

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 2014 r.

**w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów
regulowanych należących do działów gospodarka morską i transport**

Na podstawie art. 4a ust. 3 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 743, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Upoważnia się:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:
 - a) technika awionika,
 - b) technika – mechanika lotniczego;
- 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:
 - a) automatyka,
 - b) dróżnika przejazdowego,
 - c) dyżurnego ruchu,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działami administracji rządowej: gospodarka morską i transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 i 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 984 oraz z 2014 r. poz. 496, 829, 915, 932 i 1533.

- d) kierownika pociągu,
 - e) manewrowego,
 - f) maszynisty,
 - g) nastawniczego,
 - h) pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych,
 - i) prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe,
 - j) rewidenta taboru,
 - k) toromistrza,
 - l) ustawiacza;
- 3) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w porozumieniu z Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego, do uznawania nabytych, w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodu prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe, w przypadku gdy wykonywanie zawodu związane jest z obsługą elementów i urządzeń w stosunku, do których wymagane są uprawnienia wynikające z art. 22 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 963, z późn. zm.³⁾);
- 4) dyrektorów urzędów morskich do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:
- a) kucharza okrętowego,
 - b) oficera mechanika w żegludze krajowej,
 - c) pilota morskiego,
 - d) rybaka rybołówstwa morskiego,
 - e) starszego rybaka rybołówstwa morskiego,
 - f) szypra 1 klasy żeglugi krajowej,
 - g) szypra 2 klasy żeglugi krajowej,
 - h) szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego,
 - i) szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego,

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 984 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 822.

- j) szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego;
- 5) Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:
- a) kierownika prac podwodnych:
 - I klasy,
 - II klasy,
 - III klasy,
 - b) nurka:
 - I klasy,
 - II klasy,
 - III klasy,
 - saturowanego,
 - c) operatora systemów nurkowych;
- 6) dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:
- a) bosmana żeglugi śródlądowej,
 - b) marynarza motorzysty żeglugi śródlądowej,
 - c) marynarza żeglugi śródlądowej,
 - d) mechanika statkowego żeglugi śródlądowej,
 - e) motorzysty żeglugi śródlądowej,
 - f) przewoźnika żeglugi śródlądowej,
 - g) starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
 - h) sterniczysty żeglugi śródlądowej,
 - i) sternika żeglugi śródlądowej,
 - j) szypra żeglugi śródlądowej;
- 7) Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do uznawania, nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach

członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodów:

- a) diagnosty uprawnionego do wykonywania badań technicznych pojazdów,
- b) konserwatora kolei linowych, wyciągów narciarskich i zjeżdźalni grawitacyjnych,
- c) konserwatora specjalistycznych dźwignic i urządzeń w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych,
- d) maszynisty kolei linowych, wyciągów narciarskich i zjeżdźalni grawitacyjnych,
- e) maszynisty obsługującego urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników na terenie portów oraz urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych,
- f) maszynisty (obsługującego) specjalistycznych dźwignic i urządzeń w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz. U. Nr 102, poz. 590) w zakresie § 1 pkt 2–8.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 4a ust. 3 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U z 2013 r. poz. 743, z późn. zm.). Wymienione upoważnienie ustawowe przyznaje ministrowi kierującemu działami gospodarka morską i transport, możliwość upoważnienia organu podległego ministrowi lub organu samorządu zawodowego do uznawania kwalifikacji w zawodach regulowanych należących do tych działów.

Przedłożony projekt rozporządzenia był poprzedzony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz. U. Nr 102, poz. 590), które pozostanie obowiązujące w zakresie § 1 pkt 1, dotyczącego zawodów regulowanych należących do działu administracji rządowej – łączność, w związku z § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Administracji i Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1254), na podstawie którego ministrem właściwym do wydania nowego aktu wykonawczego jest Minister Administracji i Cyfryzacji.

Opracowanie nowego projektu rozporządzenia jest uwarunkowane potrzebą zaktualizowania zakresu kompetencji organów upoważnionych do uznawania kwalifikacji, w związku z opublikowaniem ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. poz. 768), zgodnie z którą deregulacją objęto m.in. 3 zawody kolejowe: mostowniczy, zwrotniczy i dróżnik obchodowy oraz wszystkie 7 zawodów związanych z metrem tj.: dyspozytor ruchu metra, dyżurny ruchu i stacji metra, manewrowy metra, monter urządzeń sterowania ruchem pociągów metra, monter urządzeń zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej metra, prowadzący pociąg metra, prowadzący pojazdy pomocnicze metra, w zakresie których organem upoważnionym do uznawania kwalifikacji był, zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem, Prezes UTK. Dostosowane zostało również nazewnictwo zawodów zgodnie ze zmianami wprowadzonymi art. 9 pkt 7 ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych. Zawarte w przedmiotowym projekcie nazwy zawodów są zgodne z brzmieniem art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Ponadto zapis „prowadzący maszyny do kolejowych robót budowlanych” został zastąpiony zapisem „prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe”, co wynika ze zmian wprowadzonych w art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym. W odniesieniu do zawodu prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w brzmieniu obowiązującym od dnia 11 grudnia 2014 r. ww. zawód odnosi się do pociągów lub pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 5 ww. ustawy. Projektowane rozporządzenie nie ujmuje również następujących zawodów regulowanych, które obecne są w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu: marynarza wachtowego, starszego marynarza, oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, kapitana żeglugi przybrzeżnej, motorzysty wachtowego, oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW, starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, oficera elektroautomatyka okrętowego - ponieważ w związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy zmienioną dyrektywą 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącą zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, uznawanie kwalifikacji w wymienionych zawodach zostało wyłączone z tzw. systemu ogólnego. Projektowane przepisy nie obejmują również zawodu kapitana żeglugi śródlądowej klasy A oraz kapitana żeglugi śródlądowej klasy B - wymienione zawody również zostały wyłączone z uznawania kwalifikacji w trybie systemu ogólnego, w związku z dyrektywą Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów

śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie. Zawód pilota pełnomorskiego został usunięty z listy zawodów regulowanych - w związku z ustaleniami podczas przygotowywania projektów deregulacyjnych przez Ministerstwo Sprawiedliwości, za wystarczające uznano zostawienie na liście zawodu pilota morskiego, którego wymagania są określone przez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich (Dz. U. poz. 1552). Ponadto w rozporządzeniu poza dyplomem pilota morskiego uregulowana jest sprawa uprawnień pilotowych w tym uprawnienia w pilotażu pełnomorskim. Ponadto obserwator radarowy żeglugi śródlądowej jest tylko uprawnieniem i mógł być wycofany z listy zawodów regulowanych oraz bazy zawodów regulowanych.

W projektowanym rozporządzeniu pojawiły się nowe zawody regulowane:

- szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego (zawód został uregulowany i wprowadzony do systemu kwalifikacji morskich rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z późn. zm.), jego uregulowanie w kwalifikacjach rybaków związane jest również z międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzoną w Londynie w dniu 7 lipca 1995 r.);
- kierownika prac podwodnych - III klasy (dodatkowa klasa w zawodzie kierownika prac podwodnych została wprowadzona do grupy zawodów nurkowych w związku ze zmianą ustawy z dnia 17 października 2003 r. o wykonywaniu prac podwodnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1389) w związku z działaniami deregulacyjnymi, które zostały wprowadzone ustawą z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych. Ustawa wprowadziła trzy zawody związane z wykonywaniem prac podwodnych - nurka, kierownika prac podwodnych i operatora systemów nurkowych (w miejsce poprzednich siedmiu zawodów). W odniesieniu do zawodu nurka występują 4 różne dyplomy określające zakres posiadanych uprawnień do wykonywania zadań zawodowych, w przypadku kierownika prac podwodnych jego uprawnienia są określone 3 dyplomami. Wymienione zmiany spowodowały zmianę w zapisie nazw wymienionych zawodów w projektowanym rozporządzeniu.

Ponadto w projekcie w odniesieniu do obecnie obowiązującego rozporządzenia zmianie uległy nazwy zawodów:

- szypra 1 klasy w żegludze krajowej na - szypra 1 klasy żeglugi krajowej;
- szypra 2 klasy w żegludze krajowej na - szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- oficera mechanika na - oficera mechanika w żegludze krajowej.

Powyższe zmiany związane są z przyjęciem nazwy zawodu regulowanego zgodnie z nazwą widniejącą na dyplomie morskim oraz zmianami wprowadzonymi w wyżej wymienionym rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. Wprowadzenie zmian jest niezbędne również w związku ze zmianami wprowadzonymi w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.). Należy wskazać, że zgodnie z art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 18 marca 2008 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej ustawa ta nie narusza zasad uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych lub działalności, nabytych w państwach członkowskich, określonych w odrębnych przepisach. W zakresie lotnictwa cywilnego kwestie te zostały uregulowane w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz wydanych na jej podstawie aktach wykonawczych, które uwzględniają również akty prawa UE dotyczące przedmiotowych zagadnień. Z uwagi na powyższe ustawa o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz akty wykonawcze do niej w zakresie lotnictwa cywilnego znajdują zastosowanie jedynie w odniesieniu do zawodu technika – awionika i technika – mechanika lotniczego, które nie wynikają z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, a z regulacji krajowych dotyczących szkolnictwa zawodowego i niezbędne jest upoważnienie Prezesa ULC wyłącznie do uznawania kwalifikacji w ww. zawodach. Analogiczna sytuacja występuje również w przypadku doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.), został stworzony (z trzech wcześniejszych zawodów) jeden. Natomiast przepisy Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) oraz Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), jak również dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych ustanowiły zharmonizowane wymagania odnoszące się do kwalifikacji oraz zharmonizowane środki do sprawdzenia, potwierdzenia i uznania ściśle określonego wymaganego poziomu kwalifikacji, a kwestie te zostały uregulowane w ww.

przepisach ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Ponadto niezbędne jest ujednoczenie nazewnictwa zawodów regulowanych występujących w obecnie obowiązującym rozporządzeniu zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami. W odniesieniu do zawodów konserwatora specjalistycznych dźwignic kolejowych, maszynisty specjalistycznych dźwignic kolejowych oraz konserwatora urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników na terenie portów oraz urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, które to zawody nie znajdują się w projektowanym rozporządzeniu, natomiast występują w obecnie obowiązującym rozporządzeniu należy wyjaśnić, iż zmiany są wynikiem prac nad ustawą z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych. W trakcie prac nad ww. ustawą w stosunku do niektórych zawodów zaproponowano zmiany polegające na połączeniu zawodów regulowanych o zbliżonych zakresach obowiązków i uprawnień przy pozostawieniu dotychczasowych wymogów kwalifikacyjnych w zakresie wykształcenia, praktyki oraz złożonych egzaminów, w związku z powyższym zaproponowano połączenia zawodu maszynista specjalistycznych dźwignic kolejowych z zawodem maszynista specjalistycznych dźwignic portowych i urządzeń specjalistycznych w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych – w wyniku połączenia powstał jeden bardziej uniwersalny zawód maszynisty (obsługującego) specjalistycznych dźwignic i urządzeń w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych, jak również połączenie zawodu konserwator specjalistycznych dźwignic kolejowych z zawodem konserwator specjalistycznych dźwignic portowych i urządzeń specjalistycznych w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych – w wyniku połączenia powstał jeden bardziej uniwersalny zawód konserwatora specjalistycznych dźwignic i urządzeń w portowych technologicznych ciągach przeładowniczych. Ww. zmiany stanowiły deregulacje pośrednią i zostały opisane w uzasadnieniu do ww. ustawy. Mając na uwadze powyższe ustalenia w odniesieniu do połączenia ww. zawodów, znalazło to odzwierciedlenie w przepisach projektowanego rozporządzenia. Natomiast dotychczasowy zawód jakim jest „konserwator urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników na terenie portów oraz urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych”, należy całkowicie wykreślić z listy zawodów regulowanych, gdyż zawód ten nie znajdował się dotychczas w żadnych regulacjach prawnych i dlatego też w tym przypadku nie ma potrzeby wskazywania rozwiązań legislacyjnych.

Wskazane przez projektowane rozporządzenie jednostki będą organami upoważnionymi do wydawania decyzji potwierdzających posiadanie kwalifikacji do wykonywania w Rzeczypospolitej Polskiej zawodów regulowanych przypisanych im wymienionym rozporządzeniem oraz prowadzenia postępowań w sprawie uznania kwalifikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do §39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów gospodarka morską i transport

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Adam Wojtaś – Dyrektor Generalny MliR

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Agnieszka Wiza, Departament Prawny, tel. 5225282

Data sporządzenia

24.10.2014

Źródło:

Upoważnienie ustawowe

Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra

Infrastruktury i Rozwoju

215

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie określa organy upoważnione do uznawania kwalifikacji w zawodach regulowanych związanych z ruchem kolejowym, bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej i morskiej, wykonywaniem prac podwodnych, lotnictwem, obsługą kolei linowych, portów morskich i żeglugi śródlądowej. Wskazane przez projektowane rozporządzenie jednostki będą organami upoważnionymi do wydawania decyzji potwierdzających posiadanie kwalifikacji do wykonywania w Rzeczypospolitej Polskiej zawodów regulowanych przypisanych im wymienionym rozporządzeniem oraz prowadzenia postępowań w sprawie uznania kwalifikacji. Opracowanie nowego projektu rozporządzenia jest uwarunkowane przede wszystkim potrzebą zaktualizowania zawodów regulowanych, w związku z wprowadzoną w ustawie z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. poz. 768), deregulacją zgodnie z którą deregulacją objęto m.in. 3 zawody kolejowe: mostowniczy, zwrotniczy i dróżnik obchodowy oraz wszystkie 7 zawodów związanych z metrem. Ponadto ww. ustawa zmieniła usystematyzowanie zawodów związanych z wykonywaniem prac podwodnych. Wprowadzenie zmian jest niezbędne również w związku ze zmianami wprowadzonymi w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.).

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

Proponowanym rozwiązaniem jest przyjęcie nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie.

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

Kraje indywidualnie określają organy upoważnione do uznawania kwalifikacji w zawodach regulowanych. Brak jest szczegółowych informacji w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy upoważnione do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych			

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji publicznych z następującymi partnerami:

- 1) Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 3) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 4) Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
- 5) Business Centre Club;

- 6) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 7) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 8) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 9) Forum Związków Zawodowych;
- 10) Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność 80”;
- 11) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 12) Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa;
- 13) Stowarzyszenie Architektów Polskich;
- 14) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 15) Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych;
- 16) Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP;
- 17) Krajowa Sekcja Budownictwa NSZZ „Solidarność”;
- 18) Krajowy Sekretariat Budownictwa i Przemysłu Drzewnego NSZZ „Solidarność”;
- 19) Związek Zawodowy Budowlani;
- 20) Izba Projektowania Budowlanego;
- 21) Polski Związek Pracodawców Budownictwa;
- 22) Instytut Techniki Budowlanej;
- 23) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 24) Polska Federacja Stowarzyszeń Rzeczoznawców Majątkowych;
- 25) Stałe Przedstawicielstwo Kongresu Budownictwa Polskiego.

W ramach konsultacji publicznych wpłynęły uwagi Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Proponowane rozwiązania nie wpływają na sektor finansów publicznych. Wnioskodawcy za wydanie decyzji w sprawie uznania kwalifikacji ponoszą opłatę w wysokości przewidzianej w ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1282, z późn. zm).

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

Skutki

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 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Brak wpływu

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

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne:

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

Brak

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.