i skargi do sądu administracyjnego. A to z kolei zapewnia niezależność Urzędu Transportu Kolejowego w sprawach nadzoru nad wykonywaniem przepisów rozporządzenia od podmiotów wymienionych w art. 30 ust. 1

rozporządzenia, gdyż działania Prezesa UTK w tym zakresie podlegają jedynie kontroli w postępowaniu sądowym.

Prezes UTK będzie również rozpatrywać skargi pasażerów. W tym celu będzie wydawać decyzje administracyjne stwierdzające brak naruszenia prawa albo naruszenie prawa, określając w decyzji zakres nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia.

Art. 1 pkt 7 – 9 – kwestie kwalifikacyjne pracowników kolejowych ogólnie są obecnie uregulowane w rozdziale 4 ustawy – Bezpieczeństwo transportu kolejowego. Kwalifikacje odnoszące się do pracowników systemu transeuropejskiego – w kolejnym rozdziale ustawy, tj. rozdziale 4a. Ponieważ regulacje odnoszące się do pracowników kolejowych powinny być uniwersalne, proponuje się wymagania kwalifikacyjne maszynistów umieścić w rozdziale 4 ustawy. Generalną, europejską licencję maszynisty oraz lokalne, odniesione do części infrastruktury kolejowej i charakterystycznego taboru świadectwo, należy potraktować więc jako jeden z dokumentów formalnie potwierdzających zachowanie wymaganych standardów, obok autoryzacji bezpieczeństwa zarządcy, certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika oraz świadectw bezpieczeństwa. Dzięki takiemu zabiegowi posiadanie ważnych licencji i świadectwa jest elementem podlegającym kontroli na ogólnych zasadach określonych dla nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Pkt 8 określa wymagania, jakie musi spełniać osoba ubiegająca się o licencję maszynisty. Wymóg posiadania wykształcenia wynika z przepisów dyrektywy nr 2007/59/WE odnośnie do 9-letniej edukacji, a wprowadzenie wymogu wykształcenia zasadniczego zawodowego lub średniego zostało dostosowane do krajowych realiów. Wprowadzono również opłatę za wydanie licencji w kwocie stanowiącej równowartość w złotych 40 euro, służącej pokryciu kosztów wydania dokumentu przez Prezesa UTK.

Zgodnie z przepisami regulacji UE, maszynista będzie się legitymował jednocześnie dwoma dokumentami: ogólnounijną licencją oraz świadectwem, precyzującym jego uprawnienia, tj. odnoszącym je do konkretnych linii kolejowych i konkretnych rodzajów pojazdów kolejowych. Przepisy określają zasady przyznawania i uzyskiwania licencji, które będzie wydawać Prezes UTK, oraz świadectw – wydawanych przez przedsiębiorców. Świadectwo wygasa z chwilą zmiany pracodawcy, chociaż nie wygasają zobowiązania wynikające z poniesienia przez pracodawcę kosztów kształcenia, obciążające maszynistę na podstawie umowy lojalnościowej.

Szczegóły dotyczące szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa ustalają pracodawcy maszynisty – przewoźnicy lub zarządcy infrastruktury kolejowej. Świadectwo maszynisty wygasa w momencie rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę, zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie nr 2007/59/WE.

Prezes UTK może zawiesić lub cofnąć licencję osobom, które przestały spełniać warunki niezbędne do jej uzyskania. Ważność licencji została określona na 10 lat, zgodnie z wymogami narzuconymi w dyrektywie nr 2007/59/WE.

Znaczna część szczegółowych postanowień dyrektywy znajdzie swoje odzwierciedlenie w przepisach wykonawczych, gdyż dotąd była to właśnie materia aktów wykonawczych. Dzięki przyjęciu takiego rozwiązania skutki prac Europejskiej Agencji Kolejowej odnoszących się do potwierdzania kwalifikacji personelu nie będą oddziaływać na ustawę, lecz zostaną wprowadzone rozporządzeniami. Rozporządzenia określą m.in. warunki fizyczne i psychiczne osób ubiegających się o wydanie licencji maszynisty, zakres badań wstępnych i okresowych, wymogi odnośnie do osób prowadzących badania i szkolenia, wzór licencji maszynisty oraz sposób prowadzenia rejestru licencji, a w zakresie świadectw – wzór świadectwa i sposób prowadzenia jego rejestru, a także zasady prowadzenia szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty.

Egzaminy, zarówno na licencje, jak i na świadectwa, prowadzić będą osoby, które uzyskały akredytację (tj. zostały wpisane na listę) Prezesa UTK. W rozporządzeniu minister właściwy do spraw transportu określi warunki wpisu na tę listę, uwzględniając zasady ustalone w dyrektywie nr 2007/59/WE. Prezes UTK będzie również prowadził listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty oraz listę podmiotów uprawnionych do sprawdzania spełniania warunków fizycznych i psychicznych kandydatów. Przewoźnicy kolejowi będą natomiast prowadzić rejestry świadectw maszynistów.

Długi czas funkcjonowania obok siebie starych i nowych zasad wejścia do zawodu powinien spowodować, że nowe wymagania będą mało dotkliwe dla zainteresowanych.

Jednocześnie dotychczasowy art. 22 otrzymuje oznaczenie 22d i dotyczyć będzie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Minister właściwy do spraw transportu będzie przeprowadzał, nie rzadziej niż raz na 5 lat, ocenę systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty (nowy art. 22e).

Art. 1 pkt 10 – w nowym brzmieniu art. 29a wprowadzono możliwość dostępu przewoźników z innych krajów Unii Europejskiej do infrastruktury kolejowej w celu wykonywania międzynarodowych przewozów pasażerskich (w dacie ustalonej przez Komisję Europejską, tj. 1 stycznia 2010 r. – art. 6 pkt 2 projektu).

Dostęp ten może zostać ograniczony decyzją Prezesa UTK, w związku z zaistnieniem niżej opisanych okoliczności.

Wprowadzono możliwość ograniczenia prawa zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach pośrednich na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okolicznościach dopuszczonych przez dyrektywę nr 2007/58/WE, ustalając – w art. 29a lit. b – tryb wydawania decyzji Prezesa UTK w przedmiocie dostępu przewoźnika z innego państwa członkowskiego UE do polskiej infrastruktury kolejowej. Przewoźnik unijny, ubiegający się o możliwość wjazdu na polskie tory, będzie musiał poinformować o swoim zamiarze Prezesa UTK. Na podstawie przekazanych informacji Prezes UTK będzie sprawdzał, czy głównym celem ww. przewoźnika nie jest usługa krajowa (stacje pośrednie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej). Prezes UTK będzie mógł również sprawdzić, na wniosek zainteresowanych stron (przewoźnika kolejowego korzystającego z linii kolejowej objętej wnioskiem, jej zarządcy lub organu zawierającego umowy o świadczenie usług publicznych na tej linii), że jego działalność nie zachwieje finansowaniem usług publicznych.

W obydwu przypadkach Prezes UTK będzie mógł wydać decyzję ograniczającą dostęp do infrastruktury kolejowej przewoźnika z innego państwa członkowskiego UE. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zasady wydawania przez Prezesa UTK decyzji ograniczających dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej. Gwarancje proceduralne (możliwość wystąpienia o wtórne rozpatrzenie sprawy, skarga do sądu) są znacznymi przywilejami dla obcych przewoźników, ułatwiającymi im dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej.

Art. 1 pkt 11 – stosownie do dyrektywy przewidziano możliwość zawierania umów ramowych między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury kolejowej na okres 15 lat

i w wyjątkowych przypadkach na okres powyżej 15 lat, gdy jest to uzasadnione długoterminowymi inwestycjami na dużą skalę.

Art. 1 pkt 12 – stosownie do rozporządzenia nr 1371/2007/WE wskazano, że ubezpieczenie posiadane przez przedsiębiorcę ubiegającego się o uzyskanie licencji na prowadzenie przewozów uwzględnia wymagania określone przepisami rozporządzenia.

Art. 1 pkt 13 – dodano w art. 66 ustawy przepisy umożliwiające nakładanie przez Prezesa UTK kar na przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej, właścicieli dworców lub zarządzających dworcami za nieprzestrzeganie lub naruszanie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.

Art. 2 – rozporządzenie nr 1371/2007/WE w sprawie praw pasażerów przewiduje możliwość wyłączenia ze stosowania niektórych przepisów. Proponowana nowelizacja ustawy przewiduje wyłączenie ze stosowania przepisów rozporządzenia miejskie, podmiejskie i regionalne przewozy pasażerskie, z wyjątkiem:

- przepisów wyłączonych z możliwości niestosowania (dotyczących zapewnienia dostępności biletów, odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaż, ułatwień wobec osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów),
- innych przepisów, których stosowanie nie wiąże się z koniecznością poniesienia znaczących kosztów lub które są już stosowane przez przewoźników kolejowych (możliwości przewozu rowerów, zobowiązania przedsiębiorstwa do zwrotu biletu lub zapewnienia połączenia powrotnego, w przypadku gdy zaistnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać, że opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do umowy transportu, zobowiązania podmiotów do współpracy w celu zastosowania ułatwień dla osób niepełnosprawnych – ustanowienia mechanizmów rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków, zobowiązanie do informowania pasażerów o przysługujących im prawach).

Art. 3 – zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 przewiduje się wyłączenie ze stosowania przepisów rozporządzenia krajowe połączenia pasażerskie oraz

połączenia ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, na zasadach określonych w art. 2 ust. 4 i 6 tego rozporządzenia, z wyjątkiem enumeratywnie wyliczonych przepisów, takich samych jak w przypadku połączeń miejskich, podmiejskich i regionalnych (art. 2 ustawy). Zwolnienie ze stosowania tych przepisów będzie obowiązywać do dnia 31 czerwca 2011 r. Po tym okresie, ale nie dłużej niż do dnia 3 grudnia 2013 r., zwolnienie może być przyznane, o ile minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie określające listę krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, zwolnionych ze stosowania rozporządzenia, na podstawie wniosków od zainteresowanych podmiotów. Zwolnienie może zostać przedłużone dwukrotnie na okresy nie dłuższe niż 5 lat.

Art. 4 – przepis przejściowy na stosowanie przepisów w zakresie licencji i świadectw dla maszynistów:

- dotychczas obowiązujące rozporządzenie dotyczące maszynistów oraz pozostałych członków personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, w zakresie dotyczącym maszynistów zachowuje moc do czasu wydania rozporządzeń, o których mowa w art. 22a ust. 10 i art. 22b ust. 18 i 19, ale nie dłużej niż do dnia 3 grudnia 2010 r., w pozostałym zakresie do dnia 1 grudnia 2017 r.,
- do dnia 4 grudnia 2010 r. Prezes UTK założy rejestr licencji,
- do 2017 r. wszyscy maszyniści są zobowiązani posiadać licencje i świadectwa zgodnie z dyrektywą nr 2007/59/WE.

Art. 5 – w odniesieniu do rozporządzenia określającego warunki wpisu na listę podmiotów uprawnionych do sprawdzania spełniania warunków fizycznych i psychicznych kandydatów na maszynistów przewiduje się okres przejściowy jego wejścia w życie do dnia 30 czerwca 2011 r. z uwagi na konieczność dokonania zmian systemowych w innych aktach prawnych, regulujących kwestie badań medycznych dla pracowników wykonujących pracę na stanowiskach związanych z ruchem kolejowym.

Art. 6 – proponuje się, aby w 2009 r., ze względu na określony dyrektywą nr 2007/58/WE termin otwarcia rynku dla międzynarodowych przewozów osób z kabotażem, termin

składania wniosku o przydzielenie tras pociągów w rozkładzie jazdy 2009/2010 wyjątkowo nie był skorelowany z terminem określonym w art. 30 ust. 1 ustawy. Wynika to z faktu wejścia w życie ustawy z dnia 4 czerwca 2009 r., tj. już po terminie składania wniosków przez przewoźników krajowych.

Art. 7 – proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 4 czerwca 2009 r., czyli wówczas, gdy zgodnie z dyrektywą nr 2007/58/WE dotyczącą liberalizacji przewozów należy wdrożyć jej postanowienia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 8 i 9, które powinny wejść w życie z dniem 4 grudnia 2010 r. (w zakresie dyrektywy nr 2007/59/WE – licencje maszynistów i świadectwa) i pkt 10a i 11, które powinny wejść w życie z dniem 1 stycznia 2010 r. (otwarcie rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Nie zanotowano żadnego zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników kolejowych oraz zatrudnianych przez nich maszynistów, zarządców infrastruktury kolejowej, organów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych, a także innych podmiotów zaangażowanych w proces przyznawania, sprawdzania i uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów oraz wszystkich korzystających z transportu kolejowego (podróżnych).

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) PKP SA;
- 2) PKP PLK SA;
- 3) PKP Intercity Sp. z o.o.;
- 4) PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 5) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- 6) Arriva PCC;
- 7) Szybka Kolej Miejska Sp. z o. o.;
- 8) „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- 9) Veolia Transport Polska;
- 10) PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy;
- 11) Kolejowy Zakład Medycyny Pracy w Warszawie;
- 12) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 13) związki zawodowe działające w sektorze transportu kolejowego.

W ramach konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od: PKP SA, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP PLK SA, PKP Intercity SA, SKM Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o., Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ Solidarność. Większość uwag nie miała charakteru merytorycznego, dotyczyła błędów językowych i stylistycznych.

W projekcie ustawy uwzględnione zostały m.in. następujące uwagi, dotyczące:

- ujednolicenia stosowanej w ustawie nomenklatury,
- zmiany trybu odwoławczego od wniosku Prezesa UTK – na ponowne rozpatrzenie wniosku,
- doprecyzowania przepisów w zakresie cofania lub zawieszenia świadectwa maszynisty,
- doprecyzowania przepisów w zakresie zawierania umów długoterminowych między przewoźnikiem kolejowym a zarządcą infrastruktury kolejowej,
- zmiany terminu przekazywania przez przewoźnika kolejowego z UE informacji do Prezesa UTK o zamiarze składania wniosku o udzielenie dostępu do infrastruktury kolejowej – z 30 dni przed terminem składania do zarządcy infrastruktury kolejowej wniosków o dostęp na 90 dni przed tym terminem.

Nie zostały uwzględnione uwagi niezgodne z zapisami wdrażanych dyrektyw, a także część bardzo szczegółowych uwag dotyczących projektów aktów wykonawczych do ustawy, które będą przedmiotem dalszych uzgodnień w trakcie prac nad ustawą oraz po jej uchwaleniu.

Projekt ustawy, w zakresie Oceny Skutków Regulacji, podlegał opiniowaniu przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów. Stosownie do uwagi KPRM, OSR został uzupełniony o wyniki konsultacji społecznych. Ponadto KPRM zgłosił uwagę dotyczącą uzupełnienia OSR o skutki wdrożenia dyrektywy 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, w zakresie wzrostu kosztów dostępu do zawodu maszynisty. W odpowiedzi poinformowano, że obecnie nie jest możliwe dokładne wyliczenie kosztów dla maszynistów oraz przedsiębiorstw, związanych z nowym systemem uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, przede wszystkim dlatego, że wdrożenie nowego systemu będzie rozłożone w czasie (od 2010 r. do 2017 r.). Ponadto trudno określić, jak będą kształtowały się koszty, gdyż o ile obecnie szkolenie i egzamin na maszynistę przeprowadza przedsiębiorstwo na swój koszt, o tyle nowy

system przewiduje, że będą one przeprowadzane przez upoważnione podmioty, wpisane na listę publikowaną przez Prezesa UTK i to one dopiero będą w przyszłości określały ceny swoich usług.

### 3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Skutki wdrożenia III pakietu kolejowego dla sektora finansów publicznych związane są z realizacją nowych zadań nałożonych na Urząd Transportu Kolejowego. Koszty obejmują: wzmocnienie kadrowe, utworzenie nowych stanowisk pracy, utworzenie centrum informatycznego, zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania, zamówienie licencji maszynistów. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

1) wzmocnienie kadrowe – o 75 etatów, w tym:

- 17 osób – na realizację zadań wynikających z wdrożenia dyrektywy 2007/58/WE dotyczącej otwarcia rynku przewozów międzynarodowych, w tym:
  - 11 osób – rozliczanie usług publicznych,
  - 5 osób – umowy ramowe i kontrola ex post

Zadania te obejmować będą w szczególności m.in. następujące czynności:

- ustalanie, na wniosek właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych, czy głównym celem usługi świadczonej w ramach kabotażu jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich,
- rozstrzygnięcie o prawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników międzynarodowych na zasadach określonych w dyrektywie, a w efekcie wydania decyzji,
- wykonywanie analiz związanych z określaniem równowagi ekonomicznej publicznego zamówienia na usługi,
- wydawanie decyzji (w terminie 2 miesięcy od chwili pozyskania kompletnej informacji),

- zatwierdzanie zawieranych umów ramowych między przewoźnikami a zarządcą infrastruktury kolejowej oraz kontrolowania ich stosowania.
- 27 osób – na realizację zadań wynikających z rozporządzenia 1371/2007 dotyczącego praw pasażerów, w tym:
  - 10 osób – przestrzeganie praw pasażera,
  - 5 osób – ułatwienia dla osób niepełnosprawnych,
  - 12 osób – obsługa prawno-administracyjna, rozpatrywanie skarg oraz stanowiska wspomagające oddziały terenowe UTK.

Zadania te obejmować będą w szczególności m.in. następujące czynności:

- sprawowanie nadzoru w zakresie tworzenia przez przedsiębiorców kolejowych odpowiednich warunków podróżowania, a w szczególności: funkcjonowania systemu informacji dla podróżnych, dostępności biletów, funkcjonowania systemu rezerwacji, odpowiedzialności przewoźnika (odszkodowania), ułatwień w podróżowaniu dla osób niepełnosprawnych, bezpieczeństwa podróżnych, tworzenia i stosowania przez przewoźników norm jakości obsługi pasażerów, w tym współtworzenia kanonu dobrych praktyk rynkowych,
- prowadzenia spraw z zakresu ochrony praw pasażerów, w tym:
  - rozpatrywanie skarg i wniosków,
  - tworzenie warunków do polubownego i pojednawczego rozstrzygania sporów,
  - reprezentowanie pasażerów w procesie konsultacji dotyczących rynku transportu kolejowego,
  - wydawanie decyzji administracyjnych nakazujących usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości oraz nakładania kar na przedsiębiorców.
- 32 osoby – na realizację zadań związanych z wdrożeniem dyrektywy 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom, w tym na następujące czynności:
  - opracowanie i realizacja systemu wydawania licencji dla maszynistów, w tym procedur dotyczących: postępowań w zakresie wniosków o wydanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, cofanie licencji, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawanie wtórników licencji, zasad i zakresu

współpracy z podmiotem produkującym dokumenty o odpowiednim stopniu ochrony przed fałszowaniem (karta poliwęglanowa z min. 4 zabezpieczeniami),

- opracowanie i wdrożenie systemu kształcenia maszynistów i nadzoru nad ośrodkami i osobami prowadzącymi szkolenia, w tym zasad i kryteriów uznawania,
- prowadzenie list podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania oraz do przeprowadzenia badań lekarskich kandydatów na maszynistów,
- opracowanie i realizacja systemu kontroli i nadzoru nad egzaminowaniem kandydatów na maszynistów,
- opracowanie, wdrożenie i prowadzenie rejestru licencji maszynistów (zaprojektowanie i wdrożenie podsystemu informatycznego z uwzględnieniem wymaganych formatów danych i dokumentów oraz umożliwiającego współpracę z administracją UE),
- rozpatrywanie odwołań od decyzji dotyczącej wydania świadectwa maszynisty, jego zawieszania i cofania.

W związku z różnymi terminami wejścia w życie III pakietu kolejowego począwszy od dnia 4 grudnia 2009 r. (w odniesieniu do regulacji dotyczącej praw pasażerów), 1 stycznia 2010 r. (otwarcie rynku przewozów międzynarodowych) oraz 4 grudnia 2010 r. (uprawnienia dla maszynistów), przewiduje się konieczność zatrudnienia nowych pracowników odpowiednio wcześniej, ze stosownym wyprzedzeniem, w celu właściwego przygotowania urzędu do realizacji nowych zadań. Oznacza to zatrudnienie już w 2009 r. 15 osób. Do 2010 r. stan zatrudnienia powinien osiągnąć 58 osób, do 2012 r. – 65 osób i do 2014 r. – 75 osób.

Całkowity koszt w latach 2009 – 2014 zatrudnienia (wynagrodzenia razem z pochodnymi) 75 osób wynosi 4 125 tys. zł.

Przy wyliczaniu uwzględniono:

- obecne średnie wynagrodzenie w UTK: dla 166 etatów rzeczywiste roczne wynagrodzenia wynoszą 7 513 tys. zł, a średnie roczne wynagrodzenie wynosi 45 259,
- wskaźnik dynamiki nominalnego przeciętnego wynagrodzenia brutto w jednostkach sfery budżetowej w 2010 r. – 104,5 %

## 2) utworzenie nowych stanowisk pracy

Całkowity koszt utworzenia nowych stanowisk pracy od 2009 r. do 2014 r. – to ok. 750 tys. zł.

Utworzenie jednego stanowiska pracy kosztuje ok. 10 tys. zł

Na te koszty składa się m.in.:

- zakup mebli,
- zakup zestawów komputerowych,
- wynajęcie nowych pomieszczeń biurowych (w tym media, ochrona, sprząatanie),
- koszty telefonów i Internetu.

Koszt uwzględnia również wzrost wskaźnika dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych, który, jak planuje się, osiągnie w 2010 r. – 102,5 %

## 3) zamówienie licencji dla maszynistów

Koszt jednej licencji (karta plastikowa z chipem, podobna do dowodu osobistego) będzie wynosił ok. 50 zł.

Trudno jednoznacznie określić, jakie będą koszty związane z wydawaniem licencji w poszczególnych latach, gdyż zależy to będzie od poziomu zatrudniania się nowych maszynistów oraz wymiany starych dokumentów na nowe. Koszty te będą rozłożone na lata: od grudnia 2010 r., kiedy rozpocznie się wydawanie nowych licencji, aż do końca 2017, kiedy wszystkie stare dokumenty będą musiały być wymienione na nowe.

Uwzględniając obecny stan zatrudnienia maszynistów, wydawanie licencji dla nowych maszynistów oraz konieczność wydawania dokumentów na więcej kategorii pojazdów kolejowych (m.in. na maszyny torowe) niż obecnie, liczba wydawanych licencji w latach 2010 – 2017 może wynieść ok. 17 tys., z tym że przewiduje się, że w początkowym okresie obowiązywania nowych przepisów, tj. praktycznie w 2011 r. wydanych będzie nie więcej niż 1000 licencji.

Mając powyższe na względzie, trudno jest ocenić wpływy do budżetu państwa z tytułu wydawania nowych licencji w poszczególnych latach.

## 4) utworzenie centrum informatycznego oraz specjalistyczne oprogramowanie (wydatki majątkowe) – 4 500 tys. zł w 2009 r., w tym:

- Zakup sprzętu informatycznego – 2 250 tys. zł

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych, w tym zwiększenie odporności na awarie, oraz systemy składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych:

serwery usług, serwery dedykowane, macierze dyskowe i dedykowane urządzenia transmisji danych, urządzenia do składowania i odzyskiwania danych (specjalizowany serwer backup, biblioteki taśm, zmieniaarki itd.), urządzenia do zabezpieczenia i ochrony sieci, urządzenia obsługujące transport danych w sieciach lokalnych (szkieletowe przełączniki kasetowe, przełączniki strukturalne, urządzenia do zarządzania sieciami WiFi, punkty dostępowe WiFi), przebudowa energetycznego pionu zasilania serwerowni, zasilacze awaryjne, komputery, biurowe urządzenia wielofunkcyjne, drukarki, urządzenia multimedialne (rzutniki, monitory LCD, nagłośnienie).

– Zakup oprogramowania – 2 250 tys. zł

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych, dedykowane systemy do obsługi poczty, serwisu Proxy, zarządzania urządzeniami pamięci masowych oraz urządzeń i oprogramowania do wykonywania kopii zapasowych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci lokalnych (serwery, stacje robocze), licencje programów biurowych, użytkowych i narzędziowych. Wykonanie dedykowanego systemu informatycznego do obsługi praw jazdy maszynistów obejmującego:

systemy operacyjne serwerów, systemy dedykowane do realizacji usług sieciowych, systemy baz danych i oprogramowanie zarządzające (+ licencje dostępowe), systemy zarządzania obsługą składowania i odzyskiwania danych oraz urządzeń realizujących składowanie i zabezpieczenie danych (+ licencje agentów obsługi), systemy ochrony i monitorowania transmisji danych w sieciach lokalnych, monitorowania i zarządzania usługami oraz audytu i zarządzania stacjami roboczymi, systemy ochrony serwerów i stacji roboczych, sieciowy system obsługi tłumaczeń, licencje programów biurowych, licencje programów użytkowych i narzędziowych, dedykowany system informatyczny do obsługi praw jazdy maszynistów.

Koszty wdrożenia III pakietu kolejowego w 2009 r. zostaną pokryte środkami będącymi w dyspozycji Ministra Infrastruktury.

W przypadku trudności w wygospodarowaniu niezbędnej kwoty, Ministerstwo Infrastruktury podejmie określone działania w celu wystąpienia o niezbędne środki z rezerwy

celowej/płacowej, przeznaczonej na zwiększenia wynikające ze zmian organizacyjnych i nowych zadań.

b) rynek pracy

Wprowadzenie nowych zasad potwierdzania kwalifikacji zawodowych maszynistów zwiększy w perspektywie możliwości zmiany pracy przez osoby należące do tej grupy zawodowej, otwierając im szansę zatrudnienia u innych europejskich przewoźników. Nowe przepisy umożliwią lepszy przepływ pracowników, a także możliwość weryfikacji (system monitorowania maszynistów) i podnoszenia kompetencji maszynistów.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Otwarcie rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiając jednocześnie obsługę połączeń krajowych w dozwolonym zakresie. Zwiększone potoki podróżnych mogą przełożyć się na zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego, wzrost konkurencji w sektorze międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych oraz generowanie zysków dla przedsiębiorstw kolejowych, czerpanych również z ekspansji polskich przewoźników pasażerskich na rynki w innych krajach członkowskich.

Spodziewany wzrost przewozów będzie nieść za sobą zyski dla zarządcy infrastruktury kolejowej z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie przepisy ustawy zapewniają możliwość ochrony przewozów wykonywanych przez podmioty krajowe w oparciu o umowy na usługi publiczne, którym usługi międzynarodowe mogłyby zagrażać (przewóz międzynarodowy umożliwia pasażerom wsiadanie i wysiadanie pasażerów na stacjach pośrednich w tym samym państwie członkowskim UE).

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt ustawy nie wpłynie na rozwój regionalny.

e) sytuację finansową



Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów wpłynie na sytuację przedsiębiorstw sektora transportu kolejowego. Dotyczy to wszystkich trzech obszarów (liberalizacja przewozów, licencje dla maszynistów i prawa pasażera) zawartych w regulacjach UE. W odniesieniu do dyrektywy 2007/59/WE poniesione będą musiały być koszty związane ze szkoleniami, kursami językowymi, badaniami, wydawaniem świadectw maszynisty zgodnie z nowymi przepisami. Obecnie, zgodnie z wyliczeniami PKP Cargo SA (zatrudniającego ok. 13 tys. maszynistów i pomocników maszynistów) całkowity koszt szkolenia jednego maszynisty wynosi ok. 25 tys. zł.

Wejście w życie rozporządzenia w sprawie praw i obowiązków pasażerów również generować będzie zwiększone koszty związane przede wszystkim z zapewnieniem dostępności informacji o biletach i rezerwacji, odszkodowaniami za śmierć, szkodę dla pasażerów oraz stratę bagażu, odszkodowaniami za opóźnienie lub odwołanie pociągu, a także z zapewnieniem dostępności usług dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych. Trudno jest obecnie oszacować koszt zapewnienia tych usług. Z zakresu stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 zostały bowiem wyłączone miejskie, podmiejskie, regionalne usługi pasażerskie, a usługi dalekobieżne i międzynarodowe mogą zostać wyłączone na wniosek zainteresowanego podmiotu (międzynarodowe i międzywojewódzkie na okres 5 lat, który może być dwukrotnie przedłużany).

Otwarcie rynku na międzynarodowe przewozy kolejowe z prawem do kobotażu niesie za sobą ryzyko utraty części przewozów przez obecnie realizujące je podmioty (PKP Intercity SA i PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.). Jednak podjęte działania zmierzające do poprawy konkurencyjności tych podmiotów – prywatyzacja PKP Intercity SA, oddłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz jej usamorządowanie, pozwolą na ich przygotowanie do liberalizacji przewozów od dnia 1 stycznia 2010 r.

#### 4. Korzyści społeczne

Otwarcie rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej dla pasażerów nie tylko w połączeniach międzynarodowych, ale również w połączeniach krajowych (w ramach kobotażu).

Przepisy odnoszące się do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, a w szczególności ustanowienie organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów (Prezes UTK) zapewniają w wymaganym zakresie wzrost jakości obsługi podróżnych, większe prawa pasażera, przede wszystkim w zakresie uzyskiwania odszkodowań od przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia pociągu, utratę połączenia czy odwołanie pociągu.



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU**

**Mikołaj Dowgielewicz**

Min.MD/160 /09/DP/kz

Warszawa, dnia 4 lutego 2009 r.

**Pan Maciej Berek  
Sekretarz Rady Ministrów**

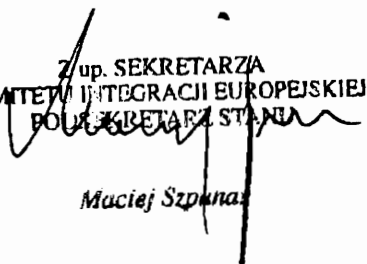
**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza**

*Szanowny Panie Ministrze,*

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (pismo nr RM-10-18-09) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

**Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem,*

Z up. SEKRETARZA  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
POLSKIEGO SEKRETARZA STANU  
  
Maciej Szpana

Do uprzejmej wiadomości:  
Pan Cezary Grabarczyk  
Minister Infrastruktury

GABINET  
SEKRETARZA RADY MINISTRÓW

2009 02 04

15891/09

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....2009 r.

**w sprawie licencji maszynisty<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 1 – 3 oraz 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr. 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- 2) warunki fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- 3) zakres wiedzy i umiejętności objętych tych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji maszynisty;
- 4) wzór licencji maszynisty;
- 5) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

§ 2. 1. Licencja maszynisty potwierdza spełnianie przez maszynistę minimalnych wymagań w zakresie niezbędnych kwalifikacji, umiejętności zawodowych oraz warunków zdrowotnych.

2. Wzór licencji maszynisty określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. 1. W celu uzyskania licencji maszynisty osoba ubiegająca się o jej wydanie musi odbyć szkolenie i zdać egzamin, o którym mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. Procedura w zakresie wymogów formalnych niezbędnych do przystąpienia do egzaminu jest publikowana na stronie podmiotowej Prezesa UTK.

3. Egzamin przeprowadzany jest przez podmioty uprawnione, znajdujące się na liście prowadzonej przez Prezesa UTK, o której mowa w art. 22 ust. 17 pkt 1 ustawy.

4. Prezes UTK określa szczegółowy zakres egzaminu dla osoby ubiegającej się o licencję maszynisty.

5. Egzamin dla osób ubiegających się o wydanie licencji maszynisty składa się z 2 części: teoretycznej i praktycznej.

6. Zdolność prowadzenia pojazdów kolejowych oceniana jest podczas części praktycznej egzaminu przeprowadzanej na sieci kolejowej.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

- § 4. 1. Spełnienie warunków fizycznych i psychicznych osoby ubiegającej się o licencję maszynisty stwierdzone jest podczas badania lekarskiego. Wymogi zdrowotne oraz zakres badań potwierdzających spełnienie warunków fizycznych i psychicznych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.
2. Przy przedłużaniu ważności licencji Prezes UTK sprawdza, czy maszynista spełnia wymogi, o których mowa w ust. 1.
- § 5. Osoba ubiegająca się o licencję maszynisty lub jakikolwiek podmiot w jego imieniu, występuje do Prezesa UTK z wnioskiem o:
- 1) wydanie licencji;
  - 2) aktualizację danych zawartych w licencji;
  - 3) przedłużenie ważności licencji;
  - 4) wystawienie wtórnika licencji.
- § 6. 1. Prezes UTK wydaje licencję maszynisty w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie licencji, po stwierdzeniu, że osoba spełniła wymagania przewidziane niniejszym rozporządzeniem.
2. Licencja maszynisty wydawana jest w jednym egzemplarzu,
3. Licencja maszynisty należy do osoby, na którą została wystawiona,
4. Prezes UTK wpisuje licencję maszynisty do rejestru licencji, o którym mowa w § 7.
- § 7. 1. Prezes UTK prowadzi rejestr licencji maszynistów.
2. Rejestr zawiera dane dotyczące każdej wydanej licencji maszynisty, w tym informację o aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty, przedłużeniu ważności licencji maszynisty oraz wydanych wtórnikach licencji.
- § 8.1. Przewoźnik lub zarządca infrastruktury zobowiązany jest do stworzenia systemu monitorowania i kontroli zatrudnianych maszynistów w zakresie:
- 1) ważności licencji maszynisty;
  - 2) spełniania przez maszynistów wymogów, o których mowa w § 4 ust. 1.
2. Przewoźnik lub zarządca infrastruktury, który w ramach monitorowania lub kontroli poweźmie informację o nie spełnianiu przez maszynistę wymogów, o których mowa w ust. 1, informuje niezwłocznie Prezesa UTK o tym fakcie.
- § 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia.....2009 r. (poz.....)  
Załącznik nr 1**

**Wzór licencji**

**1. CECHY LICENCJI**

Cechy fizyczne licencji maszynisty muszą być zgodne z normami ISO 7810 i 7816-1.

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

Metody weryfikowania cech fizycznych licencji maszynisty w celu zapewnienia ich zgodności z normami międzynarodowymi muszą odpowiadać normie ISO 10373.

**2. TREŚĆ LICENCJI**

Pierwsza strona prawa musi zawierać:

a) wyrazy "Licencja maszynisty" wydrukowane dużą czcionką w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego tę licencję;

b) nazwę państwa członkowskiego wydającego licencję;

c) oznaczenie państwa członkowskiego wydającego licencję zgodnie z kodem kraju ISO 3166, wydrukowane w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony 12 żółtymi gwiazdami;

d) informacje szczegółowe dla wydanej licencji, ponumerowane w następujący sposób:

(i) nazwisko posiadacza;

(ii) imię (imiona) posiadacza;

(iii) data i miejsce urodzenia posiadacza;

(iv) - data wydania licencji,

- data wygaśnięcia licencji,

- nazwa organu wydającego licencję,

- numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);

(v) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze krajowym;

(vi) zdjęcie posiadacza;

(vii) podpis posiadacza;

(viii) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);

e) wyrazy "wzór Wspólnot Europejskich" w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego licencję oraz słowa "Licencja maszynisty" w pozostałych językach Wspólnoty, wydrukowane w kolorze żółtym jako tło licencji;

f) zalecane kolory:

- niebieski: niebieski odbity Pantone

- żółty: żółty Pantone

g) informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji, określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem I, w formie kodu.

**Zasady i zakres szkolenia kandydatów na maszynistów oraz wymogi dotyczące ogólnej wiedzy zawodowej niezbędnej do uzyskania licencji**

**1. METODA SZKOLENIA**

Należy zachować właściwą równowagę pomiędzy szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i prezentacje) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy, prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem i bez nadzoru na torach zamkniętych dla celów szkoleniowych).

Szkolenie wspomagane komputerowo jest dozwolone przy samodzielnym uczeniu się zasad eksploatacji, sytuacji związanych z wykorzystaniem urządzeń sygnalizacyjnych itp.

Wykorzystanie symulatorów może być pomocne w efektywnym szkoleniu maszynistów, ale nie jest obowiązkowe; są one szczególnie użyteczne w szkoleniu w nietypowych warunkach pracy oraz w zakresie rzadko stosowanych zasad postępowania. Są one szczególnie użyteczne dzięki zapewnieniu możliwości uczenia się przez działanie w sytuacjach, których nie da się przewidzieć w rzeczywistości. Należy stosować symulatory najnowszej generacji.

Podczas zdobywania wiedzy o trasie maszynista pociągu towarzyszy innemu maszyniście podczas pewnej liczby przejazdów na tej trasie, w porze dziennej i w nocy. Oprócz innych metod mogą być wykorzystane taśmy wideo z nagraniem tras widzianych z kabiny maszynisty jako alternatywna metoda szkolenia.

**2. OGÓLNA WIEDZA ZAWODOWA I WYMOGI NIEZBĘDNE DLA UZYSKANIA LICENCJI**

Szkolenie ogólne ma następujące cele:

- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących technologii kolejowych, w tym przepisów bezpieczeństwa i znaczenia przepisów eksploatacji,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących zagrożeń związanych z eksploatacją kolei oraz różnych środków stosowanych do ich zwalczania,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących jednego lub więcej sposobów funkcjonowania kolei,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących pociągów, ich składu oraz wymogów technicznych wobec jednostek trakcyjnych, wagonów towarowych i osobowych oraz innego rodzaju taboru.

W szczególności maszyniści muszą być w stanie:

- zrozumieć specyficzne wymagania związane z wykonywaniem zawodu maszynisty, jego znaczenie oraz wymagania dotyczące życia zawodowego i osobistego (długi czas pracy, przebywanie poza domem itp.),
- stosować obowiązujące pracowników przepisy bezpieczeństwa,
- rozpoznawać tabor,
- znać i dokładnie stosować reguły pracy,
- rozpoznawać odnośne i stosowane dokumenty (podręcznik procedur i instrukcja linii zgodnie z definicją zawartą w TSI "eksploatacja", instrukcja maszynisty, instrukcja postępowania w przypadku awarii itp.),
- nauczyć się zachowań odpowiadających obowiązkom z zakresu bezpieczeństwa,

- rozpoznawać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi,
- ogólnie rozpoznawać niebezpieczeństwa związane z eksploatacją kolei,
- wykazać się znajomością zasad regulujących bezpieczeństwo ruchu,
- stosować podstawowe zasady elektrotechniki.



### Załącznik nr 3

**Warunki fizyczne i psychiczne jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o wydanie licencji maszynisty oraz zakres badań dotyczących spełniania warunków niezbędnych do objęcia stanowiska maszynisty.**

#### WYMOGI ZDROWOTNE

##### 1. WYMOGI OGÓLNE

1.1. Maszyniści nie mogą cierpieć na jakiegokolwiek dolegliwości lub przyjmować jakichkolwiek leków lub substancji, które mogą powodować:

- nagłą utratę świadomości,
- osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji,
- nagłą utratę sprawności,
- utratę równowagi lub koordynacji,
- znaczące ograniczenie możliwości poruszania się.

##### 1.2. Wzrok

Maszynista musi spełniać następujące wymogi odnośnie wzroku:

- ostrość wzroku z korekcją lub bez: 1,0; nie mniej niż 0,5 dla oka gorzej widzącego,
- dopuszczalna maksymalna korekcja soczewkami kontaktowymi: nadwzroczność +5/krótkowzroczność -8. Na odstępstwa zgoda wydawana jest w wyjątkowych przypadkach i po uzyskaniu opinii lekarza okulisty. Lekarz medycyny podejmuje na tej podstawie decyzję,
- widzenie na odległości bliskie i pośrednie: wystarczające, z korekcją lub bez,
- soczewki kontaktowe i szkła są dopuszczone, jeżeli są okresowo sprawdzane przez specjalistę,
- normalne widzenie kolorów: wykorzystanie uznanego badania, takiego jak test Ishihary, a także innego uznanego badania, jeżeli jest to wymagane,
- pole widzenia: pełne,
- widzenie okiem lewym i prawym: efektywne; nie jest wymagane, jeśli dana osoba ma odpowiednią adaptację i wystarczającą kompensację. Jedynie w przypadku utraty widzenia obuocznego po rozpoczęciu pracy,
- widzenie obuoczne: efektywne,
- rozpoznawanie sygnałów barwnych: test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych,
- wrażliwość na kontrast: dobra,
- brak postępujących chorób oczu,
- implanty soczewek oraz zabiegi keratotomii i keratektomii są dopuszczalne jedynie pod warunkiem kontroli przeprowadzanych corocznie lub w odstępach ustalonych przez lekarza medycyny,
- odporność na oślepienie błyskiem,
- kolorowe soczewki kontaktowe i soczewki fotochromatyczne nie są dozwolone. Szkła z filtrem UV są dozwolone.

##### 1.3. Wymogi dotyczące słuchu i mowy

Wystarczająco dobry słuch potwierdzony audiogramem, tj.:

- słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych.

Następujące wartości powinny być przyjęte jako wytyczne:

- niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1 000 Hz,
- niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz dla ucha najgorzej przewodzącego falę dźwiękową,
- brak anomalii układu przedsionkowego,
- brak chronicznych zaburzeń mowy (przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny),
- w szczególnych przypadkach dozwolone jest korzystanie z aparatu słuchowego.

#### 1.4. Cięża

W przypadku złej tolerancji lub występowania stanów patologicznych cięża stanowi powód tymczasowego odsunięcia maszynisty od obowiązków służbowych. Stosuje się przepisy prawne chroniące ciężarnych maszynistów.

## 2. MINIMALNY ZAKRES BADANIA PRZED OBJĘCIEM STANOWISKA MASZYNISTY

### 2.1. Badania lekarskie obejmują:

- ogólne badanie lekarskie,
- badania funkcji sensorycznych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),
- badanie krwi lub moczu, m.in. w kierunku cukrzycy, jeśli są potrzebne do oceny fizycznej zdolności kandydata,
- EKG spoczynkowe,
- test w kierunku substancji psychotropowych zawartych w niedozwolonych narkotykach lub lekach psychotropowych oraz nadużywania alkoholu uniemożliwiającego zdolność do pracy,
- poznawcze: uwaga i koncentracja, pamięć, percepcja, rozumowanie,
- komunikowanie się,
- psychomotoryczne: czas reakcji, koordynacja rąk.

### 2.2. Badania psychologiczne stwierdzające zdolność do wykonywania zawodu maszynisty

Celem badań psychologicznych jest pomoc w przydzielaniu stanowisk i zarządzaniu pracownikami. Przy określaniu zakresu oceny psychologicznej należy uwzględnić, że badanie musi sprawdzić, czy w kontekście zdolności do wykonywania zawodu kandydat na maszynistę ma jakieś zaburzenia psychologiczne, w szczególności w zakresie zdolności do działania, lub jakąś inną istotną cechę osobowości, które mogłyby mieć ujemny wpływ na bezpieczne wykonywanie obowiązków.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia wydawany jest w związku z obowiązkiem wykonania delegacji ustawowej z art. 22a ust. 11 ust. 1 - 3 oraz 5 i 6 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia obejmują :

- określenie warunków fizycznych i psychicznych, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o wydanie licencji maszynisty
- zakres badań medycznych niezbędnych do uzyskania licencji
- program szkolenia, warunki uzyskania licencji oraz wzór licencji

Zmiany szczegółowe:

Par. 1 – Określa zakres rozporządzenia

Par. 2

Ust. 1 – Określa zakres kwalifikacji i umiejętności potwierdzanych przez licencję

Ust. 2 – Wprowadza odwołanie do zał. 1, który określa wzór licencji, tj. jej cechy i treść. Sam wzór w formie graficznej zostanie przedstawiony przez Komisję Europejską w grudniu 2008r.

Par. 3 - Paragraf określa warunki szkolenia i egzaminu, odwołując do załącznika 2 (zakres i zasady szkolenia kandydatów na maszynistów oraz wymogi w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej). Nakłada także na Prezesa UTK obowiązek publikacji procedury w zakresie wymogów formalnych odnośnie przystąpienia do egzaminu, Jednocześnie określa zasady przeprowadzania egzaminu w zakresie uzyskania licencji – egzamin przeprowadzają osoby lub podmioty uprawnione, znajdujące się na liście Prezesa UTK, którą dokładnie opisuje Rozporządzenie w sprawie określenia warunków wpisu na listę Prezesa UTK osób i podmiotów upoważnionych do przeprowadzania szkolenia i egzaminowania maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji i świadectwa. Prezes UTK będzie określał szczegółowy zakres egzaminu kandydata na maszynistę. Egzamin będzie składał się z części teoretycznej i praktycznej – testy na sieci kolejowej.

Par. 4 Wprowadza konieczność spełnienia warunków fizycznych i psychicznych przez kandydatów na maszynistów – odsyła do zał. 3 (wymogi zdrowotne, minimalny zakres badań niezbędnych do objęcia stanowiska maszynisty). Jednocześnie na Prezesa UTK został nałożony obowiązek sprawdzenia, czy maszynista spełnia powyższe warunki..

Par. 5 Tryb składania wniosku o wydanie licencji, aktualizację danych, przedłużanie ważności licencji oraz wystawienie wtórnika.

Par. 6 Określa 30-dniowy termin na wydanie licencji przez Prezesa UTK. Określa, że licencja będzie wydawana w 1 egzemplarzu i należała do osoby, która ją otrzymała. Zobowiązuje jednocześnie Prezesa UTK do wpisywania licencji do rejestru.

Par. 7 Zobowiązuje do prowadzenie rejestru licencji maszynisty oraz jego aktualizacji.

Par. 8 Nakłada na przewoźników i zarządców infrastruktury obowiązek stworzenia systemu monitorowania i kontroli ważności licencji oraz spełniania przez maszynistę wymogów zdrowotnych niezbędnych do wykonywania zawodu maszynisty.

Par. 9 – określa datę wejścia w życie rozporządzenia – 14 dnia od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników i zarządców infrastruktury oraz kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt zostanie poddany konsultacjom z przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcą infrastruktury oraz ze związkami zawodowymi.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Koszty wiążące się z nowymi zadaniami nałożonymi na Urząd Transportu Kolejowego (część 71 budżetu państwa) w 2010 r. – **13 200 tys. zł.**, w tym:

- 4 800 tys. zł - wzmocnienie kadrowe (wzrost zatrudnienia o 90), w związku z:
  - utworzeniem, funkcjonowaniem i monitorowaniem nowego systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów,
  - nadzorem nad systemem szkoleń maszynistów,
  - obsługą informatyczną nowych systemów (w zakresie praw jazdy dla maszynistów),
  - dodatkowymi kontrolami w obszarze bezpieczeństwa,
  - zintensyfikowaniem współpracy międzynarodowej,
- 1 200 tys. zł - utworzenie nowych stanowisk pracy,
- 1 500 tys. zł - zamówienie praw jazdy dla maszynistów (w tym koszty blankietów i zlecenie druku),
- 4 500 tys. zł - utworzenie centrum informatycznego wraz ze specjalistycznym oprogramowaniem,
- 1 200 tys. zł – rezerwa.

W powyższej kwocie 13 200 tys. zł uwzględniono również inne koszty związane z wdrożeniem III Pakietu Kolejowego.

#### b) rynek pracy

Wprowadzenie nowych zasad potwierdzania kwalifikacji zawodowych maszynistów zwiększy w perspektywie możliwości zmiany pracy przez osoby należące do tej grupy zawodowej, otwierając im szansę zatrudnienia u innych europejskich przewoźników. Nowe przepisy umożliwią lepszy przepływ pracowników, a także możliwość weryfikacji (system monitorowania maszynistów) i podnoszenia kompetencji maszynistów.

**c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wprowadzenie nowej regulacji nałoży na przedsiębiorstwa kolejowe zmiany systemu szkolenia maszynistów.

**d) sytuację i rozwój regionalny**

Nie przewiduje się wpływu na rozwój regionalny.

**e) sytuację finansową**

Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów wpłynie na sytuację przedsiębiorstw sektora transportu kolejowego. Poniesione będą musiały być koszty związane ze szkoleniami, kursami językowymi, badaniami, wydawaniem licencji zgodnie z nowymi przepisami.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....2009 r.

**w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty, zwanej dalej „listą”;
- 2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej;
- 3) sposób uiszczania opłat.

§ 2. Podmiot ubiegający się o wpis na listę Prezesa UTK jako instruktor, powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać wykształcenie wyższe i kwalifikacje w zakresie:
  - a) problematyki budowy i eksploatacji pojazdów trakcyjnych,
  - b) systemów hamowania pojazdów kolejowych,
  - c) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
  - d) systemu regulacji prawnych krajowych i Unii Europejskiej odnoszących się do przedmiotu kształcenia;
- 2) posiadać przygotowanie pedagogiczne, w rozumieniu rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z 10 września 2002 r. w sprawie szczegółowych kwalifikacji wymaganych od nauczycieli oraz określenia szkół i wypadków, w których można zatrudnić nauczycieli nie mających wyższego wykształcenia lub ukończonego zakładu kształcenia nauczycieli (Dz. U. Nr 155, poz. 1288 oraz z 2004 r. Nr 5, poz. 3);
- 3) przedłożyć oświadczenie, iż nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;
- 4) daje rękojmię prawidłowego wykonywania obowiązków.

§ 3. Podmiot ubiegający się o wpis na listę jako egzaminator powinien spełniać następujące wymagania:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

1) w przypadku przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty posiadać wykształcenie wyższe i kwalifikacje w zakresie:

- a) problematyki dotyczącej budowy i eksploatacji pojazdów trakcyjnych,
- b) systemów hamowania pojazdów kolejowych,
- c) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- d) systemu regulacji prawnych krajowych i Unii Europejskiej odnoszących się do przedmiotu kształcenia;

2) w przypadku przeprowadzania egzaminu na świadectwo posiadać tytuł maszynisty instruktora spełniając następujące warunki:

- a) posiadać wykształcenie co najmniej średnie techniczne,
- b) posiadać przygotowanie pedagogiczne, o którym mowa w § 2 ust. 3,
- c) przepracować na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego co najmniej 5 lat,
- d) spełniać wymagane przepisami warunki fizyczne i psychiczne oraz posiadać kwalifikacje niezbędne do wykonywania zawodu maszynisty pociągu lub pojazdu trakcyjnego,
- e) samodzielnie obsługiwać pociągi lub pojazdy trakcyjne w danym rodzaju trakcji w wymiarze co najmniej 100 godzin w roku kalendarzowym,
- f) ukończyć zorganizowane przez podmiot, o którym mowa w § 4, specjalne przeszkolenie i zdać egzamin uprawniający do szkolenia osób ubiegających się o licencję maszynisty lub świadectwo maszynisty z zagadnień infrastruktury – techniki ruchu i sygnalizacji.

§ 4. Egzaminator, o którym mowa w § 4, powinien odbywać raz na 5 lat szkolenie organizowane przez podmiot, o którym mowa w § 6 z zakresu niezbędnego do przeprowadzania egzaminów.

§ 5. Podmiot organizujący szkolenia i egzaminy ubiegający się o wpis na listę powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) zatrudniać instruktorów, spełniających wymagania, o których mowa w § 3;
- 2) posiadać warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające przeprowadzenie szkoleń zgodnie z ich programem;
- 3) posiadać zbiór aktualnych przepisów w zakresie:
  - a) eksploatacji i utrzymania pojazdów trakcyjnych i pojazdów kolejowych bez napędu,
  - b) utrzymania oraz eksploatacji hamulców kolejowych,
  - c) prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
  - d) warunków prawidłowego formowania pociągów;
- 4) posiadać wyposażenie w środki dydaktyczne zapewniające efektywność prowadzonego procesu kształcenia, takie jak plansze, przezrocza, fotografie, filmy oraz oprogramowanie komputerowe, zawierające w szczególności:
  - a) schematy układów rozrządu i sterowania pojazdów trakcyjnych,
  - b) prezentacje układów i działania hamulców kolejowych,
  - c) zasady prowadzenia ruchu i sygnalizacji,
- 5) posiadać możliwość przeprowadzania zajęć praktycznych w zakresie objętym programem szkolenia;
- 6) w celu przeprowadzenia egzaminu:
  - a) zatrudniać egzaminatorów, o których mowa w § 4,
  - b) zapewnić obsługę administracyjną komisji egzaminacyjnej,
  - c) zapewniać odpowiednie warunki lokalowe, umożliwiające przeprowadzanie egzaminów, w tym:
    - wydzielonych sal egzaminacyjnych, w warunkach zapewniających samodzielność pracy zdających egzamin;
    - zaplecza sanitarnego,



- archiwum,

d) posiadać zbiór obowiązujących przepisów prawnych w zakresie transportu kolejowego,

e) posiadać niezbędne materiały i pomoce dydaktyczne w postaci sprzętu audiowizualnego, oprogramowania komputerowego, kompletów aktualnych przepisów wewnętrznych dotyczących maszynisty,

f) posiadać wzory dokumentów, które powinna znać osoba ubiegająca się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty,

g) prowadzić sprawozdawczość i archiwizować dokumentację egzaminacyjną;

7) przedłożyć oświadczenie, iż nie zostało przeciwko niemu wszczęte postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne;

8) przedłożyć oświadczenie, iż nie zalega w regulowaniu zobowiązań podatkowych oraz opłat i składek na ubezpieczenie społeczne.

§ 6. 1. Podmiot spełniający wymagania określone odpowiednio w § 3 - 6, zgłasza do Prezesa UTK wnioski o dokonanie wpisu na listę.

2. Prezes UTK dokonuje wpisu na listę podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku.

3. Prezes UTK przekazuje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, pisemną informację potwierdzającą dokonanie wpisu na listę w terminie 7 dni od dnia dokonania wpisu.

4. Wykreślenie z listy, następuje na podstawie decyzji Prezesa UTK, po stwierdzeniu, że dany podmiot przestał spełniać wymagania, o których mowa odpowiednio w § 3 – 6.

§ 7. 1. Opłaty za wpis dokonuje się w dniu złożenia wniosku o wpis na listę

2. Opłatę wnosi się na rachunek bankowy...

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia

Minister Infrastruktury

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenie wydawane jest w związku z obowiązkiem wykonania delegacji ustawowej z art. 22a ust. 11 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

### Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia obejmują :

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty, zwanej dalej listą;
- 2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej;
- 3) sposób uiszczania opłat.

### Zmiany szczegółowe:

Par. 1 – określa zakres rozporządzenia

Par. 2 – nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia listy podmiotów upoważnionych do przeprowadzania szkoleń i egzaminów dla osób w zakresie uzyskania licencji i świadectwa

Par. 3 – określa kryteria

w stosunku do instruktorów ubiegających się o możliwość przeprowadzania szkoleń dla osób w zakresie uzyskania licencji i świadectwa

Pkt 1 – definiuje wykształcenie, jakie powinni posiadać instruktorzy tj. wykształcenie – wyższe oraz kwalifikacje m.in. w zakresie techniki kolejowej oraz prawodawstwa polskiego i Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie

Pkt 2 – narzuca obowiązek wobec instruktorów posiadania przygotowania pedagogicznego, ze względu na specyfikę pracy polegającej na kształceniu kandydatów na maszynistów.

Pkt 3 – wprowadza wymóg złożenia oświadczenia o niekaralności za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów

Pkt 4 – wprowadza wymóg rękojmi prawidłowego wykonywania obowiązków w celu zapewnienia, iż dana osoba poprzez swoje czyny daje gwarancję rzetelnego realizowania powierzonych jej zadań w zakresie kształcenia osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty

Par. 4 - określa wymogi w stosunku do egzaminatorów ubiegających się o możliwość przeprowadzania egzaminów dla osób w zakresie uzyskania licencji i świadectwa

Pkt 1 – określa wymogi odnośnie osób przeprowadzających egzamin w zakresie uzyskania licencji – definiuje wykształcenie, jakie powinni posiadać te osoby tj. wyższe wykształcenie oraz kwalifikacje m.in. w zakresie techniki kolejowej oraz prawodawstwa polskiego i Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie

Pkt 2 – określa wymogi odnośnie osób przeprowadzających egzamin na świadectwo – m.in. tytuł maszynisty instruktora oraz wykształcenie wyższe techniczne i wiedzę praktyczną.

Par . 5 – określa wymóg odbywania szkoleń przez egzaminatorów co 5 lat, w celu aktualizowania potrzebnej wiedzy.

Par. 6 – określa wymogi w stosunku do podmiotów organizujących szkolenia i egzaminy dla osób w zakresie uzyskania licencji i świadectwa maszynisty

Pkt 1 – wprowadza wymóg zatrudniania instruktorów, odnośnie których wymagania zostały określone w par. 3

Pkt 2 – wprowadza wymóg posiadania przez podmiot organizujący szkolenie właściwych warunków lokalowych i niezbędnego wyposażenia

Pkt 3 – wprowadza wymóg posiadania zbioru aktualnych przepisów dotyczących dziedzin , objętych szkoleniem, ze względu na konieczność znajomości przez maszynistów przepisów prawnych w zakresie prowadzenia pociągów

Pkt 4 – precyzuje wyposażenie posiadane przez podmiot organizujący szkolenie m.in.. plansz, przeźroczy, oprogramowania komputerowego

Pkt 5 – wprowadza obowiązek prowadzenia zajęć praktycznych w celu właściwego przygotowania do wykonywanego zawodu

Pkt 6 - określa wymogi w stosunku do podmiotów ubiegających się o możliwość przeprowadzania egzaminów dla maszynistów w zakresie uzyskania licencji i świadectwa

lit. a - wprowadza wymóg zatrudniania egzaminatorów, odnośnie których wymogi zostały określone w par. 4

lit. b – wprowadza wymóg zapewnienia obsługi administracyjnej komisji egzaminacyjnej

lit. c – wprowadza wymóg zapewniania sal wykładowych oraz zaplecza sanitarnego

lit d - wprowadza wymóg posiadania zbioru obowiązujących przepisów prawnych w zakresie transportu kolejowego;

lit. e - wprowadza wymóg posiadania materiałów i pomocy dydaktycznych w postaci sprzętu audiowizualnego; oprogramowania komputerowego, kompletów aktualnych przepisów wewnętrznych dotyczących maszynisty;

lit. f - wprowadza wymóg posiadania wzorów dokumentów, które powinna znać osoba ubiegająca się o licencję i świadectwo;

lit. g - wprowadza wymóg posiadania sprawozdawczości i archiwizować dokumentację egzaminacyjną.

Pkt 7 – wprowadza wymóg przedłożenia oświadczenia, iż przeciwko takiemu podmiotowi nie zostało wszczęte postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne

Pkt 8 - wprowadza wymóg przedłożenia oświadczenia, iż podmiot taki nie zalega w regulowaniu zobowiązań podatkowych oraz opłat i składek na ubezpieczenie społeczne

Par. 7 – Określa warunki prowadzenia rejestru przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Pkt 1 – Podmiot ubiegający się odpowiednio o możliwość szkolenia i egzaminowania osób lub organizowania szkoleń i egzaminów dla osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty, zgłasza do Prezesa UTK wniosek o dokonanie takiego wpisu.

Pkt 2 – po dokonaniu wpisu przez Prezesa UTK podmiot otrzymuje w tej sprawie informację nie później, niż 30 dni od dokonania wpisu

Pkt 3 – określa warunki wykreślenia z przedmiotowej listy – następuje na podstawie decyzji Prezesa UTK w momencie, gdy dany podmiot przestaje spełniać niezbędne wymagania.

Par. 8 – Określa opłaty za czynności Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie określa termin dokonania opłaty na dzień złożenia wniosku o wpis na listę.

Par. 8 – określa datę wejścia w życie rozporządzenia – 14 dnia od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, oraz osób szkolących i egzaminujących osoby ubiegające się o się o licencję i świadectwo maszynisty

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Urząd Transportu Kolejowego,
- 2) PKP Cargo S.A.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Koszty wiążące się z nowymi zadaniami nałożonymi na Urząd Transportu Kolejowego (część 71 budżetu państwa) w 2010 r.

- 4 500 tys. zł. - utworzenie centrum informatycznego wraz ze specjalistycznym oprogramowaniem,

250 tys. zł – wzmocnienie kadrowe (wzrost zatrudnienia o 5 osób)

- 1200 tys. zł – rezerwa.

#### b) rynek pracy

Wprowadzenie nowych zasad spowoduje ujednoczenie wymagań odnośnie osób ubiegających się o możliwość przeprowadzenia szkolenia i egzaminowania maszynistów w zakresie uzyskania licencji i świadectwa.

#### c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### d) sytuację i rozwój regionalny

Tak jak w lit. c)

#### e) sytuację finansową

Wprowadzenie proponowanych w rozporządzeniu przepisów wpłynie na sytuację osób i podmiotów ubiegających się o możliwość przeprowadzania szkoleń i egzaminów dla kandydatów na maszynistów, poprzez konieczność dokonania opłaty za wpis na przedmiotową listę.

59/02/BS

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....2009 r.

**w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań dla uzyskania i posiadania licencji i świadectwa maszynisty<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22a ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu sprawdzenia spełnienia warunków fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, zwanej dalej „listą”;
- 2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej;
- 3) sposób uiszczania opłat za uzyskanie wpisu na listę, o której mowa w pkt 2.

§ 2. Prezes UTK prowadzi listy podmiotów upoważnionych do przeprowadzania badań medycznych fizycznych i psychicznych dla maszynistów.

§ 3. Osoby ubiegające się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu sprawdzenia spełniania warunków fizycznych przez osoby ubiegające się o licencje maszynisty i świadectwo maszynisty powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać tytuł lekarza medycyny;
- 2) posiadać prawo wykonywania zawodu lekarza;
- 3) posiadać dokumenty potwierdzające odbycie przeszkolenia w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej, obejmującego w szczególności problematykę dotyczącą:
  - a) warunków pracy maszynisty,
  - b) bezpieczeństwa ruchu kolejowego związanego z prowadzeniem pociągów lub pojazdów trakcyjnych,
  - c) trybu, zakresu i metodyki badań lekarskich osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwo maszynisty oraz maszynistów;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone Dz. U z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

- 4) zapewniać warunki umożliwiające realizację pełnego zakresu badań osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty przewidzianych przepisami medycyny pracy, jeśli swoją działalność prowadzą samodzielnie poza podmiotem, o którym mowa w § 5.

§ 4. Osoby ubiegające się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu sprawdzenia spełniania warunków psychicznych przez osoby ubiegające się o licencje maszynisty i świadectwo maszynisty powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać dyplom magistra psychologii;
- 2) posiadać prawo wykonywania zawodu lekarza;
- 3) posiadać dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej, obejmującego w szczególności problematykę dotyczącą:
  - a) warunków pracy maszynisty,
  - b) bezpieczeństwa ruchu kolejowego związanego z prowadzeniem pojazdów trakcyjnych,
  - c) zakresu i metodyki badań psychologicznych kandydatów na maszynistów i maszynistów;
- 4) zapewniać warunki umożliwiające realizację pełnego zakresu badań osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty oraz przewidzianych przepisami medycyny pracy, jeśli swoją działalność prowadzą samodzielnie poza podmiotem, o którym mowa w § 5.

§ 5. Lekarze, którzy posiadają uprawnienia do przeprowadzania badań kandydatów do pracy i pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego w trybie dotychczas obowiązujących przepisów, zachowują te uprawnienia w odniesieniu do badań osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty.

2. Psycholodzy, którzy posiadają uprawnienia do przeprowadzania badań kandydatów do pracy i pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego w trybie dotychczas obowiązujących przepisów, zachowują te uprawnienia w odniesieniu do badań maszynistów.

§ 6. Podmiot ubiegający się o wpis na listę powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) być zakładem opieki zdrowotnej, posiadającym status jednostki służby medycyny pracy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. z 2004 r. Nr 125, poz. 1317);
- 2) posiadać wpis do rejestru zakładów opieki zdrowotnej, o którym mowa w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej (Dz. U. z 2007 r. Nr 14, poz. 89);
- 3) zatrudniać przynajmniej jednego lekarza spełniającego wymagania określone w § 2 i jednego psychologa spełniającego wymagania określone w § 3;
- 4) zapewniać warunki umożliwiające realizację pełnego zakresu badań osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwo maszynisty przewidzianych przepisami medycyny pracy.

§ 7. 1. Podmiot, który spełnia wymagania określone w § 3 - 5 i zamierza wykonywać badania lekarskie osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty zgłasza do Prezesa UTK wniosek o dokonanie wpisu na listę.

2. Prezes UTK dokonuje wpisu na listę podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku.

3. Prezes UTK przekazuje podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, pisemną informację, potwierdzającą dokonanie wpisu w terminie 7 dni od dnia dokonania wpisu.

3. Wykreślenie z listy następuje na podstawie decyzji Prezesa UTK, po stwierdzeniu, że dany podmiot przestał spełniać wymagania, o których mowa w § 3- 6.

§ 8. 1. Opłaty dokonuje się w dniu złożenia wniosku o wpis na listę, o której mowa w § 2.

2. Opłatę wnosi się na rachunek banków.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

w porozumieniu:

Minister Zdrowia



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia wydawany jest w związku z obowiązkiem wykonania delegacji ustawowej z art. 22a ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007 r. nr 16, poz.94 z późn. zm.).

### Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia obejmują :

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu sprawdzenia spełnienia warunków fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty;
- 2) tryb wpisu na listę Prezesa UTK podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań dla uzyskania i posiadania licencji i świadectwa maszynisty oraz wykreślenia z niej;
- 3) sposób uiszczania opłat za uzyskanie wpisu na listę, o której mowa w pkt 2.

### Zmiany szczegółowe:

Par. 1 – określa zakres rozporządzenia

Par. 2 – nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia listy podmiotów upoważnionych do przeprowadzania badań medycznych fizycznych i psychicznych dla maszynistów

Par. 3 – określa kryteria w stosunku do osób ubiegających się o możliwość przeprowadzania badań medycznych fizycznych dla maszynistów:

Paragraf określa przedmiotowe warunki, mając na uwadze specyfikę zawodu lekarza przeprowadzającego badania maszynistów – pojawia się więc m.in. wymóg posiadania tytułu lekarza medycyny oraz konieczność odbycia szkolenia w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej. Rozporządzenie nakłada również wymóg zapewnienia warunków w zakresie realizacji pełnego zakresu badań przewidzianych przepisami oraz wprowadza zasadę, iż lekarze posiadający uprawnienia do przeprowadzania badań kandydatów do pracy i pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zachowają te uprawnienia w odniesieniu do badań maszynistów.

Par. 4 – określa wymogi w stosunku do osób ubiegających się o wpis na listę prezesa UTK osób uprawnionych do przeprowadzania badań medycznych psychicznych:

Przepis określa przedmiotowe warunki, mając na uwadze specyfikę zawodu lekarza przeprowadzającego badania psychicznego maszynistów – wprowadza m.in. wymóg posiadania przez niego dyplomu magistra psychologii oraz konieczność odbycia szkolenia w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej. Rozporządzenie nakłada również wymóg zapewnienia warunków w zakresie realizacji pełnego zakresu badań oraz wprowadza zasadę, iż psychologowie posiadający uprawnienia do przeprowadzania badań kandydatów do pracy i pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i

bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zachowają te uprawnienia w odniesieniu do badań maszynistów.

Par. 5 - określa wymogi w stosunku do jednostek ubiegających się o możliwość przeprowadzania badań medycznych fizycznych i psychicznych dla maszynistów:

Wymagane jest m.in. aby taka jednostka była zakładem opieki zdrowotnej, posiadała wpis do rejestru zakładów opieki zdrowotnej, zatrudniała przynajmniej jednego lekarza oraz jednego psychologa spełniających określone wcześniej wymagania oraz zapewniać realizację pełnego zakresu badań przewidzianych przepisami medycyny pracy.

Par. 6 – Określa warunki prowadzenia rejestru przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Pkt 1 – Lekarz lub jednostka zamierzający wykonywać wspomniane badania, zgłaszają taki wniosek do Prezesa UTK

Pkt 2 – Lekarz lub jednostka otrzymują pisemną informację potwierdzającą dokonanie wpisu przez Prezesa UTK najpóźniej 30 dni po dokonaniu wpisu.

Pkt 3 – Określa warunki wykreślenia z przedmiotowej listy, co następuje na podstawie decyzji Prezesa UTK w momencie, gdy dana osoba lub podmiot przestaje spełniać niezbędne wymagania.

Par. 7 – Określa opłaty za czynności Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie

Określa termin dokonania opłaty na dzień złożenia wniosku o wpis na listę.

Par. 8 – określa datę wejścia w życie rozporządzenia – 14 dnia od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do Urzędu Transportu Kolejowego oraz lekarzy i ośrodków medycznych ubiegających się o możliwość wykonywania badań maszynistów.

### **2. Konsultacje społeczne**

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Urząd Transportu Kolejowego;
- 2) PKP Oddział Kolejowa Medycyna Pracy.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Koszty wiążące się z nowymi zadaniami nałożonymi na Urząd Transportu Kolejowego (część 71 budżetu państwa) w 2010 r.

- 4 500 tys. zł. - utworzenie centrum informatycznego wraz ze specjalistycznym oprogramowaniem,
- 250 tys. zł – wzmocnienie kadrowe (wzrost zatrudnienia o 5 osób),
- 1200 tys. zł – rezerwa.

#### **b) rynek pracy**

Wprowadzenie nowych zasad spowoduje ujednoczenie wymagań odnośnie osób i podmiotów ubiegających się o możliwość przeprowadzenia badań maszynistów.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Projektowanie rozporządzenie nie wpłynie na rozwój regionalny..

#### **e) sytuację finansową**

Wprowadzenie proponowanych w projektowanym rozporządzeniu przepisów wpłynie na sytuację osób i podmiotów ubiegających się o możliwość przeprowadzania badań dla maszynistów, poprzez konieczność dokonania opłaty za wpis na przedmiotową listę.

60/02/BS

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2009 r.

**w sprawie świadectwa maszynisty<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22b ust. 18 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem niezbędnym dla uzyskania świadectwa maszynisty;
- 2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów;
- 3) wzór świadectwa maszynisty.

§ 2. Na stanowisku maszynisty może być zatrudniona osoba, która posiada co najmniej jedno świadectwo wskazujące infrastrukturę kolejową, po której może ona prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy oraz kategorie pociągu lub pojazdu kolejowego, do prowadzenia którego jest ona uprawniona.

§ 3. 1. Świadectwo maszynisty jest wydawane przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, zatrudniającego maszynistę lub na rzecz którego świadczy on usługi, po odbyciu przez maszynistę szkolenia oraz zdaniu egzaminu.

2. Posiadaczem świadectwa maszynisty jest przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej, który je wydał.

§ 4. 1. Szkolenie przeprowadza osoba lub podmiot uprawniony, znajdujący się na liście publikowanej przez Prezesa UTK, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy.

2. Szkolenie obejmuje:

- 1) szkolenie teoretyczne – polegające na zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty, również, o ile to możliwe, przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych służących do przetwarzania informacji oraz symulatorów;
- 2) szkolenie praktyczne – polegające na zdobywaniu praktycznych umiejętności niezbędnych na stanowisku maszynisty w miejscu pracy, prowadzeniu pociągu lub pojazdu kolejowego pod nadzorem i bez nadzoru na torach zamkniętych dla celów szkoleniowych.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - łączność, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374 oraz z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

3. Zakres wiedzy na temat taboru, objętej szkoleniem, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Zakres wiedzy na temat infrastruktury kolejowej objętej szkoleniem, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Sposób przeprowadzenia egzaminu określa przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej.

2. Egzamin przeprowadzany jest przez osoby lub podmioty uprawnione, znajdujące się na liście publikowanej przez Prezesa UTK, o której mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy.

3. Egzamin składa się z egzaminu teoretycznego oraz egzaminu praktycznego.

4. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości i umiejętności określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia.

5. Wymóg znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia, odnosi się do infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo.

6. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu, za pomocą testów praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego oraz, jeżeli to możliwe z wykorzystaniem symulatorów, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.

§ 6. 1. Każdy przewoźnik kolejowy i każdy zarządca infrastruktury kolejowej prowadzą lub zapewniają prowadzenie rejestru wszystkich świadectw maszynisty, które zostały wydane lub zaktualizowane, których termin ważności został przedłużony, które zostały zmienione, których ważność wygasła lub które zostały zawieszane, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie.

2. Rejestr zawiera dane dotyczące każdego świadectwa, określonego w załączniku nr 3 do rozporządzenia oraz dane dotyczące kontroli okresowych, o których mowa w § 7. Rejestr jest regularnie uaktualniany.

3. Każdy przewoźnik kolejowy i każdy zarządca infrastruktury kolejowej umożliwiają Prezesowi UTK dostęp do wymaganych danych oraz dostarczają właściwym organom innych państw członkowskich — na ich wniosek — informacji o treści takich świadectw, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.

4. Maszyniści mają dostęp do danych ich dotyczących, przechowywanych w rejestrze prowadzonym przez Prezesa UTK oraz rejestrze przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury kolejowej, i na żądanie, wydaje się im odpis tych danych.

§ 7. 1. W celu zachowania ważności świadectwa maszynista przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, określonych w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia. Częstotliwość takich badań lub testów ustalana jest przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, zgodnie z ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem następujących minimalnych częstotliwości:

1) znajomość języka obcego – co 3 lata lub po każdej nieobecności maszynisty w pracy przekraczającej rok;

- 2) znajomość infrastruktury kolejowej (włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji) - co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej rok na danej trasie;  
c) znajomość taboru - co trzy lata.

2. Po każdej kontroli Prezes UTK potwierdza, poprzez oświadczenie pokontrolne dotyczące świadectwa oraz w rejestrze, o którym mowa w § 6, że maszynista spełnia wymagania, określone w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia.

3. Jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty.

§ 8. 1. Jeżeli ustaje stosunek pracy lub inny stosunek prawny wiążący maszynistę z przewoźnikiem lub zarządcą infrastruktury kolejowej niezwłocznie informują oni o tym fakcie Prezesa UTK.

2. Świadectwo maszynisty traci ważność w chwili, gdy ustaje zatrudnienie na stanowisku maszynisty osoby, dla której je wystawiono. Maszynista otrzymuje uwierzytelniony odpis świadectwa maszynisty oraz wszystkich dokumentów stanowiących dowód potwierdzający odbyte przez niego szkolenia, jego umiejętności, doświadczenie i kwalifikacje zawodowe.

3. Kolejny pracodawca maszynisty — przewoźnik kolejowy lub zarządca kolejowy — ma obowiązek uwzględnienia dokumentów, o których mowa w ust. 2, przy wydawaniu mu świadectwa maszynisty.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

**Załącznik nr 1**

**WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU I WYMOGI DOTYCZĄCE  
ŚWIADECTWA**

Po ukończeniu szkolenia dotyczącego taboru maszyniści muszą być zdolni do wykonywania następujących zadań.

**1. PRÓBY I KONTROLE PRZED JAZDĄ**

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- gromadzenia dokumentacji i niezbędnego wyposażenia,
- kontrolowania obciążenia jednostki trakcyjnej,
- sprawdzenia informacji wprowadzonych do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej,
- zagwarantowania przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny,
- sprawdzenia obecności i funkcjonowania przepisowego sprzętu ochronnego i związanego z bezpieczeństwem przy przekazaniu lokomotywy lub na początku jazdy,
- wykonania wszelkich rutynowych zapobiegawczych czynności utrzymaniowych.

**2. ZNAJOMOŚĆ TABORU**

Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi obsługiwanyymi przez nich regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą:

- trakcji,
- hamowania,
- elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w taborze, zgłosić je i ustalić, co jest potrzebne do ich naprawy, a także, w określonych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznany z:

- konstrukcjami mechanicznymi,
- zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- częściami biegowymi,
- sprzętem związanym z bezpieczeństwem,
- zbiornikami paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym,
- znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- systemem rejestracji jazd,
- układami elektrycznym i pneumatycznym,
- pobieraniem prądu i układami wysokiego napięcia,
- sprzętem łączności (transmisją radiowa tor-pojazd itp.),
- organizowaniem jazd,
- częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego,
- układem hamulcowym,
- częściami charakterystycznymi dla jednostek trakcyjnych,
- łączeniem jednostek trakcyjnych, silnikami i przekładniami.

### 3. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- sprawdzenia i obliczenia przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu,
- sprawdzenia działania różnych składników układu hamulcowego jednostki trakcyjnej oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy uruchamianiu pojazdu i w czasie jazdy.

### 4. SPOSÓB FUNKCJONOWANIA I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- przyjmowania do wiadomości informacji przekazane im przed jazdą,
- określenia rodzaju przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych, jak ograniczenia prędkości, warunki pogodowe lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych.

### 5. PROWADZENIE POCIĄGU W SPOSÓB, KTÓRY NIE POWODUJE USZKODZEŃ INSTALACJI LUB POJAZDÓW

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- korzystania ze wszystkich dostępnych układów sterowania zgodnie ze stosowanymi zasadami,
- uruchamiania pociągu, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy,
- używania hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.

### 6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą:

- być w stanie zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu,
- potrafić dokonać inspekcji pociągu i rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem oraz próbować im zaradzać, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy,
- wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności.

### 7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści muszą:

- potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
- potrafić ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów,
- znać procedury ewakuacji pociągu w sytuacji awaryjnej.

### 8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU

Po wypadku maszyniści muszą potrafić ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę, a także poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.

Maszyniści muszą potrafić określić, czy potrzebna jest ocena biegłego przed kontynuacją jazdy przez pociąg.

### 9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU



Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością podejmowania kroków w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub poruszeniem się pociągu lub jego części, nawet w najtrudniejszych warunkach.

Oprócz tego maszyniści muszą posiadać wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, w razie gdyby niespodziewanie zaczął się poruszać.

## WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY I WYMOGI W ODNIESIENIU DO ŚWIADECTWA

### 1. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością sprawdzenia i obliczenia przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu.

### 2. RODZAJ EKSPLOATACJI I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- przyjmowania do wiadomości przekazanych im informacji, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych,
- ustalenia rodzaju przejazdu i prędkości maksymalnej pociągu na podstawie charakterystyk linii.

### 3. ZNAJOMOŚĆ LINII

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością przewidywania problemów i odpowiednio reagować w zakresie bezpieczeństwa i wywiązywania się z innych obowiązków, takich jak punktualność i aspekty ekonomiczne. Muszą zatem posiadać wyczerpującą wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na swojej trasie oraz wszelkich uzgodnionych tras zastępczych.

Istotne są następujące aspekty:

- warunki eksploatacji (zmiany toru, ruch jednokierunkowy itp.),
- dokonanie kontroli trasy przejazdu i sprawdzenie stosownych dokumentów,
- określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- obowiązujące zasady ruchu oraz znaczenie systemu sygnalizacyjnego,
- warunki eksploatacji,
- system blokady i związane z nim przepisy,
- nazwy stacji kolejowych oraz położenie i widoczność stacji i nastawni, w celu odpowiedniego dostosowania prowadzenia pociągu,
- sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi układami eksploatacyjnymi lub układami zasilania,
- ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- profile topograficzne,
- szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu,
- szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.

### 4. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- uruchamiania pociągu jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (rozkład jazdy, nakaz jazdy lub sygnał odjazdu, obsługa urządzeń sygnalizacyjnych w razie konieczności itp.),
- obserwowania sygnałów urządzeń przytorowych i znajdujących się w kabinie, interpretować je niezwłocznie i bezbłędnie oraz postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,
- prowadzenia pociągu w sposób bezpieczny zgodnie z określonym rodzajem przewozu: stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, specjalne sposoby prowadzenia przewozów, czasowe ograniczenia prędkości, prowadzenie w przeciwnym kierunku, szczególne pozwolenie w razie niebezpieczeństwa na przejazd obok semafora

podającego sygnał zabraniający jazdy, praca manewrowa, zmiany kierunku jazdy, przejazd przez place budowy itp.,

- przestrzegania terminowości postojów wynikających z rozkładu i dodatkowych, a w razie potrzeby sprawować dodatkowe obowiązki obsługi pasażerów, zwłaszcza takie jak otwieranie i zamykanie drzwi.

## 5. PROWADZENIE POCIĄGU

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- w każdym momencie ustalenia miejsca położenia pociągu na linii,
- używania hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu, z uwzględnieniem taboru i instalacji,
- regulowania prędkości jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy i wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii, z uwzględnieniem charakterystyk jednostki trakcyjnej, pociągu, linii i otoczenia.

## 6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- zwracania uwagi, o ile pozwala na to prowadzenie pociągu, na nadzwyczajne wydarzenia dotyczące infrastruktury i otoczenia: urządzenia sygnalizacyjne, tory, zasilanie w energię, przejazdy kolejowe, otoczenie torów, pozostały ruch,
- znać poszczególne odległości dzielące ich od wyraźnych przeszkód,
- możliwie najszybciej informować zarządcę infrastruktury o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została zrozumiana,
- uwzględniając infrastrukturę, zapewnić lub podjąć kroki w celu zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu i osób, ilekroć jest to konieczne.

## 7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści powinni wykazać się umiejętnością:

- podejmowania kroków w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi,
- oceniania, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru i w razie konieczności ułatwić ewakuację pasażerów,
- jak najszybciej dostarczyć przydatnych informacji dotyczących pożaru, jeżeli pożar nie może być opanowany przez samego maszynistę,
- jak najszybciej poinformować o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą,
- oceniania, czy infrastruktura pozwala na dalsze prowadzenie pojazdu i w jakich warunkach.

## 8. TESTY JĘZYKOWE

Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z instytucją zarządzającą infrastrukturą w sprawach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez daną instytucję zarządzającą infrastrukturą. Ich umiejętności językowe muszą być na poziomie umożliwiającym im aktywne i skuteczne porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych.

Muszą potrafić korzystać z wiadomości i metody komunikacji określonej w TSI "Eksploatacja". Maszyniści muszą potrafić porozumiewać się zgodnie z poziomem 3 znajomości języka:

Ustną znajomość języka można podzielić na pięć poziomów:

Poziom 5:

- potrafi dostosować sposób mówienia do każdego słuchacza
- potrafi prezentować poglądy
- potrafi negocjować
- potrafi przekonywać
- potrafi udzielać porad

Poziom 4:

- radzi sobie w całkowicie nieprzewidzianych sytuacjach
- potrafi wysuwać hipotezy
- potrafi wyrażać należycie uargumentowane poglądy

Poziom 3:

- radzi sobie w praktycznych sytuacjach zawierających nieprzewidziany element
- potrafi opisywać
- potrafi podtrzymać prostą rozmowę

Poziom 2:

- radzi sobie w prostych, praktycznych sytuacjach
- potrafi zadawać pytania
- potrafi odpowiadać na pytania

Poziom 1:

- potrafi rozmawiać, używając zapamiętanych zdań.

## WZÓR ŚWIADECTWA

### **Świadectwo zawiera:**

- a) nazwisko posiadacza;
- b) imię (imiona) posiadacza;
- c) datę i miejsce urodzenia posiadacza;
- d) - datę wydania świadectwa,  
- datę wygaśnięcia świadectwa,  
- nazwę organu wydającego świadectwo,  
- numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);
- e) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze prowadzonym przez Prezesa UTK;
- f) zdjęcie posiadacza;
- g) podpis posiadacza;
- h) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);
- i) nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, dla których maszynista jest uprawniony do prowadzenia pociągów;
- j) kategorię, w której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego;
- k) rodzaj lub rodzaje taboru, do prowadzenia którego posiadacz jest uprawniony;
- l) infrastrukturę, w obrębie której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pojazdów kolejowych;
- m) wszelkie uzupełniające informacje lub ograniczenia.
- n) znajomość języków.

### **Minimalne dane dotyczące świadectwa zawarte w rejestrach krajowych:**

Wszystkie dane zawarte w licencji oraz odnoszące się do wymagań dotyczących kontroli okresowych, o których mowa w rozporządzeniu.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty stanowi wykonanie upoważnienia przewidzianego w art. 22b ust. 18 znowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Znowelizowana ustawa w art. 22a wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywę i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str.51).

Projekt rozporządzenia określa zakres szkoleń i egzaminów dla maszynistów niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty oraz sposób prowadzenia rejestru świadectw.

Stosownie do ww. dyrektywy, maszynista musi posiadać licencję, wydawaną przez prezesa UTK oraz świadectwo maszynisty, wydawane przez przewoźnika kolejowego bądź zarządcę infrastruktury, zatrudniającego maszynistę. Sprawy związane z wydawaniem licencji objęte są odrębnym rozporządzeniem, uregulowanym na podstawie art. 22 i 22a ustawy o transporcie kolejowym.

Stosownie do zapisu w ustawie o transporcie kolejowym świadectwo maszynisty jest to dokument poświadczający uprawnienia maszynisty do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego oraz wskazujące infrastrukturę, po której maszynista może prowadzić wskazany tabor. Maszynista musi posiadać co najmniej jedno świadectwo, wskazujące infrastrukturę, po której może on prowadzić pociąg lub pojazd trakcyjny oraz kategorię pociągu lub pojazdu trakcyjnego. Stosownie do dyrektywy wyróżnia się 2 kategorie, uprawniające do prowadzenia pociągu lub pojazdu trakcyjnego:

- kategoria A, która uprawnia do prowadzenia lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych, pojazdów kolejowych do celów utrzymaniowych oraz lokomotyw, kiedy są używane do przetaczania,
- kategoria B, obejmująca przewóz osób lub rzeczy.

Świadectwo maszynisty może zawierać upoważnienie do prowadzenia pociągów lub pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach.

Maszynista otrzymuje świadectwo po odbyciu szkolenia oraz zdaniu egzaminu (§ 3). Szkolenie przeprowadza podmiot uprawniony, znajdujący się na liście wydawanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. (§4) Szkolenie obejmuje szkolenie teoretyczne oraz praktyczne. Zakres wiedzy objętej szkoleniem zawiera załącznik 1 (znajomość taboru) oraz załącznik 2 (znajomość infrastruktury) do rozporządzenia.

Sposób przeprowadzenia egzaminu określa przewoźnik kolejowy lub zarządcę infrastruktury, zatrudniający maszynistę. Egzamin, tak jak szkolenie, przeprowadza podmiot uprawniony. Egzamin składa się z części teoretycznej, obejmującej znajomość zagadnień zawartych w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia, w tym również znajomość języka obcego, oraz z części praktycznej (§ 4 ust. 2).

Każdy przewoźnik kolejowy i każdy zarządcę infrastruktury ustanawia procedury obowiązujące przy wydawaniu i aktualizowaniu świadectw maszynisty, będące częścią ich

systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz ustanawia procedury pozwalające maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa, jego aktualizacji, zawieszenia jego ważności lub cofnięcia go (§ 6).

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zobowiązani są do prowadzenia rejestrów wydawanych przez siebie świadectw i wszelkich ich aktualizacji, zmian. Rejestr zawiera dane dotyczące każdego świadectwa oraz dane dotyczące kontroli okresowych. Dane w rejestrze są udostępniane Prezesowi UTK (§ 6 ust. 3).

Aby świadectwo zachowało ważność maszynista musi przechodzić okresowe, co 3 lata, sprawdzanie znajomości języka obcego, taboru i infrastruktury (§ 7). Jeżeli maszynista nie zda tego egzaminu przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury cofa świadectwo i informuje o tym Prezesa UTK.

Jeżeli ustaje zatrudnienie maszynisty świadectwo traci ważność. Jednak kolejny pracodawca przy wydawaniu maszyniście świadectwa ma obowiązek uwzględnienia dokumentów potwierdzających jego wiedzę, doświadczenie zawodowe i kwalifikacje (§ 8).

Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kieruje maszynistę na okresowe badania fizyczne i psychiczne. Również w przypadku powzięcia wątpliwości co do stanu zdrowia maszynisty, jest on kierowany na badania lekarskie. Wykaz badań oraz częstotliwość ich przeprowadzenia zawiera załącznik nr 3 do rozporządzenia. Jeżeli stan zdrowia maszynisty nie spełnia wymagań określonych zgodnie z art.22 ust. 19 ustawy, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury cofa świadectwo (§ 8).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury oraz zatrudnianych przez nich maszynistów, zarządców infrastruktury kolejowej, a także innych podmiotów zaangażowanych w proces przyznawania, sprawdzania i uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów.

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

PKP SA;

PKP PLK SA;

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;

PKP Intercity Sp. Z o.o.;

PKP Przewozy Regionalne Sp. Z o.o.;

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;

Arriva PCC;

Szybka Kolej Miejska sp. z. o. o.;

"Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o.o.;

Veolia Transport Polska

oraz związków zawodowych działających w sektorze transportu kolejowego.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Koszty wiążą się z nałożeniem nowych zadań na Urząd Transportu Kolejowego, związanych z monitorowaniem systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, w zakresie świadectw. Koszty te zostały ujęte w całościowej kalkulacji kosztów, związanych ze stworzeniem systemu licencjonowania maszynistów, wynoszące wg wyliczeń UTK 13,2 mln zł. Szczegółowa kalkulacja została przedstawiona w uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia warunków i zasad niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty.

#### b) rynek pracy

Wprowadzenie nowych zasad potwierdzania kwalifikacji zawodowych maszynistów zwiększy w perspektywie możliwości zmiany pracy przez osoby należące do tej grupy zawodowej, otwierając im szansę zatrudnienia u innych europejskich przewoźników. Nowe przepisy umożliwią lepszy przepływ pracowników, a także możliwość weryfikacji (system monitorowania maszynistów) i podnoszenia kompetencji maszynistów.

#### c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw



W związku z ujednoczeniem zasad uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów przedsiębiorstwa będą miały równy dostęp do wykwalifikowanej kadry maszynistów.

**d) sytuację i rozwój regionalny**

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rozwój regionalny.

**e) sytuację finansową**

Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów wpłynie na sytuację przedsiębiorstw sektora transportu kolejowego. W związku z nowym systemem uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów - szkoleniami, kursami językowymi, badaniami, oraz wydawaniem świadectw i prowadzeniem przez przedsiębiorców rejestrów świadectw poniesione będą musiały być przez nich dodatkowe koszty. Obecnie, zgodnie z wyliczeniami PKP Cargo (zatrudniającego ok. 13 tys. maszynistów i pomocników maszynistów) całkowity koszt szkolenia wynosi ok. 25 tys. zł.

**4. Korzyści społeczne**

W wyniku ujednoczenia wymogów uzyskiwania dokumentów poświadczających posiadanie kwalifikacji i ustanowienia ich na wysokim poziomie przewiduje się podniesienie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2009 r.

**w sprawie okresowych badań lekarskich maszynistów<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22b ust. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa zakres i częstotliwość okresowych badań lekarskich przeprowadzanych w celu oceny spełnienia warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty.

§ 2. W celu zachowania ważności świadectwa maszynista przechodzi okresowe badania w zakresie wymagań, określonych w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Częstotliwość badań, o których mowa w § 2, ustalana jest przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, zgodnie z ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem następujących minimalnych częstotliwości.

2. Po każdym badaniu okresowym Prezes UTK potwierdza, poprzez oświadczenie dotyczące świadectwa oraz w rejestrze świadectw maszynisty, że maszynista spełnia wymagania, określone w załączniku do rozporządzenia.

3. Jeśli nie przeprowadzono badania okresowego lub jeżeli przyniosło ono wynik negatywny, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty.

§ 4. 1. Jeżeli ustaje stosunek pracy lub inny stosunek prawny wiążący maszynistę z przewoźnikiem lub zarządcą infrastruktury kolejowej niezwłocznie informują oni o tym fakcie Prezesa UTK.

2. Jeśli maszynista uznaje, że z uwagi na stan jego zdrowia jego dalsza zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, niezwłocznie informuje o tym przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej.

3. Po uzyskaniu przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej od lekarza informacji, że stan zdrowia maszynisty pogorszył się na tyle, że jego zdolność do

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - łączność, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374 oraz z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

wykonywania zawodu budzi wątpliwości, podejmują oni niezbędne działania, obejmujące badanie opisane w załączniku do rozporządzenia, oraz jeśli to konieczne, cofnięcie świadectwa maszynisty oraz wpisanie tego do rejestru, o którym mowa w § 3.

4. O przypadkach niezdolności do pracy trwającej dłużej niż trzy miesiące przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej jest obowiązany niezwłocznie poinformować Prezesa UTK.

5. Zakres badań sprawdzających warunki fizyczne i psychiczne, jakie powinien spełniać maszynista oraz częstotliwość badań okresowych określa załącznik do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:  
MINISTER ZDROWIA

## BADANIA OKRESOWE MASZYNISTY

### 1. Częstotliwość badań

Badania lekarskie dla oceny spełnienia warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty winny być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55 roku życia, a następnie co rok. Przeprowadza się odpowiednie badanie lekarskie, jeżeli zachodzi obawa, że dalsza zdolność do wykonywania zawodu maszynisty budzi wątpliwości,

Sprawność fizyczna sprawdzana jest regularnie i po każdym wypadku przy pracy, jak również po każdej przerwie w pracy spowodowanej wypadkiem. Lekarz może zdecydować o przeprowadzeniu dodatkowego badania lekarskiego, w szczególności po okresie co najmniej 30-dniowego zwolnienia lekarskiego. Pracodawca może skierować maszynistę na badania w celu ustalenia spełniania warunków fizycznych i psychicznych w razie odsunięcia maszynisty od wykonywania obowiązków służbowych ze względów bezpieczeństwa.

### 2. Minimalny zakres okresowych badań lekarskich po objęciu stanowiska

Jeżeli maszynista spełnia kryteria niezbędne do badań przeprowadzanych przed objęciem stanowiska, specjalistyczne badania okresowe muszą przynajmniej objąć:

- ogólne badanie lekarskie,
- badanie funkcji zmysłowych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),
- badania krwi lub moczu w kierunku cukrzycy i innych dolegliwości, zgodnie ze wskazaniem na podstawie badania klinicznego,
- badania na obecność narkotyków w organizmie zgodnie ze wskazaniem klinicznym.

Ponadto w przypadku maszynistów, którzy ukończyli 40. rok życia, wymagane jest również badanie EKG w spoczynku.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie okresowych badań lekarskich maszynistów stanowi wykonanie upoważnienia przewidzianego w art. 22b ust. 19 znowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Znowelizowana ustawa wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str.51).

Projekt rozporządzenia określa zakres i częstotliwość okresowych badań lekarskich przeprowadzanych w celu oceny spełnienia warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty.

Stosownie do ww. dyrektywy, maszynista musi posiadać licencję, wydawaną przez prezesa UTK oraz świadectwo maszynisty, wydawane przez przewoźnika kolejowego bądź zarządcę infrastruktury, zatrudniające maszynistę.

Stosownie do zapisu w ustawie o transporcie kolejowym świadectwo maszynisty jest to dokument poświadczający uprawnienia maszynisty do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego oraz wskazujące infrastrukturę, po której maszynista może prowadzić wskazany tabor.

Aby świadectwo maszynisty zachowało ważność maszynista musi przechodzić okresowe badania lekarskie.

Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kieruje maszynistę na okresowe badania fizyczne i psychiczne. Również w przypadku powzięcia wątpliwości co do stanu zdrowia maszynisty, jest on kierowany na badania lekarskie. Wykaz badań oraz częstotliwość ich przeprowadzenia zawiera załącznik do rozporządzenia. Jeżeli stan zdrowia maszynisty nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury cofa świadectwo.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej oraz zatrudnianych przez nich maszynistów, a także innych podmiotów zaangażowanych w proces przyznawania, sprawdzania i uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów.

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

PKP SA;

PKP PLK SA;

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;

PKP Intercity Sp. Z o.o.;

PKP Przewozy Regionalne Sp. Z o.o.;

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;

Arriva PCC;

Szybka Kolej Miejska sp. z o. o.;

"Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o.o.;

Veolia Transport Polska

oraz związków zawodowych działających w sektorze transportu kolejowego.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Koszty wiążą się z nałożeniem nowych zadań na Urząd Transportu Kolejowego, związanych z monitorowaniem systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, w zakresie świadectw. Koszty te zostały ujęte w całościowej kalkulacji kosztów, związanych ze stworzeniem systemu licencjonowania maszynistów, wynoszące wg wyliczeń UTK 13,2 mln zł. Szczegółowa kalkulacja została przedstawiona w uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia warunków i zasad niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty.

#### b) rynek pracy

Nowe przepisy umożliwią lepszą weryfikację maszynistów, pod względem spełniania przez nich warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty.

#### c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

W związku z ujednoczeniem spełnienia warunków fizycznych i psychicznych niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty przedsiębiorstwa będą miały równy dostęp do wykwalifikowanej kadry maszynistów.

#### d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia ..... 2009 r.

**w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach**

Na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1  
Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;
- 2) warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach, o których mowa w pkt 1,
- 3) zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych osób, o których mowa w pkt 2;
- 4) jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób, o których mowa w pkt 2, oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 5) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w pkt 1;
- 6) wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych;
- 7) wysokość opłat związanych ze stwierdzaniem kwalifikacji pracowników, o których mowa w pkt 2, i sposób uiszczania tych opłat;
- 8) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 2, i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w pkt 1.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ruchu kolejowym – rozumie się przez to również ruch na bocznicach kolejowych i liniach metra;

- 2) pracodawcy - rozumie się przez to zarządcę infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego, w tym metra, użytkownika bocznic kolejowej oraz przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej;
- 3) uprawnionym lekarzu - rozumie się przez to lekarza uprawnionego na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktyki opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. Nr 69, poz. 332, z 1997 r. Nr 60, poz. 375, z 1998 r. Nr 159, poz. 1057 oraz z 2001 r. Nr 37, poz. 451 i Nr 128, poz. 1405), zatrudnionego w jednostce uprawnionej;
- 4) pracownikach - rozumie się przez to pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;
- 5) przygotowaniu zawodowym - rozumie się przez to okres zatrudnienia, w trakcie którego pracownik nabywa w sposób zorganizowany wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych potrzebnych do samodzielnego wykonywania obowiązków na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;
- 6) komisji egzaminacyjnej - rozumie się przez to komisję egzaminacyjną stwierdzającą kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;
- 7) egzaminie kwalifikacyjnym - rozumie się przez to egzamin mający na celu stwierdzenie posiadania przez pracownika kwalifikacji do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do prowadzenia pojazdu kolejowego metra;
- 8) autoryzacji – rozumie się przez to praktyczne sprawdzenie w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał odpowiedni egzamin kwalifikacyjny na stanowisko bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;
- 9) egzaminie okresowym – rozumie się przez to okresowe sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika zatrudnionego na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzącego pojazdy kolejowe metra;
- 10) egzaminie weryfikacyjnym – rozumie się przez to praktyczne i teoretyczne sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika posiadającego egzamin kwalifikacyjny, ubiegającego



się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisko bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra;

- 11) doskonaleniu zawodowym - rozumie się przez to podnoszenie kwalifikacji i umiejętności zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra.

§ 3. 1. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych, z zastrzeżeniem ust. 2, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

## Rozdział 2

### Wymagania kwalifikacyjne i przygotowanie zawodowe

§ 4. 1. Na stanowisku pracy bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach metra oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra, może być zatrudniona osoba pełnoletnia, która:

- 1) posiada wymagane wykształcenie;
- 2) posiada zdolność fizyczną i psychiczną, potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim,
- 3) odbyła wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko;
- 4) zdała egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) zdała inny egzamin kwalifikacyjny, wymagany przy dodatkowych czynnościach na danym stanowisku pracy, potwierdzony odpowiednim świadectwem;
- 6) zna specyficzne warunki wykonywania pracy na danym stanowisku pracy, co pracodawca potwierdził upoważnieniem do wykonywania czynności na tym stanowisku;
- 7) posiada inne, dodatkowe uprawnienia, jeżeli do wykonywania określonych czynności na danym stanowisku pracy są one wymagane na podstawie odrębnych przepisów.

2. Wymagania kwalifikacyjne, rodzaj i zakres przygotowania zawodowego oraz wymagany czas trwania przygotowania dla poszczególnych stanowisk określają załączniki nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Do odbycia przygotowania zawodowego może być dopuszczona osoba, która posiada:

- 1) dyplom lub świadectwo stwierdzające wymagane wykształcenie;
- 2) zaświadczenie stwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do pracy na określonym stanowisku, wydane przez uprawnionego lekarza.

§ 6. 1. Przygotowanie zawodowe w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych na poszczególne stanowiska organizuje pracodawca.

2. Jeżeli pracodawca nie ma możliwości zorganizowania przygotowania zawodowego w swoim przedsiębiorstwie, zawiera porozumienie z innym pracodawcą.

3. Pracodawca zobowiązany jest zapewnić osobie odbywającej przygotowanie zawodowe - indywidualny program przygotowania zawodowego oraz dzienniczek przygotowania zawodowego, zwany dalej „dzienniczkiem”, a także sprawować nadzór nad przygotowaniem zawodowym, wyznaczając osobę kierującą tym przygotowaniem.

4. Osoba kierująca przygotowaniem zawodowym powinna posiadać niezbędne kwalifikacje zawodowe, właściwe dla specjalności przygotowania zawodowego.

§ 7. 1. Przygotowanie zawodowe obejmuje:

- 1) szkolenie teoretyczne – polegające na zorganizowanym grupowym lub indywidualnym (w toku samokształcenia) zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy, określonym programem przygotowania zawodowego i programem szkolenia;
- 2) staż stanowiskowy – polegający na zapoznaniu kandydata z pracą na tych stanowiskach, których znajomość jest niezbędna do samodzielnego wykonywania czynności objętych przygotowaniem zawodowym;
- 3) szkolenie praktyczne – polegające na zorganizowanym zdobywaniu umiejętności praktycznych i poznania zakresu obowiązków poprzez wykonywanie czynności w określonej komórce organizacyjnej pracodawcy (na określonym stanowisku pracy) pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika (opiekuna);
- 4) zajęcia próbne – polegające na samodzielnym wykonywaniu czynności lub ich części na stanowisku pracy pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika (opiekuna).

§ 8. 1. Osoba odbywająca przygotowanie zawodowe dokumentuje jego przebieg w dzienniczku, w którym powinna w szczególności wymienić jednostki organizacyjne innego pracodawcy, w których odbywało się przygotowanie zawodowe, oraz:

- 1) dla stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych - wymienić jednostki organizacyjne i obiekty eksploatacyjne, w których odbywało się przygotowanie zawodowe,
- 2) dla stanowisk związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych metra - wymienić również typy pojazdów kolejowych z napędem na których odbywało się przygotowanie zawodowe oraz podać ilość przejechanych kilometrów na tych pojazdach.

2. Odbycie przygotowania zawodowego w jednostce organizacyjnej pracodawcy i w innej jednostce organizacyjnej, w której odbywało się przygotowanie potwierdza w dzienniczku kierownik danej jednostki.

§ 9. Pracodawca może skrócić czas trwania przygotowania zawodowego, wliczając okresy zatrudnienia na podobnych stanowiskach lub przygotowanie, które osoba ta odbyła zgodnie z programem nauczania w ukończonej szkole, pod warunkiem że zakres łącznego przygotowania jest zgodny z zakresem przygotowania wymaganym na danym stanowisku.

### Rozdział 3

Sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników oraz wzór dokumentu stwierdzającego te kwalifikacje

§ 10. 1. W skład komisji egzaminacyjnej wchodzi:

- 1) przewodniczący posiadający wykształcenie wyższe, kwalifikacje zawodowe odpowiadające specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 5-letni staż pracy w danej specjalności;
- 2) co najmniej dwaj członkowie z wykształceniem wyższym lub średnim, posiadający kwalifikacje zawodowe odpowiadające specjalnościom obejmującym zakres egzaminu dla poszczególnych stanowisk oraz co najmniej 5-letni staż pracy w danej specjalności;
- 3) przedstawiciel innego pracodawcy, posiadający wykształcenie i kwalifikacje zawodowe określone w pkt 2, który może być członkiem komisji egzaminacyjnej w przypadku przeprowadzania egzaminu dla pracowników innego pracodawcy,
- 4) sekretarz komisji wyznaczony przez pracodawcę.

2. Przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje - na wniosek pracodawcy - dyrektor oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Wniosek o powołanie komisji egzaminacyjnej powinien zawierać informacje dotyczące posiadanego wykształcenia i kwalifikacji posiadanych przez proponowanych kandydatów na przewodniczącego i członków komisji. Kopie dokumentów zawierających te informacje potwierdzone „za zgodność z oryginałem” przez osobę przyjmującą dokumenty, przechowuje pracodawca.

§ 11. 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się na wniosek pracodawcy.

2. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego składa się w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna.

3. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty osób egzaminowanych:

- 1) odpis dyplomu lub świadectwa ukończenia szkoły;
- 2) dzienniczek przygotowania zawodowego;
- 3) dowód uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny, o ile jest ona wymagana;
- 4) kopię zaświadczenia lekarskiego, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2.

§ 12. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej:

- 1) dopuszcza osoby zainteresowane do egzaminu kwalifikacyjnego, a w przypadku stwierdzenia braków we wniosku, o którym mowa w § 11, występuje bezzwłocznie o usunięcie wskazanych braków w terminie nie dłuższym niż 2 tygodnie;
- 2) wyznacza termin i miejsce egzaminu;
- 3) wyznacza członków komisji do przeprowadzenia egzaminu praktycznego oraz części pisemnej egzaminu teoretycznego, zwany dalej „zespołem egzaminacyjnym”;
- 4) wyznacza w porozumieniu z pracodawcą terminy egzaminów poprawkowych;
- 5) określa dla poszczególnych członków komisji zakres zagadnień egzaminacyjnych egzaminu ustnego;
- 6) zatwierdza na wniosek członków komisji tematy egzaminu praktycznego oraz części pisemnej i ustnej egzaminu teoretycznego;
- 7) powiadamia pisemnie właściwego dyrektora oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego o terminie i miejscu egzaminu.

§ 13. 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się w okresie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego.

2. Osoba dopuszczona do egzaminu, co najmniej na 7 dni przed terminem egzaminu powinna być pisemnie, za potwierdzeniem odbioru, zawiadomiona o jego terminie i miejscu.

§ 14. 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z egzaminu praktycznego oraz z egzaminu teoretycznego.

2. Zakres przedmiotowy egzaminu kwalifikacyjnego na poszczególne stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych określa, z zastrzeżeniem ust. 3, załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Zakres przedmiotowy egzaminu kwalifikacyjnego na poszczególne stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach metra, oraz z prowadzeniem pojazdów metra, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 15. 1. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu umiejętności samodzielnego wykonania przez osobę egzaminowaną określonych czynności na danym stanowisku pracy.

2. Egzamin praktyczny przeprowadza się na stanowisku pracy w miejscu pracy lub w warunkach analogicznych do stanowiska i miejsca pracy.

3. Warunkiem dopuszczenia kandydata do zdawania egzaminu praktycznego jest ukończenie szkolenia teoretycznego, o ile jest ono wymagane w programie przygotowania zawodowego.

4. Egzamin praktyczny przeprowadza co najmniej dwuosobowy zespół egzaminacyjny posiadający kwalifikacje w zakresie specjalności osób egzaminowanych.

5. Z przebiegu egzaminu praktycznego zespół egzaminacyjny przeprowadzający egzamin sporządza protokół, w którym stwierdza wynik egzaminu.

6. Pozytywny wynik egzaminu praktycznego stanowi warunek dopuszczenia osoby egzaminowanej do egzaminu teoretycznego.

7. W przypadku uzyskania na egzaminie praktycznym wyniku negatywnego, przewodniczący komisji egzaminacyjnej wyznacza termin egzaminu poprawkowego. Egzamin poprawkowy praktyczny można zdawać tylko jeden raz w terminie nie krótszym niż 2 tygodnie.

§ 16. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości i umiejętności określonych wymaganiami dla danego stanowiska.

2. Egzamin teoretyczny składa się z egzaminu pisemnego i ustnego.

3. Egzamin pisemny może mieć formę pracy pisemnej lub testu.

§ 17. 1. Tematy prac pisemnych lub zestawy testów egzaminu pisemnego opracowują członkowie komisji w zakresie przydzielonych im bloków tematycznych, a zatwierdza przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

2. Do czasu rozpoczęcia egzaminu i ogłoszenia tematów, ich treść nie może być ujawniona.

3. Czas na napisanie pracy pisemnej nie powinien przekraczać 3 godzin.

§ 18. 1. W przypadku formy testowej egzaminu pisemnego dla każdej egzaminowanej grupy osób poddawanych jednocześnie egzaminowi należy przygotować różne zestawy testów w liczbie nie mniejszej niż liczba zdających plus jeden.

2. Liczbę pytań testowych, nie mniejszą niż 30 pytań w zestawie, określa przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

3. Czas trwania testowego egzaminu pisemnego nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 3 minuty, przy 3 wariantach odpowiedzi.

4. Egzamin testowy uważa się za zdany, jeśli liczba uzyskanych punktów wynosi co najmniej 2/3 możliwych do uzyskania w zestawie testowym.

5. Warunkiem dopuszczenia do egzaminu ustnego teoretycznego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu pisemnego.

6. Egzamin ustny przeprowadza komisja egzaminacyjna w pełnym składzie, z tym że poszczególni członkowie komisji zadają pytania w zakresie tematycznym określonym przez przewodniczącego.

7. W przypadku uzyskania negatywnego wyniku egzaminu teoretycznego przewodniczący komisji egzaminacyjnej, w porozumieniu z pracodawcą, określa termin egzaminu poprawkowego, nie wcześniej jednak niż po upływie 2 tygodni. Egzamin kwalifikacyjny poprawkowy można składać dwa razy.

§ 19. 1. Z przebiegu egzaminu komisja egzaminacyjna sporządza i podpisuje protokół, w którym określa wyniki egzaminów uzyskane przez poszczególne osoby egzaminowane.

2. Komisja egzaminacyjna, na podstawie uzyskanego przez osobę egzaminowaną pozytywnego wyniku egzaminu, wydaje świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 3. Wzór świadectwa określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

3. Protokół, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący komisji egzaminacyjnej przekazuje pracodawcy, a jego kopię - właściwemu dyrektorowi oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego.

4. Pracodawca prowadzi rejestr przeprowadzonych egzaminów oraz zapewnia przechowywanie dokumentacji z przeprowadzonych egzaminów.

§ 20. 1. Pracodawca, na podstawie świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz zaliczonej jazdy próbnej, wydaje dla prowadzących pojazdy kolejowe metra - prawo kierowania pociągiem metra. Wzór prawa kierowania określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych praw kierowania pociągiem metra.

§ 21. 1. Pracodawca obowiązany jest dokonać autoryzacji dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia.

2. Autoryzacji należy poddać pracownika, o którym mowa w ust. 1, w następujących przypadkach:

- 1) przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku pracy;
- 2) zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa na stanowisku w danym miejscu pracy trwała dłużej niż 6 miesięcy;
- 3) wprowadzenia zmian organizacyjnych i technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na stanowisku w danym miejscu pracy.

3. Uzyskanie autoryzacji powinno być poprzedzone przeszkoleniem praktycznym na stanowisku w miejscu pracy. Pracodawca przeprowadza autoryzację uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki w miejscu pracy.

4. Autoryzację należy odnotować w rejestrze egzaminów, o którym mowa w § 19 ust. 5, prowadzonym przez pracodawcę.

5. Brak autoryzacji uniemożliwia dopuszczenie pracownika do wykonywania czynności przewidzianych na stanowisku pracy, z zastrzeżeniem § 31.

§ 22. 1. Pracodawca wydaje pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, dokument uprawniający do wykonywania tych czynności. Wzór dokumentu określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

2. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1.

§ 23. 1. Pracodawca organizuje doskonalenie zawodowe i egzaminy okresowe pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, o których mowa w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia - nie rzadziej niż raz na 4 lata.

2. Egzamin okresowy należy przeprowadzać w formie testu.

3. Liczbę pytań testowych, nie mniejszą niż 30 w zestawie określa przewodniczący komisji egzaminacyjnej powoływanej przez pracodawcę w składzie, o którym mowa w § 10 ust. 1.

4. Czas trwania testowego egzaminu pisemnego nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 3 minuty, przy 3 wariantach odpowiedzi.

5. Egzamin testowy uważa się za zdany, jeśli liczba uzyskanych punktów wynosi co najmniej 2/3 możliwych do uzyskania w zestawie testowym.

6. Z egzaminu okresowego nie wystawia się oceny. Komisja określa egzamin jako zdany lub nie zdany (wynik negatywny).

7. W przypadku uzyskania na egzaminie okresowym wyniku negatywnego, pracodawca określa termin egzaminu poprawkowego. Poprawkowy egzamin okresowy można składać dwa razy.

§ 24. Jeżeli pracodawca nie ma warunków do organizowania doskonalenia zawodowego pracowników lub przeprowadzania egzaminów okresowych, obowiązany jest skierować w tym celu pracownika do innego pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej.

§ 25. 1. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym i teoretycznym (pisemnym i ustnym) sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który posiadając odpowiedni zdany egzamin kwalifikacyjny ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisko, o którym mowa w załączniku nr 1 i 2 do rozporządzenia.

2. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza się w przypadku, gdy:

1) pracownik został odsunięty od pracy:

a) po spowodowaniu wypadku kolejowego,

b) na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku pracy trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym.

3. Przed złożeniem wniosku o skierowanie pracownika na egzamin weryfikacyjny pracodawca kieruje pracownika do odbycia zajęć próbnych na stanowisku pracy, którego dotyczy egzamin weryfikacyjny, określając czas, termin i miejsce przeprowadzenia tych zajęć oraz opiekuna.

4. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza się na wniosek pracodawcy.



5. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego składa się w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna.

6. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) dowód uiszczenia opłaty za egzamin, o ile jest ona wymagana;
- 2) kopię zaświadczenia lekarskiego, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2;
- 3) kopię świadectwa ostatniego egzaminu kwalifikacyjnego.

7. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza komisja egzaminacyjna. Przepisy § 10, 12 i 14 – 19 stosuje się odpowiednio.

§ 26. Złożenie egzaminu kwalifikacyjnego, weryfikacyjnego i okresowego odnotowuje się w rejestrze egzaminów prowadzonym przez pracodawcę.

§ 27. 1. Za przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego i weryfikacyjnego, o których mowa w § 11 i § 25 oraz egzaminów kwalifikacyjnych poprawkowych, o których mowa w § 18 ust. 9, kierujący wniosek ponosi opłatę egzaminacyjną w wysokości 90 PLN za każdą osobę zgłoszoną do egzaminu, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się na rachunek pracodawcy, przy którym działa komisja egzaminacyjna.

3. Nie ponosi opłaty egzaminacyjnej pracodawca, przy którym powołana została komisja egzaminacyjna.

§ 28. 1. Za udział w pracach komisji egzaminacyjnych, o których mowa w § 10, przysługuje wynagrodzenie, którego wysokość ustala się w zależności od liczby egzaminowanych.

2. Łączna wysokość wynagrodzenia komisji egzaminacyjnej powinna wynosić nie więcej niż 70% kwoty wyliczonej, jako iloczyn liczby osób egzaminowanych oraz stawki opłaty egzaminacyjnej, o której mowa w § 27 ust. 1.

3. Wynagrodzenie przewodniczącego komisji egzaminacyjnej jest o 50% wyższe niż członka komisji.

## Rozdział 4

Ocena zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, jednostki uprawnione oraz tryb orzekania o tej zdolności

§ 29. 1. Zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym prowadzących pojazdy kolejowe, wraz z charakterystyką tych stanowisk, określeniem wymogów zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach pracy i tryb orzekania o tej zdolności, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

2. Wzory zaświadczeń lekarskich określają załączniki nr 8 i nr 9 do rozporządzenia.

3. Jednostkami uprawnionymi do oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym prowadzących pojazdy kolejowe są jednostki, będące komórkami organizacyjnymi Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy i Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej.

4. Lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie okulistyki oraz lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie otorynolaryngologii lub laryngologii, zwani dalej „lekarzami laryngologami” przeprowadzający specjalistyczne badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach wymienionych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia, powinni posiadać kwalifikacje określone w przepisach o służbie medycyny pracy.

5. Psycholodzy dokonujący oceny zdolności psychologicznej do pracy na stanowiskach wymienionych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia powinni posiadać kwalifikacje określone w przepisach o służbie medycyny pracy.

## Rozdział 5

### Przepisy przejściowe i końcowe

§ 30. 1. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na stanowiskach określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia i do wykonywania tych czynności zostali dopuszczeni na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują nadal uprawnienia do wykonywania tych czynności, z zastrzeżeniem § 22 - 24.

2. Pracownicy zatrudnieni w dniu wejścia w życie rozporządzenia na stanowiskach określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia, którzy nie byli objęci przepisami rozporządzenia dotychczasowego i nie spełniają wymagań kwalifikacyjnych określonych w niniejszym rozporządzeniu – mogą wykonywać pracę na tych stanowiskach pod warunkiem

uzyskania kwalifikacji zgodnych z określonymi w rozporządzeniu nie później niż do dnia 31 grudnia 2005 r.

§ 31. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na stanowiskach określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia i posiadają zdolność fizyczną i psychiczną stwierdzoną zaświadczeniem lekarskim wydanym na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują nadal tę zdolność do czasu następnego badania, którego termin wynika z przepisów rozporządzenia.

§ 32. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>2)</sup>.

MINISTER INFRASTRUKTURY

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594),

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3 i Nr ..., poz. ...

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.).

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury z dnia  
..... (poz. ....)

**Załącznik nr 1**

WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I  
BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY  
KOLEJOWE

| Lp. | Stanowisko          |
|-----|---------------------|
| 1   | 2                   |
| 1.  | Dyżurny ruchu       |
| 2.  | Nastawniczy         |
| 3.  | Zwrotniczy          |
| 4.  | Kierownik pociągu   |
| 5.  | Ustawiacz           |
| 6.  | Manewrowy           |
| 7.  | Rewident taboru     |
| 8.  | Automatyk           |
| 9.  | Toromistrz          |
| 10. | Mostowniczy         |
| 11. | Dróżnik obchodowy   |
| 12. | Dróżnik przejazdowy |

## Załącznik nr 2

### WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY METRA

| Lp. | Stanowisko   |
|-----|--|
| 1   | 2  |
| 1.  | Dyspozytor ruchu   |
| 2.  | Dyżurny ruchu i stacji   |
| 3.  | Manewrowy  |
| 4.  | Monter urządzeń sterowania ruchem pociągów                     |
| 5.  | Monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej |
| 6.  | Maszynista pociągu metra                                       |
| 7.  | Maszynista pomocniczych pojazdów kolejowych metra              |

WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE, RODZAJ, ZAKRES I CZAS TRWANIA PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO ORAZ ZAKRES PRZEDMIOTOWY EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO NA STANOWISKA BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA

### **1. Dyspozytor ruchu**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie - średnie.
2. Zawodowy staż pracy - 1 rok na stanowisku dyżurnego ruchu i stacji oraz odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:
  - 1) obsługa dygitajzera - 2 miesiące;
  - 2) zapoznanie się z systemami i urządzeniami w metrze - 1 miesiąc.
2. Szkolenie teoretyczne - według programu pracodawcy.
3. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności na stanowisku dyspozytora ruchu pod nadzorem.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
  - 1) wykonanie czynności dyspozytora ruchu pod nadzorem;
  - 2) dokonanie zapisu w wybranym dokumencie;
  - 3) obsługa urządzeń i systemów na stanowisku dyspozytora ruchu;
  - 4) wydawanie poleceń prostych i złożonych.
2. Egzamin teoretyczny:
  - 1) część pisemna:
    - a) opracowanie tematu z zakresu organizacji i techniki ruchu metra,
    - b) znajomość przepisów i instrukcji metra,

- 2) część ustna:
  - a) znajomość przepisów i instrukcji dotyczących pracy dyspozytora ruchu,
  - b) obsługa urządzeń,
  - c) postępowanie w przypadku zagrożeń,
3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

## **2. Dyżurny ruchu i stacji**

### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie - średnie.
2. Zawodowy staż pracy - 6 miesięcy oraz odbycie przygotowania zawodowego.

### II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:
  - a) obsługa pulpitu stacji - 1 miesiąc,
  - b) zapoznanie się z układem torowym stacji - 2 dni.
2. Szkolenie teoretyczne - według programu pracodawcy.
3. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności dyżurnego ruchu i stacji pod nadzorem.

### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
  - a) wykonanie pod nadzorem zadanej czynności dyżurnego ruchu i stacji,
  - b) dokonanie zapisu w wybranym dokumencie,
  - c) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej,
  - d) przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu przez stację,
  - e) automatyczne zawracanie i automatyczne powtarzanie przebiegów.
2. Egzamin teoretyczny:
  - 1) część pisemna:
    - opracowanie tematu z zakresu organizacji i techniki ruchu; przepisy i instrukcje,
  - 2) część ustna:
    - a) sygnalizacja,
    - b) obsługa urządzeń,
    - c) postępowanie w przypadku zagrożeń,
  3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy..

### 3. Manewrowy

#### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – 2 lata w Metrze Warszawskim oraz odbycie przygotowania zawodowego .

#### II. Program przygotowania zawodowego:

##### 1. Szkolenie praktyczne:

|  |                 |
|--|-----------------|
| 1) jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:   | 7 dni           |
| a) struktura organizacyjna przedsiębiorstwa; zapoznanie się z zagadnieniami ogólnoadministracyjnymi; wybrane zagadnienia pracownicze   | 1 dzień         |
| b) zakres czynności podstawowych i dodatkowych manewrowego; zapoznanie z ręcznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej | 2 dni           |
| c) zadania i obowiązki drużyny manewrowej, wykonywanie czynności manewrowych; współpraca z dyspozytorami służby ruchu i elektrowozowni.  | 2 dni           |
| d) zapoznanie się z budową torów i rozjazdów   | 1 dzień 2)      |
| jednostka taboru:  | 3 dni           |
| a) budowa wagonu   | 1 dzień         |
| b) oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu   | 1 dzień         |
| c) uproszczona próba hamulca zespolonego   | 1 dzień         |
|  | Łącznie: 10 dni |

1. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy.
  2. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności manewrowego pod nadzorem 10 dni
- Ogółem 20 dni

#### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

##### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem określonej czynności manewrowej;
- 2) przygotowanie drogi przebiegu dla jazdy manewrowej przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, przystosowanych do ręcznego przestawiania zwrotnic;
- 3) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
- 4) wykonanie uproszczonej próby hamulca zespolonego.

##### 2. Egzamin teoretyczny:



- 1) część pisemna – test dotyczący specyfiki pracy manewrowego na terenie stacji techniczno-postojowej;
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
  - a) techniki ruchu metra,
  - b) sygnalizacji metra,
  - c) obsługi ręcznych urządzeń sterowania ruchem metra w zakresie prowadzenia manewrów,
3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy. .

#### **4. Monter urządzeń sterowania ruchem pociągów**

##### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie oraz tytuł zawodowy – technik o specjalności elektrycznej.
2. Zawodowy staż pracy – 3 miesiące na stanowisku praktykanta na montera urządzeń sterowania ruchem pociągów oraz odbycie przygotowania zawodowego.

##### II. Program przygotowania zawodowego:

###### 1. Szkolenie teoretyczne:

- 1) zapoznanie z konstrukcją i zasadami działania urządzeń sterowania ruchem pociągów.; - 10 dni
- 2) zapoznanie z organizacją pracy i przepisami stosowanymi w Metrze Warszawskim. - 3 dni

##### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

###### 1. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna - opracowanie tematu ze znajomości wskazanego urządzenia sterowania ruchem w Metrze Warszawskim;
- 2) część ustna – znajomość przepisów i instrukcji stosowanych w Metrze Warszawskim oraz zasady działania wskazanego urządzenia sterowania ruchem pociągów.

###### 2. Egzamin praktyczny: wykonanie czynności konserwacyjnych i kontrolnych wskazanego urządzenia sterowania ruchem pociągów.

3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

#### **5. Monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie oraz tytuł zawodowy - technik o specjalności elektronicznej .
2. Zawodowy staż pracy – 3 miesiące na stanowisku praktykanta na montera urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej oraz odbycie przygotowania zawodowego..

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie teoretyczne:

- 1) zapoznanie z konstrukcją i zasadami działania urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej. 10 dni
- 2) zapoznanie z organizacją pracy i przepisami stosowanymi w Metrze Warszawskim 3 dni

---

Ogółem: 13 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin teoretyczny:

- 1) egzamin pisemny - opracowanie tematu ze znajomości wskazanego układu systemu zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej;
- 2) egzamin ustny – znajomość przepisów i instrukcji stosowanych w Metrze Warszawskim oraz zasad działania urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej;

2. Egzamin praktyczny: wykonanie czynności konserwacyjnych i kontrolnych wskazanego obwodu zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej.

3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

## **6. Maszynista pociągu metra**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie oraz tytuł zawodowy technik o specjalności elektrycznej lub elektronicznej.
2. Zawodowy staż pracy: po ukończeniu kursu kwalifikacyjnego na stanowisko maszynisty pociągu metra - odbycie przygotowania zawodowego.

## II. Program przygotowania zawodowego:

### 1. Szkolenie praktyczne:

- 1) praca przy naprawie i utrzymaniu taboru metra:
  - a) układu mechanicznego wagonu - 1 tydzień
  - b) układu elektrycznego wagonu - 2 tygodnie
  - c) urządzeń pneumatycznych i hamulców - 1 tydzień
- 2) praca w charakterze pracownika szkolonego przy czynnościach maszynisty pociągu metra pod nadzorem - 2 miesiące,  
w tym 80 godzin prowadzenie pociągu metra pod nadzorem maszynisty.

### 2. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy.

## III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

### 1. Egzamin praktyczny – wykonanie czynności:

- 1) przygotowania pociągu metra do pracy i zdania pociągu metra po pracy;
- 2) obsługi pociągu metra podczas jazdy ;
- 3) wstępnych oględzin technicznych pociągu, obsługi hamulców w pociągach metra;
- 4) przykładowego i wykrywania usterek w poszczególnych obwodach i urządzeniach wagonów metra,
- 5) obsługi urządzeń automatycznego ograniczenia prędkości (AOP), czujności, radiołączności i rozgłoszenia,
- 6) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna - opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi wagonów metra,
- 2) część ustna - znajomość:
  - a) konstrukcji wagonów metra,
  - b) przygotowania pociągu metra do pracy i zdania pociągu metra po pracy,
  - c) działania i obsługi hamulców w wagonach metra,
  - d) poszczególnych obwodów i urządzeń w wagonach metra,
  - d) sposobów lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy poszczególnych wagonów metra,
  - f) obsługi urządzeń automatycznego ograniczenia prędkości (AOP), czujności, radiołączności i rozgłoszenia,
  - g) instrukcji sygnalizacji i prowadzenia ruchu pojazdów metra,
  - h) instrukcji postępowania w sprawie wypadków i wydarzeń kolejowych na liniach metra,

- i) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów przeciwpożarowych.
3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

## **7. Maszynista pomocniczych pojazdów kolejowych metra**

### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie: średnie oraz tytuł zawodowy technik lub zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej lub elektrycznej.
3. Zawodowy staż pracy:
  - dla kandydatów z tytułem zawodowym - technik - 1 rok,
  - dla kandydatów z wykształceniem zasadniczym zawodowym.- 2 lata oraz odbycie przygotowania zawodowego.

### II. Program przygotowania zawodowego:

#### 1. Szkolenie praktyczne:

- |   |        |
|---|--------|
| 1) praca przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej, wózków motorowych) | 30 dni |
| 2) wykonywanie pod nadzorem czynności kierowcy lokomotywy manewrowej i wózków manewrowych                       | 20 dni |
| 3) obsługa żurawi z napędem hydraulicznym o udźwigu do 2 ton  | 2 dni  |
2. Szkolenie teoretyczne - według programu pracodawcy.
4. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności maszynisty pomocniczych pojazdów kolejowych metra pod nadzorem 7 dni

### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

#### 1. Egzamin praktyczny – wykonanie czynności:

- 1) przygotowania pojazdu do pracy i i zdania po pracy;
- 2) obsługi codziennej pojazdu;
- 3) wykrywania, lokalizacji i usuwania typowych usterek,;
- 4) próbnej jazdy pociągiem roboczym pod nadzorem.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna: opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pomocniczych pojazdów kolejowych metra,

- 2) część ustna - znajomość:
  - a) konstrukcji i obsługi pomocniczych pojazdów szynowych,
  - b) wykrywania i sposobu usuwania usterek,
  - c) budowy i obsługi hamulców stosowanych w pomocniczych pojazdach szynowych w metrze,
  - d) sygnalizacji i organizacji ruchu pasażerskiego i pociągów roboczych na liniach metra,
  - e) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy w metrze,
  - f) przepisów wewnętrznych i instrukcji obowiązujących w metrze.
3. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

WZÓR ŚWIADECTWA

(format A4)

.....  
(pieczęć jednostki organizacyjnej  
pracodawcy, przy której została  
powołana komisja egzaminacyjna)

**ŚWIADECTWO ZŁOŻENIA EGZAMINU  
KWALIFIKACYJNEGO Nr ..... / WERYFIKACYJNEGO Nr .....\***

Komisja Egzaminacyjna, działająca na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach (Dz. U. Nr ....., poz. ....) stwierdza, że Pan (Pani)


.....  
urodzony(a) dnia ..... w ....., zatrudniony(a) w

.....  
złożył(ła) w dniu ..... r. egzamin kwalifikacyjny / weryfikacyjny\* z  
wynikiem pozytywnym na stanowisko .....

.....  
(data i miejsce wystawienia)

.....  
(podpis przewodniczącego komisji)  
(pieczęć imienna)

\*  
Niepotrzebne skreślić

|  |  |
|--|--|
| <p>Na podstawie złożonego egzaminu<br/>w dniu: .....</p> <p>świadectwo nr:.....</p> <p>oraz zaliczonej jazdy próbnej</p> <p><b>UZYSKAŁ PRAWO SAMODZIELNEGO<br/>KIEROWANIA POCIĄGIEM METRA</b></p> <p>Pieczęć</p> <p>Warszawa, dn.:.....</p> <p>.....<br/>(podpis wydającego)</p> | <p><b>METRO WARSZAWSKE Sp z.o.o</b><br/>Warszawa ul. Wilczy Dół 5</p>  <p><b>PRAWO KIEROWANIA<br/>POCIĄGIEM METRA</b></p> <p>Nr .....</p> <p>.....<br/>(podpis posiadacza)</p> <p>.....<br/>(imię i nazwisko)</p> <p>.....<br/>(data i miejsce urodzenia)</p> |
|--|--|

Prawo kierowania pociągiem metra po wypełnieniu i wstawieniu zdjęcia w formie elektronicznej składane do formatu A7 i foliowane

|   |  |
|---|--|
| <p>7. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>(na stanowisko)</p> <p>.....</p> <p>(data egzaminu)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>8. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>(na stanowisko)</p> <p>.....</p> <p>(data egzaminu)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>9. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>(na stanowisko)</p> <p>.....</p> <p>(data egzaminu)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">4</p> | <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">(stempel podłużny pracodawcy)</p> <p style="text-align: center;"><b>UPOWAŻNIENIE Nr .....</b></p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>Miejsce<br/>na<br/>fotografię<br/>(3 cm x 4 cm)</b></p> </div> <p>wydane na podstawie postanowień § 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe</p> <p style="text-align: right;">.....</p> <p style="text-align: right;">(podpis posiadacza)</p> <p>Uprawnia: .....</p> <p style="text-align: center;">(imię i nazwisko pracownika)</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">(data i miejsce urodzenia)</p> <p>do wykonywania czynności na:</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(nazwa stanowiska)</p> <p>Wystawił: .....</p> <p style="text-align: center;">(data, podpis i pieczętka wystawcy)</p> <p>Symbol druku ..... ścisłego zarachowania</p> |
|---|--|

|   |   |
|---|---|
| <p>1. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>2. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>3. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">- 2 -</p> | <p>4. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>5. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p>6. Autoryzacja na:</p> <p>.....</p> <p>(obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>(data dokonania autoryzacji)                      (podpis i pieczętka potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">- 3 -</p> |
|---|---|

Po złożeniu format A7.

Uwaga: Dodawane do upoważnienia strony zachowują kolejną numerację.



**ZASADY OCENY ZDOLNOŚCI FIZYCZNYCH I PSYCHICZNYCH ZATRUDNIONYCH NA STANOWISKACH BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO I METRA, PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA ORAZ TRYB ORZEKANIA**

§ 1. Ocenę zdolności fizycznych i psychicznych do pracy ustala się po przeprowadzeniu badań profilaktycznych lekarskich i psychologicznych, obejmujących:

- 1) badanie ogólne stanu zdrowia, przeprowadzone przez uprawnionego lekarza;
- 2) badania specjalistyczne i pomocnicze, zlecone przez uprawnionego lekarza, w tym obowiązkowe badanie okulistyczne i laryngologiczne oraz badania pomocnicze, o których mowa w § 6 ust. 4 niniejszego załącznika;
- 3) badanie psychologiczne, z zastrzeżeniem § 6 ust. 3 niniejszego załącznika.

§ 2. 1. Profilaktyczne badania lekarskie dzielą się na:

- 1) wstępne;
- 2) okresowe;
- 3) kontrolne.

2. Badania wstępne przeprowadza się przed zatrudnieniem na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przed podjęciem zatrudnienia na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych metra, a także przed przeniesieniem do pracy na takie stanowiska.

3. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe metra podlegają okresowym badaniom profilaktycznym. Terminy badań okresowych określają tabele nr 1 i 2, a wyznaczoną datę kolejnego badania okresowego uprawniony lekarz wpisuje do zaświadczenia lekarskiego.

4. Lekarz przeprowadzający badanie profilaktyczne, o którym mowa w ust. 2 i 3, może poszerzyć jego zakres o dodatkowe specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, a także wyznaczyć wcześniejszy termin badania, niż wynikałoby to z tabeli nr 1 lub 2 do załącznika, jeżeli stwierdzi, że jest to niezbędne do prawidłowej oceny stanu zdrowia osoby przyjmowanej do pracy lub pracownika.

5. Badania kontrolne przeprowadza się w następujących przypadkach:

- 1) niezdolności do pracy spowodowanej chorobą trwającą dłużej niż 30 dni;
- 2) spowodowania przez pracownika wypadku kolejowego;
- 3) przed rozpoczęciem przygotowania zawodowego, po ukończeniu którego pracownik będzie wykonywał czynności na stanowisku o wyższych wymogach zdrowotnych lub w warunkach innego rodzaju narażenia zawodowego;
- 4) podejrzenia utraty przez pracownika zdolności fizycznych i psychicznych do wykonywania pracy na dotychczasowym stanowisku;
- 5) powrotu pracownika do pracy na stanowisku po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 6) przed rozwiązaniem stosunku pracy z pracownikiem, który pracował w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych, albo przed przeniesieniem go z tego stanowiska na stanowisko, na którym warunki szkodliwe dla zdrowia lub warunki uciążliwe nie występują;
- 7) w innych przypadkach, jeżeli wynika to z odrębnych przepisów.

§ 3. 1. Badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra wykonuje się na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę.

2. Skierowanie wydaje się oddzielnie dla każdego pracownika. Skierowanie powinno zawierać:

- 1) określenie rodzaju badania profilaktycznego;
- 2) w przypadku badania wstępnego – określenie stanowiska pracy, na którym pracownik ma być zatrudniony;
- 3) w przypadku badania okresowego - określenie stanowiska pracy, na którym pracownik jest zatrudniony oraz czynności wykonywanych przez pracownika;
- 4) informacje o czynnikach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych występujących na stanowisku pracy.

Tabela nr 1

| <b>WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO, CHARAKTERYSTYKA TYCH STANOWISK, WYMOGI ZDROWOTNE DOTYCZĄCYCH KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINY BADAŃ OKRESOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISKACH</b> |                        |  |                  |                  |                          |
|---|------------------------|--|------------------|------------------|--------------------------|
| Liczba porządkowa   | Nazwa stanowiska pracy | Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych   | Kategoria wzroku | Kategoria słuchu | Terminy badań okresowych |
| 1   | 2                      | 3  | 4                | 5                | 6                        |
| 1.  | Dyżurny ruchu          | Kierowanie ruchem pociągów na stacji i sąsiednich szlakach. Zarządzanie, nadzorowanie i wykonywanie innych czynności, związanych z ruchem pociągów i pracą manewrową stacji. Praca ciągła w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w dużym napięciu uwagi. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów i życie pasażerów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. | II               | I                | co 2 lata                |
| 2.  | Nastawniczy            | Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Sprawdzanie stanu i działania zwrotnic, wykolejnic i sygnałów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. Praca fizyczna na nastawniach wyposażonych w urządzenia mechaniczne. Praca w systemie zmianowym. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów. Praca ciągła w zmiennym rytmie dobowym   | II               | I                | co 2 lata                |
| 3.  | Zwrotniczy             | Obsługa i utrzymanie zwrotnic i wykolejnic, nastawianie ręczne lub automatyczne. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w wymuszonej pozycji ciała.  | II               | I                | co 2 lata                |

|    |                   |   |    |   |              |
|----|-------------------|---|----|---|--------------|
| 4. | Kierownik pociągu | Praca wykonywana przed rozpoczęciem jazdy, podczas jazdy lub manewrów. Zarządzanie ruchem pociągu na szlaku. Praca w zmiennym rytmie dobowym. Duża odpowiedzialność. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne.  | II | I | co 2 lata    |
| 5. | Ustawiacz         | Zestawianie, łączenie i rozłączanie wagonów (pociągów), obsługa punktów ładunkowych. Wykonywanie manewrów przy użyciu lokomotywy i kierowanie pracą drużyny manewrowej. Praca w zmiennym rytmie dobowym, odpowiedzialna, wymagająca dużego napięcia uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz zmienne warunki atmosferyczne i hałas.                                      | I  | I | 1 raz w roku |
| 6. | Manewrowy         | Rozłączanie i sprzęganie taboru, przestawianie zwrotnic, hamowanie taboru przy użyciu płozów hamulcowych, zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem oraz inne prace zlecone przez ustawiacza. Praca fizyczna w wymuszonej pozycji ciała, wymagająca sprawności i uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Praca w systemie zmianowym. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru, zmienne warunki atmosferyczne i hałas. | I  | I | 1 raz w roku |
| 7. | Rewident taboru   | Sprawdzanie wagonów i pojazdów pod względem przydatności technicznej do ruchu. Sprawdzanie działania hamulców. Dokonywanie bieżących napraw. Praca wykonywana w wymuszonej pozycji ciała i zmiennych warunkach atmosferycznych. Możliwa praca na wysokości.   | II | I | co 2 lata    |

|     |   |  |    |    |  |
|-----|---|--|----|----|--|
| 8a. | Automatyk sterowania ruchem kolejowym           | Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca w różnych porach doby przy urządzeniach srk na torach czynnych. Możliwość pracy przy urządzeniach ciśnieniowych oraz emitujących sygnały wysokiej częstotliwości. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz zmienne warunki atmosferyczne. | II | I  | co 2 lata  |
| 8b. | Automatyk aparatury sterowania ruchem kolejowym | Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca w różnych porach doby przy wewnętrznych urządzeniach srk.. Możliwość pracy przy urządzeniach ciśnieniowych oraz emitujących sygnały wysokiej częstotliwości. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem. Praca na czynnych torach kolejowych – wyłącznie pod nadzorem.                              | II | II | co 2 lata  |
| 9.  | Toromistrz                                      | Organizowanie, kierowanie i nadzór nad robotami torowymi. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne.   | II | I  | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 10. | Mostowniczy                                     | Organizowanie , kierowanie i nadzór nad utrzymaniem obiektów inżynierskich. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne. Praca na wysokości.   | II | I  | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |

|     |                     |  |    |   |  |
|-----|---------------------|--|----|---|--|
| 11. | Dróżnik obchodowy   | Dozorowanie linii kolejowych poprzez wzrokową kontrolę stanu elementów infrastruktury. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne.  | II | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 12. | Dróżnik przejazdowy | Obsługa urządzeń zabezpieczających przejazd. Osłanianie pociągów zatrzymanych na szlaku. Konserwowanie i utrzymywanie przejazdu i nawierzchni kolejowej w granicach przejazdu. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych. Praca odpowiedzialna, przy dużym napięciu uwagi. | II | I | co 2 lata  |

\* I – pierwsza kategoria słuchu – wymagana do samodzielnej obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym bez ograniczeń,

II – druga kategoria słuchu wymagana do obsługi wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym np. w przekaźnikowni oraz urządzeń zewnętrznych przy zawieszonym ruchu pociągów lub do obsługi pod nadzorem.

**Tabela nr 2**

**WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA, CHARAKTERYSTYKA TYCH STANOWISK, WYMOGI ZDROWOTNE DOTYCZĄCE KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINÓW BADAŃ OKRESOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISKACH**

| Liczba porządkowa | Stanowisko pracy                           | Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych   | Kategoria wzroku | Kategoria słuchu | Terminy badań okresowych   |
|-------------------|--|--|------------------|------------------|--|
| 1                 | 2  | 3  | 4                | 5                | 6  |
| 1.                | Dyspozytor ruchu                           | Stały nadzór nad ruchem pojazdów metra i ruchem pasażerów. Praca w systemie zmianowym; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.   | II               | I                | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 2.                | Dyżurny ruchu i stacji                     | Obsługa ruchu pasażerskiego i pociągów metra. Praca zmianowa; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.  | II               | I                | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 3.                | Manewrowy                                  | Rozłączanie i sprzęganie taboru, przestawianie zwrotnic, hamowanie taboru przy użyciu płozy. Praca w tunelu przy sztucznym oświetleniu. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu taboru pomocniczego. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne i hałas.  | I                | I                | 1 raz w roku   |
| 4.                | Monter urządzeń sterowania ruchem pociągów | Utrzymanie urządzeń sterowania ruchem pociągów. Wykonywanie prac konserwacyjnych, regulacji i pomiarów urządzeń mechanicznych i elektrycznych. Możliwość pracy zmianowej. Sporadyczna praca na wysokości powyżej 3 m. Niebezpieczeństwo związane z ruchem pociągów i niebezpieczeństwo porażenia prądem. | I                | I                | co 2 lata  |

|    |  |  |   |   |  |
|----|--|--|---|---|--|
| 5. | Monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej | Utrzymanie urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej. Wykonywanie prac konserwacyjnych, regulacji i pomiarów urządzeń elektrycznych. Możliwość pracy zmianowej. Sporadyczna praca na wysokości powyżej 3 m. Niebezpieczeństwo związane z ruchem pociągów i niebezpieczeństwo porażenia prądem. | I | I | co 2 lata  |
| 6. | Maszynista pociągu metra                                       | Obsługa pociągu metra. Praca w stresie; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji. Praca w systemie zmianowym, w wymuszonej pozycji, przy sztucznym oświetleniu; hałas. Zagrożenie spowodowane ruchem pociągów.  | I | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 7. | Maszynista pomocniczych pojazdów kolejowych metra              | Prowadzenie pomocniczych pojazdów kolejowych (lokomotywa, drezyna) na linii metra i łącznicy. Praca w tunelu przy sztucznym oświetleniu; hałas; narażenie na urazy mechaniczne.  | I | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |

§ 5. 1. Badania profilaktyczne przeprowadza uprawniony lekarz samodzielnie, uwzględniając wyniki badań specjalistycznych i pomocniczych oraz ocenę zdolności do pracy dokonaną przez psychologa..

2. Badania, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na podstawie:

- 1) skierowań, o których mowa w § 3 ust. 1;
- 2) wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, charakterystyki tych stanowisk, wymogów zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach, określonego w tabeli nr 1;
- 3) wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra, charakterystyki tych stanowisk, wymogów



zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach, określonego w tabeli nr 2;

- 4) innych przepisów, z których wynika potrzeba oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników;
- 5) własnych spostrzeżeń uprawnionego lekarza z przeprowadzonych wizytacji stanowisk pracy.

§ 6. 1. Przed rozpoczęciem badania uprawniony lekarz, lekarz specjalista oraz psycholog powinien:

- 1) sprawdzić tożsamość osoby skierowanej na badanie;
- 2) upewnić się, czy pracownik nie zgłosił się na badanie bezpośrednio po nocnej zmianie, w stanie uniemożliwiającym ustalenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy; w takim przypadku należy odmówić przeprowadzenia badania i ustalić nowy termin, powiadamiając o tym pisemnie właściwego pracodawcę.

2. Badanie psychologiczne wykonuje się przed badaniami wchodzącymi w zakres badań lekarskich pracowników, w terminach określonych w ust. 3.

3. Badania psychologiczne wykonuje się:

- 1) przy każdym badaniu wstępnym;
- 2) co 4 lata - w ramach badań okresowych;
- 3) co 2 lata - w ramach badań okresowych u pracowników powyżej 50 roku życia zatrudnionych na stanowiskach:
  - a) torowiskowca, mostowniczego, dróżnika obchodowego – wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia,
  - b) dyspozytora ruchu, dyżurnego ruchu i stacji, maszynisty pociągu metra, maszynisty pomocniczych pojazdów kolejowych – wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 4) w ramach badania kontrolnego, jeżeli lekarz wykonujący badanie uzna to za niezbędne do wydania orzeczenia;
- 5) w razie spowodowania przez pracownika wypadku kolejowego.

4. W ramach badań pomocniczych należy wykonać morfologię krwi, OB, badanie poziomu glikemii na czczo, badanie poziomu aminotransferaz, badanie ogólne moczu, rtg klatki piersiowej i ekg.

5. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy, a w przypadku badań radiologicznych:

- 1) nie więcej niż 24 miesiące - w odniesieniu do stanowisk wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem pkt 2 ,
  - 2) nie więcej niż 48 miesięcy - w odniesieniu do stanowisk: nastawniczy, automatyk sterowania ruchem kolejowym wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz stanowisk wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia
- jeżeli nie zachodzą okoliczności uzasadniające ponowne ich wykonanie.

§ 7.1. Badanie układu wzrokowego przeprowadza lekarz okulista, który określa kategorię wzroku na podstawie wyniku badania, stosując tabele nr 3 i 4 oraz uwagi metodyczne, z tym że badanie dróznika przejazdowego przeprowadza zawsze wg tabeli nr 4.

**Tabela nr 3**

| <b>BADANIE OKULISTYCZNE WYKONYWANE W RAMACH BADANIA WSTĘPNEGO NA STANOWISKA BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA</b> |              |                           |                            |
|--|--------------|---------------------------|----------------------------|
|  |              | <b>I kategoria wzroku</b> | <b>II kategoria wzroku</b> |
| Ostrość wzroku   | Bez korekcji | 0,8 / 0,8                 | 0,8 / 0,6                  |
|  | Z korekcją   | -                         | -                          |
|  | Korekcja     | -                         | -                          |
| Rozpoznawanie barw   |              | prawidłowe                | prawidłowe                 |

**Tabela nr 4**

**BADANIE OKULISTYCZNE WYKONYWANE W RAMACH BADANIA OKRESOWEGO NA STANOWISKA BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA**

|                    |              | <b>I kategoria wzroku</b>          | <b>II kategoria wzroku</b>         |
|--------------------|--------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Ostrość wzroku     | Bez korekcji | 0,5 / 0,5<br>lub<br>0,7 / 0,3      | 0,4 / 0,2                          |
|                    | Z korekcją   | 1,0 / 0,5<br>lub<br>0,8 / 0,8      | 0,8 / 0,6                          |
|                    | Korekcja     | + / - 3,0 D sph<br>+ / - 2,0 D cyl | + / - 3,0 D sph<br>+ / - 2,0 D cyl |
| Rozpoznawanie barw |              | prawidłowe                         | prawidłowe                         |

Uwagi metodyczne:

- A. Zez, oczopląs i wszczępienie soczewek wewnątrzgałkowych wyklucza zakwalifikowanie do I i II kategorii wzroku.
- B. Brak widzenia stereoskopowego dyskwalifikuje do pracy na wysokości.
- C. Zmiany w polu widzenia nie zezwalają na zakwalifikowanie do I kategorii wzroku. Obwodowe ubytki w polu widzenia nie przekraczające 20 stopni w każdym oku pozwalają przyznać II kategorię wzroku, po wykluczeniu czynnego procesu chorobowego.
- D. Wyniki badań, rozpoznanie oraz ewentualną konieczność pracy w szklach korekcyjnych należy wpisać do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.
- E. Konieczność pracy w szklach korekcyjnych należy dodatkowo wpisać do zaświadczenia lekarskiego.

2. Jeżeli kategorie wzroku zostały określone w szklach okularowych lub soczewkach kontaktowych, pracownik jest obowiązany do używania wymaganej korekcji w czasie pracy oraz posiadania szkieł zapasowych.

§ 8. Badanie narządu słuchu i równowagi przeprowadza lekarz laryngolog, który określa kategorię słuchu według norm zawartych w tabeli nr 5, uwzględniając wynik badania audiometrycznego.

**Tabela nr 5**

| <b>Kategoria słuchu</b> | <b>Badanie słuchu w ramach badania wstępnego na stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra</b> | <b>Badanie słuchu w ramach badania okresowego na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra</b> |
|-------------------------|--|---|
| I                       | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m.  | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m.   |
| II                      | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 3 m.  | Badany powinien słyszeć mowę zwykłą każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m.   |

§ 9. 1. Badanie psychologiczne przeprowadza psycholog, uwzględniając czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych.

2. Badania psychologiczne powypadkowe wykonuje się Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej.

§ 10. 1. Przy ocenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy pracownika zatrudnionego na stanowisku pracy dłużej niż 5 lat, uprawniony lekarz uwzględnia stopień przystosowania zawodowego.

2. Przy ocenie zdolności do pracy pracownika, który wykonuje dodatkowe czynności, wykraczające poza zakres czynności określonych dla stanowiska pracy tego pracownika, należy uwzględnić wymogi zdrowotne przewidziane dla tych czynności.

§ 11. Pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowych metra uznaje się za zdolnych do pracy na tych stanowiskach, jeżeli:

- 1) w wyniku badania ogólnego stanu zdrowia, z uwzględnieniem wyników badań specjalistycznych i pomocniczych, nie stwierdzono istotnych zmian chorobowych ani nieprawidłowości lub stwierdzone zmiany w nieznacznym stopniu ograniczają sprawność ustroju, lecz nie powodują niezdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy;
- 2) spełniają wymogi odnośnie kategorii wzroku i słuchu, określone w tabelach nr 1 i 2 ;
- 3) uzyskały pozytywną ocenę zdolności do pracy na określonym stanowisku pracy, wydaną przez psychologa.

§ 12. 1. W wyniku badania lekarskiego (badania ogólnego stanu zdrowia, badań specjalistycznych i pomocniczych) oraz badania psychologicznego uprawniony lekarz wydaje orzeczenie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na określonym stanowisku pracy lub istnienie takich przeciwwskazań.

2. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, uprawniony lekarz wpisuje do zaświadczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 9 do rozporządzenia, oraz do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.

3. Zaświadczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, wystawia się w 2 egzemplarzach – dla pracownika i pracodawcy.

4. Rejestr wydanych zaświadczeń prowadzi się oddzielnie dla każdego pracodawcy.

§ 13. W kolejowych poradniach medycyny pracy oraz w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołuje się komisje lekarskie.

§ 14. 1. Komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy powołane są do:

- 1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia uprawnionego lekarza, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1
- 2) orzekania o zdolności do pracy, gdy pracownik spowodował wypadek kolejowy.

2. Komisja Lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołana jest do:

- 1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia uprawnionego lekarza, w odniesieniu do stanowisk określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

2) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołań od orzeczeń wydanych przez komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy, w przypadku badania, o którym mowa ust. 1 pkt 2.

3. W skład komisji orzekającej w trybie odwoławczym nie może wchodzić lekarz, który wydał orzeczenie, od którego rozpatrywane jest odwołanie.

4. Komisja lekarska może wystąpić do pracodawcy badanego pracownika o informacje niezbędne do pracy komisji, a także zaprosić przedstawiciela pracodawcy do udziału w pracach komisji.

5. Przedstawiciel pracodawcy badanego pracownika nie bierze udziału w badaniu lekarskim i nie może być przy nim obecny. Powinien on scharakteryzować badanego, warunki środowiska pracy, sposób wykonywania pracy i szczególne wymagania sprawnościowe.

6. Przepis § 6 ust. 1 stosuje się odpowiednio.

§ 15. 1. Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez uprawnionego lekarza może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania zaświadczenia lekarskiego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania. Wniosek składa się do lekarza, który wydał to zaświadczenie.

2. Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez komisję lekarską w poradni medycyny pracy w wyniku badania, o którym mowa w § 14. ust. 1 pkt 2, może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania zaświadczenia lekarskiego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania. Wniosek składa się do komisji, która wydała to zaświadczenie.

3. Ponowne badanie powinno być przeprowadzone w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku. Badanie przeprowadzają:

- 1) komisje lekarskie we właściwych terenowo kolejowych poradniach medycyny pracy w przypadku badań, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1;
- 2) Komisja Lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej w przypadku badań, o których mowa w § 14 ust 2 .

4. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym komisja lekarska wpisuje do zaświadczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia, oraz do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.

5. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym, określonym w ust. 1 – 4, jest ostateczne.

**ZASADY OCENY ZDOLNOŚCI FIZYCZNYCH I PSYCHICZNYCH ZATRUDNIONYCH NA STANOWISKACH BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO I METRA, PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA ORAZ TRYB ORZEKANIA**

§ 1. Ocenę zdolności fizycznych i psychicznych do pracy ustala się po przeprowadzeniu badań profilaktycznych lekarskich i psychologicznych, obejmujących:

- 1) badanie ogólne stanu zdrowia, przeprowadzone przez uprawnionego lekarza;
- 2) badania specjalistyczne i pomocnicze, zlecone przez uprawnionego lekarza, w tym obowiązkowe badanie okulistyczne i laryngologiczne oraz badania pomocnicze, o których mowa w § 6 ust. 4 niniejszego załącznika;
- 3) badanie psychologiczne, z zastrzeżeniem § 6 ust. 3 niniejszego załącznika.

§ 2. 1. Profilaktyczne badania lekarskie dzielą się na:

- 1) wstępne;
- 2) okresowe;
- 3) kontrolne.

2. Badania wstępne przeprowadza się przed zatrudnieniem na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przed podjęciem zatrudnienia na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych metra, a także przed przeniesieniem do pracy na takie stanowiska.

3. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe metra podlegają okresowym badaniom profilaktycznym. Terminy badań okresowych określają tabele nr 1 i 2, a wyznaczoną datę kolejnego badania okresowego uprawniony lekarz wpisuje do zaświadczenia lekarskiego.

4. Lekarz przeprowadzający badanie profilaktyczne, o którym mowa w ust. 2 i 3, może poszerzyć jego zakres o dodatkowe specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, a także wyznaczyć wcześniejszy termin badania, niż wynikałoby to z tabeli nr 1 lub 2 do załącznika, jeżeli stwierdzi, że jest to niezbędne do prawidłowej oceny stanu zdrowia osoby przyjmowanej do pracy lub pracownika.

5. Badania kontrolne przeprowadza się w następujących przypadkach:

- 1) niezdolności do pracy spowodowanej chorobą trwającą dłużej niż 30 dni;
- 2) spowodowania przez pracownika wypadku kolejowego;
- 3) przed rozpoczęciem przygotowania zawodowego, po ukończeniu którego pracownik będzie wykonywał czynności na stanowisku o wyższych wymogach zdrowotnych lub w warunkach innego rodzaju narażenia zawodowego;
- 4) podejrzenia utraty przez pracownika zdolności fizycznych i psychicznych do wykonywania pracy na dotychczasowym stanowisku;
- 5) powrotu pracownika do pracy na stanowisku po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 6) przed rozwiązaniem stosunku pracy z pracownikiem, który pracował w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych, albo przed przeniesieniem go z tego stanowiska na stanowisko, na którym warunki szkodliwe dla zdrowia lub warunki uciążliwe nie występują;
- 7) w innych przypadkach, jeżeli wynika to z odrębnych przepisów.

§ 3. 1. Badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra wykonuje się na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę.

2. Skierowanie wydaje się oddzielnie dla każdego pracownika. Skierowanie powinno zawierać:

- 1) określenie rodzaju badania profilaktycznego;
- 2) w przypadku badania wstępnego – określenie stanowiska pracy, na którym pracownik ma być zatrudniony;
- 3) w przypadku badania okresowego - określenie stanowiska pracy, na którym pracownik jest zatrudniony oraz czynności wykonywanych przez pracownika;
- 4) informacje o czynnikach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych występujących na stanowisku pracy.



Tabela nr 1

| <b>WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO, CHARAKTERYSTYKA TYCH STANOWISK, WYMOGI ZDROWOTNE DOTYCZĄCYCH KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINY BADAŃ OKRESOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISKACH</b> |                        |  |                  |                  |                          |
|---|------------------------|--|------------------|------------------|--------------------------|
| Liczba porządkowa   | Nazwa stanowiska pracy | Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych   | Kategoria wzroku | Kategoria słuchu | Terminy badań okresowych |
| 1   | 2                      | 3  | 4                | 5                | 6                        |
| 1.  | Dyżurny ruchu          | Kierowanie ruchem pociągów na stacji i sąsiednich szlakach. Zarządzanie, nadzorowanie i wykonywanie innych czynności, związanych z ruchem pociągów i pracą manewrową stacji. Praca ciągła w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w dużym napięciu uwagi. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów i życie pasażerów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. | II               | I                | co 2 lata                |
| 2.  | Nastawniczy            | Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Sprawdzanie stanu i działania zwrotnic, wykolejnic i sygnałów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. Praca fizyczna na nastawniach wyposażonych w urządzenia mechaniczne. Praca w systemie zmianowym. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów. Praca ciągła w zmiennym rytmie dobowym   | II               | I                | co 2 lata                |
| 3.  | Zwrotniczy             | Obsługa i utrzymanie zwrotnic i wykolejnic, nastawianie ręczne lub automatyczne. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w wymuszonej pozycji ciała.  | II               | I                | co 2 lata                |

|    |                   |   |    |   |              |
|----|-------------------|---|----|---|--------------|
| 4. | Kierownik pociągu | Praca wykonywana przed rozpoczęciem jazdy, podczas jazdy lub manewrów. Zarządzanie ruchem pociągu na szlaku. Praca w zmiennym rytmie dobowym. Duża odpowiedzialność. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne.  | II | I | co 2 lata    |
| 5. | Ustawiacz         | Zestawianie, łączenie i rozłączanie wagonów (pociągów), obsługa punktów ładunkowych. Wykonywanie manewrów przy użyciu lokomotywy i kierowanie pracą drużyny manewrowej. Praca w zmiennym rytmie dobowym, odpowiedzialna, wymagająca dużego napięcia uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz zmienne warunki atmosferyczne i hałas.                                      | I  | I | 1 raz w roku |
| 6. | Manewrowy         | Rozłączanie i sprzęganie taboru, przestawianie zwrotnic, hamowanie taboru przy użyciu płozów hamulcowych, zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem oraz inne prace zlecone przez ustawiacza. Praca fizyczna w wymuszonej pozycji ciała, wymagająca sprawności i uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Praca w systemie zmianowym. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru, zmienne warunki atmosferyczne i hałas. | I  | I | 1 raz w roku |
| 7. | Rewident taboru   | Sprawdzanie wagonów i pojazdów pod względem przydatności technicznej do ruchu. Sprawdzanie działania hamulców. Dokonywanie bieżących napraw. Praca wykonywana w wymuszonej pozycji ciała i zmiennych warunkach atmosferycznych. Możliwa praca na wysokości.   | II | I | co 2 lata    |

|     |   |  |    |    |  |
|-----|---|--|----|----|--|
| 8a. | Automatyk sterowania ruchem kolejowym           | Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca w różnych porach doby przy urządzeniach srk na torach czynnych. Możliwość pracy przy urządzeniach ciśnieniowych oraz emitujących sygnały wysokiej częstotliwości. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz zmienne warunki atmosferyczne. | II | I  | co 2 lata  |
| 8b. | Automatyk aparatury sterowania ruchem kolejowym | Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca w różnych porach doby przy wewnętrznych urządzeniach srk.. Możliwość pracy przy urządzeniach ciśnieniowych oraz emitujących sygnały wysokiej częstotliwości. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem. Praca na czynnych torach kolejowych – wyłącznie pod nadzorem.                              | II | II | co 2 lata  |
| 9.  | Toromistrz                                      | Organizowanie, kierowanie i nadzór nad robotami torowymi. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne.   | II | I  | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 10. | Mostowniczy                                     | Organizowanie , kierowanie i nadzór nad utrzymaniem obiektów inżynierskich. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne. Praca na wysokości.   | II | I  | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |

|     |                     |  |    |   |  |
|-----|---------------------|--|----|---|--|
| 11. | Dróżnik obchodowy   | Dozorowanie linii kolejowych poprzez wzrokową kontrolę stanu elementów infrastruktury. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne.  | II | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 12. | Dróżnik przejazdowy | Obsługa urządzeń zabezpieczających przejazd. Osłanianie pociągów zatrzymanych na szlaku. Konserwowanie i utrzymywanie przejazdu i nawierzchni kolejowej w granicach przejazdu. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych. Praca odpowiedzialna, przy dużym napięciu uwagi. | II | I | co 2 lata  |

\* I – pierwsza kategoria słuchu – wymagana do samodzielnej obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym bez ograniczeń,

II – druga kategoria słuchu wymagana do obsługi wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym np. w przekaźnikowni oraz urządzeń zewnętrznych przy zawieszonym ruchu pociągów lub do obsługi pod nadzorem.

**Tabela nr 2**

**WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA, CHARAKTERYSTYKA TYCH STANOWISK, WYMOGI ZDROWOTNE DOTYCZĄCE KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINÓW BADAŃ OKRESOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISKACH**

| Liczba porządkowa | Stanowisko pracy                           | Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych   | Kategoria wzroku | Kategoria słuchu | Terminy badań okresowych   |
|-------------------|--|--|------------------|------------------|--|
| 1                 | 2  | 3  | 4                | 5                | 6  |
| 1.                | Dyspozytor ruchu                           | Stały nadzór nad ruchem pojazdów metra i ruchem pasażerów. Praca w systemie zmianowym; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.   | II               | I                | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 2.                | Dyżurny ruchu i stacji                     | Obsługa ruchu pasażerskiego i pociągów metra. Praca zmianowa; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.  | II               | I                | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 3.                | Manewrowy                                  | Rozłączanie i sprzęganie taboru, przestawianie zwrotnic, hamowanie taboru przy użyciu płozy. Praca w tunelu przy sztucznym oświetleniu. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu taboru pomocniczego. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne i hałas.  | I                | I                | 1 raz w roku   |
| 4.                | Monter urządzeń sterowania ruchem pociągów | Utrzymanie urządzeń sterowania ruchem pociągów. Wykonywanie prac konserwacyjnych, regulacji i pomiarów urządzeń mechanicznych i elektrycznych. Możliwość pracy zmianowej. Sporadyczna praca na wysokości powyżej 3 m. Niebezpieczeństwo związane z ruchem pociągów i niebezpieczeństwo porażenia prądem. | I                | I                | co 2 lata  |

|    |  |  |   |   |  |
|----|--|--|---|---|--|
| 5. | Monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej | Utrzymanie urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej. Wykonywanie prac konserwacyjnych, regulacji i pomiarów urządzeń elektrycznych. Możliwość pracy zmianowej. Sporadyczna praca na wysokości powyżej 3 m. Niebezpieczeństwo związane z ruchem pociągów i niebezpieczeństwo porażenia prądem. | I | I | co 2 lata  |
| 6. | Maszynista pociągu metra                                       | Obsługa pociągu metra. Praca w stresie; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji. Praca w systemie zmianowym, w wymuszonej pozycji, przy sztucznym oświetleniu; hałas. Zagrożenie spowodowane ruchem pociągów.  | I | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |
| 7. | Maszynista pomocniczych pojazdów kolejowych metra              | Prowadzenie pomocniczych pojazdów kolejowych (lokomotywa, drezyna) na linii metra i łącznicy. Praca w tunelu przy sztucznym oświetleniu; hałas; narażenie na urazy mechaniczne.  | I | I | do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku |

§ 5. 1. Badania profilaktyczne przeprowadza uprawniony lekarz samodzielnie, uwzględniając wyniki badań specjalistycznych i pomocniczych oraz ocenę zdolności do pracy dokonaną przez psychologa..

2. Badania, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na podstawie:

- 1) skierowań, o których mowa w § 3 ust. 1;
- 2) wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, charakterystyki tych stanowisk, wymogów zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach, określonego w tabeli nr 1;
- 3) wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra, charakterystyki tych stanowisk, wymogów

zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach, określonego w tabeli nr 2;

- 4) innych przepisów, z których wynika potrzeba oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników;
- 5) własnych spostrzeżeń uprawnionego lekarza z przeprowadzonych wizytacji stanowisk pracy.

§ 6. 1. Przed rozpoczęciem badania uprawniony lekarz, lekarz specjalista oraz psycholog powinien:

- 1) sprawdzić tożsamość osoby skierowanej na badanie;
- 2) upewnić się, czy pracownik nie zgłosił się na badanie bezpośrednio po nocnej zmianie, w stanie uniemożliwiającym ustalenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy; w takim przypadku należy odmówić przeprowadzenia badania i ustalić nowy termin, powiadamiając o tym pisemnie właściwego pracodawcę.

2. Badanie psychologiczne wykonuje się przed badaniami wchodzącymi w zakres badań lekarskich pracowników, w terminach określonych w ust. 3.

3. Badania psychologiczne wykonuje się:

- 1) przy każdym badaniu wstępnym;
- 2) co 4 lata - w ramach badań okresowych;
- 3) co 2 lata - w ramach badań okresowych u pracowników powyżej 50 roku życia zatrudnionych na stanowiskach:
  - a) torowizjera, mostowniczego, dróżnika obchodowego – wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia,
  - b) dyspozytora ruchu, dyżurnego ruchu i stacji, maszynisty pociągu metra, maszynisty pomocniczych pojazdów kolejowych – wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 4) w ramach badania kontrolnego, jeżeli lekarz wykonujący badanie uzna to za niezbędne do wydania orzeczenia;
- 5) w razie spowodowania przez pracownika wypadku kolejowego.

4. W ramach badań pomocniczych należy wykonać morfologię krwi, OB, badanie poziomu glikemii na czczo, badanie poziomu aminotransferaz, badanie ogólne moczu, rtg klatki piersiowej i ekg.

5. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy, a w przypadku badań radiologicznych:

- 1) nie więcej niż 24 miesiące - w odniesieniu do stanowisk wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem pkt 2 ,
  - 2) nie więcej niż 48 miesięcy - w odniesieniu do stanowisk: nastawniczy, automatyk sterowania ruchem kolejowym wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz stanowisk wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia
- jeżeli nie zachodzą okoliczności uzasadniające ponowne ich wykonanie.

§ 7.1. Badanie układu wzrokowego przeprowadza lekarz okulista, który określa kategorię wzroku na podstawie wyniku badania, stosując tabele nr 3 i 4 oraz uwagi metodyczne, z tym że badanie dróznika przejazdowego przeprowadza zawsze wg tabeli nr 4.

**Tabela nr 3**

| <b>BADANIE OKULISTYCZNE WYKONYWANE W RAMACH BADANIA WSTĘPNEGO NA STANOWISKA BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA</b> |              |                           |                            |
|--|--------------|---------------------------|----------------------------|
|  |              | <b>I kategoria wzroku</b> | <b>II kategoria wzroku</b> |
| Ostrość wzroku   | Bez korekcji | 0,8 / 0,8                 | 0,8 / 0,6                  |
|  | Z korekcją   | -                         | -                          |
|  | Korekcja     | -                         | -                          |
| Rozpoznawanie barw   |              | prawidłowe                | prawidłowe                 |

**Tabela nr 4**



**BADANIE OKULISTYCZNE WYKONYWANE W RAMACH BADANIA OKRESOWEGO NA STANOWISKA BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE METRA**

|                    |              | <b>I kategoria wzroku</b>          | <b>II kategoria wzroku</b>         |
|--------------------|--------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Ostrość wzroku     | Bez korekcji | 0,5 / 0,5<br>lub<br>0,7 / 0,3      | 0,4 / 0,2                          |
|                    | Z korekcją   | 1,0 / 0,5<br>lub<br>0,8 / 0,8      | 0,8 / 0,6                          |
|                    | Korekcja     | + / - 3,0 D sph<br>+ / - 2,0 D cyl | + / - 3,0 D sph<br>+ / - 2,0 D cyl |
| Rozpoznawanie barw |              | prawidłowe                         | prawidłowe                         |

Uwagi metodyczne:

- A. Zez, oczopląs i wszczepienie soczewek wewnątrzgałkowych wyklucza zakwalifikowanie do I i II kategorii wzroku.
- B. Brak widzenia stereoskopowego dyskwalifikuje do pracy na wysokości.
- C. Zmiany w polu widzenia nie zezwalają na zakwalifikowanie do I kategorii wzroku. Obwodowe ubytki w polu widzenia nie przekraczające 20 stopni w każdym oku pozwalają przyznać II kategorię wzroku, po wykluczeniu czynnego procesu chorobowego.
- D. Wyniki badań, rozpoznanie oraz ewentualną konieczność pracy w szklach korekcyjnych należy wpisać do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.
- E. Konieczność pracy w szklach korekcyjnych należy dodatkowo wpisać do zaświadczenia lekarskiego.

2. Jeżeli kategorie wzroku zostały określone w szklach okularowych lub soczewkach kontaktowych, pracownik jest obowiązany do używania wymaganej korekcji w czasie pracy oraz posiadania szkieł zapasowych.

§ 8. Badanie narządu słuchu i równowagi przeprowadza lekarz laryngolog, który określa kategorię słuchu według norm zawartych w tabeli nr 5, uwzględniając wynik badania audiometrycznego.

**Tabela nr 5**

| <b>Kategoria słuchu</b> | <b>Badanie słuchu w ramach badania wstępnego na stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra</b> | <b>Badanie słuchu w ramach badania okresowego na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra</b> |
|-------------------------|--|---|
| I                       | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m.  | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m.   |
| II                      | Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 3 m.  | Badany powinien słyszeć mowę zwykłą każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m.   |

§ 9. 1. Badanie psychologiczne przeprowadza psycholog, uwzględniając czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych.

2. Badania psychologiczne powypadkowe wykonuje się Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej.

§ 10. 1. Przy ocenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy pracownika zatrudnionego na stanowisku pracy dłużej niż 5 lat, uprawniony lekarz uwzględnia stopień przystosowania zawodowego.

2. Przy ocenie zdolności do pracy pracownika, który wykonuje dodatkowe czynności, wykraczające poza zakres czynności określonych dla stanowiska pracy tego pracownika, należy uwzględnić wymogi zdrowotne przewidziane dla tych czynności.

§ 11. Pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowych metra uznaje się za zdolnych do pracy na tych stanowiskach, jeżeli:

- 1) w wyniku badania ogólnego stanu zdrowia, z uwzględnieniem wyników badań specjalistycznych i pomocniczych, nie stwierdzono istotnych zmian chorobowych ani nieprawidłowości lub stwierdzone zmiany w nieznacznym stopniu ograniczają sprawność ustroju, lecz nie powodują niezdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy;
- 2) spełniają wymogi odnośnie kategorii wzroku i słuchu, określone w tabelach nr 1 i 2 ;
- 3) uzyskały pozytywną ocenę zdolności do pracy na określonym stanowisku pracy, wydaną przez psychologa.

§ 12. 1. W wyniku badania lekarskiego (badania ogólnego stanu zdrowia, badań specjalistycznych i pomocniczych) oraz badania psychologicznego uprawniony lekarz wydaje orzeczenie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na określonym stanowisku pracy lub istnienie takich przeciwwskazań.

2. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, uprawniony lekarz wpisuje do zaświadczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 9 do rozporządzenia, oraz do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.

3. Zaświadczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, wystawia się w 2 egzemplarzach – dla pracownika i pracodawcy.

4. Rejestr wydanych zaświadczeń prowadzi się oddzielnie dla każdego pracodawcy.

§ 13. W kolejowych poradniach medycyny pracy oraz w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołuje się komisje lekarskie.

§ 14. 1. Komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy powołane są do:

- 1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia uprawnionego lekarza, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1
- 2) orzekania o zdolności do pracy, gdy pracownik spowodował wypadek kolejowy.

2. Komisja Lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołana jest do:

- 1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia uprawnionego lekarza, w odniesieniu do stanowisk określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

2) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołań od orzeczeń wydanych przez komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy, w przypadku badania, o którym mowa ust. 1 pkt 2.

3. W skład komisji orzekającej w trybie odwoławczym nie może wchodzić lekarz, który wydał orzeczenie, od którego rozpatrywane jest odwołanie.

4. Komisja lekarska może wystąpić do pracodawcy badanego pracownika o informacje niezbędne do pracy komisji, a także zaprosić przedstawiciela pracodawcy do udziału w pracach komisji.

5. Przedstawiciel pracodawcy badanego pracownika nie bierze udziału w badaniu lekarskim i nie może być przy nim obecny. Powinien on scharakteryzować badanego, warunki środowiska pracy, sposób wykonywania pracy i szczególne wymagania sprawnościowe.

6. Przepis § 6 ust. 1 stosuje się odpowiednio.

§ 15. 1. Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez uprawnionego lekarza może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania zaświadczenia lekarskiego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania. Wniosek składa się do lekarza, który wydał to zaświadczenie.

2. Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez komisję lekarską w poradni medycyny pracy w wyniku badania, o którym mowa w § 14. ust. 1 pkt 2, może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania zaświadczenia lekarskiego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania. Wniosek składa się do komisji, która wydała to zaświadczenie.

3. Ponowne badanie powinno być przeprowadzone w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku. Badanie przeprowadzają:

- 1) komisje lekarskie we właściwych terenowo kolejowych poradniach medycyny pracy w przypadku badań, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1;
- 2) Komisja Lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej w przypadku badań, o których mowa w § 14 ust 2 .

4. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym komisja lekarska wpisuje do zaświadczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia, oraz do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika.

5. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym, określonym w ust. 1 – 4, jest ostateczne.

### **ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE**

W wyniku badania lekarskiego i oceny psychologicznej przydatności zawodowej orzeka się,  
że:

Pan/i .....

urodzony/a w ..... dnia ..... miesiąca ..... roku .....

zamieszkały/a .....  
(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości .....

zatrudniony/a, przyjmowany/a do pracy\*

w .....  
(nazwa pracodawcy - zakładu pracy)

stanowisko .....

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\*

- data następnego badania okresowego .....

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\* .....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z  
dnem\* .....

UWAGI LEKARZA:

.....  
.....

..... dnia ..... pieczęć i podpis lekarza uprawnionego  
(komisji lekarskiej)

\* Niepotrzebne skreślić.

#### **POUCZENIE:**

Osoba zainteresowana i pracodawca otrzymujący zaświadczenie lekarskie - w przypadku zastrzeżeń co do treści tego zaświadczenia - może wystąpić w ciągu 7 dni od daty otrzymania zaświadczenia do właściwej terenowo kolejowej poradni medycyny pracy z wnioskiem o ponowne badanie lekarskie i wydanie zaświadczenia. W przypadku pracownika metra wnioski o ponowne badanie należy kierować do Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wnioski o ponowne badanie lekarskie i wydanie zaświadczenia składa się za pośrednictwem lekarza, który wydał zaświadczenie. W przypadku badania wypadkowego wnioski o ponowne badanie i wydanie zaświadczenia należy skierować do Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej za pośrednictwem komisji lekarskiej, która wydała zaświadczenie.

(pieczęć komisji lekarskiej)

**ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE**  
**(wydane w trybie odwoławczym)**

W wyniku ponownego badania lekarskiego oraz oceny psychologicznej przydatności zawodowej orzeka się, że:

Pan/i .....

urodzony/a w ..... dnia ..... miesiąca ..... roku .....

zamieszkały/a

.....

(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości .....

zatrudniony/a w.....

(nazwa i adres pracodawcy - zakładu pracy)

stanowisko .....

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku\*

- data następnego badania okresowego .....

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku\* .....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z dniem\* .....

UWAGI LEKARZA:

.....

.....

..... dnia .....

pieczęć i podpisy członków

komisji lekarskiej

\* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE: Od niniejszego zaświadczenia odwołanie nie przysługuje.

72/02/BS

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach, stanowi realizację upoważnienia wynikającego z art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym., w związku z transpozycją tzw. „trzeciego pakietu kolejowego”.

Transpozycja trzeciego pakietu kolejowego, w tym dyrektywy 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, spowodowała, że warunki, jakie powinni spełniać maszyniści prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe są przedmiotem oddzielnej regulacji.

Spod działania ww. dyrektywy 2007/59/WE, zgodnie z jej przepisami art. 2 zostali wyłączeni maszyniści prowadzący pociągi i pojazdy kolejowe metra. Dlatego warunki, jakie powinni oni spełniać są określone w projekcie rozporządzenia.

W rozporządzeniu określono wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra.

Na stanowiskach tych mogą być zatrudnione osoby posiadające m. in.:

- 1) wymagane wykształcenie, określone dla danego stanowiska,
- 2) wymagany na danym stanowisku staż pracy i odbyte przygotowanie zawodowe, oraz zdany egzamin kwalifikacyjny, stwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
- 3) zdolność fizyczną i psychiczną potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim.

W rozporządzeniu przewidziano, że przygotowanie zawodowe do uzyskania kwalifikacji wymaganych na poszczególne stanowiska organizuje pracodawca. Pracodawca wyznacza również osobę kierującą przygotowaniem zawodowym posiadającą niezbędne kwalifikacje zawodowe, właściwe dla specjalności przygotowania zawodowego.

Przygotowanie zawodowe obejmuje:

- szkolenie teoretyczne polegające na zdobywaniu wiedzy w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na danym stanowisku,
- staż stanowiskowy, który jest zapoznaniem kandydata z pracą na danym stanowisku,

- szkolenie praktyczne, które jest zorganizowaną formą zdobywania umiejętności praktycznych i poznania zakresu obowiązków poprzez wykonywanie czynności w określonej komórce organizacyjnej pracodawcy pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika,
- zajęcia próbne, podczas których osoba odbywająca przygotowanie zawodowe pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika wykonuje samodzielnie niektóre lub wszystkie czynności wchodzące w zakres określonego stanowiska pracy.

Po zakończeniu przygotowania zawodowego w wymiarze określonym w projekcie na wniosek pracodawcy lub osoby zainteresowanej w jednostkach organizacyjnych, przy których została powołana komisja egzaminacyjna przeprowadzany jest egzamin kwalifikacyjny.

Egzamin kwalifikacyjny składa się z egzaminu praktycznego przeprowadzanego na stanowisku pracy oraz z egzaminu teoretycznego, obejmującego sprawdzenie wiadomości i umiejętności wymaganych dla poszczególnych stanowisk, określonych w rozporządzeniu.

Rozporządzenie określa sposób powoływania, skład, wymagania kwalifikacyjne w odniesieniu do przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej adekwatne do specyfiki stanowisk osób egzaminowanych, tryb pracy komisji, wysokości opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji oraz sposób uiszczania tych opłat, wzór dokumentu stwierdzającego te kwalifikacje oraz zasady wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych.

Projekt zawiera zapis na podstawie którego pracodawca wydawał będzie prawo kierowania pociągiem metra.

Projekt przewiduje obowiązek poddawania pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których w rozporządzeniu autoryzacji przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku pracy, zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego, gdy przerwa na stanowisku w danym miejscu pracy trwała dłużej niż 6 miesięcy lub zmiany warunków technicznych technologicznych w miejscu pracy. Autoryzację należy odnotować w rejestrze egzaminów prowadzonym przez pracodawcę.

W projekcie prowadzono również wzór dokumentu, który będą obowiązani posiadać na stanowisku pracy i okazywać uprawnionemu organowi, pracownicy o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Projekt przewiduje, że w razie spowodowania wypadku, stwierdzenia poważnych uchybień przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub przerwy w pracy dłuższej niż 12 miesięcy, pracodawca



zobowiązany jest pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia poddać egzaminowi weryfikacyjnemu.

Rozporządzenie określa również zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników, o których mowa w rozporządzeniu oraz tryb orzekania o tej zdolności.

Do oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników i wydawania orzeczeń o tej zdolności właściwi są uprawnieni lekarze zatrudnieni w komórkach organizacyjnych Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy i komisje lekarskie w kolejowych ośrodkach medycyny pracy oraz w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.

Natomiast psycholodzy dokonujący oceny zdolności psychologicznej do pracy na stanowiskach wymienionych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia powinni odbyć przeszkolenie w jednostkach organizacyjnych służby medycyny pracy PKP S.A. w zakresie czynników ryzyka i szczególnych wymogów sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodyki badań psychologicznych.

Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez uprawnionego lekarza będzie mógł w trybie określonym w projekcie wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania.

Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez komisję lekarską będzie mógł w trybie określonym w projekcie wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania przez określone w projekcie komisje lekarskie. Orzeczenia wydane w trybie odwoławczym są ostateczne.

W rozporządzeniu przewidziano również, że pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na stanowiskach określonych w projekcie i do wykonywania tych czynności zostali dopuszczeni na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują nadal uprawnienia do wykonywania tych czynności, bez obowiązku dopełnienia warunków dotyczących wykształcenia, stażu pracy, przygotowania zawodowego i egzaminów kwalifikacyjnych, określonych w projekcie.

Również pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na ww. stanowiskach określonych w rozporządzeniu i posiadają zdolność fizyczną i psychiczną stwierdzoną zaświadczeniem lekarskim wydanym na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują nadal tę zdolność do czasu następnego badania, którego termin wynika z przepisów rozporządzenia.

## Ocena Skutków Regulacji

### **1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje**

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową, przewoźników kolejowych, warszawskie metro, użytkowników bocznic kolejowych oraz przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowych.

### **2. Konsultacje społeczne.**

W trakcie prac nad projektem zostaną przeprowadzone konsultacje ze spółkami Grupy PKP, Metrem Warszawskim oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, Sekcji Przewoźników Kolejowych i Sekcji Budownictwa Kolejowego.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.**

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Brak wpływu.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Wejście w życie rozporządzenia nie wpływa na rynek pracy oraz konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a także sytuację i rozwój regionalny. Projekt ten dotyczy spraw pracowniczych objętych art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 z późn. zm.).

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.**

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.**

Projektowana zmiana jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

T48-020-19-15

73/02/BS

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....2009 r.

**w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury przewoźnika kolejowego mającego siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 29a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) kryteria, na podstawie których ustalane będzie czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową;
- 2) kryteria, na podstawie których przeprowadzona będzie analiza czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;
- 3) zakres informacji, przedkładanej Prezesowi UTK i zarządcy infrastruktury kolejowej przez przewoźnika kolejowego, wykonującego międzynarodowe przewozy osób, zamierzającego złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 44).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

- 4) zakres wniosku będącego podstawą ustalenia czy większość przewozów planowanych przez przewoźnika kolejowego będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zakres wniosku będącego podstawą ustalenia czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;
- 6) tryb wydawania decyzji o ograniczeniu w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego.

§ 2. Za usługę międzynarodową uważa się połączenie realizowane między stacją kolejową poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a stacją kolejową na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z powrotem, z prawem zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach pośrednich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem § 5 ust. 1 i 2 .

§ 3. 1. Przewoźnik kolejowy mający siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zamierzający złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów w celu wykonywania połączeń międzynarodowych przed złożeniem wniosku przedkłada Prezesowi UTK informację zawierającą:

- 1) kopię licencji na wykonywanie przewozu osób wydaną przez właściwe władze innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) planowaną trasę wraz ze stacjami zatrzymania pociągu;
- 3) częstotliwość planowanej usługi;
- 4) planowaną jakość usług, w szczególności informacje na temat posiadanego taboru;
- 5) planowany czas przejazdu w oparciu o posiadany tabor;
- 6) sposób dystrybucji biletów;
- 7) planowane potoki pasażerów, z wyszczególnieniem usług krajowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) planowane taryfy.

2. W przypadku złożenia niekompletnej informacji, o której mowa w ust. 1, przewoźnik kolejowy mający siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uzupełnia ją na żądanie Prezesa UTK w terminie 14 dni od daty otrzymania wezwania do uzupełnienia braków.

3. W przypadku niezłożenia informacji, o której mowa w ust. 1, lub nie uzupełnienia braków w terminie, o którym mowa w ust. 2, wniosek o dostęp do infrastruktury pozostanie bez rozpatrzenia.

§ 4. 1. Prezes UTK może podjąć decyzję o ograniczeniu w przypadku, gdy ilość, położenie i wielkość stacji pośrednich zatrzymania pociągu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także częstotliwość usługi powodują w ramach tego połączenia powstanie usługi krajowej, w której liczba pasażerów krajowych przekracza łącznie 51% wszystkich pasażerów tego połączenia.

2. Ograniczenie może polegać na ograniczeniu liczby stacji zatrzymania pociągu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na zmniejszeniu częstotliwości usługi.

3. Prezes UTK, przy wydawaniu decyzji o ograniczeniu, bierze pod uwagę wpływ usługi świadczonej przez przewoźnika mającego siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na rentowność usługi objętej danym zamówieniem publicznymi, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych.

4. Prezes UTK może wydać decyzję o ograniczeniu w przypadku, gdy stwierdzi, że istnieje zagrożenie dla równowagi ekonomicznej przewozów wykonywanych w oparciu o zamówienie publiczne na usługi w transporcie kolejowym.

5. Prezes UTK wydaje decyzję o ograniczeniu wraz z uzasadnieniem w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania informacji od przewoźnika kolejowego. Decyzję przekazuje się wszystkim zainteresowanym stronom.

6. Prezes UTK, wydając decyzję o ograniczeniu określa termin i warunki, zgodnie z którymi strony mogą wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji.

7. W przypadku, gdy przewoźnik kolejowy mający siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, informuje o tym Prezesa UTK, który przeprowadza ponowną analizę.

§ 5. 1. Organ zawierający umowy o świadczenie usług publicznych na danej linii, zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe realizujące publiczne zamówienie na usługę może złożyć do Prezesa UTK wniosek o zbadanie istnienia zagrożenia równowagi ekonomicznej umów publicznych na usługi przez wnioskowane przez przewoźnika kolejowego mającego siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej połączenie międzynarodowe.

2. Dokumentami niezbędnymi do przeprowadzenia analizy są:

1) wyciąg z umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zawartej między przewoźnikiem kolejowym realizującym zamówienia publiczne na usługi a organem administracji publicznej zamawiającym usługi publiczne w transporcie kolejowym zawierający:

a) opis trasy,

b) opis usługi, w szczególności jej jakości,

c) wysokość rekompensaty,

d) prognozy przewozowe na tej trasie;

2) oszacowanie strat, które mogą powstać w wyniku planowanej usługi międzynarodowej, sporządzone przez przewoźnika kolejowego realizującego zamówienia publiczne na usługi lub organ zamawiający usługi publiczne.

3. W przypadku nie złożenia wymaganych dokumentów, o których mowa w ust. 2, strona wnioskująca uzupełnia wniosek, na żądanie Prezesa UTK w terminie 14 dni od daty otrzymania wezwania do uzupełnienia braków.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia został opracowany w związku z obowiązkiem wykonania delegacji ustawowej z art. 29a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. nr 16, poz.94 z późn. zm.).

### Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia obejmują :

Szczegółowe zasady w zakresie wydania decyzji przez Prezesa UTK w celu ograniczenia dostępu do infrastruktury przewoźnika kolejowego mającego siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a w szczególności:

- 1) kryteria, na podstawie których określane będzie czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową;
- 2) kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;
- 3) zakres informacji, przedkładanej prezesowi UTK i zarządcy infrastruktury kolejowej przez przewoźnika kolejowego, wykonującego międzynarodowe przewozy osób, zamierzającego złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów;
- 4) zakres wniosku będącego podstawą ustalenia czy większość przewozów planowanych przez przewoźnika kolejowego będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zakres wniosku będącego podstawą ustalenia czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych;
- 6) tryb wydawania decyzji.

Możliwość ograniczenia dostępu do infrastruktury dla przewoźnika mającego siedzibę w innym kraju członkowskim UE wynika z art. 1 pkt 8 Dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych. Ma ona zagwarantować, iż usługa wykonywana przez takiego przewoźnika nie będzie w rzeczywistości usługą krajową, tj. taką, której większa część będzie realizowana na terytorium RP. Rozporządzenie definiuje usługę międzynarodową. Następnie określa wymogi odnośnie przewoźnika mającego siedzibę poza terytorium RP zamierzającego złożyć do Prezesa UTK wniosek o dostęp do infrastruktury w celu wykonywania połączeń międzynarodowych. Przewoźnik taki musi z odpowiednim wyprzedzeniem przekazać informację o planowanej usłudze międzynarodowej, obowiązek ten wynika z art. 2 pkt 3 dyrektywy 2007/58/WE. Prezes UTK może, na podstawie sprecyzowanych w rozporządzeniu kryteriów, podjąć decyzję o ograniczeniu dostępu do infrastruktury przewoźnikowi mającemu siedzibę poza terytorium RP na wykonywanie połączeń międzynarodowych w przypadku, gdy faktycznym celem usługi jest wykonywanie przewozów krajowych. Ograniczenie takie może polegać na ograniczeniu stacji zatrzymania pociągu na terytorium RP lub na zmniejszeniu częstotliwości usługi.

Dyrektywa 2007/58/WE daje również możliwość ochrony połączeń krajowych wykonywanych w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych – art. 1 pkt. 8 ww. dyrektywy. Prezes UTK na wniosek zainteresowanych stron, określonych w rozporządzeniu, bada istnienie zagrożenia równowagi ekonomicznej umów publicznych na usługi przez dane połączenie międzynarodowe. Rozporządzenie precyzuje dokumenty konieczne do przeprowadzenia analizy – m.in. wyciąg z umowy o świadczenie usług publicznych, opis trasy, opis usługi, szacunek strat, które może spowodować planowana usługa międzynarodowa itd.

Przy wydawaniu decyzji Prezes UTK bierze pod uwagę wpływ na rentowność usługi objętej danym zamówieniem publicznym na usługi.

Prezes UTK może ograniczyć dostęp do usługi obcemu przewoźnikowi, poprzez np. ograniczenie liczby stacji zatrzymania pociągu na terytorium RP lub na zmniejszeniu częstotliwości usługi, gdy stwierdzi, że istnieje zagrożenie dla równowagi ekonomicznej przewozów wykonywanych w oparciu o zamówienie publiczne na usługi w transporcie kolejowym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do Urzędu Transportu Kolejowego oraz organów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe.

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1) Izby Gospodarczej Transportu Lądowego;

2) przewoźników:

- PKP Intercity sp. z o.o.
- PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
- Arriva PCC
- Szybka Kolej Miejska sp. z o. o.
- "Koleje Mazowieckie - KM" sp. z o.o.
- Veolia Transport Polska

3) innych spółek:

- PKP SA
- PKP PLK SA
- PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy
- Kolejowy Zakład Medycyny Pracy w Warszawie

4) związków zawodowych działających w sektorze transportu kolejowego:

- Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
- Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
- Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
- Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych

### 3. Wpływ regulacji na:

#### a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Koszty wiążące się z nowymi zadaniami nałożonymi na Urząd Transportu Kolejowego (część 71 budżetu państwa) w 2010 r. – **13 200 tys. zł.** – kwota ta dotyczy kosztów związanych z wdrożeniem całego III pakietu Kolejowego, a więc również zawiera koszty wynikające z niniejszego rozporządzenia.

Koszty dla przewoźników można oszacować dopiero w momencie liberalizacji rynku i zgłoszenia zapotrzebowania na wykorzystanie przepustowości infrastruktury przez przewoźników z UE.

#### b) rynek pracy

Zwiększenie liczby połączeń międzynarodowych, w tym połączeń między stacjami na terytorium RP może ułatwić dojazd do pracy pracowników korzystających z przewozów kolejowych.

**c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wprowadzenie projektowanej regulacji nałoży na polskie przedsiębiorstwa kolejowe wymóg podwyższenia jakości usług, w celu konkurowania z obcymi przewoźnikami.

**d) sytuację i rozwój regionalny**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

**e) sytuację finansową**

Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów wpłynie na sytuację przedsiębiorstw sektora transportu kolejowego. Poniesione będą musiały być koszty związane z podniesieniem jakości usług umożliwiające konkurowanie z przewoźnikami spoza UE.

**4. Korzyści społeczne**

Przepisy rozporządzenia będą chronić przed utartą bądź pogorszeniem rentowności połączenia wykonywane w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych, a co za tym idzie będą zapobiegać możliwej likwidacji takich połączeń, co jest korzystne dla społeczeństwa. Inną korzyścią będzie zwiększenie konkurencji, a co za tym idzie podniesienie jakości przewozu na trasach międzynarodowych, w tym w połączeniach między stacjami na terytorium RP.