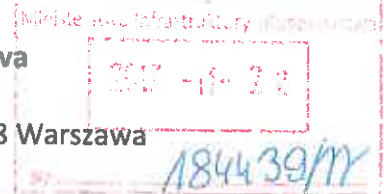


JMS

Kraków, dnia 15 listopada 2017 r.

Minister Infrastruktury i Budownictwa
Departament Kolejnictwa
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



Autor petycji:

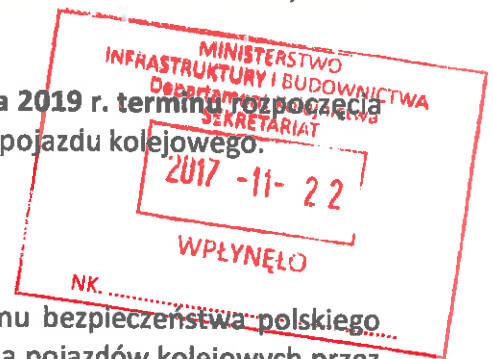
Stanisław Głowacz działający pod firmą Stanisław Głowacz F.H.U. JMS z siedzibą w Krakowie, adres 31-908 Kraków, os. Młodości 5/2, wpisany do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający NIP 6781826470 i REGON 121004725, w ramach działalności gospodarczej prowadzący m.in. ośrodek szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (nr wpisu do rejestru Prezesa UTK: PL/17/2015).

Dotyczy:

Prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa podjętych w zakresie zmian w rozporządzeniach:

- w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
- w sprawie świadectwa maszynisty,

zmierzących do **przesunięcia z 1 stycznia 2018 r. na 1 stycznia 2019 r. terminu rozpoczęcia obowiązkowego szkolenia maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego.**



PETYCJA

Szanowny Panie Ministrze!

Działając w interesie publicznym - w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego i doskonalenia umiejętności prowadzenia pojazdów kolejowych przez maszynistów (szczególnie w sytuacjach nieoczekiwanych, nietypowych i ekstremalnych) oraz w interesie ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów, który reprezentuję; na podstawie art. 2 ust. 2 pkt 1) i 2) ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach postuluję **przerwanie lub znaczące zmodyfikowanie** treści prac legislacyjnych, których założenia są dostępne na stronie internetowej mib.bip.gov.pl w zakładce „wykaz prac legislacyjnych” poz. 174 i 175 oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji.

W niniejszej petycji postuluję następujące rozwiązanie:

1. **Całkowitą rezygnację** z prac legislacyjnych zmierzających do przesunięcia terminu rozpoczęcia obowiązkowego szkolenia maszynistów przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego i **wdrożenie powyższego obowiązku** zgodnie z obecnym brzmieniem obowiązujących aktów prawnych tj. **od 1 stycznia 2018 r.**

lub w przypadku, gdy rozwiązanie postulowane w pkt 1. zostanie przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa odrzucone:

2. zastosowanie rozwiązania alternatywnego w postaci ograniczenia obowiązku **odbycia w 2018 r. przez każdego maszynistę szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego**, o którym mowa w § 10 ust. 1 obecnego brzmienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie świadectwa maszynisty jedynie **do obowiązkowego odbycia modułu szkoleniowego trwającego 1 godzinę zegarową i składającego się z minimum 45 minut efektywnego czasu prowadzenia przez maszynistę symulowanego pojazdu kolejowego.**

UZASADNIENIE

Procedowane obecnie przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmiany w rozporządzeniach, zmierzające *de facto* do przesunięcia realizacji pierwszych obowiązkowych szkoleń przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych z roku 2018 na rok 2019 są zmianami nieoczekiwanymi, nieuzasadnionymi oraz niekorzystnymi z niżej opisanych przyczyn:

I. Bezpieczeństwo transportu kolejowego jest priorytetem.

Od niemal dwóch lat ośrodek szkolenia i egzaminowania Stanisław Głowacz F.H.U. JMS szkolił maszynistów z wykorzystaniem symulatorów pojazdów kolejowych (na zlecenie zainteresowanych tą usługą przewoźników kolejowych, którzy starali się zapoznać swoich maszynistów z nowym narzędziem szkoleniowym, tak aby w 2018 r. maszyniści byli już oswojeni z symulatorami i mogli szkolić się na nich w pełni efektywnie). Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że z wykorzystania symulatorów pojazdów kolejowych zadowoleni są zarówno instruktorzy, jak i sami maszyniści, którzy cieszą się, że ich pracodawcy (przewoźnicy kolejowi) zapewni im doskonalenie umiejętności w bezpiecznych, ale maksymalnie zbliżonych do rzeczywistości warunkach. Przewoźnicy przypisują coraz większe znaczenie kulturze bezpieczeństwa w transporcie kolejowym zarówno w trakcie szkolenia kandydatów na maszynistów, na licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty jak i na etapie doskonalenia umiejętności maszynistów posiadających już uprawnienia. Symulatory pojazdów kolejowych stanowią inwestycje realnie przyczyniające się do podnoszenia umiejętności maszynistów, a w konsekwencji pozytywnie wpływające na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce.

Zmiana rozporządzeń skutkująca odłożeniem w czasie obowiązkowych szkoleń maszynistów o kolejne 12 miesięcy wywoła niekorzystne konsekwencje dla bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce, zachwieje poczuciem pewności prawa i zaufania do treści aktów prawnych, a także zniechęci do idei wdrażania symulatorów pojazdów kolejowych na polskim rynku kolejowym. Wskutek wprowadzenia projektowanych zmian w rozporządzeniach maszyniści zostaną przez kolejny rok pozbawieni możliwości powszechnego doskonalenia swoich umiejętności w warunkach bezpiecznej symulacji, które w wielu innych krajach Europy stanowią już standard (przyczyniający się do zapewniania bezpieczeństwa transportu kolejowego).

Liczni przewoźnicy kolejowi, którzy podjęli wysiłek finansowy i organizacyjny w celu przygotowania swoich spółek do wdrożenia systemu szkoleń maszynistów (np. pozyskanie własnych symulatorów lub uzyskanie praw do korzystania z symulatorów innych podmiotów, zabezpieczenie w budżetach na 2018 r. środków na szkolenia z użyciem symulatorów, opracowywanie metodyki szkoleń, wpisanie obowiązku szkoleń z użyciem symulatorów pojazdów kolejowych do dokumentów wewnętrznych obowiązujących u danego przewoźnika itd.) stracą wynikające z treści rozporządzeń umocowanie prawne i będą skłonni zrezygnować z dotychczas podjętych starań finansowych oraz organizacyjnych.

Przesunięcie obowiązku szkolenia przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych spowoduje także, że polski sektor transportu kolejowego będzie postrzegany jako mniej innowacyjny i nowoczesny niż konkurencyjne sektory transportu - drogowy (pojazdy ciężarowe i autobusy), lotniczy, morski, w których to sektorach wykorzystanie symulatorów do szkoleń i egzaminów jest standardem.

II. Istnieją wątpliwości w odniesieniu do zasadności przesłanek podnoszonych dla uzasadnienia projektowanych zmian legislacyjnych.

Dla uzasadnienia projektowanych zmian w treści rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wskazuje, że:

„Zmiana ta spowodowana jest brakiem skutecznego wyboru przez spółki kolejowe producenta symulatorów, który spełniłby wymóg ich wykonania. Przesunięcie ww. terminu umożliwi przygotowanie, organizację i dokonanie optymalnego zakupu symulatorów, których cena kształtuje się na poziomie kilku mln zł za sztukę.” Nie mogę zgodzić się z powyższą argumentacją, zauważyć należy, że „spółki kolejowe” nie zostały zobowiązane do samodzielnego zakupu symulatora - mogą bowiem korzystać z symulatorów już dostępnych na rynku (udostępnianych przez innych przewoźników, a przede wszystkim zapewnianych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, w tym m.in. Stanisław Głowacz F.H.U. JMS).

Odnosnie kolejnego z podnoszonych w uzasadnieniu argumentów - faktem jest, że cena zakupu symulatorów pojazdów kolejowych kształtuje się na poziomie kilku mln zł za sztukę, niemniej jednak nie jest to okoliczność nowa, ani zaskakująca dla uczestników rynku kolejowego, tym bardziej, że okoliczność ta była znana i podkreślana już w czasie prac legislacyjnych nad rozporządzeniem w sprawie świadectwa maszynisty z 2014 r. W czasie wspomnianych prac w 2014 r. projektodawca wskazywał, że: *„Szacunkowy koszt zakupu jednego symulatora pojazdu kolejowego, w zależności od jego budowy, funkcjonalności i wyposażenia technicznego, wynosi od 2 do 5 mln zł”* (źródło: uzasadnienie projektu rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty dostępne pod adresem <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/197693/katalog/197721#197721>).

Wydaje się zatem, że zapewniony przez ustawodawcę okres *vacatio legis* w zakresie obowiązku szkoleń przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych, wynoszący niemal 46 miesięcy (liczony od 4 marca 2014 r. do 31 grudnia 2017 r.) był wystarczający na przeprowadzenie procesu pozyskania i wdrożenia symulatora pojazdów kolejowych przez każdego zainteresowanego uczestnika rynku kolejowego. W uzasadnieniu projektu brak jest dowodów na potwierdzenie tezy, że: *„Przesunięcie ww. terminu umożliwi przygotowanie, organizację i dokonanie optymalnego zakupu symulatorów”*, brak jest także wyjaśnień dlaczego okres dodatkowych 12 miesięcy miałby w istotny sposób odmienić sytuację na rynku symulatorów pojazdów kolejowych w Polsce i ich dostępności, skoro niewystarczający (jak można wywnioskować ze stanowiska projektodawcy) okazał się dotychczasowy okres dostosowawczy wynoszący 46 miesięcy.

III. Brak pewności co do trwałości obowiązywania prawa spowoduje na rynku stan niepewności, co zniechęci do inwestycji, zaś projektowana zmiana uderzy najbardziej w te podmioty, które podejmowały działania i dokonywały inwestycji w zaufaniu do ustawodawcy i treści obowiązujących aktów prawnych oraz godzić będzie w interes maszynistów, pozbawionych możliwości powszechnego korzystania z nowoczesnych narzędzi szkoleniowych, jakie stanowią symulatory pojazdów kolejowych.

Ewentualne odroczenie obowiązku szkolenia maszynistów przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych będzie stanowiło precedens, po wystąpieniu którego żaden uczestnik rynku kolejowego nie będzie miał pewności, czy należy i czy warto inwestować w zapewnienie możliwości szkoleń przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych, czy też może lepszym rozwiązaniem jest wstrzymanie strategicznych decyzji w oczekiwaniu na kolejne przesunięcie

przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa obowiązku korzystania z symulatorów. **Tego rodzaju sytuacja spowoduje stagnację na rynku symulatorów pojazdów kolejowych w Polsce.** Owa stagnacja (brak inwestycji w obszar symulatorów pojazdów kolejowych przez przewoźników oraz ośrodki szkolenia i egzaminowania) będzie mogła stanowić podstawę do dalszego przedłużenia okresu wdrożenia obowiązkowych szkoleń symulatorów, a zatem powstanie efekt „błędnego koła”. (podmioty obecne na rynku nie zainwestują, ponieważ w danym okresie nie będzie obowiązku szkoleń, ustawodawca nie nałoży obowiązku szkoleń ponieważ w danym okresie nie będzie inwestycji ze strony podmiotów obecnych na rynku itd.). Stroną najbardziej poszkodowaną przez taki stan rzeczy będą maszyniści pozbawieni możliwości powszechnego korzystania z nowoczesnego i bezpiecznego narzędzia szkoleniowego jakie stanowi symulator pojazdów kolejowych. Odsunięcie w czasie obowiązku realizacji szkoleń maszynistów przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych doprowadzi do obniżenia rangi szkolenia na symulatorach i umniejszenia znaczenia tych szkoleń dla bezpieczeństwa transportu kolejowego. Przyczyni się do tworzenia w uczestnikach rynku kolejowego nieprawidłowego na gruncie faktów wrażenia, że szkolenie na symulatorach jest elementem zbędnym, dodatkowym, takim który można pominąć i z roku na rok przesuwając jego realizację.

IV. Brak wdrożenia do powszechnego wykorzystania symulatorów pojazdów kolejowych wpłynie negatywnie na stan bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2018 r., w tym liczbę wypadków i incydentów kolejowych powodowanych przez tzw. „czynnik ludzki”.

Na polskim rynku kolejowym występuje rosnące zapotrzebowanie na pracę maszynistów, przy jednoczesnym niedoborze kadr, co przekłada się na zjawisko nadmiernego przeciążenia pracą maszynistów i wpływa ujemnie na bezpieczeństwo transportu kolejowego. Maszyniści pracują coraz więcej co obniża ich czujność i sprzyja „rutynie pracy”, natomiast **szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego stanowi wyrwanie maszynisty z rutyny i postawienie go przed sytuacją nieoczekiwaną, niebezpieczną, ale realizowaną w bezpiecznych, bo symulowanych warunkach, jest zatem bardzo wskazane w obecnych realiach rynku kolejowego.**

Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego to także najnowocześniejsze dostępne narzędzie do doskonalenia techniki prowadzenia pojazdu kolejowego przez maszynistów i jedyne, które w praktyczny sposób uczy reakcji w sytuacjach ekstremalnych, co przekłada się finalnie na podniesienie bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz zmniejszenie liczby wypadków, za które odpowiedzialnym jest „czynnik ludzki”.

Ogólnie dostępne dane wskazują na rosnącą liczbę zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu transportu kolejowego, za które odpowiedzialne są błędy maszynistów kierujących pojazdami kolejowymi. Przykładami tego typu zagrożeń w ostatnim czasie są zdarzenia kolejowe w Smętowie, Kobylnicy, Worowie oraz Łodzi. Przykładem zdarzeń, na które wpływ ma błąd czynnika ludzkiego jest m.in. pominięcie przez maszynistę semafora wskazującego sygnał „stój”, przy czym od stycznia 2016 r. odnotowano już niemal 120 takich przypadków.

W tym kontekście należy podkreślić, że symulator pojazdów kolejowych odgrywa bardzo istotną rolę w eliminowaniu błędów ludzkich poprzez doskonalenie umiejętności oraz utrwalanie właściwych nawyków oraz wykorzenianie zachowań niewłaściwych.

Dzięki wykorzystaniu symulatorów pojazdów kolejowych starsi stażem maszyniści mają okazję zrewidować prawidłowość dotychczas stosowanych reakcji, zaś młodszy stażem maszyniści nabywają prawidłowych nawyków.

V. Postulowane przez Stanisław Głowacz F.H.U. JMS alternatywne rozwiązanie legislacyjne.

W odniesieniu do propozycji zawartej w pkt 1. petycji:

Przede wszystkim pragnę podkreślić, że brak jest przesłanek do rezygnacji w 2018 r. z obowiązkowego szkolenia maszynistów przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych w wymiarze 3 godzin. Istnieje bowiem realna możliwość zaspokojenia zapotrzebowania na szkolenia przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych w 2018 r. za pomocą symulatorów pojazdów kolejowych obecnie dostępnych na polskim rynku kolejowym. Zamiast rezygnacji ze szkoleń przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych w 2018 r. proponuję zatem w pierwszej kolejności raz jeszcze rozważyć i ocenić zasadność zachowania w mocy obowiązku szkoleń w pełnym dotychczas przyjętym przez ustawodawcę zakresie oraz wykorzystanie do realizacji tego obowiązku potencjału urządzeń już funkcjonujących w Polsce.

W odniesieniu do propozycji zawartej w pkt 2. petycji:

Na wypadek, gdyby pomimo przedstawionej wyżej argumentacji Minister Infrastruktury i Budownictwa w wyniku przeprowadzonych analiz uznał za konieczne zredukowanie wymiaru obowiązkowych szkoleń przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych proponuję zastosowanie rozwiązania alternatywnego w postaci ograniczenia obowiązku odbycia w 2018 r. przez każdego maszynistę szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego, o którym mowa w § 10 ust. 1 obecnego brzmienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie świadectwa maszynisty poprzez obowiązkowe odbycie modułu szkoleniowego trwającego 1 godzinę zegarową i składającego się z minimum 45 minut efektywnego czasu prowadzenia przez maszynistę symulowanego pojazdu kolejowego.

Przyjmując, że liczba maszynistów objętych obowiązkowym, jednogodzinnym szkoleniem wyniesie w 2018 r. 17000 osób, a efektywny czas pracy symulatora pojazdów kolejowych będzie wynosił w każdy dzień roboczy 12 godzin - do realizacji tak wyznaczonego obowiązku szkoleń będzie potrzebnych w skali kraju jedynie 6 symulatorów (*zgodnie z następującymi obliczeniami: 17000 maszynistów:12godzin=1416,(6)dni pracy symulatorów; 1416,(6):251dni roboczych= 5,64 symulatorów niezbędnych na rynku do pełnego pokrycia zapotrzebowania w wymiarze 1 godzina obowiązkowa dla każdego maszynisty*).

Innymi słowy, w przedstawionym wariantcie na każdy spośród 7 symulatorów pojazdów kolejowych w Polsce przypadałoby w 2018 r. około 2428 maszynistów do przeszkolenia, zaś efektywny czas pracy każdego z urządzeń (przyjmując 12 godzin tylko w dni robocze) to 3012 godzin. Z powyższego wyliczenia wynika niezbicie, że liczba urządzeń już obecnych na polskim rynku pozwoliłaby także bez trudu zaspokoić zapotrzebowanie na szkolenie maszynistów w 2018 r. w wymiarze jednej godziny dla każdego maszynisty.

Zalety postulowanego w niniejszej petycji, alternatywnego rozwiązania legislacyjnego:

Przyjęcie postulowanego w niniejszej petycji rozwiązania alternatywnego stanowiłoby kompromis, który pozwoliłby:

- maszynistom na rozwijanie swoich umiejętności poprzez powszechne szkolenie z użyciem symulatora pojazdu kolejowego,
- podmiotom posiadającym symulatory pojazdów kolejowych na współpracę na zasadach synergii z podmiotami korzystającymi z ich usług (przede wszystkim w relacjach ośrodek szkolenia i egzaminowania-przewoźnik),
- podmiotom nie posiadającym symulatorów pojazdów kolejowych na zamówienie i pozyskanie tych urządzeń w ciągu 2018r.,
- producentom symulatorów funkcjonujących już na polskim rynku na zebranie praktycznych doświadczeń dotyczących wyprodukowanego przez nich sprzętu.

Dodatkowo, przyjęcie powyższego rozwiązania:

- podniosłoby rangę symulatorów pojazdów kolejowych jako rozwiązania realnie przyczyniającego się do zapewniania bezpieczeństwa transportu kolejowego rozwiązania, z którego się nie rezygnuje i w które warto inwestować,
- umocniłoby poczucie pewności i zaufania do treści stanowionego prawa oraz potwierdziłoby skuteczność egzekwowania obowiązków przewidzianych w aktach normatywnych,
- potwierdziłoby fakt, że zapewnienie bezpieczeństwa transportu kolejowego traktowane jest przez ustawodawcę jako priorytet.

VI. Podsumowanie.

Pragnę podkreślić, że w mojej ocenie (popartej praktycznymi doświadczeniami jako ośrodek szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów wyposażony w symulatory pojazdów kolejowych) odsunięcie w czasie obowiązku szkoleń maszynistów przy użyciu symulatora pojazdów kolejowych będzie równoznaczne z **brakiem rozwoju tego rynku w Polsce**, co w konsekwencji **negatywnie wpłynie na poziom umiejętności polskich maszynistów** (szczególnie w porównaniu do maszynistów z krajów, w których powszechne szkolenie maszynisty przy użyciu symulatorów pojazdów kolejowych jest standardem).

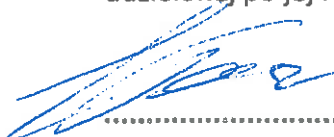
Bardzo proszę o uwzględnienie niniejszej petycji.

Z poważaniem



.....

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej Ministra Infrastruktury i Budownictwa moich danych osobowych, treści niniejszej petycji oraz odpowiedzi wraz z uzasadnieniem udzielonej po jej rozpatrzeniu.



.....