



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-126-23
UD6

Pan Szymon HOŁOWNIA
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 51:
 - a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wojewódzki inspektor transportu drogowego, zwany dalej „wojewódzkim inspektorem”.”,
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Główny Inspektor Transportu Drogowego koordynuje, nadzoruje i kontroluje działalność wojewódzkich inspektorów.”,
 - c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Wojewódzki inspektor na polecenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego wykonuje swoje zadania na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od terytorialnego obszaru swojego działania.”,
 - d) uchyla się ust. 7a;
- 2) w art. 52:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje Inspekcją przy pomocy podległego mu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.”,
 - b) uchyla się ust. 1a–1c,
 - c) po ust. 1c dodaje się ust. 1d i 1e w brzmieniu:

„1d. Główny Inspektor Transportu Drogowego, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowej realizacji zadań, może powierzyć wojewódzkiemu inspektorowi zapewnienie obsługi komórek organizacyjnych Głównego Inspektoratu, na którego obszarze działania znajdują się pracownicy tych komórek.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 760, 919, 1123, 1193, 1195, 1523 i 1720.

- 1e. W przypadku, o którym mowa w ust. 1d, Główny Inspektor Transportu Drogowego ponosi koszty finansowe powierzonej obsługi.”,
- d) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „2. Prezes Rady Ministrów, w drodze zarządzenia, nadaje statut Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego, w którym określa organizację Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.
3. Wojewódzki inspektor wykonuje swoje zadania na obszarze województwa, przy pomocy wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego, będącego państwową jednostką budżetową.”,
- e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Organizację wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego, w tym jego siedzibę, określa statut nadany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w drodze zarządzenia.
- 3b. Szczegółową organizację wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego określa regulamin organizacyjny ustalany przez wojewódzkiego inspektora i zatwierdzany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.”,
- f) uchyla się ust. 4;
- 3) w art. 53 ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:
- „4. Wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje Główny Inspektor Transportu Drogowego, za zgodą wojewody.
5. Zastępcę wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje Główny Inspektor Transportu Drogowego na wniosek wojewódzkiego inspektora.”;
- 4) w art. 54:
- a) w ust. 2 uchyla się pkt 12,
- b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:
- „2a. Zadania Inspekcji są finansowane z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.”;
- 5) w art. 56 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. W przypadku, o którym mowa w art. 51 ust. 6a, czynności, o których mowa w ust. 2, prowadzi inspektor dokonujący kontroli drogowej, w wyniku której zostało stwierdzone wykroczenie, lub inny inspektor właściwy ze względu na miejsce tej kontroli.”;

6) w art. 93:

a) w ust. 1 wyrazy „z uwzględnieniem ust. 4–6” zastępuje się wyrazami „z uwzględnieniem ust. 4–6a”,

b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku, o którym mowa w art. 51 ust. 6a, postępowanie administracyjne prowadzi i decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego, którego pracownicy stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.³⁾) w art. 129g w ust. 3 skreśla się wyrazy „oraz jego delegatur terenowych”.

Art. 3. W ustawie z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2023 r. poz. 190) w art. 56 w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.”.

Art. 4. Likwiduje się delegatury terenowe Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przez włączenie do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Art. 5. Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego będące urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie stają się z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego będącymi urzędami obsługującymi wojewódzkiego inspektora transportu drogowego będącego organem niezespolonej administracji rządowej.

Art. 6. Osoby, które na podstawie przepisów dotychczasowych zajmują stanowiska oraz pełnią obowiązki wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i ich zastępców, wykonują swoje obowiązki do dnia odwołania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego za zgodą wojewody.

Art. 7. 1. Pracownicy wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stają się pracownikami wojewódzkich inspektoratów

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723 i 2029.

transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy niezespółonej administracji rządowej.

2. Dotychczasowy pracodawca, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu, jest obowiązany zawiadomić na piśmie pracowników, o których mowa w ust. 1, o zmianach, jakie nastąpią w zakresie ich stosunków pracy. Przepisy art. 23¹ § 4 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465) stosuje się odpowiednio.

Art. 8. 1. Mienie Skarbu Państwa przekazane przez wojewodów do dyspozycji wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie staje się z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mieniem wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy niezespółonej administracji rządowej.

2. Mienie, o którym mowa w ust. 1, wykazuje się w protokołach zdawczo-odbiorczych sporządzonych przez właściwego wojewodę i przedkłada właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego.

3. Nieruchomości będące w trwałym zarządzie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie pozostają w trwałym zarządzie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy niezespółonej administracji rządowej na dotychczasowych zasadach.

4. Nieruchomości przekazane do użytkowania wojewódzkim inspektoratom transportu drogowego będącymi urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie przez wojewodów w innej formie niż trwały zarząd pozostają we władaniu wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy niezespółonej administracji rządowej na dotychczasowych zasadach przez rok od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 9. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego przedkładają Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w terminie 1 miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu projekty statutów oraz projekty regulaminów organizacyjnych wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

Art. 10. W celu wykonania przepisów niniejszej ustawy w zakresie ustawy zmienianej w art. 1, w projekcie ustawy budżetowej na rok 2025 dochody i wydatki budżetowe, w tym

wynagrodzenia, zostaną zaplanowane dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektorów transportu drogowego w części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 7 ust. 2 który wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r.;
- 2) art. 9, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2024 r.;
- 3) art. 10, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt nowelizacji ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.), zwanej dalej „utd” lub „ustawą”, ma na celu zwiększenie efektywności zarządzania Inspekcją Transportu Drogowego, zwanej dalej „Inspekcją”, przez ujednoczenie równolegle funkcjonujących struktur terenowych oraz zniesienie dualizmu ich podległości.

Do podstawowych, zasadniczych rozwiązań systemowych przedmiotowego projektu ustawy zalicza się:

- 1) wyłączenie wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, zwanych dalej „wojewódzkimi inspektorami”, ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowanie całej Inspekcji w ramach administracji niezespolonej podległej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, zwanemu dalej „Głównym Inspektorem”;
- 2) likwidację 10 delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zwanego dalej „GITD”.

Zmiany w art. 51 ust. 1 i 3, art. 52 ust. 1–3a, art. 53 ust. 4 i 5 i art. 54 utd mają na celu zwiększenie efektywności zarządzania Inspekcją poprzez ujednoczenie równolegle funkcjonujących struktur terenowych oraz zniesienie dualizmu ich podległości, polegające na wyłączeniu wojewódzkich inspektorów ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowanie całej Inspekcji w ramach administracji niezespolonej podległej Głównemu Inspektorowi.

Inspekcja została powołana do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi oraz przepisów, o których mowa w art. 3 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy Inspekcja funkcjonuje na szczeblu terenowym w oparciu o struktury skorelowane z podziałem administracyjnym państwa – tj. 16 wojewódzkich inspektorów, wchodzących w skład administracji zespolonej w województwach.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 utd, zadania Inspekcji wykonują Główny Inspektor oraz wojewoda działający za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora, jako kierownika wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego wchodzącej w skład wojewódzkiej administracji zespolonej. Przepis ten koreluje z art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2023 r. poz. 190), zwanej dalej „UWoj”, który stanowi, że zadania administracji rządowej w województwie wykonują

organy rządowej administracji zespolonej w województwie, w tym kierownicy zespolonych służb, inspekcji i straży. Jednym z takich kierowników inspekcji, zespolonych pod kierownictwem wojewody, jest wojewódzki inspektor.

Zwierzchnictwo wojewody nad administracją zespoloną w województwie (art. 3 ust. 1 pkt 2 UWoj) ma wymiar:

- 1) organizacyjny:
 - a) zatwierdzanie regulaminów organizacyjnych urzędów (art. 53 ust. 4 UWoj),
 - b) prawo wydawania poleceń (art. 25 ust. 1 UWoj),
 - c) kierownictwo i koordynacja (art. 51 pkt 1 UWoj),
 - d) prawo żądania bieżących informacji i wyjaśnień (art. 26 ust. 1 UWoj);
- 2) finansowy (zasada włączenia budżetów jednostek zespolonych do budżetu wojewody);
- 3) personalny (decydowanie o obsadzie stanowisk piastunów organów i ich zastępców, w tym przypadku, zgodnie z art. 53 ust. 4 utd, wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje wojewoda, za zgodą Głównego Inspektora);
- 4) kompetencyjny (wykonywanie przez administrację zespoloną zadań w imieniu wojewody, por. omawiany art. 51 ust. 1 pkt 2 utd);
- 5) kontrolny – wojewoda kontroluje wykonywanie przez organy rządowej administracji zespolonej w województwie zadań wynikających z ustaw i innych aktów prawnych pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności (art. 51 pkt 2 UWoj).

Z racji pełnego wpływu na działalność podległych mu terenowych organów administracji rządowej przyjęto, że to właśnie wojewoda ponosi odpowiedzialność za rezultaty działania rządowej administracji zespolonej w województwie (art. 51 pkt 4 UWoj).

Główny Inspektor również posiada pewne, ściśle określone ustawowo, prerogatywy w stosunku do wojewódzkich inspektorów, dotyczące wykonywania ustawowych zadań i kompetencji wojewódzkiego inspektora, jako organu Inspekcji, powołanego do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi (art. 48 utd). Można tutaj wymienić:

- 1) koordynowanie, nadzorowanie i kontrolowanie działalności wojewódzkich inspektorów w skali kraju (art. 51 ust. 3 utd);
- 2) pewne uprawnienia finansowe (art. 51 ust. 3 utd);
- 3) sprawowanie nadzoru nad wojewódzkimi inspektorami, prawo kontroli ich działalności, a także wydawania im wiążących poleceń w tym zakresie (art. 54 ust. 1 utd);
- 4) opracowywanie kierunków działania Inspekcji i planów kontroli o znaczeniu ogólnokrajowym (art. 54 ust. 2 pkt 1 utd);

- 5) określanie metod i form wykonywania zadań przez Inspekcję, w zakresie nieobjętym innymi przepisami wydanymi na podstawie ustawy (art. 54 ust. 2 pkt 2 utd).

Tymczasem regulacja rynku usług transportowych jak i polityka transportowa mają charakter ogólnokrajowy i nie dają się „zamknąć” w granicach województwa.

Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2588), Minister ten kieruje działem administracji rządowej „transport”. Minister Infrastruktury odpowiada za politykę transportową Rządu. Powinien mieć więc realny wpływ na kształtowanie tej polityki i wpływania na rynek usług transportowych w szczególności poprzez: określanie strategii, metod i sposobu wykonywania kontroli przewozu, kształtowanie polityki licencyjnej, polityki w zakresie dopuszczenia do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, kształtowanie linii orzeczniczej organów kontrolnych oraz posiadanie aktualnych danych o stanie rynku usług przewozowych w Polsce (m.in. liczba firm transportowych, udzielonych uprawnień w poszczególnych rodzajach transportu drogowego, wielkość parku samochodowego, liczby zatrudnionych kierowców, statystyka dotycząca popełnianych naruszeń). Z powyższych względów w pkt 2 załącznika do tego rozporządzenia, określającego wykaz organów podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych, podporządkowano Ministrowi Głównego Inspektora. Podporządkowanie Głównego Inspektora ministrowi właściwemu do spraw transportu, stanowi narzędzie dla tego ministra do kształtowania polityki transportowej Państwa. Brak bezpośredniego podporządkowania wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego Głównemu Inspektorowi w praktyce powoduje trudności w pełnym, skutecznym kształtowaniu tej polityki. Proponowana zmiana ma na celu wzmocnienie posiadanych przez Głównego Inspektora prerogatyw wobec wojewódzkich inspektorów i tym samym wzmocnienie egzekucji tych uprawnień. Powyższe będzie skutkowało możliwością wzmocnionego nadzoru przez Głównego Inspektora między innymi realizacji przewidzianych w planach kontrolnych o znaczeniu ogólnokrajowym zadań do wykonania, w tym przewidzianych do realizacji planów kontrolnych.

Polskie firmy transportowe znakomicie wykorzystały warunki, jakie stworzyła przedsiębiorcom akcesja Polski do Unii Europejskiej w zakresie dostępu do wspólnego rynku. Polska posiada największą flotę pojazdów samochodowych w Unii Europejskiej a branża transportowa stanowi prężnie rozwijającą się i perspektywiczną gałąź polskiej gospodarki.

Ze względu zatem na znaczenie rynku usług przewozowych dla polskiej gospodarki oraz jego ogólnokrajowy charakter, uzasadnione jest funkcjonowanie wyspecjalizowanej

formacji kontrolnej (inspekcji) działającej w ramach administracji niezespólonej, podporządkowanej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Wydaje się więc, że wskazane w art. 56 UWoj warunki do odzespolenia Inspekcji (ogólnopństwowy charakter wykonywanych zadań lub terytorialny zasięg działania przekraczający obszar jednego województwa) są w pełni spełnione.

Konsekwencją zmiany w przedmiotowym zakresie jest zmiana art. 54 utd w postaci ustanowienia jednego budżetu dla całej Inspekcji, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, zaś dysponentem II stopnia będzie Główny Inspektor, a dysponentami III stopnia wojewódzcy inspektorzy. Wprowadzenie jednolitego budżetu umożliwi przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi w zależności od potrzeb oraz stworzy możliwość rozliczania środków budżetowych przekazywanych poszczególnym jednostkom organizacyjnym Inspekcji w powiązaniu z osiągniętymi przez nie wynikami kontrolnymi i zrealizowanymi zadaniami.

Projekt wprowadza zmianę w art. 51 w ust. 1 pkt 2 utd, poprzez wskazanie, że zadania Inspekcji wykonuje wojewódzki inspektor, a nie jak dotychczas – wojewoda działający za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, jako kierownika wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego wchodzącej w skład wojewódzkiej administracji zespolonej. Dodatkowo Główny Inspektor będzie mógł polecić wojewódzkim inspektorom wykonywanie ich zadań na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od terytorialnego zasięgu działania (projektowany art. 51 ust. 6a utd).

Podporządkowanie wojewódzkich inspektorów Głównemu Inspektorowi umożliwi szybką i skuteczną reakcję na lokalnie powstające negatywne zjawiska związane z ruchem samochodów ciężarowych oraz okresowe prowadzenie działań kontrolnych na szerszą skalę, z wykorzystaniem inspektorów z innych województw. Inspektorzy ci, będą mogli wykonywać czynności kontrolne i nakładać grzywny w drodze mandatu karnego na terytorium na jaki zostali oddelegowani. Natomiast właściwość miejscowa organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej za stwierdzone w toku takiej kontroli drogowej naruszenie będzie należało do wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, którego pracownikiem jest kontrolujący inspektor. Normę kompetencyjną w przedmiotowym zakresie określa dodawany przepis w art. 93 ust. 6a utd. Zmiana ta nie doprowadzi do pogorszenia uprawnień strony postępowania administracyjnego w zakresie realizacji zasady ogólnej kpa, tj. czynnego udziału strony w postępowaniu administracyjnym. Zgodnie bowiem z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa przewoźnicy drogowi są stronami postępowań administracyjnych przed poszczególnymi wojewódzkimi inspektorami w sprawach o

nałożenie kar pieniężnych na podstawie utd, niezależnie od miejsca ich siedziby. Tym samym dostęp do akt prowadzonych w tym zakresie postępowań administracyjnych będzie zapewniony, analogicznie jak w obowiązującym stanie prawnym.

Natomiast w celu określenia właściwości miejscowej dotyczącej postępowań w sprawach o wykroczenia, w przypadku, o którym mowa w art. 51 ust. 6a utd, w art. 56 dodano przepis rozstrzygający, że czynności wyjaśniające w sprawach o wykroczenia, kierowania do sądu wniosków o ukaranie oraz udziału w rozprawach przed sądami powszechnymi w charakterze oskarżyciela publicznego i wnoszenia odwołań od postanowień i orzeczeń tych sądów w sprawach o wykroczenia z zakresu działania Inspekcji Transportu Drogowego prowadzi inspektor dokonujący kontroli drogowej, w wyniku której zostało stwierdzone wykroczenie lub inny inspektor właściwy ze względu na miejsce tej kontroli.

Stworzenie Głównemu Inspektorowi możliwości elastycznej alokacji kadry Inspekcji na terenie całego kraju zrównoważy ograniczenie działalności wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego do obszaru województw.

Zmiana art. 52 utd ma na celu zmianę struktury organizacyjnej GITD polegającą na likwidacji funkcjonujących obecnie delegatur terenowych. Delegatury zostaną przekształcone w komórki wewnętrzne komórek organizacyjnych GITD. Należy wskazać, że celem powyższej zmiany jest utworzenie jednolitej struktury w ramach funkcjonowania GITD. Delegatury terenowe GITD podlegają w całości Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, jako komórki organizacyjne GITD, będącego jego aparatem pomocniczym. W związku z przedmiotową zmianą w art. 4 projektu ustawy zawarto przepis likwidujący delegatury terenowe.

Zmiana organizacyjna wydaje się najbardziej racjonalna z perspektywy sprawowanego nadzoru. Obecne funkcjonowanie oraz umiejscowienie delegatur jako odrębnych komórek organizacyjnych GITD nie zapewniało w pełni efektywnego wykonywania zadań GITD.

W związku z odzespoleniem WITD zasadnym jest, by wojewódzkich inspektorów powoływał i odwoływał Główny Inspektor, za zgodą wojewody. Główny Inspektor będzie miał również kompetencje do powoływania oraz odwoływania zastępców wojewódzkich inspektorów, na wniosek wojewódzkiego inspektora. Statut WITD, określający organizację wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego, w tym jego siedzibę, będzie nadawany przez Głównego Inspektora w drodze zarządzenia (projektowany art. 52 ust. 3a utd). Projektowany przepis, regulujący zasady nadawania WITD statutu, będzie przepisem szczególnym w stosunku do ogólnej zasady wskazanej w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.)

Podobne rozwiązanie znajduje się w ustawach dotyczących organów administracji niezespolonej, w których również znajdują się przepisy określające zasady nadawania statutów urzędom obsługującym te organy (np. art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 773), art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2063)). Jednocześnie Główny Inspektor będzie zatwierdzał regulaminy organizacyjne WITD.

Zmiany w art. 2 i art. 3 projektu ustawy wprowadzające zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.) oraz w ustawie z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, mają charakter dostosowawczy i wynikają ze zmian wprowadzonych w art. 51 ust. 1 i art. 52 utd. Podkreślić należy, że zgodnie z art. 25 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie – wojewoda może wydawać polecenia obowiązujące wszystkie organy administracji rządowej działające w województwie, a w sytuacjach nadzwyczajnych, o których mowa w art. 22 pkt 2, obowiązujące również organy samorządu terytorialnego. O wydanych poleceniach wojewoda niezwłocznie informuje właściwego ministra. Ponadto zgodnie z art. 58 ust. 1 ww. ustawy: organy niezespolonej administracji rządowej działające w województwie są obowiązane do składania wojewodzie rocznych informacji o swojej działalności w województwie, do końca lutego każdego roku. W związku z czym wojewoda nadal będzie miał prawne możliwości wydawania poleceń wojewódzkim inspektorom transportu drogowego.

Na podstawie zmiany zawartej w art. 4 projektu ustawy likwiduje się delegatury terenowe GITD. Należy wskazać, że zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Główny Inspektor kieruje Inspekcją przy pomocy podległego mu GITD oraz delegatur terenowych GITD. W myśl art. 52 ust. 1a–1c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Główny Inspektor może sprawę należącą do właściwości delegatury przejąć lub przekazać do załatwienia innej delegaturze albo sprawę należącą do swojej właściwości przekazać do załatwienia wskazanej delegaturze. Delegaturami kierują naczelnicy delegatur. Decyzje i postanowienia w sprawach z zakresu właściwości delegatur oraz w sprawach przekazanych do załatwienia przez Głównego Inspektora naczelnicy delegatur wydają w imieniu Głównego Inspektora. Obsługę delegatury zapewnia wojewódzki inspektorat transportu drogowego na obszarze działania, którego znajduje się siedziba delegatury. Projektowana ustawa przewiduje zmianę art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, polegającą na usunięciu z jego treści delegatur terenowych oraz uchylenie ust. 1a–1c tego przepisu. Ponadto w związku z brzmieniem art. 52 ust. 1b ww.

ustawy, zgodnie z którym decyzje i postanowienia w sprawach z zakresu właściwości delegatur oraz w sprawach przekazanych do załatwienia przez Głównego Inspektora naczelnicy delegatur wydają w imieniu Głównego Inspektora, nie ma potrzeby regulowania kwestii ważności czynności podejmowanych przez delegatury. Likwidacja delegatur terenowych oznacza jedynie zmianę organizacji wewnętrznej GITD, zgodnie z którą zadania likwidowanej komórki organizacyjnej przejmie inna komórka organizacyjna GITD, w skład której wejdą likwidowane komórki (delegatury) jako komórki wewnętrzne. Pracownicy zatrudnieni w GITD w delegaturach terenowych posiadają upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego do podejmowania określonych czynności, czyli realizują zadania, które zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym należą do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Zgodnie z art. 5 projektu ustawy wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego będące urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie stają się z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego będącymi urzędami obsługującymi wojewódzkiego inspektora transportu drogowego będącego organem niezespolonej administracji rządowej.

W związku ze zmianą sposobu obsadzania stanowiska wojewódzkich inspektorów i ich zastępców, w art. 6 projektu ustawy wprowadzono przepis przejściowy, zgodnie z którym osoby zajmujące stanowiska oraz pełniące obowiązki wojewódzkich inspektorów i ich zastępców na podstawie dotychczasowych przepisów wykonują swoje obowiązki do dnia odwołania przez Głównego Inspektora za zgodą wojewody. Przepis ten wprowadza zatem zasadę ciągłości obsady personalnej w zakresie osoby pełniącej funkcję wojewódzkiego inspektora transportu drogowego i jego zastępcy.

Wprowadzana przedmiotowym projektem zmiana polegająca na wyłączeniu wojewódzkich inspektorów ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowanie całej Inspekcji w ramach administracji niezespolonej powoduje, że zachowana jest tożsamość organu – wojewódzkiego inspektora oraz tożsamość obsługującego go urzędu – wojewódzkiego inspektoratu. Na skutek wprowadzanych zmian nie dochodzi do ich zmiany, czy przekształcenia, zmienia się jedynie ich miejsce zaszeregowania w strukturze administracji rządowej. W związku z czym nie zachodzi konieczność regulacji w przepisach przejściowych projektu ustawy kwestii dotyczących prowadzonych przez wojewódzkich inspektorów postępowań, w tym postępowań administracyjnych, kwestii zawartych umów i wynikających z nich zobowiązań i wierzytelności.

W art. 7 projektu ustawy uregulowane zostały kwestie dotyczące pracowników wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy rządowej administracji zespolonej w województwie. Z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy staną się oni pracownikami wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego będących urzędami obsługującymi organy niezespolonej administracji rządowej.

W przepisach przejściowych uregulowano kwestie dotyczące mienia Skarbu Państwa przekazanego do dyspozycji WITD przez wojewodów. W takim przypadku mienie to z mocy ustawy stanie się mieniem WITD. Podobną regulację wprowadzono w zakresie nieruchomości, w których mieszczą się wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego. W celu zapewnienia nieprzerwanego działania tych jednostek wprowadzono przepis, zgodnie z którym nieruchomości będące w trwałym zarządzie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, pozostają w trwałym zarządzie na dotychczasowych zasadach, natomiast – nieruchomości przekazane do użytkowania w innej formie, pozostaną we władaniu wojewódzkich inspektorów na dotychczasowych zasadach przez rok od dnia wejścia w życie ustawy.

Projektowany przepis art. 9 projektu ustawy zobowiązuje wojewódzkich inspektorów do przedłożenia Głównemu Inspektorowi w terminie 1 miesiąca od dnia wejścia w życie tego przepisu projektów statutów i regulaminów organizacyjnych urzędów ich obsługujących.

W związku z wyłączeniem wojewódzkich inspektorów ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowaniem całej Inspekcji w ramach administracji niezespolonej podległej Głównemu Inspektorowi w art. 10 wskazano, że w projekcie ustawy budżetowej na rok 2025 dochody i wydatki budżetowe, w tym wynagrodzenia, zostaną zaplanowane dla Głównego Inspektora oraz wojewódzkich inspektorów w części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Termin wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy określono na dzień 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 2 który wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r., i art. 9, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2024 r., oraz art. 10, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Przepisy te dotyczą zawiadomienia pracowników wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego o zmianach, jakie mają nastąpić w zakresie ich stosunków pracy, przekazania Głównemu Inspektorowi przez wojewódzkich inspektorów projektów statutów oraz regulaminów organizacyjnych kierowanych przez nich urzędów oraz planowania dochodów i wydatków budżetowych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2025.

Skutki wejścia w życie projektowanych regulacji w zakresie kosztów odzespolenia wojewódzkich inspektorów i likwidacji delegatur terenowych GITD będą finansowane w ramach posiadanych środków (bez konieczności zwiększenia limitu wydatków).

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Na podstawie § 98 w zw. z § 99 ust. 3 oraz § 92 uchwały nr 190 Rady Ministrów – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt został skierowany bezpośrednio do rozpatrzenia przez Komitet Stały Rady Ministrów, z pominięciem etapu uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania.

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Minister Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2023-12-05</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD6</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wprowadzane projektowaną ustawą zmiany wynikają z ograniczonej skuteczności nadzoru nad rynkiem przewozów drogowych i ochrony uczciwej konkurencji oraz właściwej egzekucji przepisów UE, w szczególności w zakresie wspólnych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym.

Istnieje pilna konieczność rozwiązania problemów, które uwidoczniły się w funkcjonowaniu Inspekcji Transportu Drogowego (dalej: Inspekcja), tj. **dualizm struktur terenowych Inspekcji** (równoległe istnienie 10 delegatur terenowych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej: GITD) obok 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego (dalej: WITD). Delegatury terenowe GITD podlegają w całości Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (dalej: Główny Inspektor), jako komórki organizacyjne GITD, będącego jego aparatem pomocniczym, natomiast WITD funkcjonuje w ramach administracji zespolonej pod zwierzchnictwem wojewody (zespolenie organizacyjne, osobowe, finansowe, merytoryczne). Natomiast stosownie do przepisu art. 51 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201), dalej: u.t.d., Główny Inspektor koordynuje, nadzoruje i kontroluje działalność wojewódzkich inspektorów transportu drogowego oraz nadzoruje wykonanie w roku budżetowym planów rzeczowo-finansowych w części dotyczącej wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Główny Inspektor sprawuje więc nad WITD również nadzór merytoryczny. Ponadto ma wpływ na powołanie i odwołanie przez wojewodę wojewódzkiego inspektora transportu drogowego i jego zastępcy, gdyż wymaga to zgody Głównego Inspektora (art. 53 ust. 4 i 5 u.t.d.). Funkcjonowanie WITD w ramach administracji zespolonej powoduje dualizm organów nadzoru (właściwy miejscowo wojewoda i Główny Inspektor), oraz sytuację, w której kto inny finansuje inspekcję wojewódzką a kto inny nakłada do wykonania cele merytoryczne. Brak bezpośredniego podporządkowania wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego Głównemu Inspektorowi w praktyce powoduje trudności w pełnym, skutecznym wykonywaniu czynności polegających na zapewnieniu bezpieczeństwa oraz uczciwej konkurencji w transporcie drogowym. Proponowana zmiana ma na celu wzmocnienie posiadanych przez Głównego Inspektora prerogatyw wobec wojewódzkich inspektorów i tym samym wzmocnienie egzekucji tych uprawnień. Powyższe będzie skutkowało możliwością wzmocnionej egzekucji przez Głównego Inspektora między innymi realizacji przewidzianych w planach kontrolnych o znaczeniu ogólnokrajowym zadań do wykonania, w tym zaplanowanych do realizacji statystyk kontrolnych. Regulacja rynku usług transportowych, jak i polityka transportowa mają jednak charakter ogólnokrajowy i nie dają się „zamknąć” w granicach województwa. Spójność realizowanych zadań kontrolnych przez wojewódzkich inspektorów nie ogranicza się bowiem tylko i wyłącznie do obszaru jednego województwa. Przykładowo czynności dokonywane podczas kontroli drogowej są podejmowane wobec podmiotów gospodarczych oraz kierowców mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie całego kraju, a nie tylko ściśle określonego województwa. Ponadto istotną częścią działalności kontrolnej jest podejmowanie czynności kontrolnych wobec podmiotów zagranicznych oraz kierowców mających siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą np. na Ukrainie, Białorusi czy w Rosji, lub w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Zatem wojewódzcy inspektorzy realizują kompetencje nie tylko w odniesieniu do województwa, ale przede wszystkim zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa oraz uczciwej konkurencji w transporcie drogowym na obszarze całego kraju względem podmiotów mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą.

Realizowanie kierunków działania wojewódzkich inspektorów, w tym realizacja polityki kontrolnej wymaga

zapewnienia spójności finansowania oraz realizacji zadań jaką może zapewnić odzespolenie organów Inspekcji na szczeblu wojewódzkim. W obecnym stanie prawnym WITD otrzymują ramowy plan kontroli na dany rok od GITD, natomiast środki finansowe na realizację zadań od wojewodów, zatem budżety poszczególnych inspektoratów nie są uzależnione od realizowanych kontroli ani wykonywania innych powierzonych im zadań. Możliwość realizacji zadań w dużym stopniu jest uzależniona od posiadanych środków finansowych, zaś brak realizacji zadań powoduje oszczędności w wydatkowaniu środków finansowych. Połączenie funkcji określania zadań, jak i planowania środków finansowych pozwoli na bardziej efektywne zarządzanie środkami finansowymi.

Istnieje więc potrzeba zapewnienia efektywnego systemu zarządzania strukturami Inspekcji oraz likwidacji istniejącego dualizmu nadzoru.

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

I. Do podstawowych, zasadniczych rozwiązań projektu ustawy dotyczących nadzoru nad rynkiem przewozów drogowych zalicza się:

- 1) wyłączenie wojewódzkich inspektorów ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowanie całej Inspekcji w ramach administracji niezespolonej podległej Głównemu Inspektorowi;
- 2) ujednoczenie struktur terenowych Inspekcji poprzez eliminację ich dualizmu (likwidacja 10 delegatur terenowych GITD i przekształcenie ich w komórki wewnętrzne komórek organizacyjnych GITD).

Zadania realizowane przez delegatury terenowe GITD oraz wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego (WITD) są odmienne i w żadnym zakresie się nie pokrywają. Zadania realizowane przez wojewódzkich inspektorów wynikają z art. 50 i następných ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W sprawach związanych z wykonywaniem zadań i kompetencji Inspekcji, wojewódzki inspektor jest organem właściwym w sprawach niezastrzeżonych do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz w sprawach określonych w art. 50 pkt 4, tj. w sprawach:

1. kontroli:

- przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22,
- przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- przestrzegania szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt,
- wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych pod względem zgodności z wymaganiami technicznymi, dokumentacją techniczną i prawidłowością ich oznakowania, w zakresie określonym w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- rodzaju używanego paliwa,
- dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego,
- przestrzegania czasu pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:
- - przewozy drogowo, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409),
- - przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km,
- przestrzegania ustalonych przez radę gminy, a w przypadku miasta stołecznego Warszawy – Radę Warszawy, cen za przewozy taksówkami i stawek taryfowych obowiązujących przy przewozie osób i ładunków taksówkami, o których mowa w art. 11b,
- dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i art. 39b², oraz ukończenie szkolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1 pkt 6;

2. wykonywania zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Natomiast w ramach struktury organizacyjnej GITD funkcjonuje 10 delegatur terenowych oraz podległych im 10 zespołów zamiejscowych, tj.:

- 1) Delegatura Północno-Zachodnia z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim wraz z 1 zespołem zamiejscowym;
- 2) Delegatura Śląska z siedzibą w Katowicach;
- 3) Delegatura Południowa z siedzibą w Krakowie;
- 4) Delegatura Północna z siedzibą w Bydgoszczy wraz z 2 zespołami zamiejscowymi;
- 5) Delegatura Południowo-Wschodnia z siedzibą w Rzeszowie;
- 6) Delegatura Centralna z siedzibą w Łodzi wraz z 1 zespołem zamiejscowym;
- 7) Delegatura Południowo-Zachodnia z siedzibą we Wrocławiu wraz z 1 zespołem zamiejscowym;
- 8) Delegatura Wielkopolska z siedzibą w Poznaniu wraz z 2 zespołami zamiejscowymi;
- 9) Delegatura Północno-Wschodnia z siedzibą w Białymstoku wraz z 1 zespołem zamiejscowym;

10) Delegatura Wschodnia z siedzibą w Lublinie wraz z 2 zespołami zamiejscowymi.

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym GITD do zadań delegatur terenowych należy:

- 1) ujawnianie za pomocą urzędów rejestrujących naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych;
- 2) prowadzenie czynności w sprawach o naruszenia związane z niestosowaniem się do ograniczeń dopuszczalnej prędkości oraz sygnalizacji świetlnej, ujawnione za pomocą urzędów rejestrujących;
- 3) współdziałanie z zarządcami dróg w zakresie instalacji i usuwania urządzeń rejestrujących, instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących położonych w pasie drogowym wybranych rodzajów dróg;
- 4) współdziałanie z organami administracji publicznej w zakresie funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Aktualnie ww. zadania są realizowane także przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD), również będące komórką organizacyjną GITD. CANARD sprawuje również nadzór merytoryczny nad powyższymi zadaniami delegatur terenowych.

Dlatego też w ramach zmiany struktury organizacyjnej Inspekcji zaplanowano:

- 1) likwidację delegatur terenowych i utworzenie w ich miejsce komórek wewnętrznych (wydziałów zamiejscowych) CANARD;
- 2) naczelnicy delegatur otrzymają stanowiska naczelników utworzonych wydziałów zamiejscowych;
- 3) wydziały zamiejscowe będą podlegać służbowo bezpośrednio pod dyrektora CANARD.

Uzasadnieniem proponowanej zmiany jest przeprowadzona analiza związana z funkcjonowaniem ww. komórek organizacyjnych i sformułowane na jej podstawie wnioski, tj.:

- 1) zmiana organizacyjna w zakresie delegatur terenowych wydaje się najbardziej racjonalna z perspektywy wykonywanej pracy oraz sprawowanego nadzoru;
- 2) nadzór merytoryczny i służbowy w zakresie zadań wykonywanych przez pracowników dotychczasowych delegatur terenowych pozostałby w gestii dyrektora CANARD; obecne funkcjonowanie oraz umiejscowienie delegatur jako odrębnych komórek organizacyjnych GITD nie zapewnia w pełni efektywnego wykonywania zadań i pełnej oceny ich realizacji; co więcej, utrudniony nadzór merytoryczny spowodował rozbieżności w procedowaniu tego samego typu spraw oraz brak osoby odpowiedzialnej za całość realizacji zadań związanych z kontrolą ruchu drogowego;
- 3) zmiana organizacyjna wpłynie pozytywnie na sposób realizacji zadań oraz powstanie przynależności do CANARD realizującego tożsame zadania;
- 4) skupienie zadań dotyczących kontroli ruchu drogowego w jednym miejscu umożliwi stworzenie możliwości zbudowania, w sposób kompleksowy, struktury dedykowanej do realizacji ww. zadania i pozwoli na efektywne kierowanie nią jako całością, zwłaszcza przy planowanym znacznym zwiększeniu dostępnej infrastruktury kontrolnej oraz realizowanych projektów;
- 5) w przypadku takiej organizacji komórki zostanie jasno określony podmiot w pełni odpowiedzialny za skuteczność prowadzonych działań; należy przy tym mieć na względzie, że z uwagi na dynamiczny rozwój systemu fotoradarowego oraz konieczność posiadania wysokiego poziomu wiedzy nie tylko merytorycznej, ale również technicznej (w zakresie całości spraw dotyczących omawianego zakresu), koniecznym jest wprowadzenie zarządzania opartego na doświadczeniu i wiedzy w każdym z omawianych aspektów składających się na ww. obszar;
- 6) wyspecjalizowanie się nowo powstałej jednostki w zakresie jednego typu działań zwiększy stopień profesjonalizmu pracowników w tymże zakresie, a tym samym poprawi ich skuteczność i efektywność; trzeba mieć również na uwadze planowany rozwój systemu, co przy zbudowaniu odrębnej, jednolitej struktury przyspieszy wszelkie zmiany w tym zakresie, łącznie ze zwiększeniem możliwości sankcjonowania popełnianych wykroczeń;
- 7) ponadto za korzyścią proponowanej zmiany przemawia możliwość zastosowania jednolitych wytycznych i realnego wpływu na sposób procedowania spraw oraz ustalenie jednolitej linii postępowania.

Najbardziej skutecznym i efektywnym sposobem realizacji zadań ustawowych dotyczących kontroli ruchu drogowego będzie stworzenie jednej komórki organizacyjnej w ramach struktur GITD zajmującej się obszarem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Pozwoli to na scentralizowanie wykonywanych czynności i nawiązanie ściślejszej współpracy przy realnym wpływie na wykonywane zadania. Procesy i czynności wykonywane w ramach CANARD i delegatur terenowych są ze sobą ściśle połączone i tylko kompleksowe ujęcie całego obszaru dotyczącego kontroli ruchu drogowego pozwoli na efektywne zarządzanie i wypracowanie wspólnych kierunków działania, swoistej strategii czynności kontrolnych przy zachowaniu maksymalizacji efektów. Procedowana zmiana spowoduje, że pracownicy delegatur staną się pracownikami CANARD GITD, zakres wykonywanych przez nich zadań nie ulegnie zmianie, przez co nie jest planowane osiągnięcie oszczędności w tym zakresie.

Delegatury terenowe powstały na samym początku funkcjonowania GITD i miały związek z ówczesznie planowanym odzespoleniem wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej pod zwierzchnictwem wojewody i zorganizowaniu jej w ramach terenowej administracji niezespolonej, podległej GITD. Mając na uwadze, że powyższe rozwiązanie straciło na swojej aktualności, zasadnym jest dokonanie opisanych zmian organizacyjnych.

Podsumowując, uproszczenie terenowej struktury Inspekcji spowoduje zwiększenie skuteczności nadzoru nad rynkiem przewozów drogowych i ochrony uczciwej konkurencji oraz właściwej egzekucji przepisów UE oraz podniesie

efektywność zarządzania i wykorzystania potencjału kadrowego Inspekcji.

Poprzez skupienie bezpośredniego nadzoru w ramach jednego organu administracji publicznej, skuteczność realizacji zaplanowanych działań Inspekcji będzie możliwa na wyższym poziomie, jak również ujednoczenie praktyki kontrolnej będzie znacznie łatwiejsze. Działanie to znacznie zwiększy także możliwość szybkiej i skutecznej reakcji na lokalnie powstające negatywne zjawiska związane z ruchem samochodów ciężarowych oraz okresowe prowadzenie działań kontrolnych na szerszą skalę, z wykorzystaniem inspektorów z innych wojewódzkich inspektoratów. Główny Inspektor będzie bowiem mógł polecić skierowanie na dane terytorium lub do danej kontroli inspektorów z różnych wojewódzkich inspektoratów. Inspektorzy ci, będą mogli wykonywać czynności kontrolne, nakładać grzywny w drodze mandatu karnego oraz nakładać kary pieniężne na terytorium na jaki zostali oddelegowani.

Ujednoczenie struktur terenowych Inspekcji pozwoli na osiągnięcie efektu synergii w postaci:

- 1) efektywniejszego i sprawniejszego zarządzania inspektorami i środkami budżetowymi w ramach województw oraz na terenie całego kraju;
- 2) zmniejszenia liczby kierowników komórek organizacyjnych (10 naczelników delegatur);
- 3) uwolnienia dodatkowych zasobów;
- 4) ujednoczenia działalności jednostek organizacyjnych Inspekcji, w szczególności w aspekcie prawnym, budżetowym i kadrowym.

Odzespolenie spowoduje ustanowienie jednego budżetu dla całej Inspekcji, którego dysponentem I stopnia będzie minister właściwy do spraw transportu, dysponentem II stopnia będzie Główny Inspektor, dysponentami zaś III stopnia wojewódzcy inspektorzy. Wprowadzenie jednolitego budżetu umożliwi przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi w zależności od potrzeb. Proponowana zmiana pozwoli na przesunięcia środków pomiędzy poszczególnymi jednostkami WITD w zależności od liczby realizowanych zadań ustalonej w odniesieniu do całej Inspekcji Transportu Drogowego na obszarze kraju. W przypadku konieczności prowadzenia działań kontrolno-interwencyjnych wprowadzone zmiany struktury zapewniają możliwość prowadzenia szybkich i spójnych działań zaradczych wraz z ich finansowaniem. Jest to szczególnie ważne w czasach konfliktów zbrojnych na Ukrainie i nałożonych sankcji na Rosję.

Przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi w skali całego kraju pozwoli na efektywne wykorzystanie zasobów i efektywną realizację zadań.

Celem likwidacji delegatur terenowych GITD jest utworzenie jednolitej struktury organizacyjnej GITD. Zadania wykonywane obecnie przez delegatury terenowe zostaną skupione w jednej komórce organizacyjnej GITD, a pracownicy delegatur staną się pracownikami tej komórki, zakres wykonywanych przez nich zadań nie ulegnie jednak zmianie, przez co nie jest planowane osiągnięcie oszczędności w tym zakresie.

Projektowana zmiana w zakresie delegatur terenowych jest zmianą wyłącznie organizacyjną. Wszystkie dokonywane czynności zachowają ważność, bowiem były i są realizowane w imieniu Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Zmiana sposobu nadzoru nad WITD i przeniesienie go w pełnym zakresie do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego pozwoli na podniesienie wskaźników skuteczności działań ITD. Przewiduje się następujące wskaźniki dotyczące skuteczności regulacji:

- 1) podniesienie wskaźnika kontroli o 15 % względem rocznego planu kontroli ITD dla wojewódzkich inspektorów transportu drogowego z ostatnich 3 lat;
- 2) zwiększenie możliwości reagowania na niekorzystne zjawiska występujące w transporcie drogowym poprzez delegowanie inspektorów do realizacji zadań kontrolnych pomiędzy województwami, na polecenie Głównego Inspektora;
- 3) bardziej efektywne zarządzanie środkami finansowymi oraz inwestycyjnymi, dzięki połączeniu funkcji określania zadań, jak i planowania środków finansowych przez jedną instytucję; ujednoczenie sposobu przydzielania środków w zależności od obciążenia poszczególnymi zadaniami;
- 4) regulacja stanu zatrudnienia uwzględniająca obciążenie zadaniami;
- 5) naczelnicy delegatur terenowych (obecnie jest 10 delegatur) staną się naczelnikami wydziałów zamiejscowych w komórce organizacyjnej GITD – CANARD.

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

W krajach tzw. „starej” Unii Europejskiej działają organy specjalnie dedykowane do działania w charakterze regulatorów rynku usług transportowych. Organy te są podporządkowane ministrom właściwym do spraw transportu.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
profesjonaliści związani z			Zwiększenie skuteczności

transportem drogowym, czyli kierowcy zawodowi, przedsiębiorcy transportu drogowego i osoby zarządzające operacjami transportowymi na ich rzecz			nadzoru nad rynkiem przewozów drogowych i ochrony uczciwej konkurencji.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośredni nadzór nad wojewódzkimi inspektorami w ramach administracji niespolonej. Likwidacja delegaturach terenowych.
wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Wyłączenie ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej. Podległość Głównemu Inspektorowi w ramach administracji niespolonej.
wojewodowie	16	Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie	Zmniejszenie ilości zadań związanych z obsługą finansową 16 wojewódzkich inspektorów transportu drogowego w szczególności: z zarządzaniem i nadzorem nad przyznaniem i wykonaniem budżetów, w tym odpowiedzialność za nadzór nad sprawozdawczością budżetową, finansową, akceptacją wszystkich zmian w planach finansowych i rzeczowych, obsługą zasilania WITD w środki finansowe, rozliczanie finansowe WITDienne, miesięczne i kwartalne, obsługa systemu TREZOR.

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

Projekt ustawy będzie podlegał rozpatrzeniu w trybie odrębnym zgodnie z § 98 w zw. z § 99 pkt 3 Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), tj. rozpatrzeniu tego projektu bezpośrednio przez Radę Ministrów, z pominięciem uzgodnień, opiniowania, konsultacji publicznych, rozpatrzenia przez właściwy komitet, rozpatrzenia przez komisję prawniczą.

Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Przeniesienie planu dochodów z

													części 85 do części 39
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Przeniesienie planu wydatków z części 85 do części 39
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Przeniesienie planu z części 85 do części 39
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	budżet państwa.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>I. Główne założenia dotyczące odziespolenia WITD:</p> <p>Po wejściu w życie projektowanej ustawy powstanie struktura, w ramach której będzie funkcjonować:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) GITD – jako państwowa jednostka budżetowa, dysponent II stopnia podległy Ministrowi Infrastruktury; 2) 16 WITD – państwowe jednostki budżetowe, dysponenci III stopnia, podległe Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, pośrednio, Ministrowi Infrastruktury; 3) Budżet Inspekcji (WITD i GITD) w całości będzie ujmowany w ramach części 39 – Transport. <p>Stan i struktura zatrudnienia w WITD w szczególności inspektorów transportu drogowego pozostają niezmienione.</p> <p>Na dzień odziespolenia WITD sporządzają sprawozdania finansowe i przekazują je do Wojewody i GITD wraz z protokołami inwentaryzacyjnymi, gdzie inwentaryzacja zostanie przeprowadzona zgodnie z ustawą o rachunkowości w szczególności metodą spisu z natury (środki trwałe oraz stany magazynów).</p> <p>Delegatury terenowe wchodzi w skład Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego jako komórki organizacyjne, w związku z czym nie dysponują odrębnymi budżetami, a ich funkcjonowanie jest finansowane w ramach budżetu GITD. Delegatury terenowe w ramach swoich zasobów również nie posiadają stanowisk obsługowych – wszelkie działania związane z funkcjonowaniem delegatur terenowych są wykonywane przez zasoby własne GITD.</p> <p>Likwidacja delegatur terenowych oznacza więc zmianę organizacji wewnętrznej GITD, zgodnie z którą zadania likwidowanej komórki organizacyjnej przejmie inna komórka organizacyjna GITD, w skład której wejdą likwidowane komórki (delegatury) jako komórki wewnętrzne.</p> <p>Budżety WITD wskazane w projekcie ustawy budżetowej na 2024 rok, przekazanej do Sejmu, przedstawiają się następująco:</p>												

WITD	Budżet
Białystok	10 082 000,00
Bydgoszcz	8 809 000,00
Gdańsk	8 183 000,00
Gorzów Wielkopolski	9 094 000,00
Katowice	13 832 000,00
Kielce	7 976 000,00
Kraków	11 699 000,00
Lublin	10 720 000,00
Łódź	11 088 000,00
Olsztyn	8 125 000,00
Opole	7 047 000,00
Poznań	12 222 000,00
Radom	14 573 000,00
Rzeszów	12 278 000,00
Szczecin	7 093 000,00
Wrocław	10 494 000,00
Razem	163 315 000,00

Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego, jako jednostki administracji zespolonej, podlegają wojewodom. W związku z projektowanymi zmianami zmniejszone zostaną zadania związane z obsługą finansową 16 WITD w szczególności: z zarządzaniem i nadzorem nad przyznaniem i wykonaniem budżetów 16 WITD, w tym odpowiedzialność za nadzór nad sprawozdawczością budżetową, finansową, akceptacją wszystkich zmian w planach finansowych i rzeczowych, obsługą zasilania WITD w środki finansowe, rozliczanie finansowe WITD dzienne, miesięczne i kwartalne, obsługa systemu TREZOR. Niektóre inspektoraty obciążają wojewodów także kwestiami dyscyplinarnymi, wchodząc w skład komisji dyscyplinarnych działających przy wojewodach. Ponadto w różnych województwach zakres i działania podejmowane przez wojewodów w stosunku do WITD mogą się różnić. W związku z tym nie jest możliwe określenie oszczędności w przedmiotowym zakresie.

II. Koszty odzespolenia WITD

Roczny plan finansowy WITD znajdujący się w części 85 w rozdziale 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego zostanie **przeniesiony do części 39 w tym samym rozdziale.**

Założono, że prace nad projektem ustawy budżetowej na 2025 rok będą prowadzone w oparciu o nowe brzmienie przepisów, tj. z uwzględnieniem odzespolenia WITD. Wówczas poszczególne WITD materiały do projektu ustawy budżetowej będą przekazywać i uzgadniać z GITD i MI.

Zgodnie z nową strukturą GITD – w ramach posiadanych etatów i środków – będzie realizowało zadania dysponenta II stopnia, które będą wiązały się w szczególności: z zarządzaniem i nadzorem nad przyznaniem i wykonaniem budżetów 16 WITD, w tym odpowiedzialność za nadzór nad sprawozdawczością budżetową, akceptacja wszystkich zmian w planach finansowych i rzeczowych, obsługa zasilania WITD w środki finansowe, rozliczanie finansowe WITD dzienne, miesięczne i kwartalne, obsługa systemu TREZOR.

Skutki wejścia w życie projektowanych regulacji będą finansowane w ramach posiadanych środków (bez konieczności zwiększenia limitu wydatków).

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

		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 niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększone wykorzystanie potencjału kadrowego Inspekcji do kontroli obowiązków i warunków przewozu drogowego powinno się przyczynić do lepszego nadzoru nad rynkiem usług przewozowych w Polsce, eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
Niemierzalne								

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

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie mieć wpływu na rynek pracy.

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	Brak wpływu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie nastąpi z dniem wejścia w życie przepisów ustawy.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się dokonania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	