Warszawa, 27 lipca2018 r.

**Piotr Macioszek**

**Wiceprezes Zarządu**

**Przewodniczący Sekcji Przewoźników Kolejowych**

**Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**

***IGTL/ /2018***

**Pan**

**Andrzej Bittel**

**Podsekretarz Stanu**

**Ministerstwo Infrastruktury**

Dotyczy pisma DTK.9.0211.1.2018.MS.7 z dnia 5 czerwca 2018 r. w sprawie konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Szanowny Panie Ministrze

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zgłasza następujące uwagi do ostatniej wersji projektu (z dnia 12 lipca 2018 r.)

Zmiana nr 4

W par.§22 podtrzymujemy naszą opinię co do brzmienia tego punktu:

„4a Przepis ust.4pkt 1 nie dotyczy pociągów z pojazdami trakcyjnymi niespełniającymi warunków widoczności, o których mowa w karcie UIC651 (alternatywnie w załączniku do niniejszego rozporządzenia), na których nie zostały zainstalowane dodatkowe urządzenia techniczne lub dodatkowe wyposażenie umożliwiające spełnienie tych warunków. W pojazdach obok maszynisty musi przebywać pracownik posiadający znajomość co najmniej warunków miejscowych linii, zasad sygnalizacji i sposobu zatrzymania pociągu oraz powinny być wyposażone co najmniej w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz w urządzenia radiołączności pociągowej.”

Ideą wprowadzenia ograniczenia stosowania jednoosobowej obsady było wdrożenie zalecenia PKBWK wynikające z konieczności wyeliminowania skutków braku widoczności. Nowa wersja zaproponowana przez Departament Kolejnictwa rozszerza wymogi tego zalecenia i nie uwzględnia sytuacji, w której część przewoźników posiada lokomotywy jednokabinowe z zapewnioną dostateczną widocznością lub dokonało modernizacji lokomotyw w celu spełnienia tego wymogu. Jednocześnie istnieją typy lokomotyw dwukabinowych o ograniczonej widoczności. Nowa wersja przepisu zaproponowana przez projektodawcę rozszerza skutki zapisu ponad rzeczywiste uzasadnienie.

Zmiana nr 5

Proponujemy pozostawić brzmienie §22 ust.3 bez zmian. Projektowana zmiana była już rozpatrywana podczas poprzednich aktualizacji rozporządzenia i nie została wprowadzona w życie. Nie zaistniały w ostatnim okresie czasu żadne sytuacje, które wskazywałyby na to, że rozwiązanie funkcjonujące dotychczas powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. W żadnym z dotychczasowych wypadków lub zakłóceń eksploatacyjnych nie wskazano na nieprawidłowe wykonanie czynności oględzin przez pracowników nie posiadających udokumentowanych uprawnień rewidenta.

Oględziny techniczne stanowią pierwszy poziom utrzymania i **to właściwy ECM powinien mieć możliwość ustalenia jakich kwalifikacji wymaga pracownik wykonujący te czynności**. Pamiętać należy, że ruch pociągów jest bardzo zróżnicowany oprócz pociągów kursujących w ruchu transgranicznym są też pociągi lokalne, miejscowe i to zarówno pasażerskie, jak i towarowe. W ruchu towarowym znane są sytuacje kursowania pociągów w zintegrowanym składzie, które są uruchamiane nawet kilkakrotnie w dobie.

Naszym zdaniem przepis ust. 3. powinien mieć brzmienie:

„3. Oględzin technicznych dokonują wyznaczeni przez przewoźnika uprawnieni pracownicy, których przygotowanie zawodowe i egzaminowanie, zgodnie z odrębnymi przepisami wydanymi na podstawie ustawy o transporcie kolejowym, zawierało czynności oględzin technicznych pociągu, sprawdzenie stanu taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągów na stacjach pośrednich.”

Uzasadnienie:

Maszynista, zgodnie z pkt. 6 lit. b załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty, musi „**umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości**, zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób”. Stanowiskowe szkolenie praktyczne określone w załączniku 3 tego rozporządzenia zawiera także zakres: „**Praca przy czynnościach rewidenta taboru**”.

Także dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty w załączniku V pkt. 6 NIEPRAWIDŁOWOŚCI tire drugi mówi: „Maszyniści muszą: (…) - **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”.

Zgodnie z powyższym maszynista jest szkolony i egzaminowany w zakresie wiedzy rewidenta taboru w odniesieniu do oględzin technicznych pociągu. Biorąc pod uwagę poszerzony zakres szkolenia o układy napędowe pojazdów, maszynista jest nawet bardziej wykwalifikowanym pracownikiem pod względem technicznym niż rewident taboru.

**Maszynista jest zatem w stanie dokonać oględzin technicznych pociągu przed jego jazdą, gdyż ma do tego wystarczające kwalifikacje.** Zapewnia to właściwy poziom bezpieczeństwa. Ponadto dokonanie oględzin przez maszynistę dodatkowo zapewnia zwiększenie rzetelności oględzin, gdyż maszynista ma świadomość, że sam będzie prowadził pociąg i od rzetelności wykonania oględzin zależy także jego życie i zdrowie.

Zaproponowany przepis jest szczególnie nieuzasadniony w przypadku pociągów złożonych z **pojazdów trakcyjnych takich jak autobusy szynowe, zespoły trakcyjne, lokomotywy jadące luzem, drezyny i pojazdy specjalne**. W tych przypadkach maszynista dokonuje podczas objęcia oględziny pojazdu z napędem, które siłą rzeczy faktycznie pokrywają się zakresem z oględzinami pociągu.

Ponadto w załączniku nr 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, w punktach dotyczących programu przygotowania zawodowego dla szeregu zawodów kolejowych (np. dyżurny, nastawniczy, kierownik pociągu pasażerskiego i towarowego, itd.) wskazane jest bezpośrednio ujęcie w programie szkolenia zagadnień budowy taboru oraz oględzin technicznych pociągu lub pojazdów”. Natomiast wśród zagadnień egzaminacyjnych zapisano jest m.in wykonanie oględzin technicznych pociągu albo wagonów w składzie.

Przewoźnicy nie wykorzystują zatem pracowników do wykonywania czynności niezgodnych z ich kwalifikacjami, przeciwnie wykorzystują kwalifikacje nabyte przez pracowników w wyniku realizacji programów szkolenia i egzaminowania zawartych w obowiązujących przepisach. Wprowadzenie proponowanego zapisu niejako kwestionuje inne przepisy uprawnienia nadane obywatelom na ich podstawie.

Zwracamy uwagę, że odbieranie uprawnień do wykonywania czynności nadanych innym aktem prawnym jest odbieraniem pracownikom praw nabytych i administracyjnym obniżaniem poziomu ich nabytych kwalifikacji. Może się to wiązać z powstaniem podstawy prawnej i faktycznej do pozwów o odszkodowania od Skarbu Państwa.

Z szacunkiem

**