

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA
INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia..... 2010 r.

w sprawie świadectwa maszynisty²⁾

Na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

§ 2. 1. Szkolenie przeprowadza podmiot uprawniony, wpisany na listę publikowaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą”.

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.

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.

§ 3. 1. Egzamin przeprowadzany jest przez podmiot uprawniony, wpisany na listę publikowaną przez Prezesa UTK, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy.

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

3. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiedzy i umiejętności określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia.

¹ 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).

² Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia 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. 51).

³ 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, Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157 poz.1241 i Nr 214, poz. 1658.

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

5. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd 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.

§ 4. 1. Sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów określa załącznik nr II do decyzji Komisji nr 2010/17/WE z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17). Rejestr jest regularnie uaktualniany.

2. Każdy przewoźnik kolejowy i każdy zarządca infrastruktury kolejowej umożliwiają Prezesowi UTK dostęp do informacji o treści wydanych przez nich świadectw maszynisty i zarejestrowanych danych oraz dostarczają takie dane właściwemu organowi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei lub organowi dwunarodowemu, któremu zadania te zostały powierzone przez państwa członkowskie Unii Europejskiej, w celu zapewnienia ujednolicenia reżimu bezpieczeństwa dla wyspecjalizowanej infrastruktury granicznej na ich wniosek, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.

3. Maszynista ma dostęp do danych jego dotyczących, przechowywanych w rejestrze świadectw maszynistów przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury kolejowej, i na jego wniosek, wydaje się mu uwierzytelniony odpis tych danych.

§ 5. 1. Po każdym sprawdzianie okresowym dotyczącym świadectwa maszynisty przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury potwierdza, poprzez odnotowanie w rejestrze świadectw maszynistów, że maszynista spełnia wymagania, określone w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia.

2. Jeśli sprawdzian okresowy, w odniesieniu do maszynisty, zakończył się wynikiem negatywnym, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty.

§ 6. Wzór świadectwa maszynisty określa rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1).

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2010 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU

Po ukończeniu specjalnego szkolenia dotyczącego taboru maszynista musi być zdolny do wykonywania następujących zadań:

1. PRÓBY I KONTROLE PRZED JAZDĄ

Maszynista musi umieć:

- 1) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie pojazdu kolejowego z napędem,
- 2) skontrolować obciążenia pojazdu kolejowego z napędem,
- 3) sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów pojazdu kolejowego z napędem,
- 4) sprawdzić, poprzez dokonanie określonych prób i kontroli, że pojazd kolejowy z napędem, jest w stanie zapewnić wymaganą siłę trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny,
- 5) sprawdzić wyposażenie pojazdu kolejowego z napędem w sprzęt ochronny i sprzęt związany z bezpieczeństwem, a także jego sprawność, na początku jazdy oraz przy przekazaniu pojazdu,
- 6) wykonać wszelkie należące do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo – utrzymaniowe.

2. ZNAJOMOŚĆ TABORU

Aby prowadzić pojazd kolejowy z napędem, maszynista musi być zaznajomiony ze wszystkimi obsługiwanyymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:

- 1) napędu,
- 2) hamowania,
- 3) elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w pojazdach kolejowych, ustalić, co jest potrzebne do ich usunięcia, a także, w określonych przypadkach podjąć działania naprawcze, maszynista musi być zapoznany z:

- 1) konstrukcjami mechanicznymi pojazdu,
- 2) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- 3) częściami biegowymi,
- 4) sprzętem związanym z bezpieczeństwem,
- 5) konstrukcją zbiorników paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym,
- 6) znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- 7) systemem rejestracji jazd,
- 8) układami elektrycznym i pneumatycznym,

- 9) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia,
- 10) sprzętem łączności (systemem transmisji radiowej, łącznością tor-pojazd itp.),
- 11) organizacją jazd pojazdem,
- 12) częściami składowymi pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu pojazdów kolejowych, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego,
- 13) układem hamulcowym,
- 14) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych z napędem,
- 15) łączeniem pojazdów kolejowych.

3. PRÓBY HAMULCÓW

Maszynista musi umieć:

- 1) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu,
- 2) sprawdzić działanie 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

Maszynista musi umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu i stosować maksymalną prędkość pociągu na podstawie takich zmiennych, jak obowiązujące dla danej linii kolejowej ograniczenia prędkości, panujące warunki pogodowe, wprowadzone zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych oraz przyjęte do wiadomości informacje przekazane maszyniście przed jazdą.

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

Maszynista musi umieć:

- 1) korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,
- 2) uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu z napędem,
- 3) używać hamulców pociągu do jego zwalniania i zatrzymania.

6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszynista musi:

- 1) zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,
- 2) umieć dokonać oględzin technicznych pociągu i umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości, zaradzać ich powstaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, ze szczególnym uwzględnieniem mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo osób,
- 3) wykazać się znajomością stosowania dostępnych środków zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.

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

Maszynista musi:

- 1) znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
- 2) umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i ustalić ich rodzaj oraz lokalizację na podstawie dokumentów pociągu,
- 3) znać procedury ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.

8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU

Po zaistnieniu wypadku kolejowego maszynista musi umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę,

Maszynista musi umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena innego specjalisty.

Maszynista musi znać, określone przez zarządcę infrastruktury, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.

9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU

Maszynista musi posiadać wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, umieć je stosować, nawet w najtrudniejszych warunkach, dla zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub poruszeniem się pociągu lub jego części.

WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY

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

Maszynista musi umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury informacjom.

2. ZNAJOMOŚĆ LINII

Maszynista musi potrafić przewidywać problemy możliwe do powstania w czasie jazdy i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związanych z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Musi posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.

Aspektami istotnymi dla znajomości linii kolejowej są:

- 1) warunki eksploatacji linii kolejowej (zmiany toru, ruch jednokierunkowy itp.),
- 2) znajomość stosownych dokumentów zarządcy infrastruktury dotyczących linii kolejowej,
- 3) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- 4) obowiązujące zasady ruchu oraz system sygnalizacyjny,
- 5) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,
- 6) nazwy stacji kolejowych ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,
- 7) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,
- 8) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- 9) profile topograficzne,
- 10) szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu,
- 11) szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.

3. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

Maszynista musi:

- 1) uruchamiać pociąg jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (wynikające z rozkładu jazdy, nakaz jazdy lub sygnał odjazdu, podawane przez urządzenia sygnalizacyjne itp.),
- 2) obserwować sygnały pochodzące od urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,
- 3) prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi

jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pojazdu kolejowego: czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym, pozwolenie na przejazd obok semafora podającego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych itp.,

- 4) przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych,
- 5) w razie potrzeby, sprawować obowiązki dotyczące obsługi pasażerów związane z otwieraniem i zamykaniem drzwi w pociągu.

4. PROWADZENIE POCIĄGU

Maszynista musi umieć:

- 1) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej,
- 2) używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu uwzględniając warunki linii kolejowej,
- 3) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, z uwzględnieniem charakterystyk pojazdu kolejowego z napędem, pociągu i linii kolejowej.

5. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszynista musi:

- 1) zwracać uwagę, o ile pozwala na to prowadzenie pociągu, na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia: urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów, ruchu kolejowego itp.,
- 2) umieć określić odległość dzielącą prowadzony pojazd od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- 3) umieć, możliwie najszybciej, poinformować zarządcę infrastruktury o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana,
- 4) ilekroć jest to konieczne, umieć podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.

6. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszynista musi umieć:

- 1) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,
- 2) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,
- 3) dostarczyć, jak najszybciej, zarządcy infrastruktury informacji dotyczących pożaru, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,
- 4) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.

7. TESTY JĘZYKOWE

Maszynista, który musi porozumiewać się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, musi posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury.

Umiejętności językowe maszynisty muszą odpowiadać poziomowi znajomości języka umożliwiającemu aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych.

Maszynista musi umieć korzystać z wiadomości i metod komunikacji określonych w TSI „Eksplatacja”.

Maszynista musi, co najmniej, umieć porozumiewać się w języku wskazanym przez zarządzającego infrastrukturą zgodnie z poziomem znajomości języka pozwalającym na radzenie sobie w sytuacjach praktycznych zawierających jednak nieprzewidziany element oraz pozwalającym na opisywanie zdarzenia i podtrzymywanie prostej rozmowy.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia wydawany jest w związku z obowiązkiem wykonania delegacji ustawowej z art. 22b ust. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Ww. przepisy ustawy zostały wprowadzone celem transpozycji 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). Mają one na celu stworzenie systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów obejmującego procedury i warunki wydawania licencji i świadectw oraz szkolenia i egzaminy. Nałożyły na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nowe zadania związane z nadzorem nad wydawaniem licencji i świadectw dla maszynistów.

Wprowadzanie w życie dyrektywy nr 2007/59/WE ma następować według harmonogramu, określonego w art. 37 tej dyrektywy. Pierwszym krokiem miało być przyjęcie przez Komisję Europejską interoperacyjnych parametrów rejestrów świadectw do dnia 4 grudnia 2008 r. Kolejne dwa lata zostaną poświęcone na utworzenie tych rejestrów i rozpoczęcie wydawania świadectw niektórym kategoriom maszynistów. 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 maszyniści są zobowiązani posiadać licencje i świadectwa zgodnie z dyrektywą nr 2007/59/WE. Tak złożony harmonogram wdrożenia ww. dyrektywy przemówił za zastosowaniem – do jej inkorporacji – elastycznej formuły legislacyjnej w postaci delegowania znaczniejszej części spraw do rozporządzeń wykonawczych.

Projektowane rozporządzenie określa:

- zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;
- sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów;
- wzór świadectwa maszynisty.

W projekcie rozporządzenia przywołane zostały przepisy zawarte w rozporządzeniu Komisji (UE) w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających,

uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.1.2010, str. 1) oraz decyzji Komisji z dnia 29.10.2009 w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE znak K(2009)8278.

W załącznikach do projektu rozporządzenia podano:

- zakres wiedzy zawodowej dotyczącej taboru,
- zakres wiedzy zawodowej dotyczącej infrastruktury.

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 rozporządzenia został 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 – przewoźników kolejowych oraz zatrudnianych przez nich maszynistów, zarządców infrastruktury kolejowej, innych podmiotów zaangażowanych w proces przyznawania, sprawdzania i uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, a także Urzędu Transportu Kolejowego.

2. Konsultacje społeczne

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

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Intercity S.A.;
- 4) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 5) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- 6) Szybka Kolej Miejska Sp. z o. o.;
- 7) „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- 8) PKP „Cargo” S.A.;
- 9) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 10) Urząd Transportu Kolejowego;
- 11) związki zawodowe działające w sektorze transportu kolejowego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Proponowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

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).

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.