

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji²⁾

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476) wprowadza się następujące zmiany:

1) do tytułu rozporządzenia dodaje się odnośnik nr 1a w brzmieniu:

„Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.6.2014, str. 11 oraz Dz. Urz. UE L 146 z 3.06.2016, str. 22).”;

2) w dziale II po rozdziale 7 dodaje się rozdział 7a w brzmieniu:

„Rozdział 7a

Odstępstwa od wymagań językowych dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej

§ 58a. Zarządca infrastruktury może, na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego, udzielić odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego ustalonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów językowych (Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777, 1893 oraz z 2016 r. poz. 542.

28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanych dalej „wymaganiami językowymi”, maszyniście z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską.

§ 58b. Warunkiem udzielenia przez zarządcę infrastruktury odstępstwa od wymagań językowych jest:

- 1) wykazanie przez przewoźnika kolejowego wprowadzenia środków zapewniających odpowiedni poziom komunikacji pomiędzy maszynistą, którego dotyczy wniosek a personelem zarządcy infrastruktury, zarówno w sytuacjach rutynowych, jak i w razie wystąpienia szczególnych okoliczności, w tym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zdarzeń kolejowych;
- 2) znajomość przez maszynistę, którego dotyczy wniosek przepisów wymaganych przez zarządcę infrastruktury;
- 3) ukończenie przez maszynistę, którego dotyczy wniosek odpowiednich szkoleń w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury.

§ 58c. Procedurę przyznawania odstępstwa od wymagań językowych określa zarządca infrastruktury, publikując ją w regulaminie, o którym mowa w art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476) wydanego na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.).

Wprowadzenie zmian w ww. rozporządzeniu spowodowane jest koniecznością transpozycji dyrektywy Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów językowych (Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22). Dyrektywa ta wprowadziła zmiany polegające na odejściu od wymogu opanowania przez maszynistów języka obcego sąsiedniego państwa członkowskiego UE na poziomie B1 w przypadkach, gdy maszyniści dojeżdżają jedynie do pierwszej stacji granicznej tego państwa.

W związku z powyższym, projektowane w niniejszym rozporządzeniu zmiany polegają na dodaniu rozdziału 7a w dziale II zmienianego rozporządzenia, obejmującego:

- przepis w § 58a mówiący o tym, że zarządca infrastruktury może, na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego, udzielić odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego ustalonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, maszyniście z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską,
- ustalenie w § 58b ogólnych warunków udzielenia przedmiotowego odstępstwa,
- określenie sposobu publikacji przez zarządcę infrastruktury procedury przyznawania odstępstwa.

Ponadto dodany został załącznik nr 1a do zmienianego rozporządzenia mówiący o tym, że Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.6.2014, str. 11 oraz Dz. Urz. UE L 146 z 3.06.2016, str. 22).

Projektowana regulacja 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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Piotr Stomma, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Kamil Wilde, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel. 22 630 13 00, Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 09.06.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 83</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476) spowodowane jest koniecznością transpozycji dyrektywy Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów językowych (Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22). Dyrektywa ta wprowadziła zmiany polegające na odejściu od wymogu opanowania przez maszynistów języka obcego sąsiedniego państwa członkowskiego UE na poziomie B1 w przypadkach, gdy maszyniści dojeżdżają jedynie do pierwszej stacji granicznej tego państwa.

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

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe kwestie są regulowane na poziomie rozporządzenia, nie były rozważane inne rozwiązania aniżeli interwencja legislacyjna w ramach dostosowania prawa krajowego do przepisów wspólnotowych.

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

Wszystkie państwa członkowskie UE (oprócz Cypru i Malty nie posiadających sieci kolejowej) są zobowiązane wdrożyć dyrektywę 2016/882 w tym samym stopniu i zakresie, poprzez dokonanie odpowiednich zmian w przepisach krajowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi z państw członkowskich UE wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	Około kilkudziesięciu	MIB	Oddziaływanie bezpośrednie na maszynistów tych przewoźników wjeżdżających do pierwszej stacji granicznej Rzeczypospolitej Polskiej, a także oddziaływanie bezpośrednie na systemy szkolenia maszynistów u tych przewoźników.
Zarządcy infrastruktury	ok. 10	UTK	Oddziaływanie bezpośrednie w zakresie tworzenia procedury udzielania odstępstw od wymagań językowych dla maszynistów z innych państw Unii Europejskiej.
Urząd Transportu Kolejowego	1	-	Oddziaływanie pośrednie w zakresie kontroli przewoźników.

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi
Liczba kolejowych przejść granicznych z sąsiednimi państwami Unii Europejskiej, z których maszyniści z tych państw wjeżdżają na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	24	MIB	

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 3) PKP Energetyka S.A.

- 4) PKP Intercity S.A.
- 5) PKP Cargo S.A.
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
- 8) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- 9) Arriva RP Sp. z o.o.
- 10) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
- 11) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.
- 12) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
- 13) Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
- 14) Koleje Dolnośląskie S.A.
- 15) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.
- 16) Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
- 17) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.
- 18) Forum Kolejowe – Railway Business Forum
- 19) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
- 20) Związek Pracodawców Kolejowych
- 21) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
- 22) Rada Przewoźników
- 23) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
- 24) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
- 25) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
- 26) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
- 27) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

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	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											

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	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								

..... r.)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Pracodawcy (przewoźnicy kolejowi) będą zwolnieni z obowiązku organizowania szkoleń językowych dla maszynistów wjeżdżających jedynie do pierwszej stacji granicznej sąsiedniego państwa członkowskiego UE, co wpłynie pozytywnie na ich konkurencyjność. Projektowane rozporządzenie wpłynie na konieczność opracowania przez zarządców infrastruktury procedury udzielania odstępstw od wymagań językowych dla maszynistów z innych państw UE, lecz ze względu na jednorazowy charakter tej operacji nie przewiduje się, żeby stanowiło to istotne obciążenie dla zarządców infrastruktury.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input 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 elektroniczności.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: Projektowane rozporządzenie wpłynie na konieczność opracowania przez zarządców infrastruktury procedury udzielania odstępstw od wymagań językowych dla maszynistów z innych państw UE.								
9. Wpływ na rynek pracy								
Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie korzystnie wpłynie na rynek pracy maszynistów kolejowych – umożliwi im wjazd do pierwszej stacji granicznej sąsiedniego państwa członkowskiego UE bez konieczności udokumentowania znajomości języka tego państwa na poziomie B1.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu:								
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Szacuje się, do pełnego wdrożenia dyrektywy 2016/882 do prawa krajowego, oprócz niniejszego rozporządzenia, konieczne będzie również zmiana przepisów wydanych na podstawie art. 22b ust. 21 oraz art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?								
Jako że niniejszy projekt rozporządzenia stanowi element transpozycji prawa UE, ewaluację efektów projektu (w skali całej Unii Europejskiej) przeprowadzi Komisja Europejska zgodnie z przyjętymi przez siebie wytycznymi w tym zakresie.								
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
-								