

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 12.04.2022</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> UC124</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), zwanej dalej „dyrektywą (UE) 2020/1057”. Dyrektywa ta stanowi jeden z elementów tzw. Pakietu Mobilności I, w skład którego wchodzi także regulacje rewidujące pod względem rynkowym i socjalnym prawo UE, które zostały wdrożone do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców i niektórych innych ustaw razem z przepisami zmieniającymi dyrektywę 2006/22/WE oraz przepisami:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

Szczegółowym celem wdrażanej dyrektywy jest utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. Zapewnienie, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego. Ponadto, zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów, odpowiednimi warunkami pracy i ochroną socjalną kierowców.

Projektowana ustawa zapewnia wdrożenie nowych przepisów unijnych w zakresie delegowania i kontroli delegowania kierowców (art. 1 dyrektywy), sankcji i egzekwowania tych przepisów (art. 5 i art. 6 dyrektywy) oraz szkoleń funkcjonariuszy kontrolnych (art. 8 dyrektywy). Ponadto w projekcie określono zasady współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy w zakresie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz realizacji obowiązków informacyjnych poszczególnych służb kontrolnych. Projekt reguluje także kwestie współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców, a także zasady postępowania w sprawach dotyczących wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.

Regulacje zawarte w implementowanej dyrektywie mają charakter interdyscyplinarny, w związku z tym projekt był przedmiotem prac Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego Zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Do zadań Zespołu należało:

- 1) analiza przepisów dotyczących delegowania pracowników, w tym delegowania kierowców, ze szczególnym uwzględnieniem art. 1 dyrektywy 2020/1057;

- 2) wypracowanie koncepcji wdrożenia art. 1 dyrektywy 2020/1057 do polskiego systemu prawnego;
- 3) przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych wdrażających art. 1 dyrektywy 2020/1057 wraz z uzasadnieniem.

W pracach Zespołu, pod przewodnictwem Rządowego Centrum Legislacji, uczestniczyli jego członkowie tj. przedstawiciele ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw pracy, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego, ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Głównego Inspektora Pracy, a także Prezesa Rządowego Centrum Legislacji. Ze względu na tematykę projektu, do udziału w pracach Zespołu zostali zaproszeni przedstawiciele Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej oraz Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Zespół opracował projekt ustawy wraz z uzasadnieniem, które zostały przekazane do KPRM w dniu 10 grudnia 2021 r.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r., natomiast państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do wprowadzenia, opublikowania i stosowania środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. Zobowiązane zostały także do niezwłocznego powiadomienia o nich Komisję Europejską.

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

W celu zapewnienia prawidłowości wdrożenia przepisów szczególnych w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE w zakresie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego niezbędne jest przyjęcie odpowiednich przepisów w tym obszarze. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż działania legislacyjne. Przepisy dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE zostały implementowane do polskiego porządku prawnego w ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140). Przepisy ww. ustawy, jako przepisy ogólne dotyczące delegowania pracowników, będą miały zastosowanie do stanów faktycznych i prawnych regulowanych niniejszym projektem tylko w ograniczonym, wskazanym w tym projekcie zakresie.

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do przewoźników drogowych, którzy mają siedzibę w innym państwie i kierują tymczasowo kierowcą będącego jego pracownikiem do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z realizacją usługi transportu drogowego. W dyrektywie (UE) 2020/1057 został ustanowiony model delegowania bazujący na podziale przewozów drogowych na te objęte zasadami delegowania i te, które będą spod nich wyłączone. W celu wskazania zakresu stosowania projektowana ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego szereg wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych od stosowania wprowadzanych regulacji i przepisów dotyczących delegowania pracowników. Zakres stosowania projektowanej ustawy został doprecyzowany nie tylko poprzez wskazanie wyłączeń niektórych rodzajów przewozu drogowego, ale także poprzez zdefiniowanie pojęć takich jak „przewóz dwustronny rzeczy”, „przewóz dwustronny osób”, „przejazd tranzytem”, „przewóz kabotażowy”, czy „transport kombinowany”. Nie we wszystkich bowiem przypadkach wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego przepisy projektowanej ustawy lub przepisy ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług będą miały zastosowanie.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie (poza zapewnieniem delegowanemu kierowcy odpowiednich warunków zatrudnienia) zgłoszenie delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), zwanym dalej „systemem IMI”. Dodatkowym obowiązkiem ww. przewoźnika będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej – co będzie pozwalać na kontrolę przestrzegania wymogów wprowadzanych projektowaną ustawą w trakcie kontroli drogowej.

Przepisy projektowanej ustawy określają odpowiednie obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowanych kierowców. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. W projektowanych przepisach uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed

rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej.

System kontroli delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie obejmował kontrolę drogową – wykonywaną przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz kontrolę prawidłowości delegowania oraz warunków zatrudnienia kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – wykonywaną przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy. Projekt ustawy określa także zasady współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich oraz egzekucji nałożonych sankcji.

W celu należytego i skutecznego egzekwowania przepisów projektowanej ustawy konieczne jest określenie odpowiednich sankcji nakładanych przez służby kontrolne w przypadku naruszenia poszczególnych regulacji tej ustawy. Zgodnie z dyrektywą (UE) 2020/1057 przewidziane kary za nieprzestrzeganie przepisów krajowych implementujących tę dyrektywę muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

Projekt zawiera również przepisy zmieniające inne akty ustawowe związane z koniecznością dostosowania obecnie obowiązujących regulacji do projektowanej ustawy. Zmiany mają charakter wynikowy i wprowadzane są w zakresie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

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

Przed wejściem w życie dyrektywy (UE) 2020/1057 podstawowym aktem prawnym regulującym delegowanie pracowników w ramach świadczenia usług była dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Stosowanie tej regulacji w odniesieniu do kierowców międzynarodowych budziło jednak szereg wątpliwości i trudności interpretacyjnych. Niezależnie od niejasności tej sytuacji prawnej szereg państw członkowskich zaczęło stosować ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników do kierowców w transporcie międzynarodowym. Przepisy takie obowiązywały od 1 stycznia 2015 r. w Niemczech, od 1 lipca 2016 r. we Francji, a następnie w kilku innych państwach członkowskich UE, np. Austrii. Nakaz stosowania przepisów o delegowaniu nie był praktyką powszechną, lecz wyborem poszczególnych państw członkowskich, które postanowiły objąć płacami minimalnymi wszystkich pracowników zagranicznych nawet wówczas, gdy wykonywali oni pracę na ich terytorium tymczasowo.

Dopiero dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług wskazała wprost, że jej przepisy będą miały zastosowanie do sektora transportu drogowego od daty rozpoczęcia stosowania przepisów szczególnych ustanawiających zasady delegowania w tym sektorze. Z powodu licznych wątpliwości prawnych w zakresie stosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w ramach świadczenia usług do kierowców w transporcie międzynarodowym rozstrzygał także Trybunał Sprawiedliwości UE (m.in. wyrok w sprawie C-815/18 *Federatie Nederlandse Vakbeweging*).

W państwach członkowskich UE dąży się do harmonizacji zasad dotyczących działalności w transporcie drogowym. Stosowanie w transporcie drogowym przepisów dotyczących delegowania ma na celu głównie poprawę warunków socjalnych i warunków pracy kierowców z jednoczesnym ograniczeniem konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami z niższymi kosztami pracy. Podobnie przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani m.in. w zakresie przepisów dotyczących delegowania kierowców.

Pakiet Mobilności I został ogłoszony 31 lipca 2020 r. Państwa członkowskie są na etapie jego wdrożenia, dlatego też na chwilę obecną nie ma możliwości wskazania jakie rozwiązania w przedmiotowym zakresie zostały przez nie zastosowane. Ponadto przy Komisji Europejskiej została powołana Grupa ekspertów ds. delegowania kierowców. Grupa ta powstała aby ułatwiać regularną wymianę informacji i badanie przypadków, w których pojawiają się różnice w rozumieniu, stosowaniu i egzekwowaniu przepisów w poszczególnych państwach członkowskich. Celem grupy jest zapewnienie zharmonizowanego rozumienia przepisów UE w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym oraz promowanie wspólnego podejścia do ich wdrażania. Wspólne podejście ma zapobiec sytuacjom, w których przewoźnicy i kierowcy będą karani za niezamierzoną niezgodność z obowiązującymi przepisami, wynikającą z ich błędnej interpretacji. Pomoże to również zapewnić jednolite egzekwowanie przepisów przez organy wykonawcze w całej UE. Grupa ta nie zakończyła jednak swoich prac i nie przyjęła wspólnego stanowiska w zakresie wytycznych dla poszczególnych państw UE. Polska bierze aktywny udział w pracach tej grupy dążąc do zabezpieczenia interesu państwa i korzystnych dla Polski rozstrzygnięć w przedmiotowym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inspekcja Transportu Drogowego	Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kontrola drogowa przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</li> <li>- realizacja obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców</li> <li>- współpraca między ITD i PIP w zakresie ww. kontroli</li> <li>- współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich dotycząca delegowania kierowców</li> </ul>
Państwowa Inspekcja Pracy	Główny Inspektorat Pracy oraz 16 okręgowych inspektoratów pracy	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kontrola prawidłowości delegowania i warunków zatrudnienia delegowanych kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</li> <li>- przyjmowanie wniosków o wzajemną pomoc w sprawach dotyczących kontroli warunków zatrudnienia kierowców delegowanych od organów innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego</li> <li>- współpraca między PIP i ITD w zakresie ww. kontroli</li> <li>- realizacja obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców</li> <li>- współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich dotycząca delegowania kierowców</li> </ul>
Przewoźnicy drogowi posiadający siedzibę w innym państwie delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby przewoźników drogowych delegujących		<ul style="list-style-type: none"> <li>- zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu systemu IMI oraz bieżące aktualizowanie zgłoszenia delegowania w systemie IMI – w przypadku przewoźników drogowych posiadających siedzibę w państwie członkowskim UE</li> <li>- zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował dokumentami dotyczącymi delegowania w postaci papierowej lub elektronicznej w przypadku przewoźników drogowych posiadających siedzibę w państwie trzecim:</li> </ul>

	kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		- zgłoszenie delegowania kierowcy będzie składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, przewoźnik będzie sporządzał potwierdzenie delegowania kierowcy w postaci papierowej
Przewoźnicy drogowi posiadający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej delegujący kierowców do innych państw członkowskich	39 585	Dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.  (liczba licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy ważnych w obrocie prawnym wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. Jest to liczba przewoźników uprawnionych do wykonywania operacji transportowych, które mogą być objęte delegowaniem kierowców)	- przekazanie dokumentów na wniosek Państwowej Inspekcji Pracy lub wojewódzkiego inspektora transportu drogowego wymaganych w ramach współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich - udzielanie informacji na żądanie Państwowej Inspekcji Pracy - uczestniczenie w postępowaniach związanych z realizacją wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny
Kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby kierowców delegowanych na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		- ochrona kierowców delegowanych w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez określenie warunków zatrudnienia tych kierowców - obowiązek posiadania w pojeździe i okazania podczas kontroli drogowej dokumentów dotyczących delegowania

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

Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt zostanie szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD, PIP), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych. Na zgłoszenie uwag wyznaczono termin 21 dni od dnia otrzymania pisma.

Wyniki konsultacji opisane zostaną 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	2,8 083	19, 524 1	12, 256 1	12, 483 2	12, 729 3	13, 258 4	13, 212 0	13, 409 9	13, 626 3	13, 839 1	14, 393 0	141,5401	
budżet państwa	2,8 083	19, 524 1	12, 256 1	12, 483 2	12, 729 3	13, 258 4	13, 212 0	13, 409 9	13, 626 3	13, 839 1	14, 393 0	141,5401	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Dane w zakresie dochodów do budżetu państwa są niemierzalne. Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby kierowców delegowanych na terytorium RP oraz przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji. W związku z powyższym, niemożliwe jest oszacowanie dochodów, które będą wynikać z kar nakładanych na ww. kierowców i przewoźników zgodnie z przepisami projektowanej ustawy. Co ważne, ewentualne wpływy z kar nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy będą stanowiły dochód budżetu państwa. Ustanowienie analogicznej regulacji w stosunku do wpływów z kar nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego jest natomiast zbędne, gdyż wynika ona już z art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą. Regulacja ta przewiduje, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego będzie miał prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywnien w drodze mandatów karnych również zgodnie z przepisami projektowanej ustawy, zaś wpływy z tych kar będą stanowiły wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.) (art. 56 ust. 4 w związku z ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą).

Źródła finansowania	<p>Projektowana regulacja wywiera dodatkowe skutki dla budżetu państwa</p> <p>Koszty WITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności I w odniesieniu do projektu ustawy o delegowaniu kierowców z sektorze transportu drogowego zostaną pokryte z budżetu państwa</p> <p>Koszty GITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności I w odniesieniu do projektu ustawy o delegowaniu kierowców z sektorze transportu drogowego zostaną pokryte z budżetu państwa</p> <p>Koszty PIP związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności I w odniesieniu do projektu ustawy o delegowaniu kierowców z sektorze transportu drogowego zostaną pokryte z budżetu państwa.</p> <p>Koszty GIP związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności I w odniesieniu do projektu ustawy o delegowaniu kierowców z sektorze transportu drogowego zostaną pokryte z budżetu państwa.</p> <p>Koszty w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności I w odniesieniu do projektu ustawy o delegowaniu kierowców z sektorze transportu drogowego zostaną pokryte z budżetu państwa.</p>
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p><b>I WZROST ZATRUDNIENIA</b></p> <p><b>1. Zwiększenie stanu zatrudnienia w WITD</b></p> <p>Zakłada się wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego w związku z koniecznością wykonywania zadań wynikających z obowiązku kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, łącznie o 40 etatów (w tym 32 etaty inspektorskie i 8 etatów obsługowych – 0,5 etatu obsługowego na WITD).</p> <p><b><u>Koszty zatrudnienia:</u></b></p> <p>Koszty zatrudnienia w WITD przedstawia poniższa tabela.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Rok</th> <th style="width: 10%;">Etaty</th> <th style="width: 20%;">Koszty osobowe (w zł)</th> <th style="width: 20%;">Koszty stanowisk (w zł)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2022</td><td>0</td><td>0,00</td><td>0,00</td></tr> <tr><td>2023</td><td>40</td><td>4 460 200,00</td><td>1 898 600,00</td></tr> <tr><td>2024</td><td>40</td><td>4 860 700,00</td><td>859 400,00</td></tr> <tr><td>2025</td><td>40</td><td>4 901 200,00</td><td>880 900,00</td></tr> <tr><td>2026</td><td>40</td><td>4 941 700,00</td><td>902 900,00</td></tr> <tr><td>2027</td><td>40</td><td>4 982 200,00</td><td>925 500,00</td></tr> <tr><td>2028</td><td>40</td><td>5 022 600,00</td><td>948 600,00</td></tr> <tr><td>2029</td><td>40</td><td>5 025 700,00</td><td>972 400,00</td></tr> <tr><td>2030</td><td>40</td><td>5 025 700,00</td><td>996 700,00</td></tr> <tr><td>2031</td><td>40</td><td>5 025 700,00</td><td>1 021 600,00</td></tr> <tr><td>2032</td><td>40</td><td>5 025 700,00</td><td>1 047 100,00</td></tr> <tr> <td><b>Razem</b></td> <td><b>40</b></td> <td><b>49 271 400,00</b></td> <td><b>10 453 700,00</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b><u>Przyjęte założenia:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzrost zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego począwszy od 2023 r. o docelowych 40 etatów (w tym 32 etaty inspektorskie, 8 etatów obsługowych).</li> <li>2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,0 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu.</li> <li>3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2023 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.</li> <li>4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.</li> </ol>	Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)	2022	0	0,00	0,00	2023	40	4 460 200,00	1 898 600,00	2024	40	4 860 700,00	859 400,00	2025	40	4 901 200,00	880 900,00	2026	40	4 941 700,00	902 900,00	2027	40	4 982 200,00	925 500,00	2028	40	5 022 600,00	948 600,00	2029	40	5 025 700,00	972 400,00	2030	40	5 025 700,00	996 700,00	2031	40	5 025 700,00	1 021 600,00	2032	40	5 025 700,00	1 047 100,00	<b>Razem</b>	<b>40</b>	<b>49 271 400,00</b>	<b>10 453 700,00</b>
Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)																																																		
2022	0	0,00	0,00																																																		
2023	40	4 460 200,00	1 898 600,00																																																		
2024	40	4 860 700,00	859 400,00																																																		
2025	40	4 901 200,00	880 900,00																																																		
2026	40	4 941 700,00	902 900,00																																																		
2027	40	4 982 200,00	925 500,00																																																		
2028	40	5 022 600,00	948 600,00																																																		
2029	40	5 025 700,00	972 400,00																																																		
2030	40	5 025 700,00	996 700,00																																																		
2031	40	5 025 700,00	1 021 600,00																																																		
2032	40	5 025 700,00	1 047 100,00																																																		
<b>Razem</b>	<b>40</b>	<b>49 271 400,00</b>	<b>10 453 700,00</b>																																																		

5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2024 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.
9. Doliczono koszty z tytułu pracy w godzinach nocnych. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy (56 godzin w miesiącu) zostanie przepracowana w porze nocnej przy stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 3,58 zł.
10. Doszacowano koszty z tytułu nadgodzin. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego pracownika średnio 42 godziny rocznie.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2023-2032 na kwotę **10 453 700,00 zł** (z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, paliwo,
- koszty szkoleń, dofinansowanie języków,
- koszty zakupu i utrzymania sprzętu oraz oprogramowania teleinformatycznego,
- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

Kwota 1 898 600 zł dla 2023 roku obejmuje:

- 1) koszty utworzenia w 2023 roku 32 stanowisk inspektorskich i 8 stanowisk obsługowych – kwota 1 061,8 tys. zł,
- 2) koszty utrzymania w 2023 roku 32 stanowisk inspektorskich i 8 stanowisk obsługowych – kwota 836,8 tys. zł.

W kolejnych latach zabezpieczono środki na utrzymanie 32 stanowisk inspektorskich i 8 stanowisk obsługowych w WITD.

Kwota 859,4 tys. zł dla 2024 roku, tj. ok. 1 790 zł etat/miesiąc; zmiana w kolejnych latach wynika z indeksowania kosztów wskaźnikami inflacji z wytycznych makroekonomicznych.

Jak już wskazano w OSR utrzymanie stanowisk obejmuje: koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, paliwo, zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

#### **Uzasadnienie:**

W 2019 r. (2020 r. ze względu na pandemię koronawirusa oraz zmniejszony z tego powodu plan kontroli nie jest miarodajny) liczba kontroli drogowych przeprowadzonych przez 413 inspektorów prowadzących działania kontrolne wynosiła 176 332. Zakładając proporcjonalny wskaźnik kontroli inspektorów dedykowanych dla celów nowo projektowanych zadań należy szacować, że 32 nowozatrudnionych inspektorów będzie w stanie przeprowadzać ok. 13 662 kontroli drogowych rocznie w zakresie kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze międzynarodowego transportu drogowego. Ponad 13 tysięcy kontroli drogowych rocznie będzie wpływać na zwiększenie zaangażowania pracowników wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, zarówno inspektorów, jak i osób zatrudnionych na stanowiskach obsługowych, dla celów prowadzenia postępowań administracyjnych czy mandatowych. Biorąc pod uwagę, że podczas ponad 13,5 tysięcy kontroli jest kontrolowanych 28 dni pracy kierowców, to dodatkowo kontroli drogowej podlegać będzie 364 000 dni pracy kierowców. Tak duża liczba dodatkowych specjalistycznych i dość czasochłonnych kontroli wpływać będzie potencjalnie na możliwość ujawniania naruszeń, nakładania mandatów karnych i wydawania decyzji administracyjnych, a także wszczynania,

wyjaśnienia i prowadzenia postępowań z tym związanych. Na przestrzeni ostatnich lat obserwowany jest systematyczny i stały wzrost liczby wydawanych uprawnień przewozowych w międzynarodowym transporcie drogowym oraz udziału polskich przedsiębiorców na wewnętrznym rynku unijnym. Potwierdza to liczba ważnych w obrocie prawnym dokumentów wydawanych przez GITD (stan na 31 grudnia 2020 r.):

	2016	2017	2018	2019	2020	Porównanie roku 2016 do 2020
Świadectwa kierowców	26624	46138	67891	89093	103154	wzrost o 287,45%
licencje wspólnotowe rzeczy	33136	34633	35997	36513	36511	wzrost o 10,19%
licencje wspólnotowe osoby	3156	3245	3326	3307	3074	spadek o 2,6%
wypisy z licencji wspólnotowych rzeczy	205390	217984	234639	246745	256352	wzrost o 24,81%
wypisy z licencji wspólnotowych osoby	12405	12598	13057	13342	12575	wzrost o 1,37%

W większości kategorii odnotowano wzrost w zakresie uprawnień będących w obrocie prawnym. Podkreślenia wymaga, że działalność GITD nie skupia się jedynie na wydaniu dokumentów, o które wnioskuje przedsiębiorca, ale niezbędna jest również obsługa tych dokumentów przez organ w zakresie ich wszelkich zmian (np. w skutek zmiany adresu, przekształcenia przedsiębiorcy) jak również ich kontroli. Wzrost dokumentów oznacza równoczesne obciążenie organu dodatkowymi obowiązkami obsługowo-kontrolnymi.

Aktualnie określony dla Inspekcji Transportu Drogowego katalog zadań obejmuje szeroki zakres regulacji transportowych - oprócz kontroli obowiązków i warunków wykonywania przewozu drogowego, norm czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców i urzędzeń rejestrujących, m.in. ważenie pojazdów, ADR, kontrolę transportu zwierząt, transportu odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem transgranicznego transportu odpadów, kontrolę przestrzegania przepisów o ruchu drogowym w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym czy kontrolę wynikającą z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Mając na uwadze stale przybywające nowe zadania, jakie otrzymuje Inspekcja Transportu Drogowego, a także dość dużą rotację pracowników, zakładany wzrost liczby zatrudnienia jest konieczny. Rozszerzenie zakresu kontroli o zagadnienia związane z delegowaniem kierowców rodzi konieczność zwiększenia liczby inspektorów. Bez zwiększenia sił kontrolnych, system kontroli ulegnie znacznemu osłabieniu - 413 inspektorów zaplanowanych do działań kontrolnych na rok 2019 nie jest w stanie zrealizować zwiększonej kontroli liczby pojazdów, przewoźników oraz kierowców. Należy wziąć pod uwagę, że praca inspektora to nie tylko prowadzenie samych kontroli drogowych, to również prowadzenie postępowań administracyjnych, współpraca z innymi organami kontrolnymi w kwestii wyjaśnienia spraw i wzajemnego informowania oraz prowadzenia ukierunkowanych akcji kontrolnych, ale także prowadzenie kontroli w przedsiębiorstwach. Wzrost liczby stwierdzanych naruszeń będzie automatycznie generował większą liczbę postępowań administracyjnych oraz mandatowych, co szczególnie wpłynie na potrzebę zatrudnienia dodatkowych osób na stanowiskach związanych z obsługą prawną i administracyjną w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego. Odnosząc się do wyników kontrolnych w 2019 r. – na 176 332 kontrole drogowe (przy średniej

427 kontroli na inspektora) przeprowadzonych w skali roku inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego ujawnili ponad 98 tys. naruszeń na podstawie wszystkich załączników do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dalej: utd), co przekładając na większą liczbę kontroli wynikającą z kontroli zagadnień delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zwiększający się, projektowany zakres kontroli zapisów tachografu z 28 na 56 dni, może dać zdecydowanie większą liczbę stwierdzonych naruszeń i prowadzonych w związku z tym postępowań administracyjnych oraz mandatowych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Warto również wskazać, że notowany systematycznie wzrost liczby pojazdów wykorzystywanych w krajowym i międzynarodowym transporcie osób i rzeczy przekłada się na zwiększenie liczby kontroli, jaka jest zakładana w Krajowej Strategii Kontroli dotyczącej kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a znaczący udział w jej realizacji przypada na Inspekcję Transportu Drogowego. Przykładowo w Krajowej Strategii Kontroli określonej na lata 2011-2012 łączna liczba dni pracy kierowców przypadająca do kontroli na wszystkie służby biorące w niej udział wynosiła 6 556 532 (przy liczbie 596 886 wypisów z pojazdów stanowiących podstawę do jej określenia), natomiast w Krajowej Strategii Kontroli na lata 2019 - 2020 liczba dni pracy kierowców osiągnęła rekordowy poziom 7 160 358 dni pracy kierowców podlegających kontroli (przy liczbie wypisów z pojazdów 691 806). Jednocześnie należy wskazać, iż udział Inspekcji Transportu Drogowego w realizacji tego zadania (łącznie w kontrolach drogowych oraz kontrolach przedsiębiorców) na przestrzeni lat systematycznie rośnie – i tak w Strategii na lata 2011-2012 wynosił 60%, podczas gdy w ostatnich dwóch Strategiach (2019/20 i 2021/22) wynosił już 72%-73%. Jest to bardzo znaczący wzrost, który w połączeniu z możliwością podwyższenia przez Komisję Europejską odsetka kontrolowanych dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE z 3% do 4% oraz nałożeniem nowych zadań, w tym wynikających z kwestii delegowania, może okazać się niemożliwe do realizacji bez zwiększenia zasobów kadrowych Inspekcji Transportu Drogowego.

Mając na względzie zwiększenie uprawnień i obowiązków Inspekcji jakie wiążą się z wdrożeniem Pakietu Mobilności I należy podkreślić, iż bez odpowiedniego wzmocnienia kadrowego realizacja powierzonych zadań nie będzie możliwa. Inspekcja Transportu Drogowego jest nieliczną jednostką, na której spoczywa główny oraz specjalistyczny ciężar kontroli transportu ciężkiego w Polsce, a wejście w życie nowych przepisów regulujących transport spowoduje, że Inspekcja przy obecnym stanie osobowym nie będzie w stanie z należytą starannością wykonać nowych zadań kontrolnych. Nowe etaty inspektorskie oraz obsługowe są potrzebne, aby umożliwić realizację wymaganej minimalnej liczby kontroli, weryfikowanie przestrzegania poszczególnych regulacji transportowych i zachowanie należytej jakości procedury kontrolnej.

Tak duża liczba udziału polskich przewoźników w rynku międzynarodowych przewozów drogowych na terenie Unii Europejskiej skutkowałą będzie dużą liczbą kontroli tychże przewoźników w zakresie delegowania kierowców w innych państwach członkowskich. Zgodnie z mechanizmem przewidzianym w dyrektywie (UE) 2020/1057, w przypadku gdy polski przedsiębiorca nie prześle na wniosek właściwych zagranicznych służb kontrolnych dokumentów, o których mowa w art. 1 ust. 11 lit. c) ww. dyrektywy – obowiązek zebrania wszystkich materiałów zostanie scedowany na polskie organy kontrolne, w tym również na ITD, w zakresie obejmującym przepisy transportowe (np. w zakresie danych zapisanych w urządzeniach rejestrujących pojazdy lub dokumentów przewozowych), natomiast współpraca pomiędzy właściwymi służbami kontrolnymi będzie odbywała się za pośrednictwem *Systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym* – tzw. IMI (ang. Internal Market Information

System). Mając na uwadze zmiany wprowadzone dyrektywą (UE) 2020/1057, koniecznym jest zatem zwiększenie zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Do zadań nowo zatrudnionych inspektorów z zakresu delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego należało będzie m.in. sprawdzenie czy kontrolowany kierowca w chwili kontroli drogowej posiada:

- 1) kopię zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI albo potwierdzenia delegowania w przypadku kierowców delegowanych na terytorium RP z państw trzecich,
- 2) dowody potwierdzające wykonywane przewozy, np. list przewozowy (CMR) lub dowody, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, czyli dokumenty związane z realizowanymi przewozami kabotażowymi, oraz
- 3) zapisy tachografu, dotyczące w szczególności kontroli symboli państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 albo Umowy AETR w przypadku kierowców delegowanych na terytorium RP z państw trzecich.

W trakcie kontroli drogowej inspektor będzie badał, czy na podstawie okazanych dokumentów przewozowych i zapisów tachografu kierowcę należy uznać za delegowanego oraz czy kierowca został wyposażony w zgłoszenie delegowania albo potwierdzenie delegowania.

Kontrole drogowe w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego – z uwagi na przyjęty w lex specialis podział przewozów na objęte delegowaniem i wyłączone spod tej regulacji, będą wymagać od inspektorów dużej wiedzy, pogłębionej analizy dokumentów przewozowych i zapisów tachografu. Już w trakcie kontroli drogowej inspektor będzie musiał przeanalizować czy wykonywany przez kontrolowanego kierowcę przewóz podlega przepisom dotyczącym delegowania. Ustalenia te, ze względu na bardzo różnorodne konfiguracje wykonywania ciągu operacji transportowych, będą czasochłonne.

Realizacja nowych zadań ustawowych będzie wymagała od osoby przeprowadzającej kontrolę każdorazowego wnikliwego przeanalizowania danej operacji transportowej realizowanej przez przewoźnika, tak aby w sposób prawidłowy określić czy dany przewóz podlega przepisom dotyczącym delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Kontrola ta będzie kilkietapowa, a co się z tym wiąże również czasochłonna. Każdorazowo podczas zatrzymania przewoźnika nieposiadającego miejsca siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej inspektor przeprowadzający kontrolę będzie zobowiązany do analizy okazanych do kontroli dokumentów przewozowych oraz dokumentów im towarzyszących w celu określenia rodzaju wykonywanego przewozu. W celu jednoznacznego potwierdzenia rodzaju operacji transportowej niejednokrotnie wymagana będzie kontrola ładowni pojazdu i przewożonego ładunku. W kolejnym etapie kontroli w zakresie delegowania inspektor zobowiązany będzie przeanalizować dane zapisane przez tachograf w celu określenia okresów, w których kontrolowany kierowca podlegał lub mógł podlegać przepisom dotyczącym delegowaniu na terytorium RP. W przypadku zakwalifikowania danego przewozu jako przewozu podlegającego projektowanym przepisom, kierujący zobowiązany będzie do okazania osobie kontrolującej zgłoszenia dotyczącego delegowania go do pracy na terytorium RP. Dokument ten będzie każdorazowo poddawany kontroli pod względem jego autentyczności oraz aktualności wskazanych w nim danych. Kontrola ta będzie odbywała się poprzez dedykowane do tego zadania aplikacje kontrolne w interfejsie IMI, do którego każda osoba wykonująca kontrolę winna mieć dostęp.

W celu zapewnienia odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym, powyżej opisane czynności kontrolne będą musiały być każdorazowo przeprowadzane w przypadku zatrzymania do kontroli przewoźników nieposiadających miejsca

siedziby na terytorium RP. Czynności te niewątpliwie zwiększą czas kontroli drogowej w porównaniu do kontroli przeprowadzanych dotychczas.

Ponadto trzeba wskazać, że od maja 2022 r. przepisami o delegowaniu kierowców zostaną objęci także kierowcy pojazdów o dmc 2,5 - 3,5 t wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy, co znacznie zwiększy volumen przewoźników zagranicznych, którzy podlegać będą kontroli drogowej prowadzonej przez ITD.

W ramach analizy dokumentów przewozowych, zapisów tachografu i zgłoszenia delegowania albo potwierdzenia delegowania inspektor będzie zobowiązany ustalić, czy dane zawarte w zgłoszeniu odpowiadają wykonywanemu przewozowi, tj. czy zgłoszenie zostało prawidłowo wystawione i czy dane w nim zawarte są aktualne i prawidłowe. Ponadto inspektor będzie musiał zbadać, czy zgłoszenie albo potwierdzenie delegowania nie zostało sfalszowane.

W przypadku braku zgłoszenia delegowania kierowcy wykonującego przewóz na rzecz przewoźnika z UE inspektor będzie zobowiązany powiadomić o tym Państwową Inspekcję Pracy w terminie 7 dni od dnia kontroli.

W przypadku nieokazania potwierdzenia zgłoszenia delegowania przez kierowcę wykonującego przewóz na rzecz przewoźnika z państwa trzeciego inspektor będzie uprawniony do nałożenia na niego grzywny w drodze mandatu karnego za to wykroczenie, jednocześnie zostanie wszczęte postępowanie administracyjne wobec przewoźnika zagranicznego za naruszenie przepisów w zakresie delegowania kierowców na terytorium RP.

Dodatkowo inspektor będzie zobowiązany do wprowadzania wyników kontroli drogowych w zakresie delegowania kierowców do centralnej ewidencji naruszeń, prowadzonej na podstawie art. 80 utd.

Ponadto, aby zwiększyć liczbę kontroli w zakresie delegowania kierowców, planowane jest aby kontrola delegowania kierowców stała się elementem każdej kontroli drogowej dokonywanej zarówno przez obecny zasób inspektorów jak i osoby nowozatrudnione. Z uwagi na fakt, że spowoduje to wydłużenie czasu kontroli, aby zachować liczbę wykonywanych kontroli na wymaganym poziomie, niezbędne jest dodanie po jednej załodze kontrolnej do każdego WITD na potrzeby realizacji wskazanego zadania ustawowego.

Ośmiu pracowników zatrudnionych w WITD na stanowiskach obsługowych ma przede wszystkim wspomagać działania kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego wykonywane na drodze i w siedzibie przedsiębiorców, a także realizować dodatkowe sprawy związane z wejściem w życie nowych zadań związanych z delegowaniem pracowników. Zgodnie z projektowaną ustawą w przypadku uchylania się przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium RP od zapłaty nałożonej kary pieniężnej lub w przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji administracyjnej o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej, wojewódzki inspektor transportu drogowego będzie występował z wnioskiem o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub o egzekucję takiej kary pieniężnej do właściwego organu państwa siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium RP za pośrednictwem systemu IMI.

Dodatkowym zadaniem realizowanym przez inspektorów będzie udzielanie, w zakresie właściwości ITD, informacji przewoźnikom na temat prawa krajowego i praktyki krajowej, które mają zastosowanie do delegowania kierowców na terytorium RP.

Skalę zaabsorbowania nowozatrudnionych inspektorów ukazuje planowany dla nich wskaźnik kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, który szacuje się że wyniesie ok. 13 662 kontroli drogowych rocznie. Aby jeszcze bardziej uwydatnić pracochłonność związaną z prowadzeniem ww. czynności kontrolnych wystarczy wspomnieć, że obecnie średni czas trwania kontroli drogowej, w trakcie której nie

stwierdzono naruszeń oscyluje wokół 45 minut, natomiast tej w trakcie której stwierdzono naruszenia może dochodzić nawet do ok. 1,5-2 godzin. Należy w tym miejscu koniecznie zauważyć, że pomimo weryfikacji okazanej do kontroli dokumentacji, pomimo każdorazowego analizowania plików cyfrowych z karty kierowcy i tachografu, za każdym razem inspektorzy przeprowadzają kontrolę techniczną kontrolowanego pojazdu/pojazdów. Inspektorzy są zobligowani do sprawdzenia stanu technicznego kontrolowanego pojazdu, co bez wątpienia przekłada się na bezpieczeństwo ruchu drogowego, dlatego czas poświęcony na te czynności jest w zasadzie bezcenny.

W tym miejscu należy również zauważyć, że wspomniana powyżej szacowana liczba kontroli drogowych nie uwzględnia kontroli zasad delegowania kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 - 3,5 t wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy, którzy zgodnie z otrzymaną z Komisji Europejskiej opinią zostaną objęci zakresem stosowania przepisów *lex specialis* z dniem 1 lipca 2026 r. Dlatego też po tej dacie znacznemu zwiększeniu ulegnie volumen przewoźników zagranicznych, którzy podlegać będą kontroli drogowej prowadzonej wyłącznie przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.

Niewątpliwie ponad 13,5 tysiąca kontroli drogowych rocznie będzie wpływać na zwiększenie zaangażowania pracowników wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, w tym osób zatrudnionych na stanowiskach obsługowych, dla celów prowadzenia postępowań administracyjnych czy mandatowych, bowiem w przypadku nieokazania potwierdzenia zgłoszenia delegowania przez kierowcę wykonującego przewóz na rzecz przewoźnika z państwa trzeciego inspektor będzie uprawniony do nałożenia na niego grzywny w drodze mandatu karnego za to wykroczenie, jednocześnie zostanie wszczęte postępowanie administracyjne wobec przewoźnika zagranicznego za naruszenie przepisów w zakresie delegowania kierowców na terytorium RP.

W kontekście nowozatrudnionych pracowników na stanowiskach obsługowych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego należy dodać, że będą oni wspomagać działania kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego nie tylko wykonywane na drodze, ale i w siedzibie przedsiębiorców, a także będą realizować dodatkowe sprawy związane z wejściem w życie nowych zadań związanych z delegowaniem pracowników.

W tym miejscu należy wspomnieć, że zgodnie z projektowaną ustawą w przypadku uchylania się przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium RP od zapłaty nałożonej kary pieniężnej lub w przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji administracyjnej nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej, wojewódzki inspektor transportu drogowego będzie występował z wnioskiem o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub o egzekucję takiej kary pieniężnej do właściwego organu państwa siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium RP za pośrednictwem systemu IMI.

Ponadto, znaczny udział polskich przewoźników w rynku międzynarodowych przewozów drogowych na terenie Unii Europejskiej będzie skutkował dużą liczbą kontroli tychże przewoźników w zakresie delegowania kierowców w innych państwach członkowskich. Zgodnie z mechanizmem przewidzianym w dyrektywie (UE) 2020/1057, w przypadku gdy polski przedsiębiorca nie prześle na wniosek właściwych zagranicznych służb kontrolnych dokumentów, o których mowa w art. 1 ust. 11 lit. c) ww. dyrektywy – obowiązek zebrania wszystkich materiałów zostanie scedowany na polskie organy kontrolne, w tym również na Inspekcję Transportu Drogowego, w zakresie obejmującym przepisy transportowe (np. w zakresie danych zapisanych w urządzeniach rejestrujących pojazdy lub dokumentów przewozowych), natomiast współpraca pomiędzy właściwymi służbami kontrolnymi będzie odbywała się za pośrednictwem systemu IMI.

Z uwagi na fakt, że realizacja ww. zadań będzie współdzielona z Państwową Inspekcją Pracy, a także to, że ich pracochłonność będzie m.in. uzależniona od skali nieprzestrzegania przez polskich przewoźników zasad delegowania kierowców obowiązujących na terytoriach przyjmujących państw członkowskich w tym momencie nie jest możliwe bardziej szczegółowe oszacowanie stopnia zaabsorbowania nowozatrudnionych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego pracowników obsługowych.

W kwestii dodatkowego zadania jakim będzie udzielanie, pozostających w zakresie właściwości Inspekcji Transportu Drogowego, informacji przewoźnikom na temat prawa krajowego i praktyki krajowej dotyczących delegowania kierowców na terytorium RP to będzie ono realizowane w ramach stałych dyżurów telefonicznych inspektorów. Obecnie każdy wojewódzki inspektorat transportu drogowego zobowiązany jest do prowadzenia takiego dyżuru raz w tygodniu.

Mając na uwadze stale przybywające nowe zadania, jakie otrzymuje Inspekcja Transportu Drogowego, zakładany wzrost liczby zatrudnienia jest konieczny. Rozszerzenie zakresu kontroli o zagadnienia związane z delegowaniem kierowców rodzi konieczność zwiększenia liczby inspektorów o 32 etaty.

Bez zwiększenia potencjału kadrowego formacji, dotychczasowy system kontroli ulegnie znacznemu osłabieniu, natomiast system kontroli zasad delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego okaże się nieefektywny.

W tym miejscu należy przypomnieć, że zgodnie z art. 1 pkt. 10 dyrektywy (UE) 2020/1057 na państwach członkowskich ciąży obowiązek ustanowienia przepisów, zgodnie z którymi przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. Skalę działalności przewoźników z państw trzecich na terytorium Polski obrazują m.in. dane dotyczące otrzymanych przez nich zezwoleń na przewozy do/z kr-3 podlegające kontroli zasad delegowania, zgodnie z którymi w 2021 r. otrzymali oni ok. 96 000 takich zezwoleń. Brak skutecznego systemu kontroli przepisów odnośnie do delegowania kierowców z państw trzecich z pewnością nie przysłuży się zapewnieniu uczciwej konkurencji zarówno na krajowym, jak i międzynarodowym rynku transportowym.

Należy wziąć pod uwagę, że praca inspektora to nie tylko prowadzenie samych kontroli drogowych, ale również prowadzenie postępowań administracyjnych, współpraca z innymi organami kontrolnymi w kwestii wyjaśniania spraw i wzajemnego informowania oraz prowadzenia ukierunkowanych akcji kontrolnych, a także prowadzenie kontroli w przedsiębiorstwach, itp. Wzrost liczby stwierdzanych naruszeń będzie automatycznie generował większą liczbę postępowań administracyjnych oraz mandatowych, co szczególnie wpłynie na potrzebę zatrudnienia dodatkowych osób na stanowiskach związanych z obsługą prawną i administracyjną w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego. Odnosząc się do wyników kontrolnych w 2019 r. – na 176 332 kontrole drogowe (przy średniej 427 kontroli na inspektora) przeprowadzonych w skali roku inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego ujawnili ponad 98 tys. naruszeń na podstawie wszystkich załączników do ustawy o transporcie drogowym, co przekładając na większą liczbę kontroli wynikającą z kontroli zagadnień delegowania kierowców w transporcie drogowym oraz zwiększający się, projektowany zakres kontroli zapisów tachografu z 28 na 56 dni może dać zdecydowanie większą liczbę stwierdzonych naruszeń i prowadzonych w związku z tym postępowań administracyjnych oraz mandatowych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Podsumowując, skuteczna kontrola przestrzegania przepisów o delegowaniu kierowców będzie wymagać zatrudnienia dodatkowo po 2 inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w każdym z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, a także obsadzenia po 1/2 etatu na stanowisku obsługowym, co daje sumę 32 etatów inspektorskich oraz 8 etatów obsługowych w

WITD, czyli łącznie 40 etatów w WITD. Rozszerzenie zakresu prowadzonych przez inspektorów transportu drogowego kontroli, jak również ich znaczny wolumen wpływają na projektowaną liczbę stanowisk inspektorskich oraz obsługowych w WITD.

## 2. Zwiększenie zatrudnienia w GITD

Zakłada się również wzrost zatrudnienia w GITD w związku z koniecznością wykonywania zadań wynikających z konieczności kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, łącznie o 23 etaty.

### **Koszty zatrudnienia:**

Koszty zatrudnienia w GITD przedstawia poniższa tabela.

<b>Rok</b>	<b>Etaty</b>	<b>Koszty osobowe (w zł)</b>	<b>Koszty stanowisk (w zł)</b>
2022	4	146 800,00	100 200,00
2023	23	2 566 500,00	846 700,00
2024	23	2 783 900,00	464 000,00
2025	23	2 807 400,00	475 600,00
2026	23	2 830 900,00	487 500,00
2027	23	2 854 400,00	499 600,00
2028	23	2 856 200,00	512 100,00
2029	23	2 856 200,00	524 900,00
2030	23	2 856 200,00	538 100,00
2031	23	2 856 200,00	551 500,00
2032	23	2 856 200,00	565 300,00
<b>Razem</b>	<b>23</b>	<b>28 270 900,00</b>	<b>5 565 500,00</b>

**Podział zatrudnienia w poszczególnych komórkach organizacyjnych GITD i latach przedstawia poniższa tabela:**

<b>Komórka organizacyjna GITD</b>	<b>Etaty</b>		
	2022 r.	2023 r.	razem
Biuro Nadzoru Inspekcyjnego	2	6	8
Gabinet Głównego Inspektora	1	2	3
Biuro Prawne	0	6	6
Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego	0	4	4
Biuro Teleinformatyki	1	1	2
<b>Razem</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>23</b>

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów zwiększenia zatrudnienia w GITD:

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego łącznie o 23 etaty.
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,1 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu.
3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku zatrudnienia pracownika oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2022-2032 na kwotę **5 565 500,00 zł**. W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne,
- koszty szkoleń, dofinansowanie języków,
- koszty zakupu i utrzymania sprzętu oraz oprogramowania teleinformatycznego,
- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

Kwota 100 200 zł dla 2022 roku obejmuje:

- 1) koszty utworzenia w 2022 roku 4 stanowisk (od 1 września) – kwota 74,8 tys. zł,
- 2) koszty utrzymania w 2022 roku 4 stanowisk (przez 4 miesiące) – kwota 25,4 tys. zł.

Kwota 846 700 zł dla 2023 roku obejmuje:

- 1) koszty utworzenia w 2023 roku 19 stanowisk – kwota 395 tys. zł,
- 2) koszty utrzymania w 2023 roku 23 stanowisk (4 kontynuowanych i 19 nowych) – kwota 451,7 tys. zł.

W kolejnych latach zabezpieczono środki na utrzymanie 23 stanowisk w GITD.

Kwota 464 tys. zł dla 2024 roku, tj. ok. 1 681 zł etat/miesiąc; zmiana w kolejnych latach wynika z indeksowania kosztów wskaźnikami inflacji z wytycznych makroekonomicznych. Utrzymanie stanowisk obejmuje: koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, paliwo, zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

#### **Uzasadnienie:**

Zatrudnienie w GITD w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego (BNI) dodatkowych 8 osób (2 etaty od 2022 r. i 6 etatów od 2023 r.) dla celów realizacji przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057, wynika w szczególności z planowanego zwiększenia łącznej liczby etatów inspektorskich o 32, a także 8 etatów obsługowych we wszystkich jednostkach WITD w Polsce. Zwiększenie zatrudnienia w BNI wynika z konieczności prowadzenia czynności nadzorczych i kontrolnych względem zwiększonej liczby inspektorów (wzrost liczby kontroli wewnętrznych w siedzibach jednostek oraz kontroli inspekcyjnych przeprowadzanych na drogach), organizacji kursów specjalistycznych, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów, wzrostu liczby prowadzonych spraw dotyczących zatrzymań i zwrotów dokumentów pojazdów i kierowców do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (wprowadzanie do CEPiK danych aktualizacyjnych dotyczących zatrzymania dokumentów rejestracyjnych pojazdów oraz dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami z kontroli przeprowadzonych przez

WITD – w latach 2019-2020 wprowadzono centralnie rocznie ok. 1600 takich informacji, wzrost liczby inspektorów wpłynie także na wzrost tych wniosków. Zadanie dotyczące obsługi CEPIK wiąże się dodatkowo z innymi pojawiającymi się problemami realizowanymi przez pracowników WASP - analiza polega na rozstrzygnięciu czy dane pojazdów i kierowców, które zostały przekazane są poprawne i wystarczające do uzupełnienia ewidencji. W sytuacji braku danych bądź błędów jest nawiązywany kontakt z inspektorami celem ich wyjaśnienia (np. problemy techniczne z połączeniem między systemami tak jak jest to w przypadku ST CEN-SI CEPIK w zakresie zatrzymań dokumentów pojazdów) – w przypadku wzrostu inspektorów liczba problemów zw. z CEPIK, wymagających pomocy ze strony BNI automatycznie wzrośnie), wzrostu wprowadzanych do systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji naruszeń prowadzonej na podstawie art. 80 utd (ST CEN) formularzy z kontroli innych służb, analizy wprowadzanych przez inspektorów większej ilości danych do ST CEN, wzrostu prowadzenia spraw związanych z rozbudową i usprawnieniem funkcjonalności ST CEN w powyższym zakresie, rozpatrywania większej liczby spraw związanych z obsługą merytoryczną zgłoszeń inspektorów dotyczących ST CEN (1 etat do realizacji zadań związanych z obsługą zwiększonej ilości zagadnień związanych z Centralną Ewidencją Naruszeń).

Zaangażowanie się w koordynację współpracy wojewódzkich inspektorów transportu drogowego z właściwymi organami innych państw członkowskich w zakresie delegowania kierowców również wymagało będzie zwiększenia zatrudnienia. Zadania realizowane przez nowo zatrudnione osoby dotyczyć będą m.in. sporządzania raportów i sprawozdań z realizacji nowych zadań przez WITD dot. kontroli przepisów ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, w tym przekazywania dwa razy w roku sprawozdań statystycznych z działalności kontrolnej ITD w ww. zakresie, przekazywania co dwa lata informacji w zakresie drogowych kontroli zasad delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, na podstawie których zostanie opracowana jednolita krajowa strategia kontroli przepisów w zakresie kontroli delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, koordynowania i nadzoru nad realizacją zapytań wpływających z innych państw członkowskich UE, a dotyczących polskich przedsiębiorców. Zapytania te wpływały będą poprzez system IMI, który generował będzie prawdopodobnie bardzo dużą liczbę wniosków o uzupełnienie odpowiedniej dokumentacji związanej z delegowaniem kierowcy. Państwo członkowskie zgodnie z zapisami dyrektywy będzie miało 25 dni roboczych na realizację złożonego wniosku. Realizacja takich wniosków, zgodnie z dyrektywą (UE) 2020/1057 może być realizowana poprzez kontrolę w siedzibie przedsiębiorcy, którego wniosek dotyczy.

Realizacja przedmiotowych zadań wymagała będzie m.in. zatrudnienia 4 osób w Wydziale Analiz, Strategii i Planowania w BNI w GITD.

GITD realizuje zadania określone w art. 54 ust. 2 pkt 3 utd - organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów. Zgodnie z art. 76 ust. 3 utd inspektor podlega co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej. W celu przeprowadzenia szkoleń, realizowany jest szereg zadań z zakresu analizowania potrzeb szkoleniowych, opracowania planu szkoleń, przeprowadzania procedur o udzielenie zamówienia publicznego, realizacji planu szkoleń i oceny zrealizowanych szkoleń co dodatkowo wymagać będzie uwzględnienia nowych tematów związanych z przepisami o delegowaniu kierowców. W przypadku kursów specjalistycznych przygotowywane i przeprowadzane są również egzaminy kwalifikacyjne, zgodnie z art. 76 ust. 2 utd. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 32, zasadnym jest zatrudnienie 1 osoby do wydziału właściwego ds. szkoleń inspekcyjnych, konieczne będzie bowiem zorganizowanie dodatkowego kursu specjalistycznego, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów. Do zadań zatrudnionej osoby będzie należało w szczególności: analizowanie potrzeb szkoleniowych inspektorów, opracowywanie rocznego planu szkoleń inspektorów, opracowywanie szczegółowych programów i harmonogramów szkoleń, prowadzenie spraw organizacyjnych w celu organizacji kursów

specjalistycznych oraz szkoleń zgodnie z planem, pozyskiwanie wykładowców, przygotowywanie zapytań ofertowych i dokumentów w związku z udzielaniem zamówień publicznych, współpraca z podmiotami prowadzącymi szkolenia oraz ośrodkiem szkolenia, bieżąca obsługa uczestników szkoleń, przygotowywanie i dystrybucja materiałów szkoleniowych, ankiet oceny szkoleń, weryfikacja obecności uczestników szkoleń, zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego, ewaluacja szkoleń, obsługa komisji przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne, prowadzenie dokumentacji, opracowywanie sprawozdań i zestawień, prowadzenie ewidencji uczestników kursów i szkoleń. Oprócz wskazanych zadań, pracownicy wydziału prowadzą również sprawy związane z wydawaniem legitymacji służbowych, upoważnień i odznak identyfikacyjnych inspektorom. Na przestrzeni ostatnich lat liczba spraw prowadzonych przez wydział ds. szkoleń systematycznie rośnie, bowiem realizowane są zarówno kursy dla aplikantów jak również szkolenia dotyczące aktualizowania wiedzy zatrudnionych inspektorów, której zakres cały czas się rozszerza w wyniku zmian przepisów i nowych obowiązków realizowanych przez inspektorów. Mimo tego stan zatrudnienia w wydziale pozostaje bez zmian na poziomie 4 osób. Zakładając zatrudnienie i szkolenie kolejnej grupy aplikantów oraz przygotowanie do właściwej realizacji zadań przez zatrudnionych inspektorów, konieczne jest zatrudnienie dodatkowo 1 osoby. Poniższa tabela obrazuje wzrost obciążenia zadaniami w wydziale ds. szkoleń inspekcyjnych poprzez wskazanie liczby opracowanych i złożonych wniosków o zamówienie publiczne, liczby zawartych i zrealizowanych umów na przeprowadzenie szkoleń, liczby przeszkolonych osób oraz liczby zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego przygotowanych w latach 2019-2021. W każdym zadaniu obciążenie pracą w roku 2021 wyraźnie wzrosło w stosunku do roku 2019 (dane za rok 2020 ze względu na obostrzenia związane z pandemią Sars-Cov2, nie są w pełni miarodajne).

Zadanie/rok	2019	2020	2021
Liczba procedowanych wniosków o zamówienie publiczne w związku z realizacją szkoleń i kursów inspektorów	43	28	70
Liczba zawartych i zrealizowanych umów na przeprowadzenie szkoleń	52	33	90
Liczba przeszkolonych osób	717	703	802
Liczba zaświadczeń o ukończeniu szkolenia /egzaminu kwalifikacyjnego	630	712	796*

\* liczba może wzrosnąć do 839 ponieważ jeszcze 43 osoby przystąpią do egzaminu w grudniu 2021r.

Zakładając zatrudnienie i szkolenie kolejnej grupy aplikantów oraz przygotowanie do właściwej realizacji zadań przez zatrudnionych inspektorów, konieczne jest zorganizowanie 6-miesięcznego kursu specjalistycznego, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów, co wymaga zatrudnienia jednej osoby. W ramach organizacji kursu specjalistycznego konieczne jest zapewnienie realizacji zajęć teoretycznych i praktycznych objętych programem kursu, który obejmuje minimum 506 godzin zajęć teoretycznych i 440 godzin zajęć praktycznych. Zatrudniona osoba będzie zajmowała się kompleksowo wszystkimi zadaniami związanymi z organizacją kursu specjalistycznego, a następnie egzaminów kwalifikacyjnych. Po odbyciu kursu specjalistycznego dla zatrudnionych inspektorów pracownik corocznie organizował będzie odpowiednie szkolenia zgodnie z zapisami art. 76 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym inspektor podlega co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

Szeroki zakres wiedzy jaką powinni posiadać inspektorzy oraz częste aktualizacje przepisów w obszarze transportu drogowego wymagają pełnego zaangażowania pracownika w proces szkolenia inspektorów, który składa się z etapów planowania, organizacji i ewaluacji szkoleń.

Ponadto wymagane jest również zwiększenie zatrudnienia o 2 etaty w wydziale właściwym ds. kontroli inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcijnego (dalej „WKI-BNI”) w GITD, w którym do zadań pracowników należy przeprowadzanie czynności kontrolnych względem wszystkich jednostek Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe kontrole jednostek ITD realizowane są jako kontrole wewnętrzne (w siedzibie jednostki) oraz kontrole inspekcyjne (przeprowadzane na drogach). W WKI-BNI zatrudnionych jest obecnie 5 osób, które realizują nadzór merytoryczny wobec ponad 400 inspektorów z poszczególnych WITD, dlatego zwiększenie puli zatrudnienia o dodatkowe 32 etaty inspektorskie bezsprzecznie wymaga dodatkowego zatrudnienia celem bieżącego i prawidłowego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków służbowych inspektorów ITD. System nadzorczy jest bez wątpienia niezbędnym celem prowadzenia spójnej polityki kontrolnej dla wszystkich 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Zatrudnieni w nich inspektorzy, a zwłaszcza wykonywana przez nich praca musi być objęta merytorycznym nadzorem, który potwierdzi prawidłowość wykonywania obowiązków służbowych zgodnie z obowiązującymi w danych kwestiach przepisami prawa. Podsumowując istotnym jest, aby kontrolerzy WKI-BNI przeprowadzali kontrole we wszystkich planowanych na dany rok jednostkach WITD. Warto w tym miejscu zauważyć, iż wszystkie kontrole wykonywane przez WKI-BNI są prowadzone w minimum dwuosobowych zespołach, co bez wątpienia również wpływa na liczbę wykonywanych kontroli w skali roku. Istotnym jest również, iż pracownicy WKI-BNI poza realizacją ww. kontroli jednostek WITD, prowadzą również kontrole wobec jednostek GITD, tj. delegatur i zespołów, realizują również na co dzień zadania związane z rozpatrywaniem i przygotowywaniem projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, rozpatrywaniem i przygotowaniem odpowiedzi na zapytania i wnioski kierowane zarówno przez osoby fizyczne jak i instytucje w ramach właściwości ITD, analizowaniem i proponowaniem zmian legislacyjnych w zakresie właściwości ITD, biorą udział w spotkaniach, konferencjach oraz komisjach w ramach właściwości ITD.

Dodatkowo do zadań nowozatrudnionych osób w Biurze Nadzoru Inspekcijnego należeć będzie współpraca z Państwową Inspekcją Pracy przy publikacji i aktualizacji treści dotyczących delegowania kierowców, pozostających we właściwości ITD, na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich (32 etaty inspektorskie, 8 etatów obsługowych) we wszystkich jednostkach WITD w Polsce oraz nowy obszar działalności kontrolnej Inspekcji, zasadnym jest również zwiększenie liczby zatrudnienia pracowników WKI, którzy działając między innymi na podstawie przepisów zarządzenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego przeprowadzają czynności kontrolne względem wszystkich jednostek Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe kontrole jednostek ITD realizowane są jako kontrole wewnętrzne (w siedzibie jednostki) oraz kontrole inspekcyjne (przeprowadzane na drogach). Corocznie wszystkie ww. kontrole realizowane są w oparciu o sporządzony i zatwierdzony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego plan kontroli wewnętrznych oraz inspekcyjnych.

W tym miejscu należy koniecznie zauważyć, że każde zwiększenie zadań wykonywanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego automatycznie powoduje zintensyfikowanie zadań realizowanych przez kontrolerów Biura Nadzoru Inspekcijnego w GITD. Dokładna i szczegółowa kontrola bazuje przede wszystkim na gruntownej analizie okazanych dokumentów, nośników cyfrowych, dlatego rekontrole wykonywane przez pracowników BNI w stosunku do inspektorów transportu drogowego również będą wymagały zwiększenia czasu potrzebnego na

ich realizację. Zadania wykonywane przez kontrolerów BNI w stosunku do inspektorów ITD niemal w 100% odzwierciedlają kontrole wykonywane przez inspektorów ITD w stosunku do kierowców, dlatego argumentacja wykorzystana powyżej a dokumentująca potrzebę zwiększenia etatów WITD będzie miała swoje miejsce również w przypadku zwiększenia puli etatów w Wydziale Kontroli Inspekcyjnej.

Podsumowując, istotnym jest, aby kontrolerzy WKI BNI przeprowadzali kontrole we wszystkich planowanych na dany rok jednostkach ITD. Warto w tym miejscu zauważyć, iż wszystkie kontrole wykonywane przez WKI są prowadzone w minimum dwuosobowych zespołach, co bez wątplenia również wpływa na ilość wykonywanych kontroli w skali roku, a należy w tym miejscu zauważyć, iż weryfikowanie i analiza dokumentacji jest procesem długofalowym i czasochłonnym. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, do obowiązków kontrolującego należy sporządzenie w pierwszej kolejności projektu wystąpienia pokontrolnego, w późniejszym etapie wystąpienia pokontrolnego.

Bardzo istotnym jest również, iż pracownicy WKI BNI poza realizacją ww. kontroli jednostek WITD, prowadzą również kontrole wobec jednostek GITD tj. Delegatury i Sekcje, realizują również na co dzień zadania związane z rozpatrywaniem i przygotowywaniem projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, rozpatrywaniem i przygotowaniem odpowiedzi na zapytania i wnioski kierowane zarówno przez osoby fizyczne jak i instytucje w ramach właściwości BNI, analizowanie i proponowanie zmian legislacyjnych w zakresie właściwości GITD, biorą udział w spotkaniach, konferencjach oraz komisjach w ramach właściwości GITD, a także współpracują z innymi Biurami GITD, co na pewno wymaga poświęcenia dużej ilości czasu zarezerwowanego na wykonywanie podstawowych obowiązków służbowych.

Na podstawie powyższego oraz mając na uwadze nowy obszar działalności kontrolnej Inspekcji zasadnym jest zatrudnienie 2 nowych pracowników do komórki kontrolnej i nadzorującej pracę jednostek Inspekcji Transportu Drogowego w celu zachowania prawidłowego i terminowego sposobu wykonywania obowiązków służbowych.

Jak już zostało wskazane powyżej jednym z zadań ITD będzie obsługa systemu IMI oraz wymiana informacji w oparciu o zaprojektowane przez Komisję Europejską moduły systemu IMI. Są to zadania nowe, których obecnie GITD nie realizuje. Ponadto z zadaniami tymi będzie wiązać się także współpraca z innymi krajowymi organami kontrolnymi. Dodatkowo, w ramach współpracy z organami właściwymi innych państw członkowskich istnieje potrzeba zapewnienia koordynacji realizacji programu szkolenia i udziału w nim inspektorów WITD. W związku z czym konieczne jest zatrudnienie dodatkowych 3 pracowników w wydziale właściwym do spraw współpracy międzynarodowej w Gabinetie Głównego Inspektora (GGI), dedykowanych do ww. zadań.

Wydział właściwy do spraw współpracy międzynarodowej w Gabinetcie Głównego Inspektora m.in.

- na bieżąco udziela wsparcia polskim i zagranicznym przedsiębiorcom oraz zagranicznym służbom kontrolnym odpowiadając na prośby o interwencję i wpływające zapytania (co roku odnotowywany wzrost interwencji o ok. 30% - wymaga to analizy aktów prawnych, pozyskania wkładu z innych komórek organizacyjnych, przygotowywania tłumaczeń, a najczęściej wielokrotnego kontaktu z zagranicznymi organami kontrolnymi i placówkami dyplomatycznymi w celu uzyskania stanowiska w sprawie),

- podejmuje działania związane z nawiązywaniem kontaktów bilateralnych i wspólną realizacją projektów – wydział aktywnie zabiega o pozyskanie projektów twinningowych, TAIEX i innych form szeroko rozumianej współpracy międzynarodowej.

Mając na uwadze rozszerzenie kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego o współpracę z organami właściwymi innych państw członkowskich w zakresie organizacji

kształcenia i szkoleń dla pracowników tych inspekcji lub organów z zakresu przepisów o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego – pracownicy zatrudnieni w wydziale właściwym ds. współpracy międzynarodowej GGI we współpracy z właściwymi komórkami merytorycznymi będą realizować powyższe nowe zadanie wymagające kontaktów z organami właściwymi innych państw członkowskich w celu ustalenia i opracowania programu szkoleń, a następnie jego realizacji.

Ponadto z uwagi na dodanie do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego obowiązku prowadzenia postępowań administracyjnych w drugiej instancji w sprawach nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pracownicy zatrudnieni w GGI będą m.in. poprzez system IMI występować z wnioskiem do organu właściwego innego państwa członkowskiego - właściwego ze względu na siedzibę przewoźnika drogowego – o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej, wydanej przez Głównego Inspektora, w przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia takiej decyzji.

Należy mieć również na uwadze, że wszystkie załączniki przesyłane w ramach systemu IMI nie będą tłumaczone na język urzędowy państwa członkowskiego, do którego kierowany jest dany wniosek z uwagi na brak podstawy prawnej do wymagania, aby dokumentacja była tłumaczona na język urzędowy państwa członkowskiego przyjmującego wniosek. Powyższe będzie zatem wymagało dodatkowo zapewnienia tłumaczenia przez osoby obsługujące system IMI.

Szacuje się, iż liczba wniosków kierowanych za pośrednictwem IMI może być podobna, jak w przypadku dotychczas obsługiwanych przez wydział próśb o interwencję i zapytań. Z szacunkowych wyliczeń GGI wynika, iż w 2022 roku może wpłynąć ok. 100 tego typu spraw (przy założeniu ok. 20-30% wzrostu w stosunku do roku 2021). W zdecydowanej większości przypadków wnioskowi towarzyszyć będzie załącznik. Wniosek oraz załączniki każdorazowo wymagać będą analizy i ewentualnie przetłumaczenia. Mając na względzie stopień specjalizacji tekstu, całościowa obsługa wniosku, wraz z tłumaczeniem, każdorazowo zajmie pracownikowi 4 roboczogodziny.

Ponadto zadanie związane z udzielaniem informacji, w zakresie właściwości ITD, na temat prawa krajowego i praktyki krajowej, które mają zastosowanie do delegowania kierowców na terytorium RP, będzie wiązało się z dalszym wzrostem korespondencji zagranicznej wymagającej tłumaczenia i analizy treści celem przekazania do właściwej merytorycznie komórki organizacyjnej GITD lub Państwowej Inspekcji Pracy w przypadku, gdy zapytanie będzie we właściwości tej inspekcji. Zadanie to będzie również wiązało się z koniecznością dodatkowego wsparcia właściwych komórek ITD w przygotowaniu tłumaczeń odpowiedzi dotyczących prawa krajowego i praktyki krajowej w zakresie delegowania kierowców na terytorium RP.

Mając na uwadze powyższe nowe zadania oraz w celu sprawnej obsługi systemu IMI, w tym realizacji indywidualnych i terminowych wniosków, niezbędne jest wzmocnienie wydziału właściwego ds. współpracy międzynarodowej w GGI o wnioskowane 3 dodatkowe etaty (1 etat od 2022 r. i 2 etaty od 2023 r.). Obciążenie wydziału nowymi zadaniami, bez wzmocnienia kadrowego może znacząco wpłynąć na rzetelność i sprawność realizowanych spraw w wydziale, w tym zagrażać realizacji spraw w terminie, a nawet uniemożliwić właściwą realizację nowych zadań wynikających z regulacji unijnych.

Zatrudnienie w GITD w wydziale właściwym do spraw współpracy międzynarodowej w GGI dodatkowych 3 osób dla celów realizacji przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057, wynika z nałożenia na wydział nowych zadań, których obecnie GITD nie realizuje oraz oczekiwanego wzrostu liczby spraw w ramach zadań już realizowanych przez wydział.

W zakresie zadań obecnie realizowanych przez wydział należy oczekiwać istotnego zwiększenia liczby wpływających spraw.

Wydział właściwy do spraw współpracy międzynarodowej w Gabinetcie Głównego Inspektora na bieżąco udziela wsparcia polskim i zagranicznym przedsiębiorcom oraz zagranicznym służbom kontrolnym, odpowiadając na prośby o interwencję i wpływające zapytania. Począwszy od 2018 r. odnotowany został wzrost interwencji o ok. 30% rocznie, przy jednoczesnym braku zwiększania zatrudnienia. Większość tego typu spraw wymaga analizy aktów prawnych, pozyskania wkładu z innych komórek organizacyjnych, przygotowywania tłumaczeń, a najczęściej wielokrotnego kontaktu z zagranicznymi organami kontrolnymi i placówkami dyplomatycznymi w celu uzyskania stanowiska w sprawie. W związku ze zwiększeniem zakresu przedmiotowego tej współpracy, należy oczekiwać znacznego wzrostu liczby spraw w ramach opisywanego zadania. Sprawy realizowane w ramach omawianego zadania można podzielić na 5 grup, pod względem obszarów tematycznych, których dotyczą: dokumenty wymagane podczas realizacji przewozu drogowego, analiza dokumentów dot. kary nałożonej przez zagraniczne służby kontrolne, pomoc kierowcy kontrolowanego za granicą (wydział obsługuje dedykowany telefon w ramach tego zadania), czas pracy kierowców, wymagania związane z przewozem osób. Tym samym dodatkowe zagadnienie stanowić będzie ok. 20% wzrost obciążenia pracownika, który zajmuje się interwencjami. Należy zwrócić uwagę, iż nowe przepisy budzą wiele wątpliwości ze strony przewoźników, a zatem nie można wykluczyć, iż liczba spraw przekroczy powyższe szacunki.

Jednocześnie należy zauważyć systematycznie rosnący wpływ spraw realizowanych przez jednego, dedykowanego pracownika wydziału właściwego ds. współpracy międzynarodowej GGI, przy jednoczesnym braku zwiększania zatrudnienia. Dane na temat interwencji wpływających od 2019 r. przedstawia poniższa tabela:

Rok	2019 r.	2020 r.	2021 r.
Liczba interwencji	43	58	81

Powyższe wskazuje, że realizacja wskazanego zadania przez jednego pracownika, z uwzględnieniem coraz większej liczby zapytań, uniemożliwi terminowe rozpatrywanie spraw. Szacuje się, że terminowa realizacja spraw w omawianym obszarze wymaga dodatkowo 1 etatu.

Ponadto wydział podejmuje działania związane z pozyskiwaniem i wdrożeniem, we współpracy z właściwymi komórkami organizacyjnymi GITD, projektów finansowanych ze środków unijnych w ramach współpracy bliźniaczej (Twinning) oraz Instrumentu Pomocy Technicznej i Wymiany Informacji (Technical Assistance and Information Exchange, TAIEX), jak również prowadzi działania w obszarze współpracy dwustronnej, związanej z wymianą doświadczeń, koordynacją konsultacji i wymian międzynarodowych.

W ostatnich latach GITD odnotowuje znaczący wzrost zainteresowania współpracą ekspercką ze strony krajów Bałkanów Zachodnich, które sygnalizują swoje zapotrzebowanie w obszarze dwu- i wielostronnych konsultacji i wymian eksperckich, dotyczących prawnych i systemowych rozwiązań w obszarze transportu drogowego. W 2022 r. wydział planuje realizację czterech tego typu projektów – dwóch w ramach współpracy wielostronnej z państwami Bałkanów Zachodnich w formie warsztatu i wizyty studyjnej, jednego projektu w formie konsultacji eksperckich z Serbią oraz jednego projektu pomocowego w ramach instrumentu TAIEX na rzecz Czarnogóry. Stanowić to będzie 300% wzrost, w stosunku do roku 2021 r., kiedy to GITD brał udział w jednym tego typu projekcie. W związku z harmonizacją przepisów unijnych w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym, należy oczekiwać dalszego zwiększenia zainteresowania ze strony państw Bałkanów Zachodnich udziałem w projektach w obszarze egzekwowania i praktycznego stosowania przepisów unijnych. Biorąc pod uwagę, złożoność przepisów wprowadzanych w ramach Pakietu Mobilności oraz ich szeroki zakres, należy

oczekiwać, że lista krajów zainteresowanych warsztatami, szkoleniami, konsultacjami oraz wymianą doświadczeń w tym obszarze, będzie się wydłużać. Zwiększenie liczby etatów w ramach wydziału umożliwiłoby także pełniejsze wykorzystanie korzyści wynikających z podjęcia współpracy, również w ramach projektów współpracy bliźniaczej i TAIEX finansowanych ze środków unijnych.

Podsumowując, mając na uwadze powyższe nowe zadania, przewidywane zwiększenie liczby spraw realizowanych w ramach dotychczasowych zadań oraz w celu sprawnej obsługi systemu IMI, w tym realizacji indywidualnych i terminowych wniosków, niezbędne jest wzmocnienie wydziału właściwego ds. współpracy międzynarodowej w GGI o wnioskowane 3 dodatkowe etaty (1 etat od 2022 r. i 2 etaty od 2023 r.). Obciążenie wydziału nowymi zadaniami, bez wzmocnienia kadrowego może znacząco wpłynąć na rzetelność i sprawność realizowanych spraw w wydziale, w tym zagrażać realizacji spraw w terminie, a nawet uniemożliwić właściwą realizację nowych zadań wynikających z regulacji unijnych.

W związku ze zwiększeniem liczby inspektorów w WITD konieczne jest także zatrudnienie dodatkowych 6 osób do obsługi postępowań administracyjnych drugoinstancyjnych oraz postępowań sądownoadministracyjnych w Biurze Prawnym GITD. Do oszacowania ww. zapotrzebowania przyjęto następujące dane - wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego w 2019 r. wydali 19 700 decyzji administracyjnych związanych ze stwierdzeniem naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego stwierdzonych podczas prowadzonych kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie przedsiębiorstw. Jednocześnie, w 2019 r. w Biurze Prawnym GITD zarejestrowano łącznie 3848 spraw związanych z wydanymi przez ww. biuro decyzjami administracyjnymi. Na liczbę tę składają się zarówno odwołania od decyzji administracyjnych, jak i sprawy wynikające z prowadzonych postępowań z tzw. trybów nadzwyczajnych określonych przepisami KPA oraz sprawy z postępowań w przedmiocie udzielenia ulg w spłacie zobowiązań publicznoprawnych.

Powyższe dane pozwalają na przyjęcie, że liczba prowadzonych w skali roku w Biurze Prawnym GITD postępowań odpowiada ok. 19 % liczby spraw administracyjnych prowadzonych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. W związku z proponowanym w niniejszym projekcie ustawy zwiększeniem liczby inspektorów zatrudnionych w WITD o 32 nowe etaty w stosunku do liczby zatrudnionych inspektorów pod koniec 2019 r. (413 inspektorów), co stanowi wzrost zatrudnienia w WITD o ok. 8%, należy oczekiwać proporcjonalnego wzrostu liczby wydanych przez nich decyzji administracyjnych o 1576 rocznie (łącznie 21 276).

Mając na uwadze ok. 19 % wskaźnik zaskarżalności decyzji WITD, założyć należy, że po wprowadzonych zmianach liczba spraw prowadzonych w GITD wyniesie 4 042. Ponadto zwiększy się również liczba skarg wnoszonych do sądów administracyjnych na decyzje Głównego Inspektora w sprawach, o których mowa powyżej. Obsługa prawna prowadzonych postępowań sądownoadministracyjnych również należy do zadań Biura Prawnego. W 2019 r. do Biura Prawnego wpłynęło ok. 1000 skarg na rozstrzygnięcia organu wydane w ww. sprawach.

Dodatkowo w związku ze zwiększeniem stanu zatrudnienia w Biurze do spraw Transportu Międzynarodowego z uwagi na przewidywany wzrost postępowań dotyczących badania dobrej reputacji przewoźników drogowych oraz zarządzających transportem, wzrośnie liczba wniosków o ponowne rozpoznanie ww. spraw, które także rozpoznawane są w Biurze Prawnym GITD.

Jednocześnie należy wskazać na systematycznie rosnący wpływ spraw do Biura Prawnego przy jednoczesnym braku zwiększania zatrudnienia.

Liczba spraw wpływających do Biura Prawnego od 2018 r. (bez rozpraw przed sądami administracyjnymi i posiedzeń niejawnych przed tymi sądami) przedstawia poniższa tabela:

Rok	2018 r.	2019 r.	2020 r.
Liczba spraw	5445	7563	7869

Należy zauważyć, że do pracowników Biura Prawnego należy również prowadzenie postępowań sądowoadministracyjnych, w tym reprezentowanie przed sądami administracyjnymi. W 2020 r. wojewódzkie sądy administracyjne rozpoznały łącznie 1271 skarg na rozstrzygnięcia Głównego Inspektora Transportu Drogowego, a Naczelny Sąd Administracyjny rozpoznał 111 spraw ze skarg kasacyjnych od wyroków wydanych przez wojewódzkie sądy administracyjne. W 2020 roku Biuro Prawne sporządziło 1586 odpowiedzi na skargi do wojewódzkich sądów administracyjnych, co stanowi wzrost o 255 (więcej o 16%) względem 2019 r.

Zatrudnienie nowych pracowników do prowadzenia ww. postępowań, podobnie jak w BTM determinowane jest otrzymywaniem za pośrednictwem ERRU, od innych państw członkowskich Unii Europejskiej, powiadomień o naruszeniach przepisów o delegowaniu kierowców przez przedsiębiorców, którzy mają siedzibę na terytorium RP. Z uwagi na okoliczność, że w UE dopiero trwają prace nad dodaniem do katalogu poważnych naruszeń wskazanych w rozporządzeniu 2016/403 także naruszeń dot. delegowania kierowców brak jest obecnie danych o liczbie takich naruszeń stwierdzanych wobec polskich przewoźników w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, w związku z czym rzetelne oszacowanie niezbędnych zasobów kadrowych jest w tym zakresie niemożliwe. Zgodnie z szacunkami należy spodziewać się o 192 postępowań w zakresie badania spełnienia dobrej reputacji więcej. Mając na uwadze specyfikę omawianych spraw, związaną z realną groźbą zakończenia prowadzonej w zakresie transportu drogowego działalności gospodarczej, należy przyjąć, że w stosunku do 50% decyzji wydanych w pierwszej instancji strony korzystać będą z prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Spowoduje to konieczność rozpoznania przez Biuro Prawne ok. 96 takich wniosków rocznie. Ponadto należy uwzględnić prowadzenie postępowań w związku z wniesieniem wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy w zakresie zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego - dodatkowo ok. 19 spraw rocznie. Należy także liczyć się ze wzrostem spraw prowadzonych w tzw. trybach nadzwyczajnych (wznowienie postępowania administracyjnego, stwierdzenie nieważności decyzji ostatecznych). Wnioski o przeprowadzenie takich postępowań mogą bowiem okazać się ostatnią możliwością wzruszenia niekorzystnego dla strony rozstrzygnięcia, nawet po wyczerpaniu drogi sądowoadministracyjnej.

Szacuje się, że do prowadzenia zwiększonej liczby ww. postępowań administracyjnych należy zatrudnić dodatkowo 4 pracowników.

Do zadań ww. pracowników należeć będzie::

- prowadzenie postępowań wynikających z odwołań od decyzji wojewódzkich inspektorów, w tym decyzji dot. naruszeń przepisów o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego postępowania te, z uwagi na zróżnicowany charakter i często skomplikowany stan faktyczny, rozmiar zgromadzonych materiałów dowodowych, są bardzo pracochłonne, wymagają ponownej analizy i ustalenia stanu faktycznego i prawnego na dzień wydania decyzji, mogą wiązać się z koniecznością uzupełnienia materiału dowodowego. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę, że postępowania dot. naruszeń przepisów delegowania kierowców wiązać się będą z ponowną analizą dokumentów przewozowych i zapisów tachografu i czasochłonnym ustaleniem czy wykonywany rodzaj przewozu podlegał przepisom o delegowaniu kierowców, czy nie znajdą zastosowania wyłączenia w tym zakresie. W przypadku decyzji administracyjnych dot. przewoźników z państw innych niż UE uzupełnienie materiału dowodowego, dokonanie dodatkowych ustaleń, będzie wymagało podjęcia korespondencji z takim podmiotem na ogólnych zasadach KPA, z pominięciem systemu IMI, co znacznie wydłuży czas i pracochłonność prowadzenia takiego postępowania;

- prowadzenie postępowań wynikających z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy dotyczących decyzji o utracie dobrej reputacji, decyzji o stwierdzeniu niezdolności

zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, decyzji o odmowie przywrócenia tej zdolności, decyzji o zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – postępowania te z uwagi na bardzo skomplikowany stan faktyczny i znaczny rozmiar zgromadzonych materiałów dowodowych są wysoce pracochłonne – wymagają ponownej analizy i ustalenia na dzień wydania decyzji:

1) czy liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do liczby kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę bądź będących w jego dyspozycji oraz skali prowadzonych operacji transportowych;

2) czy istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w tym czy w przedsiębiorstwie podjęto działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego;

3) jaki jest interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie;

4) opinii polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem;

-sporządzanie projektów decyzji w ww. postępowaniach i innych rozstrzygnięć kończących postępowanie w sprawie (postanowień o niedopuszczalności odwołania/wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, postanowień o stwierdzeniu uchybienia terminu do wniesienia odwołania/wniosku, itp.) oraz innych pism procesowych (zawiadomień, postanowień o dopuszczeniu dowodu w sprawie, wezwań);

-prowadzenie ewidencji załatwianych spraw;

-udzielanie informacji stronom ww. postępowań administracyjnych;

-prowadzenie postępowań w trybach nadzwyczajnych, dbanie o jednolitość linii orzeczniczej w ww. sprawach i terminowe ich załatwianie;

-udzielanie odpowiedzi na zapytania prawne w ramach właściwości rzeczowej ww. postępowań administracyjnych

Powyższe zadania będą zajmować 100% czasu pracy tych pracowników.

Ponadto zwiększy się również liczba skarg i sprzeciwów wnoszonych do sądów administracyjnych na decyzje Głównego Inspektora wydane w ww. sprawach prowadzonych w związku z wnioskami o ponowne rozpatrzenie sprawy oraz z odwołaniami. Obsługa prawna prowadzonych postępowań sądownoadministracyjnych również należy do zadań Biura Prawnego. W 2019 r. do Biura Prawnego wpłynęło ok. 1000 skarg na rozstrzygnięcia organu wydane w ww. sprawach, a w 2021 r. 1306 takich skarg, można zatem zauważyć tendencję wzrostową w tym zakresie. W związku z czym konieczne jest zatrudnienie dodatkowej osoby do obsługi postępowań sądownoadministracyjnych. Do zadań tego pracownika należeć będzie:

- sporządzanie projektów odpowiedzi na skargi i sprzeciw do wojewódzkich sądów administracyjnych na decyzje dotyczące utraty dobrej reputacji, stwierdzenia niezdolności/odmowy przywrócenia zdolności do kierowania operacjami transportowymi, zawieszenia zezwolenia na wykonywania zawodu przewoźnika drogowego oraz na decyzje wydane na skutek odwołań od decyzji wydanych przez wojewódzkich inspektorów,

- sporządzanie projektów odpowiedzi na skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego na postanowienia ostateczne w toku instancji dotyczące ww. spraw administracyjnych,

- reprezentacja Głównego Inspektora Transportu Drogowego na rozprawach przed wojewódzkimi sądami administracyjnymi,

- sporządzanie pism procesowych oraz odpowiedzi na wezwania wojewódzkich sądów administracyjnych w toku trwających postępowań sądowych,
- przetwarzanie dokumentacji związanej z toczącymi się oraz zakończonymi postępowaniami sądowymi np. sporządzanie dokumentacji na potrzeby wypłaty zasądzonych kosztów postępowań sądowych, wniosków o nadanie klauzul wykonalności prawomocnym orzeczeniom sądowym;
- prowadzenie postępowań inicjowanych zażaleniami stron, a także postępowań w przedmiocie zarzutów egzekucyjnych i ulg w spłacie administracyjnych kar pieniężnych.

Powyższe zadania będą zajmować 100% czasu pracy tego pracownika.

Dodatkowo, z uwagi na liczbę nowych spraw prowadzonych przez Biuro Prawne oszacowano 1 etat na stanowisko do obsługi kancelaryjnej przedstawionych powyżej spraw. Do zadań pracownika należeć będzie:

- aktualizacja elektronicznej ewidencji pism dotyczących ww. spraw;
- wysyłka korespondencji (decyzji, innych pism, wezwań) w ww. sprawach;
- przechowywanie, ewidencja i archiwizacja dokumentów wytwarzanych w tych sprawach;
- przekazywanie danych i tworzenie sprawozdań z ww. spraw;
- uzupełnianie funkcjonujących w GITD rejestrów i systemów o ww. prowadzone sprawy, wydane rozstrzygnięcia;
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi GITD w zakresie przekazywania niezbędnych dokumentów.

Powyższe zadania będą zajmować 100% czasu pracy tego pracownika.

Powyższe wskazuje, że utrzymanie w Biurze Prawnym zatrudnienia na obecnym poziomie przy coraz większej liczbie spraw przypadających na pracownika Biura Prawnego może wpłynąć na znaczące wydłużenie czasu ich rozpatrywania, co może się wiązać w ostateczności z przedawnieniem karalności stwierdzonych naruszeń.

Mając na uwadze ww. dane konieczne jest zwiększenie stanu zatrudnienia w Biurze Prawnym łącznie o dodatkowe 6 etatów w 2023 r.

Konsekwencją wdrożenia dyrektywy (UE) 2020/1057 będzie rozszerzenie katalogu naruszeń zawartych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającym załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady o naruszenia związane z delegowaniem kierowców. Planowane naruszenia, zgodnie z projektem nowelizacji ww. rozporządzenia, mają być skategoryzowane jako Bardzo Poważne Naruszenia lub Poważne Naruszenia. W związku z tym niezbędnym jest zabezpieczenie etatów na konieczność analizy naruszeń, które zostaną przekazane przez państwa członkowskie za pomocą państwowych rejestrów przedsiębiorców poprzez ERRU. Wprowadzenie nowych naruszeń wpłynie bezpośrednio na badanie dobrej reputacji przewoźnika drogowego, jak również zarządzającego transportem, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE, a w praktyce będzie przekładało się na zwiększoną liczbę zadań dla GITD. Należy podkreślić, iż zwiększenie katalogu naruszeń podlegających ocenie dobrej reputacji może doprowadzić do konieczności wszczęcia o wiele większej liczby postępowań w tym zakresie niż obecnie. Dodanie bowiem nawet jednego dodatkowego naruszenia może wygenerować potrzebę oceny dobrej reputacji u kilkakrotnie

większej liczby przewoźników niż obecnie. Przewoźnicy, którzy dotychczas nie podlegali tej ocenie na podstawie art. 7 d utd ze względu na to, iż współczynnik oceny dobrej reputacji nie został jeszcze przekroczony, mogą takiej ocenie podlegać właśnie ze względu na dodanie nowych naruszeń, które spowoduje obowiązek po stronie organu wszczęcia postępowania w sprawie badania dobrej reputacji. Z tych względów liczba postępowań administracyjnych w przedmiocie oceny dobrej reputacji może znacznie wzrosnąć, bowiem dodanie nowych naruszeń wpłynie na przekroczenie przez liczne grono przewoźników współczynnika wymagającego wszczęcia postępowania administracyjnego, o którym mowa w art. 7d utd.

Powyższe okoliczności mają bezpośredni wpływ na zwiększenie liczby prowadzonych przez Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego postępowań administracyjnych. Niezbędne jest zatem w tym zakresie zwiększenie zatrudnienia o 4 etaty w 2023 r. Przedmiotowe etaty związane są z prowadzeniem postępowań administracyjnych w zakresie dobrej reputacji, a warunkiem wszczęcia postępowań są naruszenia, które wcześniej muszą zostać stwierdzone w wykonalnym orzeczeniu, w konsekwencji w pierwszym roku obowiązywania ustawy może być zmniejszone zapotrzebowanie na etaty w BTM.

Odnosząc się do wykazania związku pomiędzy postępowaniami administracyjnymi w zakresie badania dobrej reputacji z kontrolą drogową przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, należy wskazać na treść art. 15a ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym wielokrotne popełnianie poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w państwie członkowskim Unii Europejskiej, może prowadzić do wszczęcia procedury badania dobrej reputacji, co poprzedzone jest najpierw ostrzeżeniem oraz cofnięciem wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej.

Jedną z dziedzin dodaną na mocy zmian do art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jest naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym. Obecnie KE finalizuje prace nad projektem rozporządzenia wykonawczego Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady o naruszenia związane z delegowaniem kierowców. Zgodnie z przedstawionym projektem aż 7 naruszeń z dziedziny delegowania kierowców, które będą stwierdzane podczas kontroli przewozów, zostało sklasyfikowanych jako poważne naruszenia przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, z czego 5 jako bardzo poważne, a 2 jako poważne naruszenia. Rozporządzenie przewiduje maksymalną częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się poważne naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem. Zgodnie z załącznikiem II rozporządzenia 2016/403 biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób: 3 poważne naruszenia na kierowcę na rok uznaje się za 1 bardzo poważne naruszenie, zaś 3 bardzo poważne naruszenia na kierowcę na rok powodują uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji. Zgodnie z przepisami unijnymi informacje o ukaraniu za powyższe naruszenia będą przekazywane przez państwo, które je nałożyło, poprzez system ERRU do państwa członkowskiego siedziby ukaranego przewoźnika drogowego. Zatem naruszenia w tym zakresie rozszerzają katalog podstaw do wszczęcia i prowadzenia postępowań administracyjnych w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji.

Proces przeprowadzania przedmiotowych postępowań będzie wieloetapowym i złożonym. Składać się będzie z:

1. analizy i kwalifikacji naruszeń stanowiących postawę do wszczęcia, czyli obliczeniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń.

Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w przeliczeniu na kierowcę na rok w danym przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury badania dobrej reputacji.

2. w przypadku stwierdzenia drugiego bardzo poważnego naruszenia, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia Główny Inspektor Transportu Drogowego dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

1) cofnięcia na okres 3 miesiące 20% wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 10 wypisów z licencji wspólnotowej;

2) cofnięcia 1 wypisu z licencji wspólnotowej na okres 3 miesiące oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę od 2 do 10 wypisów z licencji wspólnotowej;

3) zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy - w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 wypisu z licencji wspólnotowej.

3. w przypadku stwierdzenia trzeciego bardzo poważnego naruszenia, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia, Główny Inspektor Transportu Drogowego lub starosta wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji.

4. przeprowadzenia postępowania w przedmiocie badania dobrej reputacji.

5. przeprowadzenie postępowania w przedmiocie zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w przypadku stwierdzenia utraty dobrej reputacji – ok. 20% ogółu spraw.

Liczba przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy na koniec 2021 r. wynosiła 40 751. W 2021 r. w ramach Biura ds. Transportu Międzynarodowego wszczęto 449 postępowań w przedmiocie dobrej reputacji, a 95 postępowań zostało zakończonych decyzją o stwierdzeniu utraty dobrej reputacji. Ponadto w 2021 r. wydano 41 decyzji o zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, co wynikało z wydania decyzji o stwierdzeniu utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego. W związku ze zmianą przepisów założono, że Biuro ds. Transportu Międzynarodowego będzie rozpatrywało dodatkowo 192 sprawy z zakresu sprawdzenia dobrej reputacji w związku z wprowadzeniem nowych naruszeń dotyczących delegowania kierowców. Każdy pracownik średnio rocznie prowadzi 48 spraw administracyjnych związanych z badaniem dobrej reputacji przewoźnika drogowego. Dodatkowo postępowania będą poprzedzone dodatkowymi czynnościami związanymi z obliczaniem częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń.

Mając na uwadze powyższe, jak również czynności, które staną się konieczne do przeprowadzenia po stronie organu, wynikające z rozszerzenia katalogu naruszeń o odnoszące się do delegowania kierowców w transporcie drogowym konieczne jest zapewnienie wzmocnienia kadrowego co bezpośrednio wpływa na koszty nowego zatrudnienia.

Dodatkowo w związku ze zwiększeniem stanu zatrudnienia w GITD o ww. 21 etatów konieczne jest też zatrudnienie 2 pracowników w Biurze Teleinformatyki, którzy będą realizować zadania związane ze wsparciem informatycznym. Zadania, o których mowa powyżej dotyczyć będą w szczególności:

- przygotowania stanowiska pracy z zakresu kompetencji BT,
- obsługi dodatkowych zgłoszeń nowych pracowników,
- udziału przy modyfikacjach w systemach utrzymywanych w GITD.

Mając na uwadze planowane dodatkowe etaty w GITD w ramach projektu ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, konieczne jest zatrudnienie dodatkowego pracownika w Wydziale Wsparcia Technicznego, który z ramienia Biura Teleinformatyki będzie realizował zadania I linii wsparcia dla nowych pracowników. Zatrudniony pracownik będzie wspierał użytkowników w zakresie instalacji i konfiguracji stacji roboczych, urządzeń peryferyjnych, oprogramowania biurowego, narzędziowego oraz poczty elektronicznej. Pracownik będzie udzielał pomocy w problemach związanych z eksploatacją stacji roboczych, świadczył pomoc techniczną w zakresie dostępu do informatycznych zasobów GITD, a także w zakresie systemu IMI.

Ponadto konieczne będzie zatrudnienie dodatkowego pracownika w Wydziale Nadzoru nad Rozwojem Technicznym Systemów Informatycznych w Biurze Teleinformatyki, który będzie brał udział przy planowanych modyfikacjach w systemach utrzymywanych w GITD. Przewidywane są dla pracownika m.in. zadania dotyczące analizy i przygotowania dokumentacji, modyfikacji systemów w zakresie wymogów funkcjonalnych i нефункциональных, niezbędnych testów w tym bezpieczeństwa. Dodatkowy etat jest niezbędny do koordynowania prac po stronie BT dotyczących zmian w systemach GITD z zakresu delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.

Powyższe etaty są konieczne, ponieważ obecna ilość zasobów ludzkich w BT nie będzie wystarczająca do obsłużenia dodatkowych zadań.

### 3. Zwiększenie zatrudnienia w PIP

Zakłada się wzrost zatrudnienia w okręgowych inspektoratach pracy w związku z koniecznością wykonywania zadań wynikających z obowiązku kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, łącznie o 16 etatów.

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2022	16	615 248,00	1 342 400,00
2023	16	1 947 808,00	117 904,00
2024	16	2 153 216,00	118 928,00
2025	16	2 254 864,00	119 904,00
2026	16	2 370 992,00	120 896,00
2027	16	2 483 232,00	351 568,00
2028	16	2 610 944,00	122 976,00
2029	16	2 734 864,00	124 048,00
2030	16	2 875 344,00	125 136,00
2031	16	3 012 160,00	126 272,00
2032	16	3 161 216,00	387 264,00
<b>Razem</b>	<b>16</b>	<b>26 219 888,00</b>	<b>3 057 296,00</b>

#### Przyjęte założenia:

1. Wzrost zatrudnienia w okręgowych inspektoratach pracy o 16 etatów.
2. Przyjęto średnie wynagrodzenie brutto pracowników w wysokości 7612,00 zł, uwzględniając od 2023 r. wzrost o 5% w każdym roku.
3. Doliczono dodatek stażowy.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.

5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.
9. W 2022 r. przyjęto rozpoczęcie zatrudniania od września.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2022-2032 na kwotę **3 057 296,00**(z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych,
- zakup wyposażenia biura,
- koszty aplikacji inspektorskiej,
- koszty szkoleń specjalistycznych, dofinansowanie do studiów, języków,
- średni roczny koszt podróży służbowych.

Na wykazane kwoty kosztów utworzenia i utrzymania 1 stanowiska pracy w PIP składa się:

	komputer przenośny (wraz z oprogramowaniem, torbą)	biurko, fotel itp.	materiały biurowe/ od 2023r. x wsk.infl	koszt aplikacji inspektorskiej	koszt szkoleń specjalistycznych, dofinansowanie do studiów, języków	średni roczny koszt podróży służbowych, od 2023r. x wsk.infl. - inspektora pr.	Suma
2022	7 600,00	5 000,00	300,00	70 000,00	0,00	1 000,00	<b>83 900,00</b>
2023	0,00	0,00	309,00	0,00	5 000,00	2 060,00	<b>7 369,00</b>
2024	0,00	0,00	317,34	0,00	5 000,00	2 115,62	<b>7 433,00</b>
2025	0,00	0,00	325,27	0,00	5 000,00	2 168,51	<b>7 494,00</b>
2026	0,00	0,00	333,40	0,00	5 000,00	2 222,72	<b>7 556,00</b>
2027	8 657,51	5 695,73	341,74	0,00	5 000,00	2 278,29	<b>21 973,00</b>
2028	0,00	0,00	350,28	0,00	5 000,00	2 335,25	<b>7 686,00</b>
2029	0,00	0,00	359,04	0,00	5 000,00	2 393,63	<b>7 753,00</b>
2030	0,00	0,00	368,02	0,00	5 000,00	2 453,47	<b>7 821,00</b>
2031	0,00	0,00	377,22	0,00	5 000,00	2 514,81	<b>7 892,00</b>
2032	9 795,17	6 444,19	386,65	0,00	5 000,00	2 577,68	<b>24 204,00</b>
<b>Suma</b>	<b>26 053,00</b>	<b>17 140,00</b>	<b>3 768,00</b>	<b>70 000,00</b>	<b>50 000,00</b>	<b>24 120,00</b>	<b>191 081,00</b>

#### **Uzasadnienie:**

Na mocy przepisów projektu ustawy o delegowaniu pracowników w sektorze transportu drogowego w roku 2022 Państwowa Inspekcja Pracy będzie realizować **nowe zadania** związane między innymi z **prowadzeniem kontroli warunków zatrudnienia kierowców delegowanych do pracy w Polsce** (na gruncie aktualnie obowiązujących przepisów *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* jej przepisy nie mają zastosowania do przedsiębiorstw świadczących usługi w zakresie transportu międzynarodowego) **oraz prawidłowości procesów delegowania**. Kontrola warunków zatrudnienia obejmować będzie sprawdzenie, czy kierowcy delegowanemu na terytorium RP w związku z realizacją określonej operacji transportowej zapewniono warunki zatrudnienia (np. w zakresie odpowiednich przerw od pracy, wynagrodzenia za pracę, etc.) na poziomie nie mniej korzystnym niż wynikają one z polskich przepisów prawa. Ocena prawidłowości delegowania dotyczy

<p>będzie sprawdzenia, czy kierowca skierowany do realizacji określonej operacji transportowej na terytorium RP może być uznany za kierowcę delegowanego, czy też nie. Należy założyć, że kontrole realizowane będą zarówno w stosunku do pracodawców delegujących kierowców na terytorium RP z siedzibą w krajach UE jak i w tzw. krajach trzecich, na podstawie umów łączących zagraniczne podmioty z polskimi kontrahentami (lex specialis obejmuje tylko jeden typ delegowania).</p> <p>Państwowa Inspekcja Pracy – <b>będzie także organem właściwym</b>, zobowiązanym do <b>współpracy z innymi instytucjami i wymiany informacji</b> w sprawach dotyczących zarówno kierowców delegowanych do pracy w Polsce, ale przede wszystkim w sprawach dotyczących kierowców polskich firm delegowanych do świadczenia usług w sektorze międzynarodowego transportu drogowego, w ramach umów zwartych przez ich pracodawcę z zagranicznym kontrahentem. Należy się spodziewać wzrostu liczby wniosków o udzielenie informacji dotyczących polskich podmiotów delegujących swoich pracowników do pracy w krajach UE w tym sektorze (liczba spraw objętych rokrocznie współpracą kształtuje się na poziomie ponad 700). Państwowa Inspekcja Pracy będzie także zaangażowana w obsługę (dzieląc to zadanie z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego) <b>nowego modułu Elektronicznego Systemu Wymiany Informacji na Rynku Wewnętrznym IMI dotyczącego delegowania kierowców</b>, który ma funkcjonować odrębnie od dotychczasowych rozwiązań systemu IMI w obszarze delegowania pracowników (w którym PIP pełni funkcję koordynatora i organu właściwego). Z informacji pozyskanych ze struktur europejskich, wynika, że nowy <b>moduł będzie służył nie tylko do komunikacji między instytucjami w UE, ale także w kontaktach między pracodawcą (przewoźnikiem) delegującym kierowcę na terytorium danego państwa i organem właściwym/organami właściwymi</b>. Przewoźnik delegujący kierowcę do pracy na terytorium RP zobowiązany będzie do dokonania zgłoszenia faktu delegowania kierowcy do pracy w Polsce w ramach tzw. interfejsu publicznego podpiętego do ww. modułu systemu IMI, przekazując określone informacje i kopie dokumentów związanych z realizowanym przewozem, a także informacje związane ze stosunkiem pracy delegowanego kierowcy. Przewoźnik będzie także zobowiązany do zapewnienia, aby kierowca w trakcie kontroli drogowej dysponował w pojeździe ww. dokumentami i informacjami – w postaci papierowej lub elektronicznej. Przewoźnik, za pośrednictwem wspomnianego publicznego interfejsu, zobowiązany będzie także do przekazania na wniosek organów właściwych państwa przyjmującego (w tym przypadku Polski) – po okresie delegowania – m.in. dokumentów związanych z zatrudnieniem delegowanego kierowcy (umowy o pracę lub dokumentu równoważnego, ewidencji czasu pracy, dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy oraz dowodów, że wynagrodzenie to zostało zapłacone). W sytuacji, w której przewoźnik nie zrealizuje takiego wniosku i nie dostarczy ww. dokumentów w ciągu 8 tygodni, organ właściwy ma prawo zwrócić się do organów właściwych państwa wysyłającego (kraju siedziby przewoźnika) z prośbą o pomoc w pozyskaniu ww. dokumentów, a wniosek w tej sprawie winien być przez te organy zrealizowany w ciągu 25 dni roboczych (standardowy czas przeznaczony na realizację działań w ramach międzynarodowej współpracy administracyjnej i wymiany informacji). Należy przyjąć, że skoro dokumenty te związane są z zatrudnieniem kierowcy delegowanego na terytorium RP i mają służyć ocenie zapewnienia takiemu kierowcy określonych warunków zatrudnienia zgodnych co najmniej z wymaganiami wynikającymi z polskich przepisów, <b>współpraca administracyjna w tym obszarze będzie dodatkowym zadaniem Państwowej Inspekcji Pracy</b>.</p> <p><b>Powyższe zadania, stanowiące dodatkowe obciążenie dla Urzędu nie mogą być realizowane bez zwiększenia stanu osobowego PIP, i to zarówno wśród kadry inspektorskiej, jak i pracowników merytorycznych, m.in. w Głównym Inspektoracie Pracy, w strukturach którego funkcjonuje dotychczas tzw. biuro łącznikowe (liaison office) ds. delegowania pracowników oraz który zapewnia obsługę informatyczną narzędzi współpracy i wymiany informacji z zagranicznymi organami właściwymi.</b></p> <p><b>W związku z powyższym niezbędne będzie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie liczby etatów w PIP (16 etatów inspektorskich i 4 etaty w Głównym Inspektoracie Pracy)</li> <li>- przeprowadzenie szkoleń (w tym aplikacji inspektorskiej dla osób z przeznaczeniem do realizacji czynności kontrolnych w jednostkach terytorialnych PIP, jak i szkoleń doskonalących dla dotychczasowych kadr PIP).</li> </ul> <p>Należy jednocześnie zauważyć, że już w związku z nowelizacją ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, która weszła w życie we wrześniu 2020 r., postulat</p>
---

przyznania PIP dodatkowych etatów na realizację nowych zadań w sferze delegowania był zgłaszany przez Kierownictwo PIP do resortu odpowiedzialnego wówczas za opracowanie projektu tej nowelizacji (Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej). W przygotowanej na okoliczność tejże nowelizacji Ocenie Skutków Regulacji stosowne zapisy i kalkulacje kosztów zwiększenia zasobów kadrowych PIP zostały dokonane (wyliczono skrupulatnie koszty zatrudnienia nowych osób, ich wykształcenia w ramach aplikacji inspektorskiej i zatrudnienia dodatkowych osób w GIP) Ostatecznie jednak do zasilenia kadrowego PIP nie doszło, i nowe zadania wynikające ze zmiany przepisów o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług były (i są nadal) realizowane w ramach posiadanych zasobów.

Tym bardziej zatem, w związku z zakładanym nałożeniem na PIP dodatkowych zadań wynikających z wdrożenia do prawa polskiego dyrektyw tzw. *Pakietu Mobilności*, potrzeba zwiększenia stanu kadrowego PIP staje się jeszcze bardziej widoczna. Brak stosowanego zasilenia, przy dużej fluktuacji obecnych kadr PIP może stworzyć ryzyko, że zadań tych nie będzie można prawidłowo realizować.

Inspektorzy pracy Państwowej Inspekcji Pracy realizują zadania kontrolno-nadzorcze w pełnym wymiarze czasu pracy. Zasadniczo, biorąc pod uwagę potrzeby urzędu, do realizacji czynności kontrolnych zatrudniane są osoby z wykształceniem prawniczym lub technicznym (odpowiedniej specjalności). Po okresie szkolenia w Ośrodku Szkolenia Państwowej Inspekcji Pracy (odbytej aplikacji inspektorskiej) zakończonego egzaminem państwowym dającym uprawnienia inspektora pracy kierowani są do jednostek terenowych PIP, by w ramach właściwości terytorialnej okręgowego inspektoratu pracy realizować zadania kontrolno-nadzorcze w stosunku do pracodawców czy przedsiębiorców, nie będących pracodawcami lecz powierzającymi pracę innym osobom fizycznym na innej podstawie niż umowa o pracę. Zgodnie z przyjętą w urzędzie praktyką, inspektorzy pracy prowadzą kontrole w zakładach pracy określonych branż. Intencją jest, aby poprzez znajomość specyfiki określonej kategorii podmiotów, kontrole prowadzone były przez inspektorów, którzy specjalizują się w określonych zagadnieniach, co pozwala na uzyskanie najlepszej jakości realizowanych czynności.

Należy założyć, że zadania realizowane przez inspektorów pracy wynikające z projektowanych przepisów ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego będą się wiązały nie tylko z przeprowadzaniem kontroli realizacji obowiązków wynikających z przedmiotowego projektu, lecz również szeregiem innych czynności bezpośrednio związanych z kontrolami, takich jak analiza dokumentacji, przygotowywanie wystąpień i zaleceń kierowanych do pracodawców, decyzji, jak również wystąpień do innych organów oraz sądów, w tym także w ramach postępowania w sprawach o popełnione wykroczenia, w których inspektor pracy występuje w charakterze oskarżyciela publicznego. Czynności te wypełniają normy czasu pracy obejmujące dobowo: 8 godzin, średniotygodniowo, w przyjętym okresie rozliczeniowym: 40 godzin.

#### 4. Zwiększenie zatrudnienia w GIP

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2022	4	153 812,00	53 600,00
2023	4	486 952,00	25 356,00
2024	4	538 304,00	25 500,00
2025	4	563 716,00	25 648,00
2026	4	592 748,00	25 796,00
2027	4	620 808,00	83 364,00
2028	4	652 736,00	26 108,00
2029	4	683 716,00	26 272,00
2030	4	718 836,00	26 436,00
2031	4	753 040,00	26 608,00
2032	4	790 304,00	91 740,00
<b>Razem</b>	<b>4</b>	<b>6 554 972,00</b>	<b>436 428,00</b>

**Przyjęte założenia:**

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Pracy o 4 etaty.
2. Przyjęto średnie wynagrodzenie brutto pracowników w wysokości 7612,00 zł, uwzględniając od 2023 r. wzrost o 5% w każdym roku.
3. Doliczono dodatek stażowy.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.
9. W 2022 r. przyjęto rozpoczęcie zatrudniania od września.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2022-2032 na kwotę **436 428,00 zł** (z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych,
- zakup wyposażenia biura,
- koszty szkoleń specjalistycznych, dofinansowanie do studiów, języków,
- średni roczny koszt podróży służbowych.

Na wykazane kwoty kosztów utworzenia i utrzymania 1 stanowiska pracy w GIP składa się:

	komputer przenośny (wraz z oprogramowaniem, torbą)	biurko, fotel itp.	materiały biurowe/ od 2023r. x wsk.infl	koszt szkoleń specjalistycznych, dofinansowanie do studiów, języków	średni roczny koszt podróży służbowych, od 2023r. x wsk.infl. - inspektora pr.	Suma
2022	7 600,00	5 000,00	300,00	0,00	500,00	<b>13 400,00</b>
2023	0,00	0,00	309,00	5 000,00	1 030,00	<b>6 339,00</b>
2024	0,00	0,00	317,34	5 000,00	1 057,81	<b>6 375,00</b>
2025	0,00	0,00	325,27	5 000,00	1 086,37	<b>6 412,00</b>
2026	0,00	0,00	333,40	5 000,00	1 115,70	<b>6 449,00</b>
2027	8 657,51	5 695,73	341,74	5 000,00	1 145,82	<b>20 841,00</b>
2028	0,00	0,00	350,28	5 000,00	1 176,76	<b>6 527,00</b>
2029	0,00	0,00	359,04	5 000,00	1 208,53	<b>6 568,00</b>
2030	0,00	0,00	368,02	5 000,00	1 241,16	<b>6 609,00</b>
2031	0,00	0,00	377,22	5 000,00	1 274,67	<b>6 652,00</b>
2032	9 795,17	6 444,19	386,65	5 000,00	1 309,09	<b>22 935,00</b>
<b>Suma</b>	<b>26 053,00</b>	<b>17 140,00</b>	<b>3 768,00</b>	<b>50 000,00</b>	<b>12 146,00</b>	<b>109 107,00</b>

## 5. Zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu

W związku z obowiązkiem dostosowania polskich przepisów prawa do przepisów Pakietu Mobilności I i przyjęcia odpowiednich rozwiązań na poziomie krajowym w zakresie delegowania kierowców, oszacowano, że stan zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo należy zwiększyć o dodatkowe 2 etaty.

<b>Komórka organizacyjna MI Departament Transportu Drogowego</b>	<b>Etaty</b>
Departament Transportu Drogowego	2
<b>Razem</b>	<b>2</b>

<b>Rok</b>	<b>Etaty</b>	<b>Koszty osobowe (w zł)</b>	<b>Koszty stanowisk (w zł)</b>
2022	0	0,00	0,00
2023	2	274 962,00	80 025,30
2024	2	298 347,00	80 025,30
2025	2	298 347,00	80 025,30
2026	2	298 347,00	80 025,30
2027	2	298 347,00	80 025,30
2028	2	298 347,00	80 025,30
2029	2	298 347,00	80 025,30
2030	2	298 347,00	80 025,30
2031	2	298 347,00	80 025,30
2032	2	298 347,00	80 025,30
<b>Razem</b>	<b>2</b>	<b>2 960 085,00</b>	<b>800 253,00</b>

### Przyjęte założenia:

1. Wzrost zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury o 2 etaty.
2. Przyjęto średnie wynagrodzenie brutto pracowników w wysokości 9 428,00 zł (przeciętne wynagrodzenie miesięczne za 2021 rok według RB-70 bez DWR dla części 39 transport, z uwzględnieniem dodatku stażowego oraz 3% funduszu nagród)
3. Doliczono dodatek stażowy.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
7. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów utworzenia i utrzymania jednego stanowiska w korpusie służby cywilnej w Ministerstwie Infrastruktury na 12 miesięcy:

wg projektu planu na 2022r.	Projekt planu 2022 (21.01.2022)	liczba pracowników wg stanu na 21.01.2022 r.
część budżetowa	<b>dla części 21, 22, 39, 69</b>	<b>774,63</b>
rodzaj kosztu:		roczny koszt przypadający na 1 pracownika w MI
§ 3020 - refundacje za okulary, pranie	214 000,00	276,26
§ 4000 - zakupy, usługi, telefony, energia	28 419 000,00	36 687,19
§ 4270 - remonty	1 522 000,00	1 964,81
§ 4430 - inne opłaty	101 000,00	130,38
§ 4480 - podatek od nieruchomości	100 000,00	129,09
§ 4520 - wywóz nieczystości	61 000,00	78,75
§ 4530 - Vat	33 000,00	42,60
§ 4550 - szkolenia	377 000,00	486,68
§ 4700 - szkolenia	168 000,00	216,88
<b>szacunkowy roczny koszt utrzymania - wg projektu planu 2022</b>	<b>30 995 000,00</b>	<b>40 012,65</b>

Koszty utworzenia i utrzymania 2 stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2022-2032 na kwotę 800 025,30 zł.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury z dnia 18 listopada 2019 r. jest wskazany jako jeden z organów podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, konieczne jest, bez względu na rozszerzony zakres nadzoru, zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu drogowego. Szacuje się, że aby zapewnić możliwość realizacji zadań wynikających z wprowadzanych regulacji należy zwiększyć zatrudnienie o co najmniej 2 etaty.

Dodatkowe etaty pozwolą na efektywne wykonywanie czynności nadzorczych względem skutków działań realizowanych przez pracowników Inspekcji. Proponuje się zatem zwiększenie zatrudnienia o 2 etaty dla Departamentu Transportu Drogowego.

Zwiększenie liczby etatów dla powyższej komórki wynika z wprowadzenia projektem ustawy nowych zadań, które będą skutkowały wzrostem liczby spraw wnoszonych do resortu infrastruktury zarówno ze strony organów wydających uprawnienia jak i spraw wnoszonych przez przedsiębiorców w związku z nowymi regulacjami. Wymagało to będzie zwiększenia zasobów kadrowych w komórce właściwej do spraw transportu drogowego, które to czynności nie będą mogły być wykonane w ramach aktualnych zasobów kadrowych ministerstwa infrastruktury.

Minister właściwy do spraw transportu będzie między innymi odpowiedzialny za nadzór nad realizacją zadań wynikających z obowiązków nakładanych przepisami Pakietu Mobilności I związanych delegowaniem kierowców. Skala realizacji tych zadań została przedstawiona w

części dokumentu dot. zatrudnienia w GITD. Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji

## **II KOSZTY KURSÓW SPECJALISTYCZNYCH**

Zgodnie z art. 76 ust. 1 pkt 6 oraz art. 76 ust. 2 utd zatrudnienie na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego uwarunkowane jest złożeniem z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego oraz odbyciem kursu specjalistycznego. W przypadku zatrudnienia w WITD jest to kurs specjalistyczny dla służby kontroli transportu drogowego. Program kursu – zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie programów ramowych kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz. U. poz. 959) obejmuje minimum 506 godzin zajęć teoretycznych i 440 godzin zajęć praktycznych. W sumie kurs taki wraz z egzaminem trwa około 7 miesięcy.

Na koszty kursu specjalistycznego składają się m.in. koszty wynagrodzenia wykładowców, materiałów szkoleniowych, koszty związane z prowadzeniem ośrodka szkoleniowego (w tym koszty stałe administrowania ośrodkiem, koszty wyżywienia uczestników i wykładowców oraz koszty związane z przygotowaniem miejsc noclegowych).

W celu zatrudnienia 32 inspektorów zaplanowano przeprowadzenie jednej edycji kursu specjalistycznego dla służby kontroli transportu drogowego w roku 2023. W celu realizacji tego zadania należy zabezpieczyć środki finansowe w wysokości 480 000,00 zł - szacowany koszt jednej edycji kursu specjalistycznego wg cen z 2020 roku wyniesie 480 000 zł, w tym 347 000,00 zł po stronie GITD i 133 000,00 zł po stronie WITD.

Łączne koszty szkoleń w 2023 roku, z uwzględnieniem inflacji:

### **WITD koszty**

<b>Rok</b>	<b>koszt kursu</b>
<b>2023</b>	147 600,00
<b>Razem</b>	<b>147 600,00</b>

### **GITD koszty**

<b>Rok</b>	<b>koszt kursu</b>
<b>2023</b>	385 100,00
<b>Razem</b>	<b>385 100,00</b>

## **III KOSZTY ZAKUPU POJAZDÓW**

Przyjęto, że w związku ze zwiększeniem liczby inspektorów w WITD o 32 osoby konieczny będzie zakup dodatkowych 16 szt. pojazdów specjalnych (po 1 dla każdego nowego zespołu kontrolnego) wraz ze specjalistyczną zabudową i specjalistycznym wyposażeniem kontrolnym oraz oznakowaniem jako pojazdy uprzywilejowane Inspekcji Transportu Drogowego w 2023 r.

Jednostkowy koszt zakupu jednego specjalistycznego pojazdu przyjęto na kwotę 350 000,00 zł w cenach z 2020 r.

Łączne koszty zakupu pojazdów w roku 2023, z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Pojazdy	Zakup pojazdów (zł)
2023	16	6 214 600,00
<b>Razem</b>	<b>16</b>	<b>6 214 600,00</b>

#### IV KOSZTY ZAKUPU CZYTNIKÓW DO SKANOWANIA KODÓW QR

W celu zapewnienia prawidłowego wykonywania zadań dotyczących kontroli drogowych delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego niezbędnym jest wyposażenie inspektorów w czytniki kodów QR, umożliwiające skanowanie przedstawionych do kontroli kopii zgłoszenia delegowania. W związku z faktem że delegowanie ma stanowić element każdej kontroli drogowej inspektorów WITD, konieczne jest wyposażenie w czytnik kodów QR każdego pojazdu. Przyjęto, że w celu prawidłowego wykonania powyższego zadania niezbędnym jest zakup 219 czytników kodów QR przy założeniu, że jeden czytnik będzie przypadał na 1 pojazd, gdzie aktualnie WITD dysponuje 203 pojazdami. Dodatkowo zgodnie z powyższymi informacjami zakupionych powinno zostać 16 nowych pojazdów, co daje sumę 219 czytników kodów QR.

Jednostkowy koszt zakupu jednego takiego czytnika oszacowano na kwotę 500,00 zł w cenach z 2021 r.

Łączny koszt zakupu czytników w 2022 r. z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Czytniki	Zakup czytników (zł)
2022	219	113 100,00
<b>Razem</b>	<b>219</b>	<b>113 100,00</b>

#### V KOSZTY ZWIĄZANE Z DOSTOSOWANIEM SYSTEMU TELEINFORMATYCZNEGO

Wprowadzenie nowych wartości słownikowych oraz uwzględnienie ich w poszczególnych modułach Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, prowadzonego na podstawie art. 82g utd przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zostało wycenione na ok. 48 500,00 zł brutto.

Ponadto, w związku z rozszerzeniem zakresu gromadzonych w Centralnej Ewidencji Naruszeń informacji i danych dotyczących kontroli drogowych prowadzonych na podstawie przepisów projektu ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, konieczne jest zapewnienie środków na prace związane z wprowadzeniem i zarejestrowaniem nowych danych w ww. ewidencji. Przedmiotowy projekt ustawy wymusza wprowadzenie zmian polegających m.in. na: utworzeniu w aplikacji dedykowanego dla kontroli drogowych delegowania kierowców formularza protokołu umożliwiającego wprowadzenie nowych wartości słownikowych, czy też umożliwieniu inspektorom ITD wystawienia decyzji i przekazania stwierdzonych naruszeń przepisów niniejszego projektu ustawy do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Prace w tym zakresie zostały wycenione na kwotę ok. 165 000,00 zł brutto.

## VI KOSZTY TŁUMACZEŃ DOKUMENTÓW PRZESŁANYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO W JĘZYKU INNYM NIŻ POLSKI ORAZ KOSZTY DORĘCZEŃ WYDANYCH DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH I INNYCH PISM PROCESOWYCH

Dyrektywa (UE) 2020/1057 w art. 1 stanowi *lex specialis* w stosunku do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE w zakresie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Zgodnie z jej przepisami organ właściwy państwa członkowskiego będzie mógł żądać od przewoźnika drogowego przekazania za pomocą dedykowanego modułu systemu IMI określonych dokumentów (zapisów tachografu, dokumentów przewozowych, umów o pracę, itp.). Dokumenty te będą jednak przesyłane bez obowiązku ich przetłumaczenia na język organu żądającego, a zatem koszt ich tłumaczenia przysięgłego na język polski będzie leżał po stronie organu kontrolnego.

Ponadto należy mieć na uwadze, że w trakcie prowadzonych postępowań administracyjnych dotyczących nałożenia administracyjnej kary pieniężnej przewoźnik drogowy będzie mógł przekazać dodatkowe dokumenty.

Wedle poczynionego szacowania zakłada się, że rocznie może wyniknąć potrzeba dokonania tłumaczenia przysięgłego ok. 1500 stron dokumentacji z języka obcego na język polski. Tym samym mając na uwadze średnie stawki za przetłumaczenie 1 strony, uśrednioną cenę bez względu na przyjętą grupę językową w kwocie 45,00 zł brutto, tutejszy organ winien zabezpieczyć środki na ten cel co najmniej na poziomie 67 500,00 zł brutto rocznie w cenach z 2021 roku.

Dodatkowo, z wyjaśnień KE wynika, że co do zasady doręczanie decyzji administracyjnych nakładających na przewoźnika karę pieniężną (ew. innych pism procesowych), powinno być dokonywane innymi kanałami niż system IMI (poprzez system IMI mają być wysyłane powiadomienia o decyzji w przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia takiej decyzji, a zatem najpierw trzeba będzie podjąć próbę doręczenia decyzji w inny sposób), dlatego też powstanie konieczność doręczania ww. pism zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego. Na chwilę obecną, z uwagi na to, że przepisy o delegowaniu kierowców dopiero mają wejść w życie, nie sposób ustalić liczby wydawanych decyzji w tym zakresie.

### PODSUMOWANIE

Koszty GITD w zł z uwzględnieniem inflacji przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Koszty kursów	Koszty tłumaczeń	Koszty KREPTD oraz ST CEN	Razem rok
<b>2022</b>	146 800,00	100 200,00		69 700,00	213 500,00	530 200,00
<b>2023</b>	2 566 500,00	846 700,00	385 100,00	71 800,00		3 870 100,00
<b>2024</b>	2 783 900,00	464 000,00		73 800,00		3 321 700,00
<b>2025</b>	2 807 400,00	475 600,00		75 600,00		3 358 600,00
<b>2026</b>	2 830 900,00	487 500,00		77 500,00		3 395 900,00
<b>2027</b>	2 854 400,00	499 600,00		79 400,00		3 433 400,00
<b>2028</b>	2 856 200,00	512 100,00		81 400,00		3 449 700,00
<b>2029</b>	2 856 200,00	524 900,00		83 500,00		3 464 600,00
<b>2030</b>	2 856 200,00	538 100,00		85 500,00		3 479 800,00
<b>2031</b>	2 856 200,00	551 500,00		87 700,00		3 495 400,00
<b>2032</b>	2 856 200,00	565 300,00		89 900,00		3 511 400,00
<b>Razem</b>	<b>28 270 900,00</b>	<b>5 565 500,00</b>	<b>385 100,00</b>	<b>875 800,00</b>	<b>213 500,00</b>	<b>35 310 800,00</b>

Koszty WITD w zł z uwzględnieniem inflacji przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Zakup pojazdów	Koszty kursów	Zakup czytników	Razem rok
<b>2022</b>	0,00	0,00	0,00		113 100,00	113 100,00
<b>2023</b>	4 460 200,00	1 898 600,00	6 214 600,00	147 600,00		12 721 000,00
<b>2024</b>	4 860 700,00	859 400,00	0,00			5 720 100,00
<b>2025</b>	4 901 200,00	880 900,00	0,00			5 782 100,00
<b>2026</b>	4 941 700,00	902 900,00	0,00			5 844 600,00
<b>2027</b>	4 982 200,00	925 500,00	0,00			5 907 700,00
<b>2028</b>	5 022 600,00	948 600,00	0,00			5 971 200,00
<b>2029</b>	5 025 700,00	972 400,00	0,00			5 998 100,00
<b>2030</b>	5 025 700,00	996 700,00	0,00			6 022 400,00
<b>2031</b>	5 025 700,00	1 021 600,00	0,00			6 047 300,00
<b>2032</b>	5 025 700,00	1 047 100,00	0,00			6 072 800,00
<b>Razem</b>	<b>49 271 400,00</b>	<b>10 453 700,00</b>	<b>6 214 600,00</b>	<b>147 600,00</b>	<b>113 100,00</b>	<b>66 200 400,00</b>

Koszty PIP w zł z uwzględnieniem inflacji przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Razem rok
<b>2022</b>	615 248,00	1 342 400,00	1 957 648,00
<b>2023</b>	1 947 808,00	117 904,00	2 065 712,00
<b>2024</b>	2 153 216,00	118 928,00	2 272 144,00
<b>2025</b>	2 254 864,00	119 904,00	2 374 768,00
<b>2026</b>	2 370 992,00	120 896,00	2 491 888,00
<b>2027</b>	2 483 232,00	351 568,00	2 834 800,00
<b>2028</b>	2 610 944,00	122 976,00	2 733 920,00
<b>2029</b>	2 734 864,00	124 048,00	2 858 912,00
<b>2030</b>	2 875 344,00	125 136,00	3 000 480,00
<b>2031</b>	3 012 160,00	126 272,00	3 138 432,00
<b>2032</b>	3 161 216,00	387 264,00	3 548 480,00
<b>Razem</b>	<b>26 219 888,00</b>	<b>3 057 296,00</b>	<b>29 277 184,00</b>

Koszty GIP w zł z uwzględnieniem inflacji przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Razem rok
<b>2022</b>	153 812,00	53 600,00	207 412,00
<b>2023</b>	486 952,00	25 356,00	512 308,00
<b>2024</b>	538 304,00	25 500,00	563 804,00
<b>2025</b>	563 716,00	25 648,00	589 364,00
<b>2026</b>	592 748,00	25 796,00	618 544,00
<b>2027</b>	620 808,00	83 364,00	704 172,00
<b>2028</b>	652 736,00	26 108,00	678 844,00
<b>2029</b>	683 716,00	26 272,00	709 988,00
<b>2030</b>	718 836,00	26 436,00	745 272,00
<b>2031</b>	753 040,00	26 608,00	779 648,00
<b>2032</b>	790 304,00	91 740,00	882 044,00

Razem	<b>6 554 972,00</b>	<b>436 428,00</b>	<b>6 991 400,00</b>
-------	---------------------	-------------------	---------------------

Koszty w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Razem rok
<b>2022</b>	0,00	0,00	0,00
<b>2023</b>	274 962,00	80 025,30	354 987,30
<b>2024</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2025</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2026</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2027</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2028</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2029</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2030</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2031</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>2032</b>	298 347,00	80 025,30	378 372,30
<b>Razem</b>	<b>2 960 085,00</b>	<b>800 253,00</b>	<b>3 760 338,00</b>

Łączne koszty WITD, GITD, PIP i GIP w zł z uwzględnieniem inflacji przedstawia poniższa tabela:

Rok	Koszty osobowe	Koszty stanowisk	Zakup pojazdów	Koszty kursów	Zakup czytelników	Koszty tłumaczeń	Koszty KREPTD oraz ST CEN	Razem rok
<b>2022</b>	915 860,00	1 496 200,00	0		113 100,00	69 700,00	213 500,00	2 808 360,00
<b>2023</b>	9 736 422,00	2 968 585,30	6 214 600,00	532 700,00		71 800,00		19 524 107,30
<b>2024</b>	10 634 467,00	1 547 853,30	0			73 800,00		12 256 120,30
<b>2025</b>	10 825 527,00	1 582 077,30	0			75 600,00		12 483 204,30
<b>2026</b>	11 034 687,00	1 617 117,30	0			77 500,00		12 729 304,30
<b>2027</b>	11 238 987,00	1 940 057,30	0			79 400,00		13 258 444,30
<b>2028</b>	11 440 827,00	1 689 809,30	0			81 400,00		13 212 036,30
<b>2029</b>	11 598 827,00	1 727 645,30	0			83 500,00		13 409 972,30
<b>2030</b>	11 774 427,00	1 766 397,30	0			85 500,00		13 626 324,30
<b>2031</b>	11 945 447,00	1 806 005,30	0			87 700,00		13 839 152,30
<b>2032</b>	12 131 767,00	2 171 429,30	0			89 900,00		14 393 096,30
<b>Razem</b>	<b>113 277 245,00</b>	<b>20 313 177,00</b>	<b>6 214 600,00</b>	<b>532 700,00</b>	<b>113 100,00</b>	<b>875 800,00</b>	<b>213 500,00</b>	<b>141 540 122,00</b>

W roku 2022 przewidziano zwiększenie zatrudnienia w GITD o 4 nowe etaty. Zatrudnienie pracowników wiąże się z poniesieniem kosztów osobowych w wysokości 146 800,00 zł i kosztów utworzenia stanowisk pracy w wysokości 100 200,00 zł, co stanowi łączny koszt 247 000,00 zł. W dniu 9 lutego br. z Departamentu Budżetu MI zostało przekazane do GITD pismo o limitach dochodów i wydatków na rok 2022 przewidzianych w ustawie budżetowej dla jednostki, które obejmują jedynie bieżącą działalność GITD tj. obecne zatrudnienie oraz realizację projektów POIiŚ 2014-2020. Zwiększenie zatrudnienia w GITD zgodnie z OSR wiąże się z koniecznością wystąpienia GITD o dodatkowe środki finansowe na rok 2022 w wysokości j.w w części 39 – Transport dziale 600- Transport i łączność, rozdział 60095- Inspekcja Transportu Drogowego.

## 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, osoby starsze i osoby niepełnosprawne						
	(dodaj/usuń)						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, poprzez zapewnienie odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego i potrzeby zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP obowiązany będzie zapewnić delegowanemu kierowcy odpowiednie warunki zatrudnienia oraz zgłosić delegowanie tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania.					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, poprzez zapewnienie odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego i potrzeby zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP obowiązany będzie zapewnić delegowanemu kierowcy odpowiednie warunki zatrudnienia oraz zgłosić delegowanie tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania.					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby starsze i osoby niepełnosprawne	Poprawa warunków pracy i ochrony socjalnej kierowców, w szczególności poprzez określenie warunków zatrudnienia kierowców delegowanych.					
Niemierzalne	(dodaj/usuń)						
	(dodaj/usuń)						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Kwestie objęte projektowaną ustawą o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego nie były dotychczas uregulowane w obowiązujących przepisach.</p> <p>Projektowana ustawa ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przede wszystkim art. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057, poprzez określenie w szczególności zasad delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania (w tym w ramach kontroli drogowej), realizacji obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców, współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego i Państwową Inspekcją Pracy w zakresie ww. kontroli, współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców w zakresie regulowanym projektowaną ustawą, a także zasad postępowania w sprawach dotyczących wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.</p>						

## 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Projekt ustawy nakłada obowiązek na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE oraz bieżącego aktualizowania zgłoszenia delegowania w tym interfejsie. Dodatkowym obowiązkiem ww. przewoźnika będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej – co będzie pozwalać na kontrolę przestrzegania wymogów wprowadzanych projektowaną ustawą w trakcie kontroli drogowej.

Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim UE zgłoszenia delegowania będą składały za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Obsługa nowych zadań wprowadzonych projektowanym aktem prawnym, generuje wzrost zatrudnienia w każdym WITD począwszy od 2023 roku – łącznie o 40 etaty (32 etaty – stanowiska inspektorskie), wzrost zatrudnienia w GITD począwszy od 2022 roku – łącznie o 23 etatów (4 etaty w 2022 r. i kolejne 19 etatów od 2023 r.), wzrost zatrudnienia w PIP począwszy od 2022 roku - łącznie o 16 etatów, wzrost zatrudnienia w GIP począwszy od 2022 roku - łącznie o 4 etaty, wzrost zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu począwszy od 2023 roku- łącznie 2 etaty.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Termin wejścia w życie ustawy określono po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy, ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie ustawy.

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