

## UZASADNIENIE

### Część ogólna

Celem projektowanej ustawy o czasie pracy maszynistów jest uregulowanie, w odrębnym akcie prawnym, jednolitych norm i wymiaru czasu pracy maszynistów, a także obowiązków pracodawców i podmiotów korzystających z pracy lub usług maszynistów oraz eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z nieprzestrzegania standardów prawa pracy, w szczególności w zakresie czasu pracy maszynistów.

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 błędu ludzkiego, ludzie stanowią fundamentalny składnik kolei. Człowiek znajduje się w centrum 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 stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym..

Dlatego konieczne jest wprowadzenie, na wzór ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473), szczególnej regulacji ustawowej dotyczącej czasu pracy maszynistów. Dotyczy to grupy około 17 tys. maszynistów oraz ponad 400 pracodawców, tj. m.in.: przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej i innych podmiotów zatrudniających maszynistów.

Projektowana ustawa została opracowana na podstawie projektu założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów przygotowanych przez Podzespół ds. bezpieczeństwa przy Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa, powołany w dniu 23 stycznia 2017 r.

W skład Podzespołu weszli przedstawiciele związków zawodowych, spółek kolejowych, ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Rodziny, Pracy i

Polityki Społecznej. W posiedzeniach Podzespołu brali udział przedstawiciele Głównego Inspektora Pracy, Państwowej Inspekcji Pracy oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

Projekt, zgodnie z jego wcześniej opracowanymi założeniami, obejmuje ustalenie norm czasu pracy dla maszynistów, w tym maksymalnego wymiaru czasu pracy, wymaganego czasu odpoczynku, maksymalne limity godzin nadliczbowych oraz składniki czasu pracy. Projektowana ustawa zawiera przepisy określające obowiązki maszynistów i ich pracodawców, kompetencje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, jako organu odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów ustawy, a także katalog sankcji za nieprzestrzeganie jej postanowień.

Adresatami norm zawartych w przepisach ustawy jest Prezes UTK, a także podmioty zatrudniające bądź korzystające z usług maszynistów, tj. przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej i inne podmioty zatrudniające maszynistów.

Rozdzielenie w projekcie ustawy czasu pracy maszynistów zatrudnionych na podstawie stosunku pracy oraz czasu pracy maszynistów zatrudnionych na innej podstawie niż stosunek pracy wynika przede wszystkim z połączenia dwóch reżimów prawnych – prawa pracy i prawa cywilnego

## **Część szczegółowa**

### **Rozdział 1. Przepisy ogólne**

Rozdział zawiera postanowienia ogólne określające zakres przedmiotowy ustawy, zgodnie z którym jej przepisy regulują:

- 1) czas pracy maszynistów zatrudnionych:
  - a) na podstawie stosunku pracy,
  - b) na innej podstawie niż stosunek pracy;
- 2) obowiązki pracodawców oraz podmiotów zatrudniających;
- 3) zasady prowadzenia ewidencji czasu pracy maszynistów, zwanej dalej „ewidencją”, oraz zakres danych gromadzonych w ewidencji;
- 4) zasady nadzoru i kontroli w zakresie przestrzegania czasu pracy maszynistów;
- 5) przepisy karne i administracyjne kary pieniężne.

Przepisy ustawy nie będą stosowane do czasu pracy maszynistów wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne, które reguluje ustawa o transporcie kolejowym. Wynika

to z tego, że czas pracy pracowników kolei wykonujących usługi transgraniczne dotyczy nie tylko maszynistów, lecz również pozostałych członków obsady pociągów, tj. kierowników pociągów i konduktorów oddelegowanych do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych na czas dłuższy niż godzina dziennie. Projekt zakłada, że powyższe przepisy powinny w dalszym ciągu pozostać przedmiotem regulacji rozdziału 4b ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie nie ma potrzeby wskazywania, że w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. Relacje pomiędzy Kodeksem pracy a postanowieniami ustaw szczególnych reguluje art. 5 Kodeksu pracy. Nie zmienia to jednak faktu, że celem powtórzenia niektórych przepisów Kodeksu pracy było zapewnienie jej kompleksowości oraz zwiększenie czytelności. W związku z powyższym, oraz mając na względzie ułatwienie wyszukiwania informacji o obowiązującym prawie w zakresie czasu pracy maszynistów, w ocenie projektodawcy, regulacje te zostały zamieszczone w ustawie. Dodatkowo należy wskazać, że przy konstrukcji poszczególnych przepisów projektu ustawy wzorowano się na rozstrzygnięciach zastosowanych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców .

W rozdziale pierwszym zostały ponadto zdefiniowane używane w ustawie definicje.

Dla celów niniejszej ustawy definicja pracodawcy oznacza zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, a także każdy inny podmiot który zatrudnia maszynistę na podstawie stosunku pracy. Natomiast podmiot zatrudniający oznacza zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej, a także każdy inny podmiot, który zatrudnia maszynistę na innej podstawie niż stosunek pracy.

W przepisach ustawy zostały zdefiniowane dodatkowo określenia punktu rozpoczęcia pracy i punktu zakończenia pracy. Zgodnie z tymi definicjami punktem rozpoczęcia pracy jest określone miejsce, od którego, z chwilą stawienia się w nim maszynisty, rozpoczyna się liczenie jego czasu pracy. Punktem rozpoczęcia pracy może być siedziba pracodawcy albo podmiotu zatrudniającego, jego oddziału, inne miejsce, w którym maszynista jest obowiązany do stawienia się przed rozpoczęciem świadczenia pracy albo określone miejsce, w którym następuje objęcie pojazdu kolejowego. Natomiast punktem zakończenia pracy jest określone miejsce, od którego, z chwilą stawienia się w nim maszynisty, kończy się liczenie jego czasu pracy. Punktem zakończenia pracy może być siedziba pracodawcy albo podmiotu zatrudniającego, jego oddziału, inne miejsce, w którym maszynista jest obowiązany do

stawienia się po zakończeniu świadczenia pracy albo określone miejsce, w którym następuje zdanie pojazdu kolejowego.

Jeżeli chodzi o użyte w ww. definicjach sformułowanie „inne miejsce, w którym maszynista jest obowiązany do stawienia się przed rozpoczęciem świadczenia pracy” oraz „inne miejsce, w którym maszynista jest obowiązany do stawienia się po zakończeniu świadczenia pracy”, należy przez to rozumieć ściśle określone miejsce określone albo w umowie, na podstawie której jest zatrudniony maszynista, albo w regulaminie pracy lub regulaminie organizacyjnym danego pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego. Punktem rozpoczęcia i punktem zakończenia pracy może być także ściśle określone miejsce z siedzibie pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego lub jego oddziale (u dużych przewoźników kolejowych najczęściej jest to dyspozytornia połączona z pomieszczeniami socjalnymi dla maszynistów).

Ustawa posługuje się także określeniami takimi jak: przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, zarządca infrastruktury, infrastruktura kolejowa, bocznic kolejowe. Pojęcia te należy rozumieć zgodnie z ich systemowym znaczeniem określonym w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Zgodnie z przepisami ustawy, czasem pracy maszynisty jest czas liczony od punktu rozpoczęcia pracy do punktu zakończenia pracy, który obejmuje czynności związane z prowadzeniem i obsługą pojazdu kolejowego.

W skład czasu pracy maszynisty wchodzi następujące składniki:

- 1) czynności związane z prowadzeniem pojazdu kolejowego;
- 2) czynności związane z obsługą pojazdu kolejowego;
- 3) badania lekarskie i psychologiczne zlecone przez pracodawcę lub podmiot zatrudniający;
- 4) szkolenia, egzaminy oraz sprawdziany wiedzy i umiejętności, wymagane do kontynuowania pracy na stanowisku maszynisty;
- 5) udział w postępowaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, sąd, prokuraturę lub inny organ ochrony prawnej;
- 6) udział w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu prowadzonym przez komisję kolejową;
- 7) udział w postępowaniu wyjaśniającym prowadzonym przez pracodawcę lub podmiot zatrudniający;
- 8) udział w kontroli dotyczącej czasu pracy maszynistów prowadzonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, lub Państwową Inspekcję Pracy.

Do czasu pracy maszynistów wlicza się również przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca lub podmiot zatrudniający jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy maszynisty wynosi co najmniej 6 godzin.

Jeżeli pracodawca lub podmiot zatrudniający, na swój koszt, organizuje transport dla maszynistów do punktu rozpoczęcia pracy lub z punktu zakończenia pracy, to czas tego transportu nie może trwać dłużej niż 4 godziny łącznie w zmianie roboczej – i czasu tego nie wlicza się do czasu pracy danego maszynisty.

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 bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

## **Rozdział 2. Czas pracy maszynistów zatrudnionych na podstawie stosunku 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 okresie rozliczeniowym

nieprzekraczającym miesiąca i w systemie równoważnego czasu pracy.

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 36 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.

W przypadku potrzeb pracodawcy w zakresie zapewnienia dozoru pojazdu lub ogrzewania pociągu 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.

W zakresie norm określających czas pracy, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy i tygodniowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne oraz niższe normy maksymalne, niż przewiduje ustawa.

### **Rozdział 3. Czas pracy maszynistów zatrudnionych na innej podstawie niż stosunek pracy**

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

Tygodniowy czas pracy maszynisty zatrudnionego na innej podstawie niż stosunek pracy, 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 podstawie niż stosunek pracy przysługuje prawo do co najmniej 12 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Na innej podstawie niż stosunek pracy (np. umowa-zlecenie, umowa o dzieło) maszyniści będą się dodatkowo zatrudniać np. na bocznicach kolejowych lub u dodatkowego pracodawcy, czy podmiotu zatrudniającego.

#### **Rozdział 4. Ewidencja czasu pracy maszynistów**

Rozdział dotyczy prowadzenia przez Prezesa UTK ewidencji czasu pracy maszynistów w ramach krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowego, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Ewidencja prowadzona będzie w systemie teleinformatycznym. Ustawa wskazuje dane, które będą gromadzone w ewidencji oraz podmioty, które będą obowiązane do ich przekazywania.

W ewidencji gromadzone będą dane określające:

- 1) czas pracy maszynisty od rozpoczęcia do zakończenia świadczenia pracy;
- 2) odcinki linii kolejowych, po których dany maszynista może prowadzić pojazdy kolejowe oraz pojazdy kolejowe, które dany maszynista może prowadzić;
- 3) numer NIP i firmę pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego.

Dane będą wprowadzane do ewidencji przez pracodawców oraz podmioty zatrudniające, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Prezes UTK będzie udostępniał usługi sieciowe umożliwiające zintegrowanie systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez pracodawców oraz podmioty zatrudniające z systemem teleinformatycznym obsługującym krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Pracodawcy lub podmioty zatrudniające maszynistów będą wprowadzały dane do ewidencji o rzeczywistej godzinie:

- 1) rozpoczęcia świadczenia pracy – nie wcześniej niż godzinę przed rozpoczęciem świadczenia pracy i nie później niż godzinę po rozpoczęciu świadczenia pracy przez maszynistę,
- 2) zakończenia świadczenia pracy – nie później niż godzinę po zakończeniu świadczenia pracy przez maszynistę.

W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji spowodowanej przyczynami niezależnymi od pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego, wprowadzenie danych trzeba będzie dokonać niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od ustania przyczyny powodującej brak możliwości wprowadzenia danych.

Dane maszynisty zgromadzone w ewidencji będą udostępniane pracodawcom i podmiotom zatrudniającym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego krajowy rejestr

maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, o którym mowa w art. 25x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Dane zgromadzone w ewidencji będą udostępniane maszyniście, którego te dane dotyczą, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Państwowej Inspekcji Pracy oraz innym podmiotom, jeżeli są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań związanych z zapewnieniem przestrzegania czasu pracy maszynistów oraz zapewnieniem bezpieczeństwa systemu transportu kolejowego. Z uwagi na cel prowadzenia ewidencji i jej referencyjny charakter przyjęto okres retencji danych wynoszący 3 lata od dnia ustania zatrudnienia maszynisty. Przy szacowaniu 3-letniego okresu retencji danych brano pod uwagę ryzyko naruszenia praw i wolności osoby, której te dane dotyczą.

Do najważniejszych sposobów minimalizacji ryzyka przyjęto, zmniejszenie liczby zbieranych danych, zastosowanie środków technicznych i organizacyjnych (tj. obowiązki zachowania tajemnicy, nadawanie upoważnień do przetwarzania danych, określenie obszaru przetwarzania) oraz środków bezpieczeństwa dla projektowanego systemu informatycznego (m.in. kontrola dostępów, analizy ruchu sieciowego, kryptografia, OWASP 10, dostępność systemu, logowanie przez węzeł krajowy).

Prezes UTK będzie obowiązany do aktualizacji danych zgromadzonych w ewidencji, w tym dokonywania ich zmiany lub usunięcia z ewidencji, na uzasadniony wniosek pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego, obowiązany do wprowadzania danych.

Dane zgromadzone w ewidencji będą zabezpieczone przed nadużyciem lub niezgodnym z prawem dostępem lub przekazywaniem.

## **Rozdział 5. Nadzór i kontrola w zakresie czasu pracy maszynistów**

Obowiązki dotyczące nadzoru i kontroli nad przestrzeganiem czasu pracy maszynistów będą sprawowane przez Prezesa UTK.

Czynności związane z wykorzystaniem uprawnień w zakresie nadzoru i kontroli będą wykonywane przez Prezesa UTK lub pisemnie upoważnione przez niego osoby i będą się odbywały na zasadach określonych w art. 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz w trybie kontroli, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 8 tej ustawy.



## **Rozdział 6. Przepisy karne i administracyjne kary pieniężne**

Rozdział przewiduje sankcje za naruszenie przepisów związanych z czasem pracy maszynistów. Kto będąc odpowiedzialny za nadzór nad czasem pracy maszynisty narusza przepisy ustawy o czasie pracy maszynistów podlega karze grzywny od 1000 zł do 30 000 zł, orzekanej w trybie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

Nie przekazanie przez przedsiębiorcę lub podmiot zatrudniający za pośrednictwem systemu teleinformatycznego danych do ewidencji lub dokonanie tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu, albo wprowadzeniu danych nieprawdziwych podlega administracyjnej karze pieniężnej w drodze decyzji Prezesa UTK w wysokości do 2% jego rocznego przychodu, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym.

## **Rozdział 7. Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe**

Przepisy ustawy wprowadzają zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w związku z poszerzeniem kompetencji Prezesa UTK, jako organu odpowiedzialnego za przestrzeganie przepisów ustawy.

W związku z prowadzeniem przez Prezesa UTK ewidencji projekt przewiduje uchylenie w ustawie o transporcie kolejowym art. 22ca, art. 65 ust. 1 oraz art. 66 ust. 1 pkt 5, które dotyczą oświadczeń o świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego pracodawcy i związanych z tym kar zarówno dla maszynistów, jak i przedsiębiorców.

Projekt przewiduje, że przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz podmioty zatrudniające maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe prześlą Prezesowi UTK numer NIP i firmę pracodawcy lub podmiotu zatrudniającego.

Projekt zakłada 4 miesiące na dostosowanie przez przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i podmioty zatrudniające maszynistów umów o pracę i umów cywilnoprawnych na podstawie których maszyniści świadczą pracę lub usługi do postanowień ustawy.

W terminie 2 lat od wejścia w życie niniejszej ustawy okres rozliczeniowy w ramach systemu równoważnego czasu pracy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 2 miesięcy.

Wejście w życie ustawy planowane jest po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem rozdziału 4 dotyczącego prowadzenia przez Prezesa UTK ewidencji czasu pracy maszynistów, art. 19 oraz art. 20 pkt 2–4, które wejdą w życie po upływie 4 lat od dnia ogłoszenia, natomiast art. 21 oraz art. 24 wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W projektowanym art. 21 założono, że przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz podmioty zatrudniające maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe, prześlą Prezesowi

Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy dane, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3. Są to dane o pojazdach kolejowych, które maszynista może prowadzić. Dane te są zawarte w świadectwie maszynisty, zatem należy założyć, że czas na przekazanie tych danych jest wystarczający. Pozostałe dane, o których mowa w art. 15 ust. 1 ustawy będą wprowadzane do ewidencji czasu pracy po jej uruchomieniu.

Termin wejścia w życie ewidencji czasu pracy maszynisty wynika z szacunków Urzędu Transportu Kolejowego, które zakładają co najmniej 2-letni okres potrzebny na przygotowanie specyfikacji technicznej systemu i kolejne 2 lata na jego budowę.

Projektowana regulacja nie wpłynie na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie przedmiotowej ustawy.