

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Waldemar Niedziela, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-14-20, Waldemar.Niedziela@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 08.09.2020 r.</p> <p>Aktualizacja 08.10.2020 r.</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD48</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku między służbami, Według informacji Głównego Inspektoratu Pracy w okresie od 6 lipca 2016 r. do 15 września 2016 r. inspektorzy pracy Głównego Inspektoratu Pracy badali przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów w ramach kontroli przeprowadzonych u 56 pracodawców mających jednocześnie status przewoźnika kolejowego. Pracę świadczyło łącznie 8462 maszynistów, w tym 8316 na podstawie umowy o pracę, 146 na podstawie umowy zlecenia.

Z podobnych kontroli prowadzonych wcześniej w okresie od 1 marca do 31 maja 2013 r. inspektorzy pracy skontrolowali 68 pracodawców zatrudniających łącznie 10218 maszynistów, w tym 9867 na podstawie umowy o pracę, 348 na podstawie umowy zlecenia i 3 na podstawie innych umów cywilnoprawnych.

Podobnie jak w 2013 r., w trakcie prowadzonych kontroli starano się uzyskać informacje o faktycznym czasie pracy maszynistów zatrudnionych w jednym lub wielu podmiotach jednocześnie, w ramach różnych stosunków prawnych, celem sprawdzenia czy maszyniści – pracownicy - w trakcie korzystania z odpoczynków dobowych, tygodniowych, urlopów itp. świadczą pracę u innych przewoźników (bez względu na formę zatrudnienia).

Spośród 8316 maszynistów zatrudnionych w kontrolowanych podmiotach można było poczynić ustalenia co do czasu pracy 48 osób wykonujących pracę także w ramach dodatkowego zatrudnienia. Dla porównania w roku 2013, z grupy 9867 maszynistów zatrudnionych w kontrolowanych wówczas podmiotach, ustalenia co do faktycznego czasu świadczenia pracy w ramach dodatkowego zatrudnienia dokonano w odniesieniu do 138 osób.

W trakcie badania czasu pracy maszynisty w macierzystym zakładzie pracy i w podmiocie dodatkowo zatrudniającym maszynistę w 2016 r. stwierdzono :

- 53 przypadki świadczenia pracy w czasie korzystania z odpoczynku udzielonego przez pracodawcę (w 2013 r. stwierdzono aż 528 takich przypadków),
- 35 przypadków świadczenia pracy w czasie korzystania z urlopu udzielonego przez pracodawcę (w 2013 r. - 137),
- 4 przypadki świadczenia pracy w czasie usprawiedliwionej nieobecności w macierzystym zakładzie pracy (w 2013 r. - 21).

Porównanie wyników badania z roku 2016 do przeprowadzonego w roku 2013 wskazuje na poprawę w zakresie korzystania przez maszynistów z odpoczynków dobowych między zakończeniem pracy w jednym zakładzie, a rozpoczęciem pracy w innym podmiocie (bez względu na formę prawną zatrudnienia). Stwierdzono tylko jeden przypadek świadczenia pracy przez maszynistę w wymiarze 22,5 godziny w jednej dobie pracowniczej, tj. z 1,5 godziną przerwą między zakończeniem pracy w jednym podmiocie i jej rozpoczęciem w kolejnym.

W większości przypadków rozpoczęcie świadczenia pracy lub usług w innym podmiocie następowało przed upływem 35 godzin od zakończenia pracy w macierzystym zakładzie pracy (a więc przed upływem odpoczynku tygodniowego).

Wylimitowanie nieprawidłowości wynikających ze zróżnicowania standardów odnoszących się do warunków pracy maszynistów u poszczególnych przewoźników kolejowych działających w Polsce.

Projektowana regulacja przyczyni się również do wylimitowania naruszenia norm dotyczących nieprzerwanego odpoczynku poprzez wprowadzenie do składników czasu pracy pojęcia stacji macierzystej, jako określonego miejsca względem którego liczony będzie czas pracy maszynisty.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Czynnik ludzki odgrywa coraz ważniejszą rolę w nowoczesnych, złożonych systemach mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa. Nawet w przypadku automatyzacji niektórych procesów, zwykle wprowadzanej w celu ograniczenia błędów ludzkich, ludzie stanowią fundamentalny składnik kolei. Człowiek znajduje się w centrum tego technologicznego, społecznego i organizacyjnego systemu i stanowi klucz do jego sukcesu lub porażki.

W transporcie kolejowym grupą zawodową kluczową pod względem bezpieczeństwa ruchu są maszyniści oraz prowadzący pojazdy kolejowe. Wynika to z zakresu ich kompetencji i zakresu czynności, które wykonują. Maszyniści mają obowiązek posiadać szczegółową znajomość pojazdów kolejowych, odcinków linii kolejowych oraz przepisów

wewnętrznych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Specyfika i charakter pracy maszynisty wymaga również konieczności stałej współpracy z pracownikami zatrudnionymi na innych stanowiskach kolejowych: kierownikiem pociągu, dyżurnym ruchu, rewidentem, dyspozytorem, manewrowym, ustawiaczem, zwrotniczym.

Dlatego konieczne jest wprowadzenie na wzór ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), szczególnej regulacji ustawowej dotyczącej czasu pracy maszynistów przez:

- 1) określenie poprzez analogię do Kodeksu pracy, jednolitych norm czasu pracy, wymaganego odpoczynku oraz pracy w godzinach nadliczbowych;
- 2) obowiązkowe sumowanie czasu pracy u różnych podmiotów przy prowadzeniu pojazdu kolejowego oraz przy zatrudnieniu na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, na przykład, jako rewident lub ustawiacz;
- 3) wyznaczenie stacji macierzystej, jako określonego względem którego liczony jest czas pracy maszynisty, w szczególności siedziby pracodawcy albo podmiotu zatrudniającego, jego oddziału lub inne miejsce, w którym maszynista jest obowiązany do stawienia się przed rozpoczęciem i po zakończeniu świadczenia pracy, z wyłączeniem m.in. maszynistów pracujących w ruchu aglomeracyjnym lub przy inwestycjach kolejowych;
- 4) jednolite określenie składników czasu pracy maszynisty obejmujących:
 - czas przeznaczony na przyjęcie oraz zdanie pojazdu kolejowego,
 - czynności związane z obsługą pojazdu kolejowego,
 - czas przeznaczony na dojazd do pojazdu kolejowego, jeżeli jego przejęcie następuje poza stacją macierzystą,
 - czas przeznaczony na powrót do stacji macierzystej po zdaniu pojazdu kolejowego, jeżeli czynność ta następuje poza stacją macierzystą,
 - badania lekarskie i psychologiczne zlecone przez przedsiębiorcę, na rzecz którego maszynista świadczy pracę lub usługi,
 - szkolenia, egzaminy oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności wymagane do kontynuowania pracy na stanowisku maszynisty,
 - udział w postępowaniu wyjaśniającym prowadzonym przez przedsiębiorcę, na rzecz którego maszynista świadczy pracę lub usługi,
 - udział w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu prowadzonym przez pracodawcę, podmiot zatrudniający albo komisję kolejową,
 - udział w postępowaniach prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, sądy, prokuratury i inne organy ochrony prawnej,
 - udział w kontroli dotyczącej świadczenia pracy przez maszynistę prowadzonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub Państwowej Inspekcji Pracy.

Do czasu pracy maszynistów wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy maszynisty wynosi co najmniej 6 godzin.

Czas pracy maszynisty zatrudnionego u kilku pracodawców lub podmiotów zatrudniających, a także zatrudnionych jednocześnie przez pracodawcę i podmiot zatrudniający, podlega sumowaniu i nie może przekroczyć tygodniowych norm.

Sumowaniu podlega również czas pracy maszynisty przy prowadzeniu pojazdów kolejowych oraz przy wykonywaniu czynności na stanowiskach pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W projekcie określono, że obligatoryjnym elementem umów, na podstawie których maszyniści świadczą pracę jest określenie przez pracodawcę stacji macierzystej. Ze względu na charakter pracy maszynisty (pracownik mobilny) dopuszcza się określenie dwóch stacji macierzystych.

Z obowiązku określenia stacji macierzystej jest zwolniony pracodawca oraz podmiot zatrudniający, którzy zatrudniają maszynistę:

- przy inwestycjach kolejowych lub pracach utrzymaniowych na infrastrukturze kolejowej,
- w przewozach aglomeracyjnych,
- w zakresie okresowych przejazdów pociągami w celu wykonania prac związanych z utrzymaniem lub naprawą pojazdów kolejowych.

Projekt określa czas pracy maszynistów zatrudnionych na podstawie stosunku pracy i na podstawie innej niż stosunek pracy.

Czas pracy maszynisty zatrudnionego na podstawie stosunku pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 2 miesięcy.

Dopuszczalne jest przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę - w ramach systemu równoważnego czasu pracy.

W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż miesiąc.

Praca na stanowisku maszynisty wykonywana u kilku pracodawców podlega sumowaniu. Sumowaniu podlega również czas pracy maszynisty przy prowadzeniu pojazdów kolejowych oraz przy wykonywaniu czynności na stanowiskach

bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W każdej dobie maszyniście przysługuje prawo do co najmniej 12 godzin nieprzerwanego odpoczynku, a jeżeli pracował dłużej niż 12 godzin, wówczas odpoczynek powinien trwać tyle, ile poprzedzająca go praca.

W każdym tygodniu maszyniście przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, przypadający w dniu, w którym maszynista rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

W przypadku pracy w godzinach nadliczbowych w razie sytuacji i zdarzeń wymagających od maszynisty podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.

Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe określone w ustawie, po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy.

Praca wykonywana ponad obowiązujące maszynistę normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego maszynistę systemu rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Liczba godzin nadliczbowych nie może przekroczyć 150 godzin w roku kalendarzowym. W układzie zbiorowym pracy lub regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym.

Tygodniowy czas pracy maszynisty zatrudnionego na innej niż stosunek pracy podstawie prawnej nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Tygodniowy czas pracy maszynisty zatrudnionego na innej niż stosunek pracy podstawie prawnej, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy tego maszynisty nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Maszyniście zatrudnionemu na innej niż stosunek pracy podstawie prawnej przysługuje prawo do co najmniej 12 godzin nieprzerwanego odpoczynku. W każdym tygodniu przysługuje prawo do co najmniej 36 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Obecnie w spółkach Grupy PKP S.A. czas pracy jest liczony od zgłoszenia się maszynisty do dyspozytora. Występują przypadki przejęcia przez maszynistę pociągu w Warszawie na Olszynie Grochowskiej i zakończenia pracy i zdania pociągu w Warszawie Zachodniej. O tym fakcie telefonicznie zostaje poinformowany dyspozytor z Olszyny Grochowskiej. W spółkach spoza Grupy PKP S.A. często maszyniści do pociągu są dowożeni na duże odległości samochodami.

Zgodnie z Ponadzakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych zawartym w dniu 2 grudnia 2002 r. w Warszawie, czasem pracy jest czas, w którym pracownik pozostaje w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy.

Do czasu pracy pracownika wlicza się:

- okresy badań lekarskich zleconych przez pracodawcę,
- okresy szkoleń i egzaminów wymaganych na zajmowanym stanowisku,
- dojazd po zdaniu pociągu, łącznie z jazdą jako pasażer do stałego miejsca pracy, określonego w umowie o pracę,
- udział w postępowaniach wyjaśniających.

Obecnie, zgodnie z ww. Układem Zbiorowym dobowy wymiar czasu pracy może być przedłużony do 12 godzin w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, po wyrażeniu zgody przez organizację związkową i po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy, okres rozliczeniowy może być przedłużony do 3 miesięcy. Natomiast projekt zakłada okres rozliczeniowy 1 miesiąc, z możliwością przedłużenia do 3 miesięcy, lecz tylko przez okres 2 lat od wejścia w życie ustawy.

W tym miejscu należy wskazać, że Urząd Transportu Kolejowego przygotowuje się do wdrożenia nowego zadania przewidzianego do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, realizowanego przez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Szacowany koszt całkowity projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln PLN.

Ww. zadanie zostanie dokonane projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (projekt został wpisany do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD 65). Projekt ten jest obecnie w końcowej fazie uzgodnień międzyresortowych.

Projekt ten zakłada utworzenie i prowadzenie przez Prezesa UTK krajowego rejestru maszynistów, który zawierał będzie dane dotyczące m.in. kwalifikacji maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe.

Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów przewiduje, że w ramach ww. krajowego rejestru maszynistów, o którym mowa w projekcie ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK będzie prowadził w systemie teleinformatycznym, ewidencję czasu pracy maszynistów.

W projekcie określono dane prowadzone w ewidencji oraz podmioty, które będą je przekazywać.
 Pracodawca lub podmiot zatrudniający przekazuje dane o rzeczywistej godzinie stawienia się w stacji macierzystej:
 - nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem służby i nie później niż godzinę po rozpoczęciu świadczenia pracy,
 - nie później niż godzinę po zakończeniu świadczenia pracy,
 W przypadku awarii połączenia z ewidencją zapewnia możliwość przekazania niezmiennych danych po ustąpieniu przeszkody.
 W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji spowodowanej przyczynami niezależnymi od pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego maszynistów, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od ustania przyczyn.
 W sposobu prowadzenia ewidencji i jej aktualizacji, w tym wprowadzenia, zmiany, udostępniania i usuwania danych zawartych w ewidencji, będą stosowane przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 25y ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Regulacje związane z czasem pracy maszynistów powinny się znaleźć w odrębnej ustawie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Łączna liczba maszynistów w państwach członkowskich UE wynosi około 93 000, z czego około 5-7 tys. obsługuje ruch transgraniczny. Większość państw członkowskich UE stosuje do tej grupy zawodowej przepisy ogólnego prawodawstwa dotyczącego czasu pracy, uzupełnione poprzez Układy Zbiorowe Pracy. Spośród państw członkowskich UE sektorowe regulacje odnoszące się do czasu pracy maszynistów i innych pracowników kolei obowiązują w 4 państwach członkowskich UE Francji, Holandii, Włoszech i Niemczech. W Niemczech Układy zbiorowe pracy mają charakter międzyzakładowy i obejmują wszystkich maszynistów prowadzących pociągi u tamtejszych przewoźników kolejowych.

Źródło: *Study on Implementation and application of directive 2005/47/EC on the certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector*, TNO REPORT, Amsterdam 2012.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Maszyniści	17 000	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z: - rozpoczęciem i kończeniem pracy w stacji macierzystej, - czasem odpoczynku, - monitorowaniem czasu pracy
Przewoźnicy kolejowi	89	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z: - rozpoczęciem i kończeniem pracy w stacji macierzystej, - wprowadzaniem danych do krajowej ewidencji czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe
Zarządcy infrastruktury	11	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z: - rozpoczęciem i kończeniem pracy w stacji macierzystej, - wprowadzaniem danych do krajowej ewidencji czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy
Użytkownicy bocznic kolejowych	1136	Dane UTK	Bezpośrednie, związane z wprowadzaniem danych do krajowej ewidencji czasu pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe
Urząd Transportu Kolejowego	1		Bezpośrednie, związane z: - prowadzeniem krajowej ewidencji czasu pracy maszynistów i prowadzących

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	<p>Jak wskazano w pkt 2 OSR koszt nowego zadania UTK przewidzianego do finansowania w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego przez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, które będzie realizowane przez zmiany dokonane w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - UD 65). W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 współfinansowane ze środków Unii Europejskiej na ten cel to 36,62 mln PLN.</p> <p>Kwota ta obejmuje koszty wdrożenia nowych zadań wynikających z ww. projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, w tym utworzenie ewidencji czasu pracy maszynistów i obejmuje m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opracowanie, zakup i wdrożenie systemu teleinformatycznego - Krajowego rejestru maszynistów oraz aplikacji informatycznych do zarządzania egzaminami oraz monitorowania czasu pracy maszynistów, • wynajem powierzchni w okresie pilotażu i testów, • kampanię informacyjną wspierającą budowę systemu, • pilotaż wdrożenia systemu. 											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W wyniku przeprowadzonej przez UTK w OSR do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UD 65) oceny pracochłonności ustalono, że w celu rozpoczęcia działalności Centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów niezbędne będzie utworzenie nowych etatów w pełnym wymiarze zatrudnienia 15 osób.</p> <p>Przedmiotowy projekt ustawy o czasie pracy maszynistów nie powinien skutkować koniecznością utworzenia nowych etatów w UTK.</p>											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Minimalizowanie strat dla przewoźników kolejowych i nadawców towarów wynikających z poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, których przyczyną jest błąd maszynisty spowodowany obniżeniem sprawności psychofizycznej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wyeliminowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją.						
Niemierzalne	Wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej	W przepisach dotyczących bezpieczeństwa kolei przyjmuje się wskaźnik VPN odzwierciedlający wartość uniknięcia ofiary śmiertelnej. W Polsce przyjmuje się, że wartość VPN na osobę wynosi około 2 mln zł.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Możliwe obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu ze względu na spodziewany wzrost kosztów pracy w związku ze zmniejszeniem liczby godzin prowadzenia pojazdu trakcyjnego z powodu wliczania do czasu pracy maszynisty czasu przeznaczonego na dojazd do albo od pojazdu trakcyjnego, gdy jego przejęcie lub zdanie następuje poza stacją macierzystą.</p> <p>Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Obecnie przewoźnicy i zarządcy infrastruktury oraz podmioty zatrudniające maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe dostarczają do Prezesa UTK dane o zatrudnieniu i czasie pracy maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, w formie elektronicznej za pomocą aplikacji Rejestr Maszynistów. Zasilanie danych polega na wypełnieniu w stosunku do każdego maszynisty i prowadzącego pojazd kolejowy formularza sprawozdawczego w cyklach kwartalnych. Powyższy obowiązek sprawozdawczy powoduje nadmierne obciążenie pracą dla tych podmiotów. Planowana zmiana zakłada optymalizację dostarczania danych dotyczących rozpoczęcia i zakończenia pracy. Zakłada się, że informacje będą przekazywane automatycznie w czasie kiedy powstaje dane zdarzenie. Należy wskazać, że w chwili obecnej takie informacje są tworzone w systemach dyspozytorskich i w systemach rejestrujących czas pracy u pracodawców. Planuje się, że systemy informatyczne przewoźników i zarządców będą automatycznie zasilaty danymi system informatyczny obsługujący rejestr elektroniczny maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. W tym celu Prezes UTK opracuje informatyczny standard wymiany danych umożliwiający wypełnienie obowiązku regulacyjnego. Dzięki zmianie zlikwidowany zostanie istniejący obowiązek.

Przewiduje się, że dzięki automatyzacji procesu wymiany danych zmniejszą się obciążenia administracyjne dla pracodawców zobowiązanych do kwartalnego raportowania informacji o maszynistach i prowadzących pojazdy kolejowe. Pracodawcy nie będą zobowiązani do przygotowania odrębnych formularzy sprawozdawczych dla Prezesa UTK z uwagi na automatyczne przekazywanie wymaganych informacji.

9. Wpływ na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo transportu kolejowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	System monitorowania maszynistów, przez ustanowienie właściwych i jednolitych standardów weryfikacji kwalifikacji maszynistów będzie miał pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego w szczególności w aspekcie realizacji IV Pakietu Kolejowego zakładającego wzrost konkurencyjności międzygałęziowej transportu kolejowego, zwiększenie wielkości przewozów kolejowych oraz zapewnienie interoperacyjności. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego wpływa na eliminację negatywnych oddziaływań wypadków kolejowych na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzkie.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Po wejściu w życie ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie rzadziej niż raz na 3 lata po wejściu w życie ustawy o czasie pracy maszynistów Minister Infrastruktury będzie dokonywał oceny funkcjonowania ustawy dotyczącej czasu pracy maszynistów, na podstawie następujących mierników:

- 1) liczba zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przy badaniu których stwierdzono nieprawidłowości dotyczące czasu pracy maszynistów;
- 2) liczba nieprawidłowości dotyczących czasu pracy maszynistów stwierdzonych w toku kontroli dokonywanych przez Prezesa UTK;
- 3) suma kar pieniężnych nałożonych na podmioty rynku kolejowego w związku z nieprzestrzeganiem przepisów ustawy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak