

Renata Maleda¹

WDRAŻANIE NOWYCH UREGULOWAŃ UNIJNYCH W ZAKRESIE LICENCJI I ŚWIADECTW MASZYNISTÓW NA PRZYKŁADZIE KOLEI NIEMIECKICH

Streszczenie

W referacie zawarto informacje związane z procesem wdrażania nowej dyrektywy unijnej dotyczącej licencji i świadectwa maszynisty. Zaprezentowano główne założenia i zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej odpowiedzialnej za proces wprowadzenia zmian w państwach członkowskich. Artykuł zawiera informacje o procesie wdrażania dyrektywy unijnej na przykładzie kolei niemieckich.

Słowa kluczowe: Unia Europejska, interoperacyjność, Europejska Agencja Kolejowa, Licencja i świadectwo maszynisty, Kolej Niemiecka

1. Wstęp

Członkostwo w Unii Europejskiej nakłada na poszczególne państwa obowiązek dostosowania się do wspólnych regulacji i przepisów. Zgodnie z powyższym Unia Europejska powołała dwadzieścia dwie Agencje Unijne. Celem ich działania jest ujednoczenie uregulowań prawnie – organizacyjnych obowiązujących w wybranych dziedzinach gospodarki, takich jak środowisko, chemia, żywność, medycyna, zdrowie i bezpieczeństwo pracy, transport.

Zadania w obszarze transportu kolejowego realizuje Europejska Agencja Kolejowa (European Railway Agency) mająca swoją siedzibę w Valenciennes (Francja). Podstawowym celem jej działania jest in-

¹ mgr, Kierownik Działu Funduszy Europejskich, Instytut Kolejnictwa, Warszawa, tel: 22 47 31 500, e-mail: rmaleda@ikolej.pl

tegracja kolei europejskich w zakresie technicznym, prawnym oraz organizacyjnym. Do jej najważniejszych zadań należą: współpraca przy tworzeniu prawodawstwa europejskiego, opracowywanie dyrektyw w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności kolei, certyfikatów licencji dla maszynistów, itp.

Udział w budowaniu zintegrowanego systemu kolejowego opiera się na położeniu nacisku na wspólne otwarcie na transport kolejowy, rynek dostawców i konkurencji, techniczną harmonizację, budowę i rozwój wspólnego systemu bezpieczeństwa, transparentności publikacji zasad i regulacji przez organy państwowe.

Przepisy państw członkowskich dotyczące warunków przyznawania uprawnień maszynistom pociągów znacznie różnią się między sobą. Celem ujednoczenia licencji i świadectw uzupełniających powinno być przede wszystkim ułatwienie wymiany maszynistów prowadzących pociągi pomiędzy państwami członkowskimi oraz ułatwienie ich przepływu między przedsiębiorstwami kolejowymi, natomiast w szerszym ujęciu – uznawanie licencji oraz świadectw przez wszystkie podmioty sektora kolejowego. W celu zagwarantowania jednolitości i przejrzystości państwa członkowskie powinny przyjąć wspólny wzór licencji maszynisty, natomiast przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinny wydawać ujednoczone świadectwa uzupełniające.

Uregulowania unijne w zakresie licencji i certyfikatów dla maszynistów określa Dyrektywa 2007/59/EC Parlamentu Europejskiego z 23 października 2007 roku dotycząca certyfikatu dla maszynisty lokomotyw i pociągów poruszających się po liniach państw Unii Europejskiej. Przewodnikiem do zmian i regulacji w zakresie licencji dla maszynisty jest przygotowana przez ERA propozycja oparta na Dyrektywie 59 z 2007 roku Parlamentu Europejskiego zatytułowana „Zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej nr ERA/REC /SAF/04-2008” z dnia 19 grudnia 2008 roku.

Wymagania związane z otrzymaniem licencji wyglądają następująco: wiek minimum 20 lat, minimum średnie wykształcenie, spełnione wymagania medyczne, psychologiczne, ogólne kompetencje techniczne. Licencja będzie ważna 10 lat na terytorium Unii Europejskiej, wydana przez Państwowy Organ Bezpieczeństwa Kolejowego (w Polsce – Urząd Transportu Kolejowego).

Aby otrzymać certyfikat (świadectwo) należy spełnić następujące warunki: kompetencje w zakresie taboru kolejowego i infrastruktury włą-

czając w to znajomość języka, ważność bez terminowa, sprawdzalność co trzy lata lub po absencji jednorocznej. Certyfikat wydany będzie przez Przewoźnika u którego zatrudniony jest maszynista. Dyrektywa wymaga akredytacji od organów mających wpływ na proces certyfikacji. Podmioty uprawnione do szkoleń maszynistów podmioty medyczne, psychologzy pracy, ośrodki szkoleniowe, podmioty egzaminujące powinny posiadać akredytację Państwowego Urzędu Kolejowego.

2. Rynek kolejowy w Niemczech

W Niemczech funkcjonuje obecnie 350 operatorów (przewoźników) kolejowych korzystających z infrastruktury publicznej zarządzane przez DB Netz AG. W tej liczbie 26 przewoźników pozostaje własnością skarbu federalnego, natomiast 324 jest prywatnych.

Największe znaczenie w realizacji przewozów ma koncern Deutsche Bahn (DB AG), czyli grupa niemieckich firm kolejowych i logistycznych utworzony z państwowych kolei RfN w 1994 roku. Obecnie to jedna z największych spółek na świecie, działająca w stu trzydziestu krajach.

Tablica 1. Liczby i fakty dotyczące koncernu DB (2009)

Centrala koncernu	Deutsche Bahn AG (Kolej Niemiecka S.A.) Potsdamer Platz 2 D-10785 Berlin
Struktura koncernu Istota przedsiębiorstwa	<ul style="list-style-type: none"> • przewozy pasażerskie • przewozy ładunków i logistyka • zarządzanie infrastrukturą
Przewozy pasażerskie pociągami	1 908 mln/rok
Podróżujący autobusami (uzupełniające)	800 milionów rocznie
Ilość przejazdów pociągami: • Pociągi blisko- i dalekobieżne • Pociągi towarowe	26 906 dziennie 4 739 dziennie
Transportowane towary: • Towary transportowane koleją • Przewóz morski • Przewóz powietrzny	341 milionów ton rocznie 1 424 tysięcy TEU (kontener standardowy 20 stóp) rocznie 1 032 tysięcy ton rocznie
Sieć kolejowa: • długość użytkowa linii • liczba rozjazdów • liczba mostów • liczba tuneli	33 721 km 67 157 26 912 787

Nakłady na inwestycje (brutto)	6 462 mln euro
Ilość dworców osobowych	5707
Świadczenia związane z przewozami:	106 000 samochodów
• Zarządzanie flotą	7 000 rowerów
• Wynajem rowerów	
Pracownicy (pełnoetatowi)	239 382
Lokalizacje	2000 w 130 krajach
Obrót	29 335 mln euro

Źródło: *www.bahn.de*

Podstawę przedsiębiorstwa stanowi transport kolejowy, chociaż niektóre przewozy realizowane są także transportem drogowym. Przedsiębiorstwo obsługuje dziennie ponad pięć milionów pasażerów oraz przewozi około miliona ton towarów na sieci kolejowej liczącej blisko 34 000 tys. kilometrów.

W skład Grupy DB Bahn wchodzi następujące pioniry: przewozów pasażerskich, autobusowy transport miejski i regionalny, transportu i logistyki, kolejowe przewozy towarowe, infrastruktury, techniki, systemów i usług kolejowych oraz spółki zagraniczne.

Kolej niemiecka DB to nowoczesne przedsiębiorstwo usługowe oferujące rozwiązania związane z mobilnością i logistyką. Strategia koncernu to m.in. umiędzynarodowienie i stworzenie sprawnych połączeń komunikacyjnych między państwami. Dlatego też na bieżąco praca kolei dostosowywana jest do zmieniających się przepisów unijnych, które wymagają od usługodawcy przyjaznego dla pasażera i środowiska, bezpiecznego i zintegrowanego transportu.

3. Uregulowania dotyczące licencji dla maszynisty na kolejowym rynku niemieckim

DB AG w zakresie działań związanych z licencją i świadectwem dla maszynistów działa zgodnie z dyrektywą unijną 2007/59/EC. W Niemczech dyrektywa ta wdrażana jest od roku 2011 w ramach prawa krajowego jako zarządzenie dotyczące praw jazdy dla maszynistów [4]. Z końcem lipca 2011 r. zarządzenie to uzupełnione zostało przez odpowiednią procedurę wydaną przez Federalny Urząd Kolejnictwa Niemiec (EBA), czyli organ państwowy odpowiedzialny za nadzór kolejowy w Niemczech z siedzibą w Bonn. EBA realizuje zadania

z zakresu bezpieczeństwa i interoperacyjności transportu kolejowego, przypisane w prawodawstwie unijnym Krajowej Władzy ds. Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego (NSA) oraz po części zadania z zakresu licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych.

Zamieszczone w zarządzeniu wymagania (medyczne, fizyczne, wiekowe) wzory licencji i świadectw, tryb ich przyznawania, są zgodne z zaleceniami przygotowanymi przez ERA.



Rysunek 1. Wzór licencji maszynisty Kolej DB AG

4. Szkolenia dla maszynistów

Grupa zawodowa maszynistów na rynku niemieckim jest bardzo rozproszona i nie są nawet prowadzone precyzyjne dane statystyczne. Na wybór zawodu maszynisty ma wpływ Niemiecka Federalna Agencja Zatrudnienia (Państwowy Urząd Pracy), która jest odpowiedzialna za przekazywanie tzw. voucherów edukacyjnych dla bezrobotnych. Konsekwencją tego rodzaju uregulowań jest wysoki poziom konkurencji na rynku szkoleń kolejowych między niewielkimi firmami i tzw. „wolnymi strzelcami” (freelancers), którzy dostarczają szkoleń z zakresu specjalistycznej tematyki kolejowej.

Najważniejsze podmioty gospodarcze, które szkolą w zakresie otrzymania licencji maszynisty to: DB Training, Learning & Consulting, VDEF (Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen), MEV Lokführerschule. DB Training i MEV szkolą rocznie około 500 nowych maszynistów. Ze szkoleń cyklicznych utrwalających wiedzę korzysta rocznie około 28.000 maszynistów, z czego blisko 80% zatrudnionych jest na w DB AG.

Spółka DB Training, Learning & Consulting powstała w 1995 roku i jest integralną częścią koncernu DB AG. Zatrudnia 780 pracowników na pełnych etatach (720 osób to personel trenerski, 60 osób

administracja). Firma jest odpowiedzialna za prowadzenie usług na kolejowym rynku szkoleniowym. Obecnie posiada 70 oddziałów rozproszonych po całym kraju. Rocznie szkoli około 240.000 osób. Firma jako ośrodek szkoleniowy jest otwarta i elastyczna na wszelkie zmiany i wymagania klientów. W 2008 roku jako pilotażowy przygotowano specjalny program kształcenia (opierających się na zaleceniach unijnych) przeznaczony dla osób rozpoczynających pracę w zawodzie maszynisty. Efektem było wykształcenie i przygotowanie do zawodu 615 osób. Spółka system zarządzania jakością ISO 9001. Jak również jest akredytowanym podmiotem gospodarczym przez EBA z uprawnieniami do przeprowadzania zawodowych szkoleń kolejowych. Firma świadczy również szkolenia na rynku międzynarodowym (Polska, Włochy, Rosja).

Istotną rolę odgrywa również firma MEV (Eisenbahn – Verkehrsgesellschaft mbH). Powstała ona w 1999 roku i jest spółką podległą HSM Management und Beteiligungs-GmbH. Zatrudnia około 350 trenerów, a jej usługi świadczone są dla przede wszystkim dla operatorów kolejowych. W większości są to kursy doszkalające i podnoszące kwalifikacje. Spółka powstała jako neutralne prywatne przedsiębiorstwo świadczące usługi edukacyjne i konsultingowe dla podmiotów działających w obszarze transportu szynowego. Dzięki temu rozwiązaniu rynek niemiecki stara się zachować równowagę i „zdrową” konkurencję w szkoleniach zawodowych. Firma posiada certyfikat jakości systemu zarządzania DIN EN ISO 9001:2008. Następnym etapem będzie pozyskanie certyfikatu zgodnego z Dyrektywą Unijną 2004/49. MEV współpracuje z innymi krajami w zakresie usług szkoleniowych (Szwecja i Szwajcaria).

5. Uregulowania unijne w zakresie licencji dla maszynistów w Polsce

W Polsce znowelizowana w dniu 25 czerwca 2009 roku ustawa o transporcie kolejowym wprowadziła istotne zmiany wdrażające postanowienia przepisów i zobowiązała ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzeń regulujących m.in. związane z wymogami dla maszynistów. Uregulowania w tym zakresie wprowadzone zostały rozporządzeniem Ministra Infrastruktury [3] z dnia 18

lutego 2011 r. Zawarte w nim przepisy są zgodne z dyrektywą unijną. Warto dodać, że pod koniec czerwca br. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego dokonał wpisu spółki CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o. o. na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo. Jest to obecnie jedyny podmiot gospodarczy na polskim rynku posiadający takie uprawnienia.

6. Podsumowanie

Reasumując rozważania związane z procesem wdrażania uregulowań unijnych w zakresie licencji i świadectw dla maszynistów pojazdów kolejowych należy wspomnieć o zapleczu edukacyjno-technicznym, jakim dysponują koleje niemieckie w swoich ośrodkach szkoleniowych. W szczegółowych wymaganiach zawartych w Dyrektywie Unijnej, jak i w zaleceniach ERA znajdują się wskazówki związane z samym procesem szkolenia, które precyzyjnie określają, że:

1. Powinna istnieć odpowiednia równowaga między szkoleniem teoretycznym (wykłady i prezentacje) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zawodowe, prowadzenie pociągu z instruktorem i bez na linii (w warunkach rzeczywistych));
2. Szkolenie komputerowe powinno być indywidualne celem przetestowania potrzeb związanych z zasadami ruchu, sygnalizacji i innych;
3. Szkolenie na symulatorze (nieobligatoryjne) może być stosowane celem nabycia bardziej efektywnego i praktycznego warsztatu maszynisty (W DB AG stosowane od 1996);
4. Znajomość szlaku (trasy kolejowej) nabywane jest w warunkach dziennych i nocnych w towarzystwie drugiego maszynisty.

W Niemczech każdy ośrodek szkoleniowy jest wyposażony w nowoczesne symulatory. Problematyka zachowania równowagi między teorią i praktyką podczas warsztatów szkoleniowych dla maszynistów i wykorzystania do tego nowoczesnych symulatorów jest zagadnieniem na osobny referat.

Kolej niemiecka jest przygotowana na proces wdrażania uregulowań unijnych (zarządzenie, procedura EBA, dobrze przygotowane ośrodki szkoleniowe). Trudno jest przewidzieć jak będzie wyglądało

wdrażanie obowiązujących przepisów na rynku niemieckim. Niewątpliwie na ten proces będą miały wpływ takie czynniki jak zapotrzebowanie rynku na tą grupę zawodową, płace i warunki socjalne oraz współpraca DB AG z prywatnymi przewoźnikami i ich dostosowanie się do uregulowań unijnych.

Bibliografia

- [1] Materiały konferencyjne Światowego Kongresu Szkoleń Kolejowych, Madryt, kwiecień 2011.
- [2] Strona internetowa kolei niemieckich: www.bahn.com.
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty.
- [4] Bundesgesetzblatt Jahrgang 2011 Teil I Nr. 20, ausgegeben zu Bonn am 6. Mai 2011.
- [5] Dr. Christian Maag, Marcus Schmitz „Comparative study on railway training provision in Europe” opracowanie UIC

THE IMPLEMENTATION OF EUROPEAN DIRECTIVE FOR TRAIN DRIVING LICENCE AND CERTIFICATE DUE TO GERMAN RAILWAY

Summary

The information on implementation of new European Union referring to driving licence for train driver has been given in the paper. The main assumptions and recommendations of the European Railway Agency that is responsible for the process of changes implementation by membership countries have been presented.

Keywords: *European Union, interoperability, European Railway Agency, driving licence for train driver, Deutsche Bahn*