

Zgodnie z przedstawionymi w OSR do projektu ustawy szacunkami, po pełnym wdrożeniu przepisów ustawy oraz przeprowadzeniu działań informacyjno-edukacyjnych, roczna liczba spraw związanych z rozpatrywaniem informacji, zawiadomień, wniosków, opinii i skarg oraz współpracą krajową z organami nadzoru będzie wynosiła 5% liczby podmiotów objętych przepisami ustawy. Oznacza to około 16 tys. spraw rocznie.

Mając na uwadze zakres i rodzaj usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego przyjąć należy, że 15% z ww. spraw dotyczyć będzie tego sektora usług, co daje rocznie 2400 spraw. Sprawy te będą prowadzone przez inspektorów WITD. Średnio rocznie inspektor będzie w stanie przeprowadzić ok. 50 kontroli spełnienia przez usługi wymogów dostępności, w związku z czym szacuje się, że konieczne jest zwiększenie zatrudnienia o 48 nowe etaty inspektorskie. Oprócz ww. kontroli inspektor będzie także prowadził postępowania, o których mowa w art. 58 projektu.

Zadania określone w projekcie ustawy nie pokrywają się merytorycznie z zadaniami realizowanymi obecnie przez organy Inspekcji Transportu Drogowego. Będą to zupełnie nowe obszary, które wymagają specjalistycznej wiedzy. Aby spełnić wymagania merytorycznego nadzoru ze strony WITD, pracownicy wyznaczeni do prowadzenia kontroli powinni posiadać wiedzę potwierdzoną pozytywnym wynikiem egzaminu państwowego przeprowadzanego dla kandydatów na inspektorów transportu drogowego. Biorąc pod uwagę specyfikę pracy inspektorów, którzy jednocześnie mają obowiązek weryfikować szereg przepisów dotyczących różnych aktów prawnych, na mocy obowiązujących zasad mogą takie kontrole wykonywać wyłącznie posiadając ww. uprawnienia.

Zgodnie ze wskazanymi w ustawie obowiązkami dla nowych organów nadzoru rynku, wymagana będzie także obsługa administracyjna ze strony pracowników WITD. Weryfikacji podlegać będzie musiało szereg podmiotów wykorzystujących w swojej działalności urządzenia podlegające nadzorowi. Dlatego też, aby zapewnić płynny przepływ informacji, możliwość weryfikacji oraz badań rynku, pracownicy przeprowadzający bezpośrednie kontrole będą musieli zostać wsparci przez pracowników administracyjnych.

W związku z powyższym, rekomendujemy utworzenie 24 etatów dla pracowników „administracyjnych” w WITD.

#### **WITD Przyjęte założenia:**

1. Wzrost zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego w 2025 r. o 72 etaty (w tym 48 etatów inspektorskich, 24 etaty administracyjne; zatrudnienie od czerwca 2025 r.).
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,0 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu inspektorskiego; mnożnik kwoty bazowej z projektu ustawy budżetowej na 2023 rok – 2 190,45 zł.
3. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,2 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu administracyjnego; mnożnik kwoty bazowej z projektu ustawy budżetowej na 2023 rok – 2 190,45 zł.
4. Doliczonego dodatku stażowego 15% w roku 2025 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
5. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.

6. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2026 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
7. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
8. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
9. Nie uwzględniono wydatków na Pracownicze Plany Kapitałowe
10. 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 4,50 zł (zgodnie z prognozowaną minimalną stawką godzinową na 2023 rok – 22,50 zł).
11. 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 2025-2035 na kwotę **26 249 500,00 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.

Dodatkowo konieczne jest zapewnienie 2 etatów dla GITD dla prowadzenia postępowań administracyjnych w ramach wniesionych środków odwoławczych od rozstrzygnięć WITD .

Przyjąć należy, że z 2400 kontroli prowadzonych rocznie przez WITD ok. 15% zakończy się zaskarżeniem rozstrzygnięć do organu wyższej instancji , co daje liczbę 360 spraw. Mając na uwadze duży poziom trudności spraw, wymagający specjalistycznej wiedzy w obszarze nadzoru rynku i prawa międzynarodowego, w szczególności UE, szacuje się, że 1 pracownik będzie rocznie mógł przeprowadzić 180 spraw.

#### **GITD Przyjęte założenia:**

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego o 2 etaty w 2025 roku (zatrudnienie od czerwca 2025 r.).
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,2 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu; mnożnik kwoty bazowej z projektu ustawy budżetowej na 2023 rok – 2 190,45 zł.

3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2025 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 2026 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 i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Nie uwzględniono wydatków na Pracownicze Plany Kapitałowe

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2025-2035 na kwotę **660 300,00 zł** (z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne,
- 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.

Zgodnie z art. 76a ustawy o transporcie drogowym zatrudnienie nowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego uwarunkowane jest zdaniem przez kandydatów egzaminu kwalifikacyjnego. Egzamin ten poprzedzony jest kursem specjalistycznym dla służby kontroli transportu drogowego. Program kursu – zgodnie z załącznikiem 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, z późn. zm.) obejmuje minimum 506 godzin zajęć teoretycznych i 440 godzin zajęć praktycznych. W sumie kurs taki trwa więc około 6,5 miesiąca. W celu zwiększenia stanu zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego o 48 inspektorów należy przeprowadzić 1 edycje kursu specjalistycznego.

Koszty kursów to **500 tys. zł** w cenach z 2022 roku (305 tys. zł po stronie GITD i 195 tys. zł po stronie WITD) indeksowane inflacją do prognozowanych cen w 2025 roku.

Na koszty kursu specjalistycznego składają się 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), koszty eksploatacji specjalistycznych samochodów użyczonych w celu przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego.

Potrzebne jest jednocześnie zabezpieczenie środków finansowych umożliwiających przeprowadzenie szeregu szkoleń dla obecnych pracowników ITD, w celu przygotowania do nowych zadań i obowiązków. Treść nowej ustawy wprowadzającej nowe obowiązki dla wszystkich organów nadzoru będzie generował obowiązek przygotowania merytorycznego obecnych pracowników w zakresie zasad prowadzenia kontroli, procesy przeprowadzania postępowań administracyjnych czy weryfikacji podmiotów udostępniających na rynku krajowych kontrolowanych urządzeń.

Dodatkowo należy uwzględnić koszt zakupu pojazdów specjalnych, które będą wykorzystywane do obsługi osób realizujących czynności kontrolne. Aby zapewnić możliwość przeprowadzania kontroli niezbędne będzie doposażenie WITD w ww. 32 pojazdy służbowe typu furgon.

Koszt jednego pojazdu to **600 tys. zł** w cenach z 2022 roku indeksowany inflacją do prognozowanych cen w 2025 roku.

Należy jednocześnie podkreślić, iż podane dane zarówno w zakresie zatrudnienia jak i wyposażenia nowo zatrudnionych pracowników stanowią szacunkowe informacje, obarczone dużym ryzykiem zmian wysokości kosztów z uwagi na brak posiadania przez GITD szczegółowych informacji takich jak choćby liczba urządzeń mobilnych podlegających nadzorowi, liczby przewoźników jaka będzie podlegać kontroli na poziomie każdego WITD, potencjalnej liczby złożonych i uwzględnionych zawiadomień oraz skarg w ramach prowadzonych postępowań oraz zgłoszonych nieprawidłowości.

W przypadku przekazywania do organów Inspekcji szeregu skarg związanych z nowymi przepisami, ITD zobowiązana będzie do reagowania i prowadzenia doraźnych kontroli w wersji mobilnej (bezpośrednie zatrzymanie pojazdu do kontroli), jak i rozszerzonych kontroli w siedzibach podmiotów udostępniających omawiane usługi na rynku krajowym. Skala działań kontrolnych, ich czasochłonność oraz nakład pracy nie będzie możliwy do wykonania bez zatrudnienia oraz dodatkowego wyposażenia nowych pracowników WITD.