|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Pan Zbigniew Klepacki, Podsekretarz Stanu w MIR**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Pan Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w MIR, tel.: (22) 630 13 00, Kamil.Wilde@mir.gov.pl | **Data sporządzenia**26.02.2014 r.**Źródło:** **Nr w wykazie prac ………………….**      |
| **TEST REGULACYJNY** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany? (***maksymalnie 100 słów)*
 |
| Eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku pomiędzy służbami. Wyeliminowanie nieprawidłowości wynikających ze zróżnicowania standardów odnoszących się do warunków pracy maszynistów u poszczególnych przewoźników kolejowych działających w Polsce. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** *(maksymalnie 100 słów)*
 |
| Wprowadzenie do systemu prawnego szczególnej regulacji ustawowej dotyczącej czasu pracy maszynistów obejmującej swoim zakresem określenie jednolitych norm i wymiaru czasu pracy maszynistów, a także obowiązków pracodawców i podmiotów korzystających z maszynistów tym zakresie wraz z określeniem katalogu sankcji w razie nieprzestrzeganie przepisów ustawy. Wdrożenie powyższych rozwiązań ustawowych zapewni przestrzeganie norm czasu pracy przez maszynistów wykonujących czynności na podstawie umowy o pracę lub umów cywilnoprawnych w tym również przez tych, którzy wykonują czynności u różnych przewoźników kolejowych. Wprowadzona zostanie standaryzacja warunków pracy maszynistów u wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce. Wyeliminowane zostaną zjawiska związane z czasem pracy maszynistów, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. |
| 1. **Jakie były analizowane inne rozwiązania, w tym rozwiązania pozalegislacyjne? Dlaczego ich nie zastosowano?**
 |
| Nie ma możliwości rozwiązania problemu poprzez działania pozalegislacyjne z uwagi na materię regulowaną w projektowych założeniach. Kwestie dotyczące czasu pracy są obecnie szczegółowo regulowane zarówno w Kodeksie pracy jak i w Układach Zbiorowych Pracy, a także - w odniesieniu do maszynistów prowadzących pociągi w ruchu transgranicznym - w prawie Unii Europejskiej (dyrektywa Rady 2005/47/WE). |
| 1. **Jeżeli projekt wdraża prawo UE, jakie są przewidywane rozwiązania poza bezwzględnie wymaganymi przez UE?**
 |
| Przepisy prawa UE regulują jedynie zagadnienia związane z czasem pracy maszynistów prowadzących pociągi w ruchu trans granicznym (w projekcie ustawy znajdą się przepisy wdrażające dyrektywę Rady 2005/47/WE dotyczącą czasu pracy personelu kolejowego w ruchu transgranicznym , przeniesione z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym). W ustawie opracowanej na podstawie przedmiotowych założeń znajdą się także przepisy regulujące czas pracy maszynistów prowadzących pociągi wyłącznie w ruchu krajowym.  |
| 1. **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.  |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
| Maszyniści | 17 500 | Statystyki MIR | Bezpośrednie – określenie praw i obowiązków związanych z czasem pracy |
| Przewoźnicy kolejowi | 104 | Dane UTK | Bezpośrednie – określenie warunków zatrudniania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów. |
| Zarządcy infrastruktury | 8 | Dane UTK | Bezpośrednie – określenie warunków zatrudniania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów. |
|  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| W październiku 2012 r. skierowano do partnerów społecznych kwestionariusz z prośbą o wskazanie zagadnień związanych z warunkami pracy maszynistów, które ich zdaniem wymagają ujednolicenia. Uzyskano odpowiedzi łącznie od 15 podmiotów. W ramach wstępnych konsultacji pierwsza wersja założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów została przedstawiona partnerom społecznym i omówiona na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniu 31 lipca 2013 r. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele związków zawodowych, pracodawców maszynistów i organizacji zrzeszających pracodawców (w sumie 15 podmiotów rynku kolejowego). W pisemnych stanowiskach do założeń przekazanych przez poszczególnych uczestników Zespołu zarysowały się zasadnicze rozbieżności co do kształtu proponowanych rozwiązań**.** |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z rekomendowanego rozwiązania**
 |
| [ ]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       | [x]  zwiększenie liczby dokumentów[x]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne:       |
| wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji | [x]  tak[ ]  nie[ ]  nie dotyczy |
| Komentarz: Dla potrzeb monitorowania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów, w projekcie przewidziano nałożenie na uczestników rynku nowych obowiązków o charakterze informacyjnym i sprawozdawczym. |
| 1. **Wyniki analizy wpływu**
 |
| Koszty w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany |
|  | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2013 r.)  | budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |  |  |  |  |  |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |  |  |  |  |  |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  58 | 58 | 58 | 58 | 58 | 58 | **580** |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym  | budżet państwa |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) | Wzrost zatrudnienia w grupie zawodowej maszynistów o około 6 % (konieczność wyszkolenia dodatkowo około 1000 maszynistów, przy obecnych brakach w drużynach trakcyjnych szacowanych na poziomie 1100 maszynistów).Możliwe obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu ze względu na spodziewany wzrost kosztów pracy.  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  |  |
| rynek pracy |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne |
|
| Korzyści w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany |
|  | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.) | budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |  |  |  |  |  |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |  |  |  |  |  |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
|
| W ujęciu niepieniężnym  | budżet państwa |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) | 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.  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Wyeliminowanie zjawisk, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa osób podróżujących koleją. |
| rynek pracy | Standaryzacja i poprawa warunków pracy maszynistów. Konieczność zatrudnienia dodatkowo około 1 tys. maszynistów. |
|
| 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. |
|
| Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń: Założenia:*Górny limit godzin nadliczbowych na poziomie 250 godzin rocznie.**Koszt wyszkolenia jednego maszynisty – 40 tys. zł.**Praca eksploatacyjna na kolei – 218 mln pckm/ dane wyjściowe za 2012 r.**Średni miesięczny czas prac maszynisty w Polsce: 156, 4 godz./m-c.*Źródła danych:1. *Bezpieczeństwo pracy na kolei: bezpieczeństwo pracy przy wykonywaniu robót torowych, przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów*, Państwowa Inspekcja Pracy – Główny Inspektorat Pracy, Warszawa 2013.2. *Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013.3. *Analiza czasu pracy maszynistów,* Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, Warszawa 2012.  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wzmocnienie kadrowe i kompetencyjne Urzędu Transportu Kolejowego w związku z nowymi zadaniami – od 2015 r.Ograniczenie przypadków naruszania norm czasu pracy przez maszynistów – od 2016 r. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie rzadziej niż raz na 3 lata Minister Infrastruktury i Rozwoju 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. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak |