Warszawa, 29 października 2020 r.

***Materiał prasowy Izby Gospodarczej Transportu Lądowego***

**Pandemia COVID19 potwierdza, że postulaty branży kolejowej w zakresie badań okresowych oraz szkoleń mają podstawy.**

Od wybuchu pandemii w marcu i po ekspresowym przeprowadzeniu procesu legislacyjnego w zakresie tzw. Tarczy antykryzysowej mamy w transporcie kolejowym do czynienia z empiryczną weryfikacją sensowności niektórych zapisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeń:

###### w sprawie licencji maszynisty,

###### w sprawie świadectwa maszynisty,

###### w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych,

###### w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności.

W największym skrócie ustawa „anty-covidowa” zawiesiła (w różnym czasie, w różnych opcjach) szkolenia i badania. Innymi słowy ważność badań lekarskich i egzaminów, czy sprawdzianów została przedłużona, a stan taki utrzymuje się przez wiele miesięcy. I co się w następstwie zawieszenia wydarzyło? Otóż…

**Nic się nie wydarzyło…**

Nie mamy w związku z obecną sytuacją ani gwałtownego wzrostu liczby wypadków i incydentów. Nie mamy dramatycznych apeli krajowej władzy bezpieczeństwa o przywrócenie badań i pouczeń. Strona związkowa również zagadkowo milczy. Okazuje się, że w zasadzie nikomu nie przeszkadza brak szkoleń lub ich ograniczenie niemal do zera, a jedynym skutkiem wyhamowania działalności monopolisty w dziedzinie badań, tj. Kolejowej Medycyny Pracy jest praktyczne zablokowanie dostępu nowych, wyszkolonych już osób do zawodu maszynisty.

W tym miejscu warto przypomnieć sobie [***RAPORT KOŃCOWY***](http://www.klasterluxtorpeda.pl/raport-podsumowuj%C4%85cy-proj-maszynistowskiego-fin.pdf)z projektu *„Efektywny i innowacyjny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów”*, który powstał dzięki inicjatywie sześciu organizacji branżowych, tj. Fundacji ProKolej, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Railway Bussines Forum, Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Klastra Luxtorpeda 2.0, Business Centre Club i Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej. W opublikowanym jeszcze na jesieni 2019 r. Raporcie wykazane jest, że nasz krajowy system dopuszczania do zawodów kolejowych, szkolenia i rozwoju zawodowego oraz badań jest nieefektywny, archaiczny i oderwany od realiów.

Branża od lat mówi o tym, że konieczne jest odejście od monopolu Kolejowej Medycyny Pracy, a także ujednolicenie wymogów zdrowotnych i ich zaktualizowanie w oparciu o dorobek nauki i praktyki medycznej w XXI wieku. Ponadto jak mantra jest powtarzane, że w zakresie szkoleń wstępnych, egzaminowania i dalej szkoleń okresowych należy odejść od paradygmatu dekretowania rzeczywistości w aktach normatywnych i pozostawić więcej odpowiedzialności, ale też swobody po stronie pracodawców. Na poziomie przepisów powinny zostać określone zasady podstawowe i wymogi egzaminacyjne lub delegacja do ustalenia takowych przez UTK, a sam proces szkolenia ma być po prostu skuteczny, a nie bezsensownie wydłużany.

**Wykorzystajmy kryzys do czegoś pożytecznego.**

Przez szereg lat przepisy regulujące zawody kolejowe nie były gruntownie zmieniane, a poprawki wymuszane np. wymogami unijnymi były wprowadzane na zasadzie „łaty na łatę”. Mamy cały wachlarz przepisów, często w rozbieżny sposób regulujących analogiczne kwestie. Apelujemy o stworzenie jednego aktu prawnego, który kompleksowo i w nowoczesny sposób ureguluje zatrudnienie w zawodach kolejowych. Apelujemy również o prawdziwy i otwarty dialog z całym środowiskiem kolejowym, a nie tylko wybranymi pracodawcami i związkami zawodowymi.