



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-134-23

Pan Szymon HOŁOWNIA
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego.

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 Inspekcji Transportu Drogowego¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje zadania, organy i organizację Inspekcji Transportu Drogowego – jednolitej umundurowanej formacji, utworzonej w celu nadzoru nad rynkiem przewozów drogowych, wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2. 1. Nazwa „Inspekcja Transportu Drogowego” oraz znak graficzny Inspekcji Transportu Drogowego, przysługują formacji, o której mowa w art. 1.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór znaku graficznego Inspekcji, uwzględniając kolorystykę tego znaku wynikającą z tradycji Inspekcji.

Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) CEN – centralną ewidencję naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli;
- 2) Fundusz – Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 16 października 1992 r. o orderach i odznaczeniach, ustawę z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej oraz ich rodzin, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawę z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, ustawę z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego, ustawę z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, ustawę z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, ustawę z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą, ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi oraz ustawę z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.

- 3) funkcjonariusz – osoba pełniąca służbę w Inspekcji Transportu Drogowego;
- 4) GITD – Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
- 5) Główny Inspektor – Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 6) Inspekcja – Inspekcję Transportu Drogowego;
- 7) rozporządzenie (UE) nr 165/2014 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 8) rozporządzenie (UE) nr 561/2006 – rozporządzenie (UE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 9) WITD – wojewódzki inspektorat transportu drogowego;
- 10) wojewódzki inspektor – wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.

Art. 4. 1. Do zadań Inspekcji należy:

- 1) kontrola:
 - a) przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.⁴⁾),
 - b) przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.⁵⁾),

² Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1.

³ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1.

⁴ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 760, 919, 1123, 1193, 1195, 1523 i 1720.

⁵ 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.

- c) przestrzegania szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt,
- d) 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147 oraz z 2023 r. poz. 1123),
- e) rodzaju używanego paliwa,
- f) dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego,
- g) prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645, 760, 1193 i 1688), w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy,
- h) przestrzegania czasu pracy:
 - przedsiębiorców osobiście wykonujących:
 - - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”,
 - - 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.⁶⁾), którego trasa nie przekracza 50 km,
 - osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:
 - - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - - 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,

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 2666 oraz z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688 i 1720.

- i) przestrzegania norm prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców w przewozach drogowych,
 - j) przestrzegania obowiązku instalowania i stosowania urządzeń rejestrujących w pojeździe w przewozach drogowych,
 - k) 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 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - l) dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i art. 39b² ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz ukończenie szkolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1 pkt 6 tej ustawy;
- 2) prowadzenie postępowania administracyjnego, w tym wydawanie decyzji administracyjnych na zasadach określonych w ustawie, a także podejmowanie innych czynności w niej przewidzianych, w sprawach:
- a) licencji wspólnotowej,
 - b) zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym i zezwoleń na przewóz kabotażowy,
 - c) formularzy jazdy,
 - d) zaświadczeń na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy,
 - e) świadectw kierowcy,
 - f) certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 10 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - g) zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - h) dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 1 - 6, w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 3) podejmowanie czynności dotyczących zezwoleń zagranicznych i zezwoleń ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104 i 1523);

5) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523).

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 1 lit. e, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania rodzaju używanego paliwa.

Art. 5. 1. Inspekcja współdziała w szczególności z: Policją, Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencją Wywiadu, Służbą Ochrony Państwa, Żandarmerią Wojskową, Strażą Graniczną, Krajową Administracją Skarbową, Zakładem Ubezpieczeń Społecznych i Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Państwową Inspekcją Pracy, Inspekcją Handlową, Inspekcją Ochrony Środowiska, Inspekcją Weterynaryjną i zarządcami dróg – w zakresie ochrony uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa przewozów drogowych oraz bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych, a także zwalczania przestępstw i wykroczeń drogowych dokonywanych w zakresie przewozu drogowego lub w związku z tym przewozem, z uwzględnieniem właściwości i kompetencji tych służb i organów oraz zadań Inspekcji.

2. W celu realizacji zadań, o których mowa w art. 4, Inspekcja współdziała z organami samorządu terytorialnego, jak również z organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych.

3. W celu realizacji zadań, o których mowa w art. 4, Inspekcja może, w drodze teletransmisji danych, korzystać z bezpośredniego dostępu do danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Sądowym. Minister Sprawiedliwości oraz Główny Inspektor określą, w drodze porozumienia, szczegółowe warunki techniczne dostępu do tych danych.

4. Inspekcja może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w celu wykonywania zadań w zakresie:

- 1) kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1, na zasadach określonych w art. 80k-80o i art. 80q ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 2) kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na zasadach określonych w art. 13ma-13mc i art. 13mf tej ustawy.

Art. 6. Dzień 6 września jest Dniem Inspekcji.

Art. 7. 1. Minister właściwy do spraw transportu nadaje sztandar Inspekcji oraz sztandary jednostkom organizacyjnym Inspekcji.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór sztandaru Inspekcji,
- 2) podstawowe elementy wzoru sztandaru nadawanego jednostkom organizacyjnym Inspekcji,
- 3) tryb nadawania sztandarów, o których mowa w ust. 1

– uwzględniając wizerunek orła białego ustalony dla godła państwowego oraz mając na uwadze tradycję Inspekcji.

Art. 8. Działalność duszpasterska w Inspekcji prowadzona jest na podstawie porozumień ministra właściwego do spraw transportu z przedstawicielami kościoła lub związku wyznaniowego. Komunikat o podpisaniu porozumienia publikuje się w Dzienniku Urzędowym ministra.

Art. 9. 1. W celu uhonorowania osób szczególnie zasłużonych dla Inspekcji ustanawia się odznakę honorową „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”.

2. Odznaka „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego” dzieli się na stopnie:

- 1) I stopień – złota odznaka „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”;
- 2) II stopień – srebrna odznaka „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”;
- 3) III stopień – brązowa odznaka „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”.

3. Odznakę nadaje minister właściwy do spraw transportu na wniosek Głównego Inspektora.

4. Odznaka „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego” tego samego stopnia może być nadana tej samej osobie tylko raz.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb postępowania w sprawach o nadanie odznaki „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”, osoby uprawnione do występowania z wnioskiem o nadanie tej odznaki oraz termin rozpatrzenia wniosku,
- 2) wzór odznaki „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”, wzór wniosku o nadanie odznaki zawierający informację uzasadniającą jej nadanie,
- 3) sposób wręczania i noszenia odznaki „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”,

4) sposób ewidencjonowania informacji o osobach wyróżnionych odznaką „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”

– mając na uwadze sprawne przeprowadzenie postępowania, ujednoczenie sposobu składania wniosków oraz zapewnienie przyznawania odznaczeń osobom szczególnie zasłużonym.

Art. 10. 1. Na złożone w każdym czasie żądanie organu Inspekcji osoba posiadająca informacje mające znaczenie dla wykonywania zadań Inspekcji, o których mowa w art. 4, w szczególności osoba, która podlega kontroli, jest obowiązana do dostarczenia, w wyznaczonych przez organ Inspekcji terminach dokumentów i informacji, jak również do udzielania niezbędnej pomocy.

2. Pisemne wystąpienie o dostarczenie dokumentów, informacji oraz o udzielenie pomocy powinno w szczególności zawierać oznaczenie treści żądania i uzasadnienie tego wystąpienia.

Art. 11. Obowiązek dostarczania dokumentów i informacji, o którym mowa w art. 10, dotyczy również dokumentów elektronicznych, o których mowa w art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2023 r. poz. 57, 1123, 1234 i 1703).

Art. 12. 1. W zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych Inspekcja przetwarza dane osobowe, w tym dane wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁷), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”.

2. Inspekcja w celach, o których mowa w art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1206), jest uprawniona do przetwarzania informacji, w tym danych osobowych, oraz ich wymiany z właściwymi organami i instytucjami krajowymi, Unii Europejskiej oraz innych państw, a także organizacjami międzynarodowymi.

3. Inspekcja może przekazać dane osobowe państwu trzeciemu lub organizacjom międzynarodowym, na ich wniosek, w przypadku gdy są spełnione warunki przekazywania

⁷ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 04.03.2021, str. 35).

informacji określone w art. 18a-18d ustawy z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich Unii Europejskiej, państw trzecich, agencjami Unii Europejskiej oraz organizacjami międzynarodowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 783).

4. Inspekcja przetwarza dane osobowe wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 wyłącznie w przypadku, gdy:

- 1) zostały one przekazane dobrowolnie przez stronę w ramach postępowania prowadzonego przez organ Inspekcji;
- 2) jest to konieczne do weryfikacji prawidłowości przekazanych przez stronę danych, o których mowa w pkt 1;
- 3) z przepisu prawa wynika konieczność przetwarzania tych danych;
- 4) jest to niezbędne do wykonania wyroku sądu.

5. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy są administratorami danych osobowych przetwarzanych na podstawie ust. 1.

6. Inspekcja jest uprawniona do wydawania rozstrzygnięć w indywidualnych przypadkach w oparciu o zautomatyzowane przetwarzanie danych, w tym profilowanie w związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 129a ust. 1 pkt 3 lit. b i art. 129g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

7. W związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 4, Inspekcja wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie.

8. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na wykonywanie przez Inspekcję zadań, o których mowa w art. 4.

Art. 13. 1. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy lub osoby przez nich upoważnione udostępniają nieodpłatnie, na podstawie pisemnego wniosku, dane osobowe przetwarzane w związku z realizacją zadań określonych w ustawie:

- 1) Policji,
- 2) Żandarmerii Wojskowej,
- 3) Straży Granicznej,
- 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 5) Agencji Wywiadu,
- 6) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,

- 7) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
- 8) Służbie Wywiadu Wojskowego,
- 9) prokuratorowi,
- 10) sądom,
- 11) Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektorowi izby administracji skarbowej, naczelnikowi urzędu celno-skarbowego,
- 12) Biuru Nadzoru Wewnętrznego,
- 13) Służbie Ochrony Państwa,
- 14) Państwowej Inspekcji Pracy

- w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

2. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Główny Inspektor, wojewódzcy inspektorzy i Szef Krajowej Administracji Skarbowej lub osoby przez nich upoważnione wzajemnie udostępniają nieodpłatnie, na podstawie pisemnego wniosku, dane osobowe przetwarzane w związku z realizacją zadań określonych w ustawie.

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 i 2, zawierają:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) wskazanie okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych;
- 3) wskazanie zakresu danych podlegających udostępnieniu.

4. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy mogą wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych, o których mowa w ust. 1, podmiotom, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 5-13, bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

5. Udostępnianie danych, o których mowa w ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 3, następuje po złożeniu przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 5-13, wniosku zawierającego:

- 1) wskazanie zakresu danych podlegających udostępnieniu;
- 2) wskazanie osób uprawnionych do przetwarzania danych, o których mowa w pkt 1;
- 3) oświadczenie, że podmioty te posiadają:
 - a) urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał, oraz
 - b) zabezpieczenie techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania.

6. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy udostępniają Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dane, o których mowa w ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 4, jeżeli jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego będąca odbiorcą danych złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 pkt 3.

7. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy nie udostępniają na podstawie ust. 1 i 3 danych osobowych wskazanych w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, chyba że podmiot, o którym mowa w ust. 1, jest ustawowo upoważniony do przetwarzania tych danych.

Art. 14. 1. W zakresie zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych Inspekcja może nieodpłatnie uzyskiwać dane ze zbiorów danych, w tym zbiorów danych osobowych, prowadzonych przez organy władzy publicznej oraz państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne.

2. Jeżeli przepisy odrębnych ustaw nie stanowią inaczej, administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 1, udostępniają Inspekcji przetwarzane w nich dane na podstawie pisemnego wniosku Głównego Inspektora, wojewódzkiego inspektora lub osoby przez niego upoważnionej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) wskazanie zbioru danych, z którego te dane mają zostać udostępnione;
- 3) wskazanie zakresu danych podlegających udostępnieniu.

4. Administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 1, mogą zawierać z Głównym Inspektorem lub wojewódzkim inspektorem pisemną umowę o udostępnianiu jednostkom organizacyjnym Inspekcji informacji zgromadzonych w zbiorach w drodze teletransmisji bez konieczności składania każdorazowo pisemnych wniosków o udostępnienie danych, jeżeli jednostki te spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) posiadają urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;
- 2) posiadają zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania;
- 3) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnianie.

Rozdział 2

Organizacja Inspekcji

Art. 15. 1. Organami Inspekcji są:

- 1) Główny Inspektor;
- 2) wojewódzcy inspektorzy.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, wykonują zadania Inspekcji zgodnie z kompetencjami określonymi w ustawie i przepisach odrębnych.

3. W sprawach związanych z wykonywaniem zadań i kompetencji Inspekcji organem właściwym jest:

- 1) Główny Inspektor – w sprawach:
 - a) określonych w art. 4 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 ustawy,
 - b) związanych z kontrolą obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy,
 - c) związanych z kontrolą przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 2) wojewódzki inspektor - w pozostałych sprawach oraz w sprawach określonych w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy.

4. Główny Inspektor może upoważnić do działania w jego imieniu wojewódzkiego inspektora, w sprawach, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. a oraz b.

5. W stosunku do wojewódzkich inspektorów organem wyższego stopnia w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 i 803) jest Główny Inspektor.

6. Wojewódzki inspektor na polecenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego wykonuje swoje zadania na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od terytorialnego zasięgu swojego działania.

7. Główny Inspektor, 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.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, Główny Inspektor ponosi koszty finansowe powierzonej obsługi.

Art. 16. Minister właściwy do spraw transportu kształtuje politykę państwa w zakresie zadań Inspekcji.

Art. 17. 1. Główny Inspektor jest centralnym organem administracji rządowej i podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu.

2. Główny Inspektor kieruje Inspekcją.

3. Główny Inspektor wykonuje zadania przy pomocy GITD.

4. Główny Inspektor jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Głównego Inspektora na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

5. Zastępców Głównego Inspektora powołuje minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Głównego Inspektora. Minister właściwy do spraw transportu odwołuje, na wniosek Głównego Inspektora, jego zastępców.

6. Stanowisko Głównego Inspektora i zastępców Głównego Inspektora może zajmować osoba, która:

- 1) jest funkcjonariuszem;
- 2) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 3) jest obywatelem polskim;
- 4) korzysta z pełni praw publicznych;
- 5) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 6) posiada kompetencje kierownicze;
- 7) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 8) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Inspekcji;
- 9) nie była skazana prawomocnym orzeczeniem o zakazie zajmowania stanowisk kierowniczych w urzędach organów władzy publicznej lub pełnienia funkcji związanych z gospodarowaniem środkami publicznymi;
- 10) nie pełniła służby zawodowej, nie pracowała i nie była współpracownikiem organów bezpieczeństwa państwa wymienionych w art. 2 ustawy z dnia 18 października 2006 r. o ujawnianiu informacji o dokumentach organów bezpieczeństwa państwa z lat 1944-1990

oraz treści tych dokumentów (Dz.U. z 2023 r. poz. 342, 497, 1195 i 1872) ani też nie była sędzią, który orzekając uchybił godności urzędu, sprzeniewierzając się niezawisłości sędziowskiej.

Art. 18. 1. Wojewódzki inspektor kieruje działalnością Inspekcji na obszarze województwa.

2. Wojewódzki inspektor wykonuje zadania przy pomocy WITD.

3. Wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje Główny Inspektor, za zgodą wojewody.

4. Zastępcę wojewódzkiego inspektora powołuje i odwołuje Główny Inspektor, na wniosek wojewódzkiego inspektora.

5. Stanowisko wojewódzkiego inspektora i zastępcy wojewódzkiego inspektora może zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 3-letni staż pracy, w tym co najmniej 2-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Inspekcji;
- 8) nie była skazana prawomocnym orzeczeniem o zakazie zajmowania stanowisk kierowniczych w urzędach organów władzy publicznej lub pełnienia funkcji związanych z gospodarowaniem środkami publicznymi;
- 9) nie pełniła służby zawodowej, nie pracowała i nie była współpracownikiem organów bezpieczeństwa państwa wymienionych w art. 2 ustawy z dnia 18 października 2006 r. o ujawnianiu informacji o dokumentach organów bezpieczeństwa państwa z lat 1944-1990 oraz treści tych dokumentów ani też nie była sędzią, który orzekając uchybił godności urzędu, sprzeniewierzając się niezawisłości sędziowskiej.

Art. 19. 1. Jednostkami organizacyjnymi Inspekcji są GITD i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego.

2. Prezes Rady Ministrów, w drodze zarządzenia, nadaje statut GITD, w którym określa organizację GITD.

3. Organizację WITD, w tym jego siedzibę, określa statut nadany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w drodze zarządzenia.

4. Szczegółową organizację WITD określa regulamin organizacyjny ustalany przez wojewódzkiego inspektora i zatwierdzany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Art. 20. 1. Zadania Inspekcji finansowane są z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Jednostki samorządu terytorialnego, państwowe jednostki organizacyjne, stowarzyszenia, fundacje, banki oraz instytucje ubezpieczeniowe mogą uczestniczyć w pokrywaniu wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji, a także zakupu niezbędnych dla ich potrzeb towarów i usług.

3. Rada powiatu lub rada gminy może przekazać, na warunkach określonych w porozumieniu zawartym między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem, środki finansowe stanowiące dochody własne powiatu lub gminy, dla Inspekcji z przeznaczeniem na:

- 1) rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę określoną w art. 70 ust. 2;
- 2) nagrodę za osiągnięcia w służbie.

4. Główny Inspektor może upoważnić właściwego miejscowo wojewódzkiego inspektora do zawarcia w jego imieniu porozumienia, o którym mowa w ust. 3.

5. Porozumienie, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:

- 1) rodzaje ustawowych zadań Inspekcji, finansowanych na podstawie porozumienia:
 - a) wykonywanych w czasie przekraczającym normę określoną w art. 70 ust. 2,
 - b) za wykonywanie których może być przyznana nagroda za osiągnięcia w służbie;
- 2) wysokość oraz tryb i terminy przekazywania środków finansowych, o których mowa w ust. 3;
- 3) sposób dokonywania oceny prawidłowości wykonania porozumienia.

6. Tworzy się Fundusz.

7. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

8. Środki finansowe uzyskane przez Inspekcję w trybie i na warunkach określonych w ust. 2 i 3 na podstawie umów i porozumień zawartych przez Głównego Inspektora są przychodami Funduszu.

9. Środki Funduszu są przeznaczone na:

- 1) pokrywanie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;
- 2) rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy za czas służby przekraczający normę określoną w art. 70 ust. 2;
- 3) nagrody dla funkcjonariuszy za osiągnięcia w służbie.

10. Środkami Funduszu dysponuje Główny Inspektor.

11. Główny Inspektor sporządza łączny plan finansowy i łączne sprawozdanie finansowe Funduszu.

12. Zmiany kwot przychodów i kosztów Funduszu ujętych w planie finansowym Funduszu oraz przeniesienia wydatków pomiędzy poszczególnymi pozycjami planu dokonuje dysponent środków Funduszu.

13. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób gospodarowania środkami Funduszu oraz tryb i terminy sporządzania jego planów i sprawozdań finansowych, mając na względzie racjonalne gospodarowanie środkami.

14. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki porozumienia, o którym mowa w ust. 3, mając na względzie potrzebę określenia w porozumieniach przeznaczenia środków na określone jednostki Inspekcji.

Art. 21. 1. Główny Inspektor koordynuje, nadzoruje i kontroluje działalność wojewódzkich inspektorów oraz ma prawo do wydawania im wiążących poleceń w tym zakresie.

2. Główny Inspektor:

- 1) opracowuje kierunki działania Inspekcji w porozumieniu z organizacjami zrzeszającymi przewoźników o zasięgu ogólnokrajowym i plany kontroli o znaczeniu ogólnokrajowym, zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) określa metody i formy wykonywania zadań przez Inspekcję, w zakresie nieobjętym innymi przepisami wydanymi na podstawie ustawy;
- 3) organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów;
- 4) przygotowuje projekty aktów prawnych w zakresie kontroli przewozów drogowych;

- 5) opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 6) opracowuje, co dwa lata, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, o której mowa w art. 10a ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.⁸⁾);
- 7) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym co najmniej dwa razy w roku w kontrolach drogowych przewozów kabotażowych, zgodnie z art. 10a ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;
- 8) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wstępnych lub szczegółowych drogowych kontrolach technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;
- 9) podejmuje starania w celu uczestnictwa Inspekcji w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy

⁸⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 5, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

- o Europejskim Obszarze Gospodarczym kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; kontrole takie są przeprowadzane w tym samym czasie i wykonywane odpowiednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego, jednego lub większej liczby państw członkowskich oraz mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;
- 10) realizuje, co najmniej raz w roku, wspólny z właściwymi organami odpowiedzialnymi za kontakty wewnątrzspółnotowe w zainteresowanych państwach członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, program szkolenia w zakresie najlepszych praktyk kontrolnych oraz wymiany pracowników;
 - 11) udziela właściwym organom innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, niezbędnej pomocy i wyjaśnień w sytuacji, kiedy brak jest wystarczających danych do stwierdzenia w czasie kontroli drogowej przeprowadzanej na terytorium tego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, że kierowca pojazdu zarejestrowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, naruszył przepisy w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku;
 - 12) zapewnia uczestnictwo swojego przedstawiciela w Komitecie wspierającym Komisję Europejską, ustanowionym zgodnie z art. 42 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i w Forum do spraw tachografów, ustanowionym zgodnie z art. 43 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - 13) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;
 - 14) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli

- przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;
- 15) wykonuje zadania Inspekcji dotyczące kontroli i nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
 - 16) wykonuje zadania Inspekcji związane z kontrolą prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych; w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy.

3. Główny Inspektor raz na dwa lata przedkłada Radzie Ministrów, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 30 listopada.

4. Jednolita krajowa strategia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 6, uwzględnia kontrole przeprowadzane przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji i Służby Celno-Skarbowej.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 6, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w terminie do 31 grudnia, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 6, po uzgodnieniu jej treści z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Art. 22. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje informacje, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 14, w indywidualnym przypadku na uzasadniony wniosek innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Główny Inspektor Transportu Drogowego może ustalić z państwem występującym z uzasadnionym wnioskiem o informację krótszy termin na jej udzielenie.

2. W pilnych przypadkach lub przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w terminie trzech dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.

3. W przypadku gdy złożony wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Jeżeli wnioskujące państwo nie przedstawi dodatkowego uzasadnienia wniosku, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o odmowie jego rozpatrzenia.

4. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku jest utrudnione lub niemożliwe, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku i przedstawia powody uzasadniające taką trudność lub brak możliwości udzielenia informacji.

5. Informacje, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 14, są udostępniane za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem 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 („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.⁹⁾), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Art. 23. Wojewódzki inspektor opracowuje kierunki działania WITD, zatwierdzone przez Głównego Inspektora.

Art. 24. 1. Główny Inspektor jest organem odpowiedzialnym za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe i procedur kontroli przewozów drogowych.

2. Główny Inspektor, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy prowadzą rejestry

⁹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 132, Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 295 z 21.11.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49.

danych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe, według następujących kategorii:

- 1) w przypadku kontroli drogowych:
 - a) kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne,
 - b) państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany,
 - c) rodzaj tachografu: analogowy albo cyfrowy;
- 2) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:
 - a) kategoria przewozu drogowego: międzynarodowy lub krajowy, przewóz osób lub rzeczy, przewóz na potrzeby własne lub transport drogowy,
 - b) wielkość taboru przedsiębiorstwa,
 - c) rodzaj tachografu: analogowy albo cyfrowy.

3. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy przekazują Głównemu Inspektorowi w formie pisemnej i elektronicznej dane, o których mowa w ust. 2, w terminie do dnia 31 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym.

Art. 25. Główny Inspektor wykonuje określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zadania związane z ochroną praw pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1).

Art. 26. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 27 ust. 1, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.

2. Wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy izb administracji skarbowej oraz zarządcy dróg przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 27 ust. 1, przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej lub z wykorzystaniem publicznej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego.

3. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 27 ust. 1, niezwłocznie po zakończeniu kontroli za pośrednictwem CEN.

4. W przypadku przekazywania informacji za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej lub z wykorzystaniem publicznej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego przez podmioty, o których mowa w ust. 2, informacje są podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory informacji, o których mowa w art. 27 ust. 1, w formie dokumentów elektronicznych.

Art. 27. 1. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 26 ust. 1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o wynikach kontroli państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu.

2. Przekazywanie informacji, o których mowa w ust. 1, odbywa się przy użyciu systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3).

Art. 28. W przypadku otrzymania od innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacji o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Główny Inspektor przekazuje tę informację staroście właściwemu ze względu na miejsce rejestracji tego pojazdu.

Art. 29. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli:

- 1) stanu technicznego pojazdów, co dwa lata, w terminie do 31 marca, po upływie okresu objętego sprawozdaniem, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 4;
- 2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;
- 3) w zakresie, o którym mowa w art. 26 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 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.¹⁰⁾), co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;
- 4) mas pojazdów lub zespołów pojazdów, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego obejmującego okres 2 lat kalendarzowych poprzedzających rok, w którym organy, o których mowa w ust. 3, są obowiązane przedłożyć Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 5, w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia.

2. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego, a w zakresie, o którym mowa w pkt 2, również Główny Inspektor Pracy, przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli:

¹⁰⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

- 1) stanu technicznego pojazdów - co dwa lata, w terminie do dnia 31 stycznia po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 4,
- 2) przestrzegania przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy - co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 1 pkt 2

- na odpowiednich formularzach.

3. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołu pojazdów w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia - co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie okresu sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, na formularzu, o którym mowa w ust. 5.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, uwzględniając zakres danych niezbędnych do przekazania Komisji Europejskiej na podstawie przepisów prawa wspólnotowego.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 4 oraz ust. 3, uwzględniając zakres danych niezbędnych do przekazania Komisji Europejskiej na podstawie przepisów prawa Unii Europejskiej.

Rozdział 3

Kontrola wykonywana przez Inspekcję

Art. 30. Czynności związane z realizacją zadań określonych w art. 4 ust. 1:

- 1) pkt 1, z wyłączeniem kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych, jeżeli kontrola ta odbywa się bez zatrzymania pojazdu do kontroli, oraz
 - 2) pkt 4 i 5
- wykonują funkcjonariusze.

Art. 31. 1. Funkcjonariusz wykonując zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, ma prawo do:

- 1) wstępu do pojazdu;
- 2) kontroli dokumentów;
- 3) kontroli karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa;
- 4) kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografu cyfrowego, w tym zdjęcia lub zerwania plomby tachografu do celów kontroli zgodnie z art. 22 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 5) kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3¹ i 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1 tej ustawy;
- 6) kontroli spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 10a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi - w przypadku, o którym mowa w art. 28b ust. 1 lub 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 7) kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu przy użyciu przyrządu pomiarowego;
- 8) żądania od podmiotu wykonującego przewóz drogowy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 9) wstępu na teren podmiotu wykonującego przewóz drogowy, w tym do pomieszczeń lub lokali, gdzie prowadzi on działalność lub przechowuje dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana ta działalność;
- 10) żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przewoźnika drogowego, w tym:
 - a) umów przewozowych, innych umów będących podstawą do wykonania przewozu drogowego, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje,
 - b) dokumentów księgowych,
 - c) aktów dotyczących pracowników,
 - d) umów o pracę lub innych umów będących podstawą wykonywania przez kierowców przewozu na jego rzecz,

- e) dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zadań dla kierowców i ich delegowania,
- f) dokumentów zawierających dane na temat kabotażu,
- g) dokumentów zawierających dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców,
- h) innych dokumentów, w celu weryfikacji spełnienia warunków przewidzianych w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 22 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- i) dokumentów zawierających informacje na temat organizowania przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do bazy eksploatacyjnej nie później niż w terminie ośmiu tygodni od dnia opuszczenia państwa, w którym znajduje się jego siedziba.

2. Funkcjonariusz przeprowadza czynności kontrolne, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 7-8-10, w obecności przedsiębiorcy lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe albo osoby przez niego upoważnionej.

3. Kontrolę obowiązków i warunków wykonywania przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przemieszczającym się środkiem transportu i dokumentów, o których mowa w art. 87 tej ustawy, funkcjonariusz dokonuje w obecności kierującego tym środkiem transportu.

4. Przepisy ust. 1 pkt 7-10 oraz ust. 2 stosuje się odpowiednio do:

- 1) podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności do:
 - a) spedytora,
 - b) nadawcy,
 - c) odbiorcy,
 - d) załadowcy,
 - e) organizatora wycieczki,
 - f) organizatora transportu,
 - g) operatora publicznego transportu zbiorowego,
 - h) podwykonawcy;
- 2) podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w okresie roku od dnia zaprzestania przez te podmioty wykonywania przewozu drogowego.

5. Funkcjonariusz podczas i w związku z wykonywaniem ustawowych zadań ma prawo do używania i wykorzystywania:

- 1) środków przymusu bezpośredniego;
- 2) broni palnej.

6. Funkcjonariusz ma prawo do zatrzymywania pojazdów oraz podjęcia czynności kontrolnych w celu ustalenia, czy wykonywane są nimi przewozy drogowe objęte zakresem stosowania ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 32. 1. Funkcjonariusz ma prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywnien w drodze mandatów karnych:

- 1) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) za naruszenia przepisów o ruchu drogowym w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) za naruszenia przepisów określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- 4) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 5) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2023 r. poz. 1580);
- 6) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2063);
- 7) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324 i 1523);
- 8) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.

2. Funkcjonariusz lub upoważniony przez Głównego Inspektora pracownik GITD ma prawo prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, kierowania do sądu wniosków o ukaranie oraz udziału w rozprawach przed sądami powszechnymi w charakterze oskarżyciela publicznego i wnoszenia środków zaskarżenia od orzeczeń tych sądów w sprawach o wykroczenia z zakresu działania Inspekcji.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 15 ust. 6, 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.

4. Grzywny, o których mowa w ust. 1 oraz w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4 oraz 6-8, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy właściwej jednostki organizacyjnej Inspekcji, obsługującej organ nakładający karę pieniężną w I instancji.

5. Grzywny i kary zgromadzone na rachunkach, o których mowa w ust. 4, stanowią 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, z wyjątkiem grzywien i kar, które zgodnie z odrębnymi przepisami stanowią wpływy Krajowego Funduszu Drogowego lub jednostek samorządu terytorialnego. Wpłat dokonuje się w terminie pierwszych czterech dni roboczych następujących po zakończeniu tygodnia, w którym środki wpłynęły na rachunki, o których mowa w ust. 4.

Art. 33. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1-4, 8, 10 i 12-14 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088, 1489 i 1963), funkcjonariusz może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 7, pkt 12 lit. a i pkt 13 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.

2. W przypadkach, o których mowa w art. 45 pkt 1 lit. a i pkt 2 oraz w art. 47 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 3, 5 i 6 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz może użyć broni palnej lub ją wykorzystać.

3. Użycie lub wykorzystanie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz dokumentowanie tego użycia i wykorzystania odbywa się na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.

Art. 34. 1. W broń palną może być wyposażony funkcjonariusz, który zdał egzamin ze znajomości przepisów dotyczących posiadania i używania danej broni oraz z umiejętności posługiwania się tą bronią, o którym mowa w art. 16 ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2022 r. poz. 2516, z późn. zm.¹¹⁾) oraz który uzyskał pozytywny wynik

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 535, 803, 1030 i 1532

badania lekarskiego i psychologicznego, o którym mowa w art. 15a ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji.

2. Pozwolenie na broń palną na okaziciela wydaje, na wniosek odpowiednio Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub wojewódzkiego inspektora, w trybie określonym w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji, właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz wojewódzki inspektor dokonują zakupu broni palnej i amunicji według zasad określonych w przepisach o broni i amunicji.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz wojewódzki inspektor występują odpowiednio z wnioskiem do właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Policji o dopuszczenie inspektora do posiadania broni palnej oraz amunicji na zasadach określonych w przepisach o broni i amunicji.

Art. 35. 1. Kontroli, o której mowa:

- 1) w art. 4 ust. 1 pkt 1 a-g podlegają:
 - a) kierujący pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w:
 - przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - b) podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
 - c) przedsiębiorcy wykonujący przewóz drogowy,
 - d) inne podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym;
- 2) w art. 4 pkt 1 lit. k - kierujący wykonujący przewóz drogowy w zakresie i na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 3) w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. h podlegają:
 - a) przedsiębiorcy osobiście wykonujący:
 - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - 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,

- b) osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz:
 - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - 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,
 - 4) w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. g podlegają:
 - a) właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów,
 - b) korzystający z dróg publicznych w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - c) użytkownicy EETS w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - d) kierujący pojazdami,
 - w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz niniejszej ustawie
- zwani dalej „kontrolowanymi”.

2. Kontroli, o której mowa w ust. 1, nie podlegają pojazdy przewożące wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.

Art. 36. 1. Czynności kontrolnych w siedzibie przedsiębiorcy wykonującego przewozy drogowe lub innego podmiotu wykonującego przewozy drogowe w miejscu wykonywania tej działalności funkcjonariusz dokonuje po okazaniu legitymacji służbowej oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli.

2. Czynności kontrolnych przemieszczających się środków transportu funkcjonariusz dokonuje po okazaniu kierującemu legitymacji służbowej.

3. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera co najmniej:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) oznaczenie organu kontroli;
- 3) datę i miejsce wystawienia;
- 4) imię i nazwisko funkcjonariusza upoważnionego do przeprowadzenia kontroli oraz numer jego legitymacji służbowej;
- 5) firmę przedsiębiorcy lub nazwę innego podmiotu, objętych kontrolą;
- 6) określenie zakresu przedmiotowego kontroli;

- 7) wskazanie daty rozpoczęcia i przewidywanego terminu zakończenia kontroli;
- 8) podpis osoby udzielającej upoważnienia;
- 9) pouczenie o prawach i obowiązkach kontrolowanego.

4. Funkcjonariusz ma obowiązek zapoznać kontrolowanego z jego prawami i obowiązkami wynikającymi z ustawy oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

5. Funkcjonariusz wykonuje czynności kontrolne w obecności kontrolowanego albo osoby przez niego upoważnionej, a w przypadku, o którym mowa w ust. 2, w obecności kierującego pojazdem.

Art. 37. 1. Zatrzymanie pojazdu do kontroli, w tym w celu ustalenia, czy podlega on zakresowi stosowania ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, może być dokonane, z zastrzeżeniem ust. 2, tylko przez umundurowanego funkcjonariusza.

2. Funkcjonariusz może wykonywać bez umundurowania czynności kontrolne podczas kontroli:

- 1) w przedsiębiorstwie;
- 2) przewozów regularnych, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów na drodze poza przystankami;
- 3) transportu drogowego taksówką lub przewozów okazjonalnych osób, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów na drodze poza postojem.

Art. 38. Kontrolowany jest obowiązany umożliwić funkcjonariuszowi dokonanie czynności kontrolnych, a w szczególności:

- 1) udzielić ustnych lub pisemnych wyjaśnień, okazać dokumenty lub inne nośniki informacji oraz udostępnić dane mające związek z przedmiotem kontroli;
- 2) udostępnić pojazd, a w uzasadnionych przypadkach wynikających z przeprowadzonej kontroli pojazdu na drodze, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa;
- 3) umożliwić sporządzenie kopii dokumentów wskazanych przez kontrolującego;
- 4) umożliwić sporządzenie dokumentacji filmowej lub fotograficznej, jeżeli może ona stanowić dowód lub przyczynić się do utrwalenia dowodu w sprawie będącej przedmiotem kontroli;

- 5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, oraz gromadzonych przez kontrolowany podmiot wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana w siedzibie organu kontroli.

Art. 39. 1. W toku kontroli funkcjonariusz może:

- 1) legitymować kierowców i inne osoby w celu ustalenia tożsamości, jeżeli jest to niezbędne dla potrzeb kontroli;
- 2) badać dokumenty i inne nośniki informacji objęte zakresem kontroli;
- 3) dokonywać oględzin i zabezpieczać zebrane dowody;
- 4) zatrzymać kartę kierowcy w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, oraz w przypadkach, o których mowa w art. 11 ust. 4 lit. c załącznika do Umowy AETR, kartę przedsiębiorstwa lub tachograf, inny przedmiot lub urządzenie mające niedozwolony wpływ na funkcjonowanie tachografu;
- 5) sprawdzać status karty, korzystając z ewidencji karty połączonej z systemem Tachonet, prowadzonej przez podmiot wydający karty, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, lub bezpośrednio w systemie Tachonet;
- 6) ingerować w elementy pojazdu samochodowego, w przypadku podejrzenia manipulacji w zainstalowanym w pojeździe urządzeniu rejestrującym;
- 7) przesłuchiwać świadków i zasięgać opinii biegłych;
- 8) przesłuchiwać kontrolowanego w charakterze strony, jeżeli po wyczerpaniu środków dowodowych lub z powodu ich braku pozostały niewyjaśnione fakty istotne dla ustaleń kontroli.

2. W przypadku, gdy w trakcie kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przesłuchanie świadka podczas wykonywania tej kontroli może odbywać się bez udziału strony lub osoby przez nią wyznaczonej.

3. W przypadku nieusprawiedliwionego niestawienia się kontrolowanego, świadka lub biegłego na wezwanie funkcjonariusza, bezzasadnej odmowy złożenia zeznania, wydania opinii, okazania przedmiotu oględzin albo udziału w innej czynności urzędowej, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 40. 1. Funkcjonariusz przeprowadzający czynności kontrolne wprowadza dane o przeprowadzonej kontroli do CEN. W przypadku stwierdzenia naruszeń uzasadniających

nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń uzasadniających nałożenie grzywny funkcjonariusz sporządza protokół kontroli.

2. Protokół podpisują funkcjonariusz i kontrolowany. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole kontroli i podaje przyczynę tej odmowy.

3. Oryginał protokołu kontroli zatrzymuje kontrolujący, a kopię doręcza się kontrolowanemu.

4. Do protokołu kontroli kontrolowany może wnieść zastrzeżenia.

Art. 41. Wyniki kontroli wykorzystywane są do formułowania wniosków o wszczęcie postępowania:

- 1) administracyjnego o cofnięcie uprawnień przewozowych przedsiębiorcy, określonych przepisami ustawy o transporcie drogowym;
- 2) karnego lub karno-skarbowego;
- 3) w sprawach o wykroczenia;
- 4) przez organy Państwowej Inspekcji Pracy;
- 5) przewidzianego w umowach międzynarodowych w stosunku do przedsiębiorców zagranicznych.

Art. 42. 1. Funkcjonariusze podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych korzystają z ochrony przewidzianej w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138, z późn. zm.¹²⁾) dla funkcjonariuszy publicznych.

2. Funkcjonariusze wykonując czynności służbowe mają prawo:

- 1) żądać niezbędnej pomocy od instytucji państwowych oraz organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego, które w zakresie swojego działania obowiązane są nieodpłatnie udzielić żądanej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa;
- 2) zwracać się do przedsiębiorców, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych, a w nagłych wypadkach również do każdej osoby, o udzielenie niezbędnej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa.

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1726, 1855, 2339 i 2600 oraz z 2023 r. poz. 289, 818, 852, 1234, 1834, 1860 i 1963).

Rozdział 4

Centralna Ewidencja Naruszeń

Art. 43. 1. Główny Inspektor prowadzi CEN w systemie teleinformatycznym.

2. W CEN gromadzi się odpowiednio do rodzaju, przedmiotu i zakresu przeprowadzonej kontroli w szczególności:

- 1) informacje i dane o kontroli oraz kontrolującym, w tym określające:
 - a) miejsce kontroli,
 - b) kategorię drogi,
 - c) datę i godzinę rozpoczęcia kontroli,
 - d) skontrolowane dokumenty,
 - e) imię, nazwisko, stanowisko i przydział służbowy kontrolującego,
 - f) stwierdzone naruszenia i nałożone kary,
 - g) uwagi i zalecenia pokontrolne,
 - h) numer protokołu kontroli;
- 2) informacje i dane o kontrolowanych, w tym określające:
 - a) firmę przedsiębiorcy lub nazwę podmiotu wykonującego przewóz lub organizatora transportu,
 - b) siedzibę przedsiębiorcy lub adres podmiotu wykonującego przewóz lub organizatora transportu,
 - c) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
 - d) tabor znajdujący się w prawnej dyspozycji kontrolowanego,
 - e) rodzaj oraz zakres uprawnienia do wykonywania przewozów,
 - f) numer uprawnienia i nazwę organu, który wydał uprawnienie,
 - g) imię i nazwisko oraz datę urodzenia kierowcy lub zarządzającego transportem,
 - h) obywatelstwo oraz adres kierowcy lub zarządzającego transportem,
 - i) numer ewidencyjny PESEL kierowcy lub zarządzającego transportem;
- 3) informacje i dane o pojeździe i przyczepie, w tym określające:
 - a) dane właściciela i użytkownika pojazdu,
 - b) rodzaj pojazdu,
 - c) markę, typ, numer rejestracyjny, numer VIN i kraj rejestracji pojazdu,
 - d) masę własną, dopuszczalną ładowność i dopuszczalną masę całkowitą pojazdu,
 - e) liczbę miejsc,

- f) liczbę i kategorię usterek stwierdzonych w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepach kategorii O₃ i O₄ i ciągnikach kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej;
- 4) informacje i dane o ładunku, w tym określające:
- a) dane załadowcy,
 - b) miejsce pochodzenia i przeznaczenia ładunku,
 - c) rodzaj przewozu.

3. Do celów określonych w ust. 6, art. 21 ust. 2 pkt 1, 11 i 13 ust. 3 oraz art. 29 ust. 1 pkt 2 tej ustawy w CEN gromadzi się również informacje i dane o przeprowadzonych kontrolach, w wyniku których nie stwierdzono naruszeń.

4. Główny Inspektor prowadzi CEN w sposób zapewniający ochronę zgromadzonych w niej danych, w szczególności przed ich kradzieżą, zniszczeniem, uszkodzeniem, utratą, nieuprawnionym zwielokrotnianiem, modyfikowaniem, przetwarzaniem lub usuwaniem, a także w sposób zapewniający każdorazowe automatyczne odnotowywanie dostępu do CEN oraz czynności związanych z wprowadzaniem, modyfikacją i usuwaniem danych.

5. Dostęp do CEN posiadają wyłącznie osoby upoważnione, w tym w szczególności pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego, w stopniu i zakresie wynikającym z wykonywanych przez te osoby obowiązków służbowych związanych z realizacją ustawowych zadań Inspekcji.

6. Zgromadzone w CEN dane Główny Inspektor udostępnia na żądanie innych organów administracji publicznej, jednostek samorządu terytorialnego, sądów i prokuratury oraz instytucji organizacji międzynarodowych, w zakresie w jakim organy te i instytucje są uprawnione do żądania danych na podstawie odrębnych przepisów.

7. Główny Inspektor udostępnia zainteresowanym organom uprawnionym do wydawania licencji, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, zaświadczeń na wykonywanie przewozów drogowych na potrzeby własne, zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzeń zgłoszenia przewozu, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, dane i informacje, o których mowa w ust. 2, dotyczące naruszeń dokonanych na obszarze właściwości tych organów lub naruszeń dokonanych przez przewoźników, którym organy te wydały dokumenty.

Art. 44. Dane i informacje przekazują do CEN:

- 1) wojewódzki inspektor;
- 2) Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Główny Inspektor Pracy, właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji, zarządcy dróg.

Rozdział 5

Praca w Inspekcji i przebieg służby w Inspekcji

Art. 45. 1. W jednostkach organizacyjnych Inspekcji mogą:

- 1) pełnić służbę funkcjonariusze;
- 2) być zatrudnieni członkowie korpusu służby cywilnej, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1691 oraz z 2023 r. poz. 1195 i 1598);
- 3) być zatrudnieni pracownicy, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1917).

2. Zadania Inspekcji niezastrzeżone dla funkcjonariuszy mogą wykonywać osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3.

Art. 46. Funkcjonariuszem może być osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim;
- 2) korzysta z pełni praw publicznych;
- 3) ukończyła 21 rok życia;
- 4) ma nieposzlakowaną opinię;
- 5) nie była skazana za przestępstwo popełnione umyślnie lub umyślnie przestępstwo skarbowe;
- 6) legitymuje się świadectwem dojrzałości po zdanym egzaminie maturalnym;
- 7) posiada prawo jazdy co najmniej kategorii B;
- 8) posiada stan zdrowia pozwalający na pełnienie służby na określonym stanowisku.

Art. 47. 1. Przyjęcie kandydata do służby w Inspekcji następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, na które składają się:

- 1) złożenie podania o przyjęcie do służby, kwestionariusza osobowego, a także dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i kwalifikacje zawodowe oraz zawierających dane o poprzednim zatrudnieniu lub pełnieniu służby;
- 2) przeprowadzenie testu kwalifikacji oraz rozmowy kwalifikacyjnej;

- 3) postępowanie sprawdzające, określone w przepisach o ochronie informacji niejawnych, w przypadku stanowisk których zajmowanie wymaga posiadania poświadczenia bezpieczeństwa upoważniającego do dostępu do informacji niejawnych;
- 4) ustalenie zdolności fizycznej i psychicznej do służby w Inspekcji.

2. W stosunku do kandydata ubiegającego się o przyjęcie do służby w Inspekcji na stanowisko wymagające szczególnych umiejętności lub predyspozycji, postępowanie kwalifikacyjne może być rozszerzone o czynności mające na celu sprawdzenie przydatności kandydata do służby na takim stanowisku.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki, rodzaj i tryb przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych, mających na celu sprawdzenie istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności na danym stanowisku funkcjonariusza, z uwzględnieniem zakresu zadań wykonywanych na danym stanowisku;
- 2) wzory skierowań na badania lekarskie i psychologiczne, uwzględniając konieczność zamieszczenia w tym wzorze informacji niezbędnych do ustalenia zakresu badań;
- 3) wzór zaświadczenia lekarskiego, uwzględniając jednolitość informacji znajdujących się w orzeczeniu.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór kwestionariusza osobowego oraz szczegółowy tryb i zasady przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego wobec kandydatów do służby w Inspekcji.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki dokonywania oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby w Inspekcji, uwzględniając sposób tej oceny, wykaz chorób i ułomności oraz kategorie zdolności do służby w Inspekcji.

Art. 48. 1. Stosunek służbowy funkcjonariusza powstaje w drodze mianowania na podstawie zgłoszenia się do służby.

2. Mianowanie na stopień służbowy jest uzależnione od posiadanego przez funkcjonariusza wykształcenia, uzyskania określonych kwalifikacji zawodowych, a także stażu służby w Inspekcji.

3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach Główny Inspektor może wyrazić zgodę na mianowanie na stopień służbowy funkcjonariusza, także w służbie przygotowawczej, przed uzyskaniem przez niego kwalifikacji zawodowych oraz stażu służby wymaganych na tym stanowisku, przy spełnieniu wymagań w zakresie wykształcenia. Kwalifikacje zawodowe funkcjonariusz jest obowiązany uzyskać przed mianowaniem na stałe.

4. Warunkiem uzyskania kwalifikacji zawodowych niezbędnych do mianowania na stopień służbowy jest ukończenie przez funkcjonariusza szkolenia zawodowego.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Inspekcji, uwzględniając rodzaje, formy, warunki i tryb ich odbywania, a także organizację i sposób prowadzenia szkoleń i doskonalenia zawodowego oraz nadzór nad ich realizacją.

Art. 49. 1. Przed podjęciem służby funkcjonariusz składa ślubowanie według następującej roty: „Ja, Obywatel Rzeczypospolitej Polskiej, świadom podejmowanych obowiązków funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, ślubuję: służyć wiernie Narodowi, strzec bezpieczeństwa obywateli Rzeczypospolitej Polskiej oraz sumiennie i bezstronnie wykonywać obowiązki funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, nawet z narażeniem życia. Wykonując powierzone mi zadania, ślubuję pilnie przestrzegać prawa, dochować wierności konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej, przestrzegać dyscypliny służbowej oraz wykonywać polecenia przełożonych. Ślubuję strzec informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych, a także honoru, godności i dobrego imienia służby oraz przestrzegać zasad etyki zawodowej.” Ślubowanie może być złożone z dodaniem zdania „Tak mi dopomóż Bóg”.

2. Główny Inspektor określi, w drodze zarządzenia, ceremoniał ślubowania, uwzględniając warunki, tryb i termin składania ślubowania przez funkcjonariuszy, organy uprawnione do przyjmowania ślubowania, przebieg i sposób dokumentowania ślubowania oraz wzór formularza aktu ślubowania.

3. Główny Inspektor określi, w drodze zarządzenia, wytyczne w zakresie przestrzegania zasad służby w Inspekcji oraz wytyczne w zakresie etyki zawodowej funkcjonariuszy.

Art. 50. 1. Osobę przyjętą do służby w Inspekcji zatrudnia się w służbie przygotowawczej na okres 6 miesięcy na stanowisku kandydata.

2. Po upływie okresu służby przygotowawczej, zdaniu egzaminu kwalifikacji w Inspekcji oraz uzyskaniu pozytywnej oceny ogólnej w opinii służbowej funkcjonariusz zostaje mianowany do służby w Inspekcji na stałe na stopień aplikanta.

3. W przypadku przerwy w wykonywaniu przez funkcjonariusza obowiązków służbowych trwającej dłużej niż 3 miesiące, Główny Inspektor może przedłużyć okres jego służby przygotowawczej.

4. Minister właściwy do spraw transportu kierując się koniecznością zapewnienia adekwatnego wykszolenia oraz sprawdzenia wiedzy i umiejętności funkcjonariusza określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy program szkolenia kandydatów Inspekcji oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacji, o którym mowa w ust. 2.

Art. 51. Funkcjonariuszowi, w związku z mianowaniem do służby w Inspekcji na stałe, przysługują środki na zagospodarowanie w wysokości jednomiesięcznego uposażenia należnego w dniu tego mianowania.

Art. 52. 1. Jeżeli wymagają tego potrzeby Inspekcji, funkcjonariuszowi można powierzyć pełnienie obowiązków służbowych na innym stanowisku na okres do 6 miesięcy, zgodnie z jego kwalifikacjami. W szczególnie uzasadnionych przypadkach powierzenie obowiązków może zostać przedłużone do 12 miesięcy.

2. Jeżeli wymagają tego potrzeby Inspekcji, funkcjonariusza można przenieść na takie samo albo równorzędne stanowisko do innej jednostki organizacyjnej w innej miejscowości.

3. Przeniesienia, o którym mowa w ust. 2, można dokonać również na pisemny wniosek funkcjonariusza, jeżeli potrzeby Inspekcji nie stanowią przeszkody.

4. Funkcjonariuszowi, w związku z przeniesieniem do służby w innej miejscowości, przysługuje jednorazowe świadczenie pieniężne na zagospodarowanie w wysokości jednomiesięcznego uposażenia, w przypadku gdy łączy się z tym zmiana miejsca zamieszkania. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 3.

5. Jeżeli wymagają tego potrzeby Inspekcji funkcjonariusza można przenieść czasowo, na okres do 6 miesięcy w roku kalendarzowym, do innej jednostki organizacyjnej Inspekcji w innej miejscowości. W okresie 5 lat od przeniesienia do pełnienia służby stałej w innej miejscowości, funkcjonariusz może być, po raz kolejny, przeniesiony do pełnienia służby w następnej miejscowości. Jeżeli dojazd do miejsca zamieszkania z tej miejscowości jest znacznie utrudniony – tylko za pisemną zgodą funkcjonariusza.

6. W przypadkach określonych w ust. 1, 2 i 5 funkcjonariuszowi przysługuje uposażenie stosownie do wykonywanych obowiązków służbowych, lecz nie niższe od dotychczas otrzymywanego.

7. Przeniesień, o których mowa w ust. 2, 3 i 5, dokonuje Główny Inspektor, w uzgodnieniu z właściwym wojewódzkim inspektorem.

Art. 53. 1. Funkcjonariusza można, za jego pisemną zgodą, oddelegować do wykonywania pracy poza Inspekcją.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb oddelegowania, przyznawania uposażenia oraz innych świadczeń przysługujących funkcjonariuszowi w czasie oddelegowania,
- 2) tryb postępowania w przypadku zmiany warunków oddelegowania, w tym w zakresie ustalania i wypłaty uposażenia oraz prawa do urlopu,
- 3) tryb odwołania funkcjonariusza z oddelegowania,
- 4) podmioty uprawnione do występowania z wnioskiem o oddelegowanie funkcjonariusza – uwzględniając charakter zadań wykonywanych poza Inspekcją, do wykonywania których funkcjonariusz może być oddelegowany.

Art. 54. 1. Funkcjonariusz mianowany do służby w Inspekcji na stałe, po uzyskaniu pisemnej zgody odpowiednio właściwego wojewódzkiego inspektora albo Głównego Inspektora, może ubiegać się o pracę w instytucjach Unii Europejskiej, jednostkach utworzonych przez Unię Europejską lub organizacjach międzynarodowych.

2. Funkcjonariusza, którego kandydatura została zaakceptowana przez instytucję Unii Europejskiej, jednostkę utworzoną przez Unię Europejską lub organizację międzynarodową, kierownik urzędu oddelegowuje do pracy w tej instytucji, jednostce lub organizacji. Oddelegowanie funkcjonariusza następuje po uzyskaniu pisemnej informacji o zaakceptowaniu jego kandydatury przez instytucję Unii Europejskiej, jednostkę utworzoną przez Unię Europejską lub organizację międzynarodową.

3. Oddelegowanie następuje na czas wykonywania pracy. W trakcie oddelegowania funkcjonariuszowi przysługują świadczenia wynikające z ustawy, z wyjątkiem prawa do urlopów określonych w art. 87, chyba że instytucja Unii Europejskiej, jednostka utworzona przez Unię Europejską lub organizacja międzynarodowa nie zapewniła oddelegowanemu funkcjonariuszowi prawa do urlopu wypoczynkowego.

4. Okres oddelegowania funkcjonariusza wlicza się do okresu służby w Inspekcji.

Art. 55. Nie można bez zgody zainteresowanego przenieść do pełnienia służby w innej miejscowości:

- 1) funkcjonariusza – kobiety w ciąży;
- 2) funkcjonariusza samodzielnie sprawującego opiekę nad dzieckiem do lat 18;
- 3) funkcjonariusza, któremu brakuje nie więcej niż 4 lata do osiągnięcia wieku emerytalnego, jeżeli okres służby umożliwia mu uzyskanie prawa do emerytury z osiągnięciem tego wieku.

Art. 56. 1. Przeniesienie funkcjonariusza do innej miejscowości, z której dojazd do miejsca zamieszkania jest znacznie utrudniony, wymaga zapewnienia funkcjonariuszowi odpowiednich warunków mieszkaniowych, z uwzględnieniem jego sytuacji rodzinnej.

2. W przypadku określonym w ust. 1 funkcjonariuszowi przysługuje zwrot kosztów przeniesienia, w tym zwrot kosztów podróży.

3. Dojazd uznany będzie za znacznie utrudniony, jeżeli czas dojazdu publicznymi środkami transportu zbiorowego, przewidziany w rozkładzie jazdy od stacji (przystanku) zlokalizowanej najbliżej miejsca zamieszkania do stacji (przystanku) zlokalizowanej najbliżej miejsca pełnienia służby łącznie z przesiadkami, przekracza łącznie w obie strony 2 godziny.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki przyznawania świadczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, ich wysokość oraz sposób udokumentowania przez funkcjonariusza poniesionych kosztów przeniesienia, w tym kosztów podróży, uwzględniając prawidłowość przyznawania tych świadczeń oraz ochronę interesów Skarbu Państwa.

Art. 57. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 56 ust. 1, jeżeli zapewnienie funkcjonariuszowi odpowiednich warunków mieszkaniowych jest niemożliwe lub utrudnione oraz jeżeli on sam lub jego małżonek nie posiadają lokalu mieszkalnego w miejscu pełnienia służby lub w miejscowości pobliskiej, funkcjonariuszowi przysługuje zwrot udokumentowanych kosztów przeniesienia albo równoważnik pieniężny.

2. Miejscowością pobliską jest miejscowość, od której granic administracyjnych najkrótsza odległość drogą publiczną do granic administracyjnych miejscowości pełnienia służby nie przekracza 30 km.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość oraz warunki przyznawania i zwracania równoważnika pieniężnego, o którym mowa w ust. 1,
- 2) wzory wymaganych dokumentów, niezbędnych do otrzymania równoważnika pieniężnego

– mając na względzie terminowe przyznawanie równoważnika pieniężnego oraz prawidłowość zwracania tego równoważnika.

Art. 58. Przepisów art. 56 i 57 nie stosuje się w przypadku przeniesienia funkcjonariusza na jego wniosek.

Art. 59. 1. W przypadku reorganizacji jednostki organizacyjnej, funkcjonariusza można przenieść na inne lub równorzędne stanowisko służbowe, odpowiadające jego kwalifikacjom, jeżeli nie jest możliwe pełnienie służby na dotychczasowym stanowisku.

2. Po przeniesieniu funkcjonariuszowi przysługuje przez okres 6 miesięcy uposażenie nie niższe od dotychczasowego.

Art. 60. 1. W sytuacji wymagającej podwyższonej gotowości, w szczególności:

- 1) po wprowadzeniu stanów nadzwyczajnych związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa,
- 2) w przypadkach szczególnego zagrożenia naruszenia uczciwej konkurencji, ochrony rynku przewozów drogowych w Unii Europejskiej,
- 3) znacznego zagrożenia bezpieczeństwa przewozów drogowych

- Główny Inspektor może skierować funkcjonariusza do pełnienia służby w systemie nadzwyczajnym, w tym pozwalającym na pełnienie służby w innym miejscu.

2. W czasie trwania służby w systemie nadzwyczajnym funkcjonariusz pozostaje w ciągłej dyspozycji przełożonego.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) organizację pełnienia służby w systemie nadzwyczajnym,
 - 2) warunki i tryb kierowania do pełnienia tej służby oraz sposób jej pełnienia,
 - 3) dzienny tok służby, częstotliwość i wymiar przerw między okresami pełnienia służby oraz rodzaje dokumentów związanych z pełnieniem służby w systemie nadzwyczajnym
- uwzględniając prawidłowość dokumentowania przebiegu służby w systemie nadzwyczajnym oraz prawidłową realizację zadań Inspekcji w tym systemie.

Art. 61. 1. Funkcjonariusza zawiesza się w pełnieniu obowiązków służbowych na czas nie dłuższy niż 3 miesiące, w przypadku wszczęcia przeciwko niemu:

- 1) postępowania karnego w sprawie o przestępstwo umyślne ścigane z oskarżenia publicznego, lub
- 2) postępowania karnego skarbowego w sprawie o umyślne przestępstwo skarbowe.

2. Funkcjonariusza można zawiesić w pełnieniu obowiązków służbowych, na czas nie dłuższy niż 3 miesiące, w razie wszczęcia przeciwko niemu:

- 1) postępowania karnego w sprawie o przestępstwo nieumyślne ścigane z oskarżenia publicznego, lub

- 2) postępowania karnego skarbowego w sprawie o nieumyślne przestępstwo skarbowe, lub
- 3) postępowania dyscyplinarnego

– jeżeli jest to celowe z uwagi na dobro postępowania lub dobro Inspekcji.

3. W przypadku wniesienia przeciwko funkcjonariuszowi aktu oskarżenia określonego w art. 55 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1375, z późn. zm.¹³⁾) przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres zawieszenia w pełnieniu obowiązków służbowych można przedłużyć do czasu zakończenia postępowania karnego lub postępowania karnego skarbowego.

5. Okres zawieszenia w pełnieniu obowiązków służbowych wlicza się do okresu pełnienia służby, od którego zależą uprawnienia funkcjonariusza.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, okres zawieszenia jest wliczany do okresu pełnienia służby tylko wówczas, gdy w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym funkcjonariusz został uniewinniony albo postępowanie zostało umorzone ze względu na okoliczności wymienione w art. 17 § 1 pkt 1, 2 i 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, a także w przypadku uchylenia prawomocnego wyroku skazującego.

7. Od decyzji w przedmiocie zawieszenia w pełnieniu obowiązków służbowych przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora lub, gdy decyzję wydał Główny Inspektor – do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie 7 dni od dnia jej doręczenia.

8. Wniesienie środka odwoławczego od decyzji o zawieszeniu nie wstrzymuje jej wykonania.

9. Funkcjonariusz zawieszony w pełnieniu obowiązków służbowych jest obowiązany niezwłocznie złożyć do depozytu legitymację służbową oraz zdać przedmioty, sprzęt i urządzenia związane z wykonywanymi przez niego zadaniami, w szczególności akta i inne dokumenty prowadzonych przez niego spraw.

Art. 62. 1. Funkcjonariusza zwalnia się ze służby w Inspekcji w przypadku:

- 1) orzeczenia trwałej niezdolności do służby;
- 2) skazania prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo popełnione umyślnie lub umyślne przestępstwo skarbowe;

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1855, 2582 i 2600 oraz z 2023 r. poz. 289, 535, 818, 1606, 1860.

- 3) zrzeczenia się obywatelstwa polskiego;
- 4) nieprzydatności do służby, stwierdzonej w opinii w służbie przygotowawczej;
- 5) niespełnienia wymogów określonych w art. 46;
- 6) odmowy złożenia ślubowania;
- 7) prawomocnego orzeczenia pozbawienia praw publicznych;
- 8) prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu funkcjonariusza;
- 9) odmowy wykonania decyzji w sprawie przeniesienia;
- 10) pisemnego zgłoszenia przez funkcjonariusza żądania zwolnienia ze służby;
- 11) trwałej utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do pełnienia służby na zajmowanym stanowisku;
- 12) niezgłoszenia się do służby w terminie 14 dni od dnia zakończenia okresu oddelegowania.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, należy, w miarę możliwości, zatrudnić byłego funkcjonariusza w korpusie służby cywilnej.

Art. 63. Funkcjonariusza można zwolnić ze służby w przypadku:

- 1) niewywiązywania się z obowiązków służbowych w służbie w Inspekcji na stałe, stwierdzonego w dwóch następujących po sobie ocenach okresowych, między którymi upłynęło co najmniej 6 miesięcy;
- 2) skazania prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo inne niż określone w art. 62 ust. 1 pkt 2;
- 3) powołania do innej służby państwowej, objęcia funkcji z wyboru w organach wykonawczych samorządu terytorialnego, podjęcia pracy w instytucji Unii Europejskiej, jednostce utworzonej przez Unię Europejską lub organizacji międzynarodowej;
- 4) nabycia prawa do renty z tytułu niezdolności do pracy;
- 5) niewyrażenia zgody na przeniesienie na niższy stopień służbowy;
- 6) nieobecności w służbie z powodu choroby trwającej dłużej niż rok;
- 7) warunkowego umorzenia postępowania karnego lub postępowania karnego skarbowego, jeżeli popełniony czyn stanowił przestępstwo umyślne ścigane z oskarżenia publicznego lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 8) upływu 12 miesięcy okresu zawieszenia w pełnieniu obowiązków służbowych, jeżeli nie ustąpiły przyczyny będące podstawą zawieszenia.

Art. 64. 1. Funkcjonariusza nie można zwolnić ze służby w okresie ciąży, w czasie urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego, urlopu

rodzicielskiego lub urlopu wychowawczego, z wyjątkiem przypadków określonych w art. 62 ust. 1 i art. 63 oraz w przypadku wymierzenia kary dyscyplinarnej wydalenia z Inspekcji.

2. W przypadku zwolnienia funkcjonariusza ze służby na podstawie art. 62 ust. 1 i art. 63 w okresie ciąży, w czasie urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego lub urlopu rodzicielskiego przysługuje mu uposażenie do końca okresu ciąży oraz trwania wymienionego urlopu.

Art. 65. Stosunek służbowy funkcjonariusza wygasa:

- 1) z dniem śmierci funkcjonariusza;
- 2) w przypadku niezgłoszenia się funkcjonariusza do służby – po upływie 7 dni od dnia:
 - a) doręczenia decyzji o uchyleniu decyzji o zwolnieniu ze służby, albo
 - b) doręczenia decyzji o stwierdzeniu nieważności decyzji o zwolnieniu ze służby, albo
 - c) doręczenia prawomocnego wyroku sądu uchylającego decyzję o zwolnieniu ze służby albo orzeczenie dyscyplinarne o wydaleniu ze służby.

Art. 66. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 62 i art. 63, zwolnienie ze służby następuje po upływie odpowiednio:

- 1) 2 tygodni – w przypadku funkcjonariuszy służby przygotowawczej,
 - 2) 3 miesięcy – w przypadku funkcjonariuszy w służbie Inspekcji na stałe
- od dnia doręczenia decyzji o zwolnieniu ze służby.

2. Po doręczeniu decyzji, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione dobrem Inspekcji, funkcjonariusz może być zwolniony z pełnienia służby z zachowaniem prawa do uposażenia.

3. Termin, o którym mowa w ust. 1, może zostać skrócony na wniosek funkcjonariusza, jeżeli zwolnienie ze służby następuje w związku z jego pisemnym zgłoszeniem zwolnienia ze służby.

Art. 67. 1. W przypadku uchylenia lub stwierdzenia nieważności decyzji o zwolnieniu ze służby, właściwy wojewódzki inspektor lub Główny Inspektor niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji, wyznacza funkcjonariuszowi stanowisko służbowe zgodne z jego kwalifikacjami i dotychczasowym przebiegiem służby oraz określa termin podjęcia służby, miejsce pełnienia służby oraz stopień służbowy i uposażenie nie niższe od dotychczasowego.

2. Prawo do uposażenia powstaje z dniem podjęcia służby, chyba że po zgłoszeniu się do służby zaistniały okoliczności usprawiedliwiające jej niepodjęcie.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, funkcjonariuszowi przywróconemu do służby przysługuje za okres pozostawania poza służbą świadczenie pieniężne równe uposażeniu na stanowisku zajmowanym przed zwolnieniem, nie więcej jednak niż za okres 6 miesięcy i nie mniej niż za miesiąc. Świadczenie pieniężne wypłaca się w terminie 14 dni od dnia złożenia przez funkcjonariusza pisemnego wniosku wraz z dokumentem potwierdzającym fakt przywrócenia do służby.

4. Okres pozostawania poza służbą, z zastrzeżeniem ust. 5, wlicza się do okresu służby, od którego zależą uprawnienia i świadczenia należne funkcjonariuszowi.

5. Za okres pozostawania poza służbą funkcjonariuszowi nie przysługuje prawo do urlopów, o których mowa w art. 85.

Art. 68. 1. W przypadku prawomocnego:

- 1) umorzenia postępowania karnego lub postępowania karnego skarbowego ze względu na okoliczności wymienione w art. 17 § 1 pkt 1, 2 i 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania karnego,
 - 2) uniewinnienia,
 - 3) uchylecia prawomocnego wyroku skazującego
- funkcjonariusza, na jego wniosek, przywraca się do służby na poprzednich warunkach.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, funkcjonariusz powinien zgłosić się do służby w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się odpowiednio postanowienia o umorzeniu postępowania albo wyroku.

3. Przepis art. 65 stosuje się odpowiednio.

Art. 69. 1. Funkcjonariusz zwolniony ze służby lub którego stosunek służbowy wygasł, lub wydany ze służby w Inspekcji na podstawie prawomocnego orzeczenia kary dyscyplinarnej, otrzymuje niezwłocznie świadectwo służby oraz na swój wniosek opinię o służbie.

2. Funkcjonariusz może żądać sprostowania świadectwa służby oraz odwołać się do wyższego przełożonego od opinii o służbie w terminie 7 dni od dnia otrzymania opinii.

3. W przypadku śmierci funkcjonariusza, z żądaniem:

- 1) wydania świadectwa służby,

2) sprostowania świadectwa służby

– może wystąpić małżonek zmarłego funkcjonariusza lub jego dzieci uprawnione do renty rodzinnej na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe dane, które powinno zawierać świadectwo służby, tryb wydawania i dokonywania sprostowań świadectwa służby i opinii o służbie funkcjonariusza oraz wzory formularza świadectwa służby i opinii o służbie, mając na względzie zapewnienie prawidłowości wydawanych świadectw i opinii o służbie.

5. Główny Inspektor określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia przez przełożonych dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem służbowym funkcjonariuszy oraz sposób prowadzenia ich akt osobowych.

Art. 70. 1. Czas pełnienia służby funkcjonariusza jest określony wymiarem jego obowiązków, z uwzględnieniem prawa do wypoczynku.

2. Zadania służbowe funkcjonariusza powinny być ustalone w sposób pozwalający na ich wykonanie w ramach 40-godzinnego tygodnia służby, w trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym.

3. Za przedłużony czas służby funkcjonariuszowi udziela się czasu wolnego od służby w wymiarze o połowę wyższym albo może mu być przyznane uposażenie wraz z dodatkiem za przedłużony czas służby w wysokości 50% uposażenia. Udzielenie czasu wolnego nie może spowodować obniżenia uposażenia należnego funkcjonariuszowi za miesięczny wymiar czasu służby.

4. O przyznaniu czasu wolnego od służby albo dodatku, o których mowa w ust. 3, decyduje:

- 1) dyrektor generalny w uzgodnieniu z Głównym Inspektorem - dla funkcjonariuszy zatrudnionych w GITD;
- 2) wojewódzki inspektor - dla funkcjonariuszy zatrudnionych w WITD.

5. Liczba godzin przedłużonego czasu pracy, za którą przyznano uposażenie, nie może przekraczać 21 godzin w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, rozkład czasu służby, uwzględniając tygodniowy oraz dzienny wymiar czasu służby, przypadki przedłużenia czasu służby ponad ustaloną normę uzasadnione potrzebą zapewnienia niezakłóconego toku służby, a także wprowadzenie dla funkcjonariuszy zmianowego rozkładu czasu służby.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób pełnienia przez funkcjonariuszy dyżurów domowych, warunki i tryb udzielania funkcjonariuszom czasu wolnego od służby oraz grupy funkcjonariuszy zwolnionych z pełnienia służby w porze nocnej, niedziele i święta, kierując się potrzebą zapewnienia niezakłóconego wykonywania zadań przez Inspekcję oraz biorąc pod uwagę uprawnienia związane z rodzicielstwem, wynikające z przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465).

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpieczeństwa i higieny służby oraz zakres, w jakim do tych warunków mają zastosowanie przepisy działu dziesiątego ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, uwzględniając szczególnie charakter służby, zagrożenia występujące na niektórych stanowiskach służbowych lub podczas wykonywania niektórych zadań służbowych oraz obowiązki spoczywające na funkcjonariuszach oraz ich przełożonych w zakresie zapobiegania ewentualnym zagrożeniom dla życia lub zdrowia, a także uwzględniając przepisy prawa mające zastosowanie do stanowisk służbowych nieobjętych specyfiką służby w Inspekcji.

Art. 71. 1. W okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii lub stanu klęski żywiołowej związanej z występowaniem chorób zakaźnych u ludzi przełożony może w celu przeciwdziałania chorobom zakaźnym polecić funkcjonariuszowi pełnienie służby poza miejscem jej stałego pełnienia, w szczególności z wykorzystaniem środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość (służba pełniona w formie zdalnej).

2. Przełożony wydaje i cofa, w postaci papierowej lub elektronicznej, polecenia pełnienia służby w formie zdalnej.

3. Przełożony w poleceniu pełnienia służby w formie zdalnej określa czas i miejsce jej pełnienia oraz sposób porozumiewania się funkcjonariusza z bezpośrednim przełożonym.

4. Funkcjonariusz może pełnić służbę w formie zdalnej, jeżeli ma możliwości techniczne oraz lokalowe do jej pełnienia i pozwala na to zakres i specyfika wykonywanych przez niego zadań.

5. Narzędzia i materiały niezbędne do pełnienia służby w formie zdalnej oraz obsługę logistyczną zapewnia przełożony.

6. W trakcie służby pełnionej w formie zdalnej funkcjonariusz zapewnia ochronę tajemnic związanych ze służbą oraz danych osobowych.

7. W trakcie pełnienia służby w formie zdalnej funkcjonariusz może używać narzędzi lub materiałów niezapewnionych przez kierownika jednostki organizacyjnej, jeżeli narzędzia i

materiały spełniają wymagania, o których mowa w ust. 6, i nie stwarza to zagrożenia dla życia lub zdrowia funkcjonariusza.

8. Na polecenie przełożonego funkcjonariusz pełniący służbę w formie zdalnej ma obowiązek prowadzić ewidencję wykonanych czynności, uwzględniającą w szczególności opis tych czynności, a także datę ich wykonania. Ewidencję wykonanych czynności funkcjonariusz sporządza w formie i z częstotliwością określonymi w poleceniu.

9. Funkcjonariusz ma obowiązek na polecenie bezpośredniego przełożonego stawić się w miejscu stałego pełnienia służby.

10. Przełożony może w każdym czasie cofnąć polecenie pełnienia służby w formie zdalnej.

Art. 72. 1. Przełożony realizuje w stosunku do funkcjonariusza pełniącego służbę w formie zdalnej obowiązki określone w art. 71 ust. 1 i 3, z wyłączeniem obowiązków określonych w art. 207¹, art. 208 § 1, art. 209¹, art. 209², art. 210 § 1-5, art. 213, art. 220 § 1, art. 221, art. 222 § 1 i 2, art. 222¹ § 1 i 2, art. 223-225, art. 237⁷ -237¹⁰, art. 237¹¹ § 1-4 i art. 237^{11a} -237^{13a} oraz przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 210 § 6, art. 220 § 2 i 3, art. 222 § 3, art. 222¹ § 3, art. 228 § 3, art. 237¹¹ § 5 i art. 237¹⁵ Kodeksu pracy.

2. Przełożony przed rozpoczęciem przez funkcjonariusza służby pełnionej w formie zdalnej przekazuje funkcjonariuszowi pełniącemu służbę w formie zdalnej informacje dotyczące:

1) zasad:

- a) oraz sposobu właściwej organizacji stanowiska służby pełnionej w formie zdalnej, z uwzględnieniem wymagań ergonomii,
- b) bezpiecznego i higienicznego wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej,
- c) postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenie dla życia lub zdrowia;

2) czynności do wykonania po zakończeniu wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej.

3. Przed dopuszczeniem do wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej funkcjonariusz w oświadczeniu składanym w postaci papierowej lub elektronicznej:

1) potwierdza:

- a) zapoznanie się z informacjami, o których mowa w ust. 2,

- b) że na stanowisku służby pełnionej w formie zdalnej w miejscu wskazanym w poleceniu, o którym mowa w art. 189a ust. 3 Kodeksu Pracy, są zapewnione bezpieczne i higieniczne warunki tej służby;
- 2) zobowiązuje się do przestrzegania zasad, o których mowa w ust. 2 pkt 1, oraz do wykonywania czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Funkcjonariusz organizuje stanowisko służby pełnionej w formie zdalnej, uwzględniając wymagania ergonomii.

5. Przełożony ma prawo przeprowadzać kontrolę warunków bezpieczeństwa i higieny służby pełnionej w formie zdalnej przez funkcjonariusza w miejscu i w godzinach pełnienia tej służby.

6. Przełożony dostosowuje sposób przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 5, do miejsca wykonywania i specyfiki służby pełnionej w formie zdalnej. Wykonywanie czynności kontrolnych nie może naruszać prywatności funkcjonariusza pełniącego służbę w formie zdalnej i innych osób ani utrudniać korzystania z pomieszczeń domowych w sposób zgodny z ich przeznaczeniem.

7. W razie zaistnienia wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej stosuje się przepisy ustawy z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą (Dz. U. z 2023 r. poz. 2015).

8. Zgłoszenie bezpośrednio przełożonemu wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej jest równoznaczne z wyrażeniem przez funkcjonariusza zgody na przeprowadzenie oględzin miejsca wypadku, narzędzi, oceny ich stanu technicznego oraz zbadania warunków pełnienia tej służby i innych okoliczności, które mogły mieć wpływ na powstanie wypadku lub mają z nim związek. Oględzin dokonuje się niezwłocznie po zgłoszeniu wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej, w terminie uzgodnionym przez funkcjonariusza albo jego domownika, w przypadku gdy funkcjonariusz ze względu na stan zdrowia nie jest w stanie uzgodnić tego terminu, i przewodniczącego komisji powypadkowej. Komisja powypadkowa może odstąpić od dokonywania oględzin, jeżeli uzna, że okoliczności i przyczyny wypadku nie budzą jej wątpliwości.

Rozdział 6

Stopnie służbowe funkcjonariuszy

Art. 73. 1. W Inspekcji obowiązują następujące korpusy i stopnie służbowe:

- 1) korpus szeregowych Inspekcji - aplikant;
- 2) korpus podoficerów Inspekcji:
 - a) młodszy kontroler transportu drogowego,
 - b) kontroler transportu drogowego,
 - c) starszy kontroler transportu drogowego;
- 3) korpus aspirantów Inspekcji:
 - a) młodszy specjalista transportu drogowego,
 - b) specjalista transportu drogowego,
 - c) starszy specjalista transportu drogowego;
- 4) korpus oficerów młodszych Inspekcji:
 - a) młodszy podinspektor transportu drogowego,
 - b) podinspektor transportu drogowego,
 - c) starszy podinspektor transportu drogowego;
- 5) korpus oficerów starszych Inspekcji:
 - a) młodszy inspektor transportu drogowego,
 - b) inspektor transportu drogowego,
 - c) starszy inspektor transportu drogowego;
- 6) korpus generałów Inspekcji:
 - a) inspektor generalny,
 - b) nadinspektor generalny.

2. Mianowanie na wyższy stopień służbowy następuje stosownie do uprzednio zajmowanego stopnia służbowego, posiadanych kwalifikacji zawodowych, stażu służby w Inspekcji oraz uzyskania pozytywnej opinii służbowej.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania co do wykształcenia i kwalifikacji zawodowych funkcjonariuszy na określonym stopniu oraz szczegółowy tryb nadawania kolejnego, wyższego stopnia, w tym wymagany na dany stopień staż służby w Inspekcji, kierując się potrzebą zapewnienia prawidłowego wykonywania zadań Inspekcji.

4. Stopnie służbowe są dożywotnie.

5. Funkcjonariusze zwolnieni ze służby mogą używać posiadanych stopni służbowych z dodaniem określenia „w stanie spoczynku”.

6. Utrata stopnia służbowego następuje w przypadku:

- 1) utraty lub zrzeczenia się obywatelstwa polskiego;
- 2) orzeczenia prawomocnym wyrokiem sądu pozbawienia praw publicznych;
- 3) skazania prawomocnym wyrokiem sądu na karę pozbawienia wolności za przestępstwo popełnione w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie;
- 4) prawomocnego orzeczenia kary dyscyplinarnej wydalenia ze służby w Inspekcji.

Art. 74. 1. W sprawach przyjmowania do służby w Inspekcji, mianowania funkcjonariuszy, ich przenoszenia, delegowania, oddelegowania, zwalniania i odwoływania ze stanowisk służbowych, zawieszania i uchylania zawieszenia w czynnościach służbowych, zwalniania ze służby oraz stwierdzania wygaśnięcia stosunku służbowego właściwi są przełożeni:

- 1) Główny Inspektor – w zakresie zastępców Głównego Inspektora i funkcjonariuszy pełniących służbę w GITD;
- 2) wojewódzcy inspektorzy – w zakresie funkcjonariuszy pełniących służbę w podległych im wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

2. Na stopień inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego mianuje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

3. Na stopnie w korpusach szeregowych Inspekcji, podoficerów Inspekcji, oraz aspirantów Inspekcji mianuje wojewódzki inspektor, z wyłączeniem funkcjonariuszy pełniących służbę w GITD.

4. Mianowania na stopnie w korpusach: oficerów młodszych Inspekcji i oficerów starszych Inspekcji oraz mianowania funkcjonariuszy pełniących służbę w GITD dokonuje Główny Inspektor.

5. Od decyzji, o których mowa w ust. 1, funkcjonariuszowi służy odwołanie do wyższego przełożonego.

6. Jeżeli decyzję, o której mowa w ust. 1, ustawa zastrzega dla Głównego Inspektora, od decyzji takiej służy odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb mianowania funkcjonariuszy na stopnie inspekcyjne oraz wzór aktu mianowania na stopień inspekcyjny a także wniosków o mianowanie na stopień inspekcyjny i tryb ich sporządzania

oraz przełożonych właściwych w tych sprawach, kierując się potrzebą zapewnienia sprawnego przebiegu procesu mianowania.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia minimalny wymagany program kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy, kierując się potrzebą zapewnienia podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Art. 75. 1. O utracie, pozbawieniu albo obniżeniu stopnia służbowego decyduje odpowiednio Główny Inspektor albo właściwy wojewódzki inspektor. O utracie albo pozbawieniu stopnia inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego decyduje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej; o utracie albo pozbawieniu stopni w korpusie oficerów młodszych oraz oficerów starszych Inspekcji decyduje minister właściwy do spraw transportu.

2. Funkcjonariuszowi przywraca się stopień w przypadku uchylecia:

- 1) prawomocnego wyroku sądu orzekającego pozbawienie praw publicznych;
- 2) prawomocnego skazania na karę pozbawienia wolności za przestępstwo popełnione w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie;
- 3) decyzji, na podstawie której nastąpiła utrata lub pozbawienie stopnia;
- 4) prawomocnego orzeczenia kary dyscyplinarnej wydalenia ze służby w Inspekcji;
- 5) prawomocnego orzeczenia kary dyscyplinarnej obniżenia stopnia.

3. O przywróceniu stopnia decyduje odpowiednio Główny Inspektor lub właściwy wojewódzki inspektor; o przywróceniu stopnia inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego decyduje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej; o przywróceniu stopni w korpusie oficerów młodszych oraz oficerów starszych decyduje minister właściwy do spraw transportu.

Art. 76. 1. Funkcjonariusz podlega opiniowaniu służbowemu, nie rzadziej niż raz na 2 lata.

2. Funkcjonariusz w służbie przygotowawczej podlega opiniowaniu służbowemu.

3. Funkcjonariusza zapoznaje się z opinią służbową w terminie 7 dni od dnia jej sporządzenia. W terminie 7 dni od dnia zapoznania się z opinią służbową funkcjonariusz może wnieść odwołanie do wyższego przełożonego.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza opinii służbowej, szczegółowe warunki i tryb opiniowania funkcjonariuszy, uwzględniając przesłanki opiniowania i jego częstotliwości, kryteria brane pod uwagę przy opiniowaniu i skalę ocen, właściwość przełożonych w zakresie wydawania opinii, tryb

zapoznawania funkcjonariuszy z opinią służbową oraz tryb wnoszenia i rozpatrywania odwołań od opinii.

5. Funkcjonariusz może zostać poddany procedurze określającej jego predyspozycje do służby na określonych stanowiskach lub w określonych komórkach organizacyjnych, poprzez przeprowadzenie testu sprawności fizycznej, badania psychologicznego lub badania psychofizycznego.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby na określonych stanowiskach lub w określonych komórkach organizacyjnych oraz przeprowadzania badań psychofizycznych, uwzględniając wykaz stanowisk służbowych, dla których test lub badania mogą być przeprowadzane, oraz zakres i ramową metodykę badań na każde z tych stanowisk.

Rozdział 7

Obowiązki i prawa funkcjonariuszy

Art. 77. 1. Funkcjonariusz jest obowiązany dochować obowiązków wynikających ze złożonego ślubowania oraz rzetelnie i terminowo wykonywać powierzone zadania.

2. Funkcjonariusz jest obowiązany wykonywać polecenia służbowe przełożonych.

3. Funkcjonariusz obowiązany jest odmówić wykonania polecenia przełożonego, a także polecenia organu administracji państwowej, jeżeli wykonanie polecenia łączyłoby się z popełnieniem przestępstwa, wykroczenia, przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego.

4. O odmowie wykonania polecenia, o którym mowa w ust. 3, funkcjonariusz składa raport Głównemu Inspektorowi z pominięciem drogi służbowej.

Art. 78. 1. Funkcjonariusze nie mogą podejmować, bez pisemnej zgody odpowiednio w ramach właściwości służbowej Głównego Inspektora lub wojewódzkiego inspektora, innego zajęcia zarobkowego poza Inspekcją oraz pozostawać w stosunku pracy z innym pracodawcą, a także wykonywać innych czynności sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do Inspekcji.

2. Główny Inspektor oraz wojewódzki inspektor, każdy w zakresie swojego działania, może zezwolić funkcjonariuszowi na wykonywanie zajęcia zarobkowego poza Inspekcją, jeżeli nie koliduje to z wykonywaniem przez tego funkcjonariusza zadań służbowych.

3. Funkcjonariusz jest obowiązany złożyć oświadczenie o swoim stanie majątkowym, w tym o majątku objętym małżeńską wspólnością majątkową, przy nawiązywaniu lub

rozwiązywaniu stosunku służbowego, corocznie oraz na żądanie przełożonego właściwego w sprawach osobowych. Oświadczenie to zawiera informacje o źródłach i wysokości uzyskanych przychodów, posiadanych zasobach pieniężnych, nieruchomościach, udziałach i akcjach w spółkach prawa handlowego, a ponadto o nabytym przez tę osobę albo jej małżonka od Skarbu Państwa, innej państwowej osoby prawnej, gminy lub związku międzygminnego mieniu, które podlegało zbyciu w drodze przetargu. Oświadczenie to zawiera również dane dotyczące prowadzenia działalności gospodarczej oraz pełnienia funkcji w spółkach prawa handlowego lub spółdzielniach, z wyjątkiem funkcji w radzie nadzorczej spółdzielni mieszkaniowej.

4. Oświadczenia, o których mowa w ust. 3, funkcjonariusze składają właściwym wojewódzkim inspektorom.

5. Funkcjonariusze pełniący służbę w GITD oświadczenia, o których mowa w ust. 3, składają Głównemu Inspektorowi.

6. Główny Inspektor oraz jego zastępcy oświadczenia, o których mowa w ust. 3, składają ministrowi właściwemu do spraw transportu.

7. Coroczne oświadczenie o stanie majątkowym składane jest do dnia 31 marca według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego.

8. Przełożeni właściwi w sprawach osobowych lub osoby przez nich upoważnione, w celu przeprowadzenia analizy złożonych oświadczeń o stanie majątkowym, mają prawo wglądu do ich treści i przetwarzania danych w nich zawartych.

9. Informacje zawarte w oświadczeniu o stanie majątkowym podlegają ochronie jak informacje niejawne o klauzuli „zastrzeżone”, chyba że funkcjonariusz, który złożył oświadczenie, wyraził pisemną zgodę na ich ujawnienie.

10. Informacje zawarte w oświadczeniach o stanie majątkowym osób pełniących funkcje organów Inspekcji są publikowane, bez ich zgody, na właściwych stronach Biuletynu Informacji Publicznej, z wyłączeniem danych dotyczących daty i miejsca urodzenia, numerów PESEL i NIP, miejsca zamieszkania i położenia nieruchomości.

11. Oświadczenia o stanie majątkowym przechowuje się przez 10 lat.

12. Funkcjonariusz jest obowiązany poinformować przełożonego właściwego w sprawach osobowych o podjęciu przez małżonka lub osoby pozostające z nim we wspólnym gospodarstwie domowym działalności gospodarczej w zakresie zarobkowych przewozów drogowych, zatrudnienia lub innych czynności zarobkowych na rzecz przewoźników drogowych w terminie 14 dni od dnia powzięcia informacji o tym zdarzeniu.

13. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach oświadczeń o stanie majątkowym, sposób ich analizy, a także wzór oświadczenia o stanie majątkowym oraz tryb publikowania oświadczeń, o których mowa w ust. 10, uwzględniając zakres danych objętych oświadczeniem o stanie majątkowym.

Art. 79. 1. Funkcjonariusz nie może być członkiem partii politycznej ani uczestniczyć w działalności tej partii lub na jej rzecz.

2. Funkcjonariusz jest obowiązany poinformować przełożonego o przynależności do stowarzyszeń krajowych działających poza służbą.

3. Przynależność do organizacji lub stowarzyszeń zagranicznych albo międzynarodowych wymaga zezwolenia Głównego Inspektora.

4. Funkcjonariusze mogą zrzeszać się w związkach zawodowych na zasadach określonych w ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 854), z tym że nie przysługuje im prawo do strajku.

Art. 80. 1. Małżonkowie oraz osoby pozostające ze sobą w stosunku pokrewieństwa do drugiego stopnia włącznie albo powinowactwa pierwszego stopnia, a także osoby prowadzące wspólne gospodarstwo domowe nie mogą pełnić służby albo być zatrudnione w jednostkach organizacyjnych Inspekcji, jeżeli powstałby między tymi osobami stosunek podległości służbowej.

2. Funkcjonariusze oraz członkowie korpusu służby cywilnej i pracownicy odpowiednio pełniący służbę albo zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych Inspekcji są obowiązani do złożenia odpowiednio Głównemu Inspektorowi lub wojewódzkiemu inspektorowi pisemnej informacji o zaistnieniu przesłanek określonych w ust. 1.

3. Informacja, o której mowa w ust. 2, powinna zawierać w szczególności imię i nazwisko składającego informację, imię i nazwisko funkcjonariusza, członka korpusu służby cywilnej albo pracownika będącego jego małżonkiem, osobą pozostającą z nim w stosunku pokrewieństwa, powinowactwa albo osobą prowadzącą z nim wspólne gospodarstwo domowe.

4. Informację, o której mowa w ust. 2, należy złożyć niezwłocznie po zaistnieniu przesłanek powodujących powstanie obowiązku złożenia tej informacji albo uzyskaniu wiedzy uzasadniającej złożenie takiej informacji.

Art. 81. 1. Funkcjonariuszowi przysługuje zwrot kosztów poniesionych na ochronę prawną, jeżeli postępowanie karne wszczęte przeciwko niemu o przestępstwo popełnione w związku z wykonywaniem czynności służbowych zostanie zakończone prawomocnym

orzeczeniem o umorzeniu wobec braku ustawowych znamion czynu zabronionego lub niepopelnienia przestępstwa albo wyrokiem uniewinniającym.

2. Koszty w wysokości odpowiadającej określone w odrębnych przepisach wynagrodzeniu jednego obrońcy zwraca się ze środków Inspekcji.

3. Funkcjonariusz, który w związku ze służbą doznał uszczerbku na zdrowiu lub poniósł szkodę w mieniu, otrzymuje odszkodowanie w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą).

Art. 82. 1. Funkcjonariuszom i członkom ich rodzin, byłym funkcjonariuszom, w tym emerytom i rencistom oraz członkom ich rodzin, mogą być przyznawane świadczenia socjalne.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, podmioty uprawnione do wypłaty świadczeń socjalnych, rodzaj i zakres tych świadczeń, sposób obliczania i ich wysokość, terminy rozliczeń oraz wypłaty, uwzględniając prawidłowość wypłacanych świadczeń oraz warunki korzystania z tych świadczeń.

Art. 83. 1. Funkcjonariusze w czasie wykonywania zadań służbowych mogą otrzymywać nieodpłatnie wyżywienie oraz napoje, zwane dalej „wyżywieniem”, albo równoważnik pieniężny w zamian za wyżywienie.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusz otrzymuje wyżywienie lub równoważnik pieniężny w zamian za wyżywienie, normy wyżywienia i wysokość równoważnika pieniężnego, sposób ustalania wartości pieniężnej równoważnika, warunki i tryb jego wypłacania, a także organy właściwe w tych sprawach, uwzględniając zakres i specyfikę zadań służbowych wykonywanych przez funkcjonariuszy.

Art. 84. 1. Funkcjonariuszowi, który po zwolnieniu ze służby w Inspekcji podjął pracę, okres tej służby wlicza się do okresu zatrudnienia w zakresie wszelkich uprawnień wynikających z prawa pracy.

2. Funkcjonariuszom przysługują uprawnienia pracowników związane z rodzicielstwem, określone w dziale VIII ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, jeżeli przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.

3. Funkcjonariuszom – kobietom przysługują szczególne uprawnienia przewidziane dla pracownic według przepisów prawa pracy, jeśli przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.

Art. 85. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, przebieg służby funkcjonariuszy, a w szczególności szczegółowe warunki i tryb załatwiania spraw, w tym spraw osobowych funkcjonariuszy, nawiązania, rozwiązania lub wygaśnięcia stosunku służbowego, mianowania, przenoszenia, odwoływania i zwalniania ze stanowisk służbowych, kierując się zapewnieniem prawidłowego udokumentowania przebiegu służby oraz ochrony danych identyfikujących funkcjonariuszy i uwzględniając właściwości i specyfikę służby w Inspekcji.

Art. 86. 1. Funkcjonariuszowi, który podjął pracę w ciągu roku od dnia zwolnienia ze służby, a jeżeli pełnił służbę przygotowawczą – w ciągu 3 miesięcy od tego dnia, okres służby wlicza się do okresu zatrudnienia w zakresie wszelkich uprawnień wynikających z prawa pracy.

2. Przepis ust. 1 nie znajduje zastosowania, jeżeli przepisy prawa pracy przewidują, że upływ okresów, o których mowa w ust. 1, nie stanowi przeszkody do korzystania przez pracownika z określonych świadczeń.

3. Jeżeli funkcjonariusz nie może podjąć zatrudnienia w czasie określonym w ust. 1, ze względu na chorobę powodującą niezdolność do pracy lub inwalidztwo, zachowuje uprawnienia określone w ust. 1 w razie podjęcia zatrudnienia w ciągu 3 miesięcy od dnia ustania niezdolności do pracy lub inwalidztwa.

4. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy zwolnionych ze służby w razie skazania prawomocnym wyrokiem sądu lub ukarania karą dyscyplinarną wydalenia ze służby w Inspekcji.

Art. 87. 1. Funkcjonariuszowi przysługuje prawo do corocznego płatnego urlopu wypoczynkowego w wymiarze 28 dni roboczych.

2. Funkcjonariusz uzyskuje prawo do pierwszego urlopu z upływem 6 miesięcy służby w wymiarze połowy urlopu przysługującego po roku służby.

3. Prawo do urlopu w pełnym wymiarze funkcjonariusz nabywa z upływem roku służby. Do urlopu tego wlicza się urlop, o którym mowa w ust. 2.

4. Prawo do kolejnych urlopów funkcjonariusz nabywa w każdym następnym roku kalendarzowym.

5. Do okresu służby, od którego zależy prawo do urlopu, wlicza się okresy poprzedniego zatrudnienia i służby, bez względu na przerwy w zatrudnieniu i służbie oraz sposób rozwiązania stosunku pracy lub stosunku służbowego.

6. Przez dni robocze rozumie się dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

7. Funkcjonariuszowi, który osiągnął określony staż służby w Inspekcji przysługuje dodatkowy urlop wypoczynkowy w każdym roku kalendarzowym w wymiarze:

- 1) 6 dni, jeżeli pełni służbę co najmniej 10 lat;
- 2) 12 dni, jeżeli pełni służbę co najmniej 20 lat.

8. Łączny wymiar dodatkowego urlopu wypoczynkowego, o którym mowa w ust. 7, nie może przekroczyć 12 dni rocznie. Do stażu służby uprawniającego do dodatkowego urlopu wypoczynkowego zalicza się okres zatrudnienia w Inspekcji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

9. Funkcjonariuszowi przenoszonemu z urzędu do innej miejscowości, jeżeli z przeniesieniem wiąże się zmiana jego miejsca zamieszkania, udziela się płatnego urlopu okolicznościowego.

10. Urlopu okolicznościowego, o którym mowa w ust. 9, udziela się w wymiarze 4 dni. Urlop okolicznościowy może być na wniosek funkcjonariusza wykorzystany w częściach.

Art. 88. Funkcjonariuszowi, po upływie 5 lat służby, przysługuje płatny urlop zdrowotny z zachowaniem prawa do uposażenia. Urlopu zdrowotnego udziela odpowiednio wojewódzki inspektor lub Główny Inspektor, na podstawie skierowania na leczenie uzdrowiskowe albo rehabilitację uzdrowiskową na okres ustalony w tym skierowaniu, nieprzekraczający jednak 30 kolejnych dni w każdym roku kalendarzowym.

Art. 89. 1. Główny Inspektor i wojewódzki inspektor mogą, z ważnych przyczyn, udzielić funkcjonariuszowi urlopu bezpłatnego.

2. Okresu urlopu bezpłatnego nie zalicza się do okresu służby, od którego zależą uprawnienia funkcjonariusza.

Rozdział 8

Uposażenie i inne świadczenia pieniężne funkcjonariuszy

Art. 90. 1. Prawo do uposażenia powstaje z dniem mianowania funkcjonariusza do służby w Inspekcji.

2. Z tytułu służby funkcjonariusz otrzymuje jedno uposażenie i inne świadczenia pieniężne określone w ustawie.

3. Uposażenie składa się z uposażenia zasadniczego, dodatków do uposażenia oraz nagród.

4. Przeciętne uposażenie funkcjonariuszy stanowi wielokrotność kwoty bazowej, której wysokość ustaloną według odrębnych zasad określa ustawa budżetowa. Na potrzeby ustalenia przeciętnego uposażenia funkcjonariuszy przyjmuje się kwotę bazową określoną w ustawie budżetowej dla członków korpusu służby cywilnej.

5. Przez przeciętne uposażenie, o którym mowa w ust. 4, należy rozumieć uposażenie wraz z miesięczną równowartością nagrody rocznej.

6. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, wielokrotność kwoty bazowej, o której mowa w ust. 4, uwzględniając specyfikę i warunki pełnionej służby.

7. Wysokość uposażenia zasadniczego funkcjonariusza jest uzależniona od grupy zaszergowania jego stanowiska służbowego oraz od posiadanej wysługi lat.

8. Uposażenie zasadnicze i dodatki do uposażenia o charakterze stałym są płatne miesięcznie z góry w pierwszym dniu roboczym każdego miesiąca.

9. Roszczenia z tytułu prawa do uposażenia i innych świadczeń oraz należności pieniężnych ulegają przedawnieniu z upływem 3 lat od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki otrzymywania oraz wysokość uposażenia zasadniczego funkcjonariuszy, uwzględniając grupy zaszergowania i odpowiadające im stawki uposażenia, zaszergowanie stopni służbowych do poszczególnych grup, warunki podwyższania tego uposażenia, a także sposób ustalania jego wzrostu z tytułu wysługi lat.

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania wysługi lat, od której jest uzależniony wzrost uposażenia zasadniczego, uwzględniając rodzaje okresów służby, pracy i innych okresów podlegających zaliczeniu do wysługi, sposób jej dokumentowania oraz tryb postępowania w tych sprawach.

Art. 91. 1. Funkcjonariusz przeniesiony na stopień służbowy zaszergowany do niższej grupy uposażenia zasadniczego zachowuje prawo do stawki uposażenia pobieranego na poprzednio zajmowanym stopniu, do czasu uzyskania wyższej stawki uposażenia według stopnia służbowego.

2. Główny Inspektor, w przypadkach szczególnie uzasadnionych, może zezwolić na zachowanie przez funkcjonariusza przeniesionego na stopień służbowy zaszergowany do niższej grupy uposażenia zasadniczego prawa do zaszergowania należnego na poprzednio zajmowanym stopniu.

Art. 92. 1. Funkcjonariuszowi pełniącemu służbę lub obowiązki na stanowisku kierowniczym lub samodzielny przysługuje dodatek funkcyjny.

2. Funkcjonariuszom wykonującym czynności kontrolne przysługuje miesięczny dodatek kontrolny do wynagrodzenia, którego wysokość kształtuje się do 75% miesięcznego uposażenia zasadniczego.

3. Niezależnie od dodatków, o których mowa w ust. 1-2, funkcjonariuszowi mogą być przyznawane dodatki do uposażenia uzasadnione szczególnymi właściwościami, kwalifikacjami, umiejętnościami, warunkami lub miejscem pełnienia służby.

4. Dodatkami do uposażenia o charakterze stałym są dodatki ustalone w stawkach miesięcznych.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki otrzymywania oraz wysokość dodatków do uposażenia, o których mowa w ust. 1-4, uwzględniając ich rodzaj i charakter, przesłanki przyznawania lub podwyższania na stałe lub na czas określony, warunki obniżania lub cofania oraz stopnie uprawniające do dodatku funkcyjnego.

Art. 93. 1. Funkcjonariuszowi przysługują nagrody jubileuszowe w wysokości:

- 1) po 15 latach służby – 75 %,
- 2) po 20 latach służby – 100 %,
- 3) po 25 latach służby – 150 %,
- 4) po 30 latach służby – 200 %,
- 5) po 35 latach służby – 300 %,
- 6) po 40 latach służby – 400 %

– miesięcznego uposażenia zasadniczego, wraz z dodatkami o charakterze stałym.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, okresy wliczane do okresu służby, od którego zależy nabycie prawa do nagrody jubileuszowej, oraz tryb jej obliczania i wypłacania, uwzględniając okresy służby, pracy i nauki powodujące nabycie prawa do nagrody jubileuszowej, sposób dokumentowania tych okresów oraz postępowania w przypadku zbiegu prawa do kilku nagród, a także termin wypłacania nagrody.

3. Funkcjonariuszowi przysługuje dodatek za wieloletnią służbę po 2 latach służby, w wysokości wynoszącej 2 % uposażenia zasadniczego. Dodatek wzrasta o 1 % za każdy dalszy rok służby, aż do osiągnięcia 20 % uposażenia zasadniczego po 20 latach służby, oraz o 0,5 % za każdy następny rok służby – łącznie do wysokości 25 % po 30 latach służby.

4. Do okresów pracy uprawniających do dodatku za wieloletnią służbę w Inspekcji zalicza się okres zatrudnienia w Inspekcji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 94. 1. Funkcjonariusze otrzymują nieodpłatnie służbowe: umundurowanie, uzbrojenie i wyposażenie, w tym wyposażenie specjalne, niezbędne do wykonywania przez funkcjonariuszy czynności służbowych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) uzbrojenie Inspekcji, uwzględniając także inne niż broń palna rodzaje uzbrojenia oraz konieczność zapewnienia skutecznego wykonywania przez funkcjonariuszy czynności służbowych,
- 2) umundurowanie, dystynkcje i znaki identyfikacyjne Inspekcji,
- 3) zasady i sposób noszenia umundurowania oraz odznaczeń i odznak,
- 4) kryteria przydziału umundurowania oraz warunki jego używania, mając na uwadze okres używalności umundurowania,
- 5) wzór i tryb nadawania sztandaru jednostkom organizacyjnym Inspekcji,
- 6) wzór odznak inspekcyjnych oraz sposób i tryb ich nadawania funkcjonariuszom

- kierując się potrzebą właściwego wyposażenia funkcjonariuszy i jednostek organizacyjnych Inspekcji w wyżej wymienione składniki majątkowe.

3. Minister właściwy do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość i warunki przyznawania równoważnika pieniężnego w zamian za umundurowanie,
- 2) elementy umundurowania stanowiące podstawę do określenia wysokości równoważnika;
- 3) tryb przyznawania, przypadki odmowy przyznania oraz terminy wypłacania równoważnika,
- 4) wysokość, warunki przyznawania i terminy wypłaty ryczałtu pieniężnego za czyszczenie i pranie umundurowania

- mając na względzie zakres zadań i sposób ich realizacji przez funkcjonariuszy.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji służbowej funkcjonariusza oraz pracowników Inspekcji, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania, używania i dokonywania w niej zmian, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi. Do legitymacji służbowej podlegają wpisaniu następujące dane: imię i nazwisko funkcjonariusza lub pracownika oraz oznaczenie jednostki organizacyjnej Inspekcji, w której pełni on służbę lub świadczy pracę.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania i używania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi, kierując się ustaloną tradycją Inspekcji.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór oznakowania pojazdu służbowego Inspekcji, kierując się ustaloną tradycją Inspekcji w zakresie oznakowania pojazdów służbowych.

7. Główny Inspektor określi, w drodze zarządzenia, normy uzbrojenia i wyposażenia zespołowego i indywidualnego, warunki jego przyznawania i użytkowania oraz normy umundurowania.

Art. 95. 1. Funkcjonariuszowi zawieszonemu w czynnościach służbowych zawiesza się od najbliższego terminu płatności 50% ostatnio należnego uposażenia.

2. W przypadku uchylenia zawieszenia w czynnościach służbowych funkcjonariusz otrzymuje zawieszoną część uposażenia oraz obligatoryjne podwyżki tego uposażenia, wprowadzone w okresie zawieszenia, chyba, że został zwolniony ze służby z powodu skazania prawomocnym wyrokiem sądu albo ukarany prawomocną karą dyscyplinarną wydalenia ze służby.

3. Funkcjonariuszowi tymczasowo aresztowanemu zawiesza się od najbliższego terminu płatności 50% ostatnio należnego uposażenia.

4. W przypadku umorzenia postępowania karnego lub uniewinnienia prawomocnym wyrokiem sądu, funkcjonariusz otrzymuje zawieszoną część uposażenia oraz obligatoryjne podwyżki tego uposażenia, wprowadzone w okresie zawieszenia, choćby umorzenie lub uniewinnienie nastąpiło po zwolnieniu funkcjonariusza ze służby.

5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się w przypadku, gdy postępowanie karne umorzono z powodu przedawnienia lub amnestii, a także w razie warunkowego umorzenia postępowania karnego.

Art. 96. 1. Funkcjonariuszowi, który samowolnie opuścił miejsce pełnienia służby albo pozostaje poza nim lub nie podejmuje służby, zawiesza się uposażenie od najbliższego terminu płatności. Jeżeli funkcjonariusz pobrał już za czas nieusprawiedliwionej nieobecności uposażenie, potrąca mu się odpowiednią część uposażenia przy najbliższej wypłacie.

2. W przypadku uznania nieobecności za usprawiedliwioną, wypłaca się funkcjonariuszowi zawieszone uposażenie; w przypadku nieobecności nieusprawiedliwionej funkcjonariusz traci za każdy dzień nieobecności 1/30 część uposażenia miesięcznego.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio w przypadku zawinionej niemożności pełnienia przez funkcjonariusza obowiązków służbowych.

4. Funkcjonariuszowi, który rozpoczyna urlop bezpłatny w ciągu miesiąca kalendarzowego, przysługuje uposażenie w wysokości 1/30 uposażenia miesięcznego za każdy dzień poprzedzający dzień rozpoczęcia urlopu bezpłatnego. Jeżeli funkcjonariusz pobrał już uposażenie za czas urlopu bezpłatnego, potrąca mu się odpowiednią część uposażenia przy najbliższej wypłacie.

Art. 97. 1. Funkcjonariuszowi za służbę pełnioną w danym roku kalendarzowym przysługuje nagroda roczna w wysokości 1/12 uposażenia otrzymanego w roku kalendarzowym, za który nagroda przysługuje.

2. Nagroda roczna przysługuje, jeżeli funkcjonariusz w danym roku kalendarzowym pełnił służbę przez okres co najmniej 6 miesięcy kalendarzowych. Okresy służby krótsze od miesiąca kalendarzowego sumuje się, przyjmując, że każde 30 dni służby stanowi pełny miesiąc kalendarzowy.

3. Pełnienie służby przez co najmniej 6 miesięcy warunkujących nabycie prawa do nagrody rocznej nie jest wymagane w przypadku, gdy funkcjonariusz w danym roku kalendarzowym korzystał:

- 1) z urlopu wychowawczego, urlopu macierzyńskiego, dodatkowego urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, dodatkowego urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu rodzicielskiego;
- 2) ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych z przyczyn, o których mowa w art. 185 § 2 lub art. 188 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeksu pracy;
- 3) ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych w razie urodzenia się dziecka, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 298(2) ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeksu pracy;
- 4) ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych z powodu konieczności osobistego sprawowania opieki nad dzieckiem, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 1732, 2140 i 2476 oraz z 2023 r. poz. 641).

4. Do okresu służby, o którym mowa w ust. 2, nie wlicza się okresów:

- 1) korzystania przez funkcjonariusza z urlopu bezpłatnego;
- 2) zawieszenia funkcjonariusza w pełnieniu obowiązków służbowych, chyba że:
 - a) w postępowaniu dyscyplinarnym funkcjonariusz został uniewinniony albo gdy postępowanie takie zostało umorzone wobec braku ustawowych znamion czynu zabronionego lub niepopelnienia czynu,
 - b) w postępowaniu karnym lub karnym skarbowym funkcjonariusz został uniewinniony albo gdy takie postępowanie zostało umorzone ze względu na okoliczności wymienione w art. 17 § 1 pkt 1, 2 i 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeksu postępowania karnego.

5. Nagrody rocznej nie przyznaje się w przypadku:

- 1) popełnienia przez funkcjonariusza, ściganego z oskarżenia publicznego przestępstwa umyślnego lub umyślnego przestępstwa skarbowego, stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu;
- 2) wymierzenia funkcjonariuszowi prawomocnym orzeczeniem dyscyplinarnym kary, o której mowa w art. 105 ust. 1 pkt 3 i 4;
- 3) zwolnienia funkcjonariusza ze służby w przypadkach, o których mowa w art. 105 ust. 1 pkt 5.

6. Przyznanie nagrody rocznej zawiesza się, jeżeli przeciwko funkcjonariuszowi toczy się postępowanie karne, karne skarbowe lub dyscyplinarne o czyn popełniony w roku kalendarzowym, za który nagroda jest przyznawana – do czasu zakończenia tego postępowania.

7. O nieprzyznaniu lub obniżeniu nagrody rocznej decyduje odpowiednio Główny Inspektor lub wojewódzki inspektor.

8. W przypadku pełnienia przez funkcjonariusza w roku kalendarzowym służby w różnych jednostkach organizacyjnych, nagrodę roczną za cały okres służby w danym roku kalendarzowym wypłaca jednostka, w której funkcjonariusz pełni służbę w dniu wypłaty nagrody.

9. Nagrodę roczną wypłaca się do dnia 31 marca roku następującego po roku, za który przysługuje nagroda.

Art. 98. 1. Funkcjonariuszowi odbywającemu podróże służbowe na obszarze kraju przysługują należności z tytułu podróży służbowych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres pojęcia podróży służbowej,

2) warunki ustalania należności, o których mowa w ust. 1, ich wysokość, a także sposób rozliczania się funkcjonariusza

– uwzględniając potrzebę uzależnienia wysokości należności od czasu trwania podróży służbowej, zwrot rzeczywiście poniesionych wydatków oraz określenie terminów wypłaty należności w sposób ułatwiający dokonywanie rozliczeń.

Art. 99. 1. Funkcjonariuszowi przysługuje równoważnik z tytułu dojazdu do miejsca pełnienia służby, jeżeli on sam lub jego małżonek nie zamieszkują lub nie posiadają lokalu mieszkalnego w miejscu pełnienia służby lub miejscowości pobliskiej.

2. Równoważnik nie przysługuje, jeżeli dojazd do miejsca pełnienia służby jest możliwy środkami komunikacji publicznej i nie jest znacznie utrudniony.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, wysokość oraz tryb i terminy wypłaty równoważnika, uwzględniając w szczególności potrzebę jego odniesienia do cen biletów za przejazd koleją lub autobusami, wzory wymaganych dokumentów oraz potrzebę właściwego dokumentowania poniesionych kosztów.

Art. 100. 1. W zakresie odbywania przez funkcjonariusza zagranicznych podróży służbowych stosuje się odpowiednio przepisy w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, wydane na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku zagranicznych podróży służbowych realizowanych w ramach programów lub projektów Unii Europejskiej stosuje się odpowiednio rozwiązania przewidziane w tych programach lub projektach.

Art. 101. 1. Emerytura przysługuje funkcjonariuszowi zwolnionemu ze służby, który w dniu zwolnienia posiada ukończone 55 lat życia i co najmniej 25 lat służby w Inspekcji.

2. Funkcjonariusz, który w dniu zwolnienia ze służby osiągnął staż służby 25 lat, ale nie osiągnął wieku 55 lat życia, nabywa prawo do emerytury w dniu osiągnięcia tego wieku, w przypadku, gdy zwolnienie ze służby nastąpiło z przyczyn określonych w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 4.

3. Do okresów służby, od których uzależnione jest nabycie prawa do emerytury lub dalszych okresów służby, za które wzrasta podstawa wymiaru emerytury, zalicza się okres zatrudnienia w Inspekcji przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy na stanowiskach pracy związanych z prowadzeniem czynności kontrolnych lub osób pełniących

nadzór nad pracą inspektorów Inspekcji oraz okres urlopu wychowawczego, udzielonego w trakcie pełnienia służby, w wymiarze łącznym nie większym niż 3 lata.

4. Emerytura dla funkcjonariusza wynosi 60% podstawy jej wymiaru za 25 lat służby i wzrasta o 3% za każdy dalszy rok tej służby.

5. W stosunku do osób zatrudnionych na stanowiskach inspektorskich związanych z wykonywaniem kontroli lub wykonujących bezpośredni nadzór nad pracą tych osób a zatrudnionych w Inspekcji przed dniem 31 grudnia 2012 r. emerytura wynosi 40% podstawy jej wymiaru za 15 lat służby i wzrasta o:

- 1) 2,6% podstawy wymiaru – za każdy dalszy rok tej służby;
- 2) 2,6% podstawy wymiaru – za każdy rok okresów składkowych poprzedzających służbę, nie więcej jednak niż za trzy lata tych okresów;
- 3) 1,3% podstawy wymiaru za każdy rok okresów składkowych ponad trzyletni okres składkowy, o którym mowa w pkt 2;
- 4) 0,7% podstawy wymiaru – za każdy rok okresów nieskładkowych poprzedzających służbę.

5. Podstawę wymiaru emerytury stanowi średnie uposażenie funkcjonariusza.

Art. 102. 1 Renta inwalidzka przysługuje funkcjonariuszowi zwolnionemu ze służby, w związku z okolicznościami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 11:

- 1) w czasie pełnienia służby, albo
- 2) w ciągu 18 miesięcy po zwolnieniu ze służby, jeżeli inwalidztwo jest następstwem urazów doznanych w czasie pełnienia służby lub chorób powstałych w tym czasie;
- 3) w ciągu 3 lat po zwolnieniu ze służby, jeżeli inwalidztwo jest następstwem wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby albo choroby powstałej w związku ze szczególnymi właściwościami lub warunkami służby.

2. Ustala się trzy grupy inwalidztwa funkcjonariuszy całkowicie niezdolnych do służby:

- 1) I grupę – obejmującą całkowicie niezdolnych do pracy;
- 2) II grupę – obejmującą częściowo niezdolnych do pracy;
- 3) III grupę – obejmującą zdolnych do pracy.

3. W zależności od przyczyny powstania inwalidztwa pozostaje ono w związku lub nie pozostaje w związku ze służbą.

4. Inwalidztwo pozostaje w związku ze służbą, gdy powstało wskutek:

- 1) zranienia, kontuzji lub innych obrażeń doznanych w czasie wykonywania obowiązków służbowych;

- 2) wypadku pozostającego w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych;
- 3) chorób zakaźnych panujących w miejscu służbowego pobytu funkcjonariusza;
- 4) chorób powstałych w związku ze szczególnymi właściwościami lub warunkami służby;
- 5) chorób i schorzeń, które istniały przed przyjęciem do służby, lecz uległy pogorszeniu lub ujawniły się w czasie trwania służby wskutek szczególnych właściwości lub warunków służby na określonych stanowiskach.

Art. 103. W pozostałych sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1280, 1429 i 1834).

Rozdział 9

Odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy

Art. 104. 1. Funkcjonariusz odpowiada dyscyplinarnie za popełnienie przewinienia dyscyplinarnego polegającego na naruszeniu dyscypliny służbowej lub nieprzestrzeganiu zasad etyki zawodowej. Funkcjonariusz ponosi również odpowiedzialność dyscyplinarną za popełnione przestępstwa albo wykroczenia, niezależnie od odpowiedzialności karnej.

2. Naruszeniem dyscypliny służbowej jest w szczególności:

- 1) odmowa wykonania albo niewykonanie polecenia przełożonego, organu uprawnionego na podstawie ustawy do wydawania poleceń funkcjonariuszom, z wyłączeniem poleceń niezgodnych z prawem;
- 2) zaniechanie czynności służbowej albo wykonanie jej w sposób nieprawidłowy;
- 3) niedopełnienie obowiązków służbowych albo przekroczenie uprawnień określonych w przepisach prawa;
- 4) wprowadzenie w błąd przełożonego lub innego funkcjonariusza, jeżeli spowodowało to lub mogło spowodować szkodę Inspekcji, funkcjonariuszowi lub innej osobie;
- 5) stawienie się do służby w stanie po spożyciu alkoholu lub po użyciu podobnie działającego środka oraz spożywanie alkoholu lub używanie podobnie działającego środka w czasie służby albo w obiektach lub na terenach zajmowanych przez Inspekcję;
- 6) utrata służbowej broni palnej, amunicji lub legitymacji służbowej;

- 7) utrata przedmiotu stanowiącego wyposażenie służbowe, którego wykorzystanie przez osoby nieuprawnione wyrządziło szkodę obywatelowi lub stworzyło zagrożenie dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa powszechnego;
- 8) utrata dokumentu zawierającego informację niejawną lub inną informację prawnie chronioną albo ujawnienie takiej informacji.

3. W przypadku czynu stanowiącego przewinienie dyscyplinarne, wypełniającego jednocześnie znamiona wykroczenia, w przypadku mniejszej wagi lub ukarania grzywną, przełożony dyscyplinarny może nie wszczynać postępowania dyscyplinarnego, a wszczęte umorzyć.

4. W przypadku czynu stanowiącego przewinienie dyscyplinarne mniejszej wagi przełożony dyscyplinarny może odstąpić od wszczęcia postępowania i przeprowadzić ze sprawcą przewinienia dyscyplinarnego udokumentowaną w formie notatki rozmowę dyscyplinującą.

5. Notatkę, o której mowa w ust. 4, włącza się do akt osobowych na okres roku od dnia przeprowadzenia rozmowy dyscyplinującej.

6. Przełożonym dyscyplinarnym jest przełożony, o którym mowa w art. 78 ust. 1.

Art. 105. Przewinienie dyscyplinarne jest zawinione wtedy, gdy funkcjonariusz:

- 1) ma zamiar jego popełnienia, to jest chce je popełnić albo przewidując możliwość jego popełnienia, na to się godzi;
- 2) nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość taką przewidywał albo mógł i powinien przewidzieć.

Art. 106. 1. Funkcjonariusz odpowiada dyscyplinarnie, jeżeli popełnia przewinienie dyscyplinarne sam albo wspólnie lub w porozumieniu z inną osobą, a także w przypadku, gdy kieruje popełnieniem przez innego funkcjonariusza przewinienia dyscyplinarnego.

2. Funkcjonariusz odpowiada dyscyplinarnie także w przypadku, gdy nakłania innego funkcjonariusza do popełnienia przewinienia dyscyplinarnego albo ułatwia jego popełnienie.

3. Każdy z funkcjonariuszy, o których mowa w ust. 1 i 2, odpowiada w granicach swojej winy, niezależnie od odpowiedzialności pozostałych osób.

Art. 107. 1. Karami dyscyplinarnymi są:

- 1) nagana;
- 2) ostrzeżenie o niepełnej przydatności do służby na zajmowanym stanowisku;

- 3) wyznaczenie na niższe stanowisko służbowe;
- 4) obniżenie stopnia służbowego;
- 5) wydalenie ze służby w Inspekcji.

2. Kara nagany polega na wytknięciu ukaranemu przez przełożonego dyscyplinarnego niewłaściwego postępowania.

3. Kara ostrzeżenia o niepełnej przydatności na zajmowanym stanowisku polega na wytknięciu ukaranemu niewłaściwego postępowania i uprzedzeniu go, że jeżeli ponownie popełni przewinienie dyscyplinarne, może zostać wyznaczony na niższy stopień służbowe w trybie dyscyplinarnym lub ukarany surowszą karą dyscyplinarną.

4. Kara wyznaczenia na niższe stanowiska służbowe polega na odwołaniu z dotychczas zajmowanego stanowiska służbowego i mianowanie na stanowisko służbowe niższe od dotychczas zajmowanego. Przed zatarciem kary wyznaczenia na niższe stanowisko służbowe funkcjonariusza nie można mianować na wyższe stanowisko służbowe.

5. Kara obniżenia stopnia służbowego oznacza obniżenie posiadanego stopnia.

6. Kara wydalenia ze służby polega na zwolnieniu ze służby w Inspekcji.

7. Za popełnione przewinienie dyscyplinarne można wymierzyć tylko jedną karę dyscyplinarną.

8. Za popełnienie kilku przewinień dyscyplinarnych można wymierzyć jedną karę dyscyplinarną, odpowiednio surowszą.

Art. 108. 1. Postępowanie dyscyplinarne oraz czynności wyjaśniające prowadzi rzecznik dyscyplinarny.

2. Główny Inspektor wyznacza w GITD oraz na wniosek wojewódzkich inspektorów – w każdym WITD, rzeczników dyscyplinarnych na okres 4 lat spośród funkcjonariuszy w służbie stałej.

3. Przełożony dyscyplinarny do prowadzenia postępowania wyznacza rzecznika dyscyplinarnego w stopniu:

- 1) co najmniej młodszego podinspektora transportu drogowego, jeżeli postępowanie ma dotyczyć funkcjonariusza posiadającego stopień w korpusie szeregowych i aspirantów Inspekcji;
- 2) co najmniej podinspektora transportu drogowego, jeżeli postępowanie ma dotyczyć funkcjonariusza posiadającego stopień w korpusie oficerów młodszych lub oficerów starszych Inspekcji;

3) co najmniej inspektora transportu drogowego, jeżeli postępowanie ma dotyczyć funkcjonariusza posiadającego stopień inspektora generalnego lub nadinspektora generalnego.

4. Główny Inspektor odwołuje rzecznika dyscyplinarnego w przypadkach:

- 1) zaistnienia okoliczności, które stanowią podstawę zwolnienia go ze służby w Inspekcji;
- 2) prawomocnego ukarania go karą dyscyplinarną;
- 3) przeniesienia go do innej jednostki organizacyjnej Inspekcji.

5. Rzecznik dyscyplinarny może skorzystać z pomocy innego rzecznika dyscyplinarnego przy przeprowadzaniu czynności dowodowych.

6. Przełożony dyscyplinarny lub rzecznik dyscyplinarny podlegają wyłączeniu od udziału w postępowaniu dyscyplinarnym, jeżeli:

- 1) sprawa dotyczy go bezpośrednio;
- 2) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym obwinionego lub osoby przez niego pokrzywdzonej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeksu postępowania karnego;
- 3) był świadkiem czynu objętego postępowaniem dyscyplinarnym;
- 4) między nim a obwinionym lub osobą pokrzywdzoną przez obwinionego zachodzi stosunek osobisty mogący wywołać wątpliwości co do jego bezstronności.

7. Rzecznika dyscyplinarnego można wyłączyć od udziału w postępowaniu dyscyplinarnym także z innych uzasadnionych przyczyn.

8. O okolicznościach uzasadniających wyłączenie od udziału w postępowaniu dyscyplinarnym rzecznik dyscyplinarny zawiadamia niezwłocznie Głównego Inspektora.

9. Wyłączenie rzecznika dyscyplinarnego od udziału w postępowaniu dyscyplinarnym może nastąpić również na wniosek obwinionego lub jego obrońcy, jeżeli został ustanowiony.

10. Główny Inspektor wydaje postanowienie o wyłączeniu lub odmowie wyłączenia rzecznika dyscyplinarnego od udziału w postępowaniu dyscyplinarnym.

Art. 109. Minister właściwy do spraw transportu mając na względzie zapewnienie sprawności postępowania dyscyplinarnego oraz rzetelności dokonanych w jego trakcie ustaleń, określi, w drodze rozporządzenia, zakres czynności rzecznika dyscyplinarnego oraz tryb prowadzenia i sposób dokumentowania postępowania dyscyplinarnego.

Art. 110. 1. W toku postępowania dyscyplinarnego obwiniony ma prawo do:

- 1) składania wyjaśnień;

- 2) odmowy składania wyjaśnień;
- 3) zgłaszania wniosków dowodowych;
- 4) przeglądania akt postępowania dyscyplinarnego oraz sporządzania z nich notatek, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 5) ustanowienia obrońcy, także spośród funkcjonariuszy;
- 6) wnoszenia do Głównego Inspektora zażaleń na postanowienia wydane w toku postępowania przez rzecznika dyscyplinarnego, w terminie 3 dni od dnia ich doręczenia.

2. Rzecznik dyscyplinarny może, w drodze postanowienia, odmówić udostępnienia akt, jeżeli sprzeciwia się temu dobro postępowania dyscyplinarnego. Na postanowienie przysługuje zażalenie.

3. Ustanowienie obrońcy, jeżeli nie zawiera ograniczeń, uprawnia go do działania w całym postępowaniu dyscyplinarnym, nie wyłączając czynności po uprawomocnieniu się orzeczenia. O zmianie zakresu pełnomocnictwa uprawniającego do działania w postępowaniu dyscyplinarnym lub o jego cofnięciu obwiniony niezwłocznie zawiadamia obrońcę oraz rzecznika dyscyplinarnego.

4. Obrońca nie może podejmować czynności na niekorzyść obwinionego. Obrońca może zrezygnować z reprezentowania obwinionego w toku postępowania dyscyplinarnego, zawiadamiając o tym obwinionego oraz rzecznika dyscyplinarnego. Do czasu ustanowienia nowego obrońcy, jednak nie dłużej niż 14 dni od dnia zawiadomienia obwinionego, obrońca jest obowiązany podejmować niezbędne czynności.

5. Udział obrońcy w postępowaniu dyscyplinarnym nie wyłącza osobistego działania w nim obwinionego.

6. Orzeczenia, zawiadomienia i inne pisma, wydane w toku postępowania dyscyplinarnego, doręcza się obwinionemu oraz obrońcy, jeżeli został ustanowiony. W przypadku doręczenia obwinionemu i obrońcy w różnych terminach pisma, od którego przysługuje odwołanie lub zażalenie, termin do złożenia odwołania lub zażalenia liczy się od dnia doręczenia, które nastąpiło wcześniej.

7. Wniosek dowodowy obwiniony zgłasza na piśmie rzecznikowi dyscyplinarnemu, który rozstrzyga o uwzględnieniu wniosku albo odmawia, w drodze postanowienia, uwzględnienia wniosku, jeżeli:

- 1) okoliczność, która ma być udowodniona, nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy albo jest już udowodniona zgodnie z twierdzeniem wnioskodawcy;
- 2) dowód jest nieprzydatny do stwierdzenia danej okoliczności lub nie da się przeprowadzić;

3) przeprowadzenie dowodu jest sprzeczne z prawem.

8. Na postanowienie w przedmiocie nieuwzględnienia wniosku dowodowego przysługuje zażalenie do przełożonego dyscyplinarnego.

9. Nieusprawiedliwiona nieobecność obwinionego w służbie, zwolnienie obwinionego od zajęć służbowych z powodu choroby oraz nieusprawiedliwione niestawiennictwo na wezwanie rzecznika dyscyplinarnego nie wstrzymują biegu postępowania dyscyplinarnego, a czynności, w których jest przewidziany udział obwinionego, nie przeprowadza się albo przeprowadza się w miejscu jego pobytu.

10. Udział w czynnościach dowodowych oraz zapoznanie z aktami postępowania dyscyplinarnego obwinionego zwolnionego od zajęć służbowych z powodu choroby wymaga zgody lekarza, który orzekł czasową niezdolność obwinionego do służby. W przypadku braku możliwości nawiązania kontaktu z lekarzem lub zmiany lekarza zgody takiej może udzielić lekarz, który obecnie leczy obwinionego, a w dalszej kolejności lekarz o takiej samej specjalności.

11. W postępowaniu dyscyplinarnym może uczestniczyć przedstawiciel związku zawodowego działającego w Inspekcji na wniosek rzecznika dyscyplinarnego.

12. Uczestnictwo przedstawiciela związku zawodowego w postępowaniu dyscyplinarnym jest obligatoryjne na wniosek osoby objętej tym postępowaniem, który ma prawo wykonywania w jej imieniu czynności, o których mowa w ust. 1.

13. Przedstawiciel związku zawodowego może pełnić funkcję obrońcy, o którym mowa w ust. 3.

Art. 111. 1. Na podstawie oceny materiału dowodowego zebranego w postępowaniu dyscyplinarnym Główny Inspektor wydaje orzeczenie o:

- 1) uniewinnieniu, albo
- 2) odstąpieniu od ukarania, albo
- 3) ukaraniu, albo
- 4) umorzeniu postępowania.

2. Orzeczenie powinno zawierać:

- 1) oznaczenie przełożonego dyscyplinarnego;
- 2) datę wydania orzeczenia;
- 3) stopień, imię i nazwisko obwinionego;
- 4) opis przewinienia dyscyplinarnego zarzucanego obwinionemu wraz z kwalifikacją prawną;

- 5) rozstrzygnięcie o uniewinnieniu, stwierdzeniu winy i odstąpieniu od ukarania lub wymierzeniu kary dyscyplinarnej albo umorzeniu postępowania dyscyplinarnego;
- 6) uzasadnienie faktyczne i prawne orzeczenia;
- 7) pouczenie o prawie, terminie i trybie wniesienia odwołania;
- 8) podpis Głównego Inspektora lub osoby działającej z upoważnienia Głównego Inspektora z podaniem jej stopnia, imienia i nazwiska.

3. Główny Inspektor może odstąpić od ukarania, jeżeli stopień winy lub stopień szkodliwości przewinienia dyscyplinarnego dla służby nie jest znaczny, a właściwości i warunki osobiste funkcjonariusza oraz dotychczasowy przebieg jego służby uzasadniają przypuszczenie, że pomimo odstąpienia od ukarania będzie on przestrzegał dyscypliny służbowej.

4. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, wraz z uzasadnieniem sporządza się na piśmie nie później niż w terminie 14 dni od dnia wydania postanowienia o zakończeniu czynności dowodowych.

5. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, doręcza się niezwłocznie obwinionemu.

6. Od orzeczenia, o którym mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia obwinionemu.

7. W przypadku zamiaru wymierzenia kary wydalenia ze służby w Inspekcji, Główny Inspektor, przed wydaniem orzeczenia dyscyplinarnego, wzywa obwinionego w celu wysłuchania go. W wysłuchaniu uczestniczy rzecznik dyscyplinarny. O terminie wysłuchania należy zawiadomić zarząd właściwej organizacji zakładowej związku zawodowego funkcjonariuszy. Przedstawiciel zarządu może uczestniczyć w wysłuchaniu, chyba że obwiniony nie wyrazi na to zgody. Obwinionemu doręcza się sprawozdanie w terminie umożliwiającym zapoznanie się z nim przed wysłuchaniem.

8. Przepisu ust. 7 nie stosuje się w przypadku:

- 1) tymczasowego aresztowania obwinionego;
- 2) odmowy obwinionego stawienia się lub nieusprawiedliwionej nieobecności;
- 3) zaistnienia innej przeszkody uniemożliwiającej obwinionemu stawienie się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia o zakończeniu czynności dowodowych.

Art. 112. 1. Orzeczenie staje się prawomocne:

- 1) z upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli go nie wniesiono;
- 2) w dniu wydania przez organ odwoławczy orzeczenia lub postanowienia kończącego postępowanie.

2. Orzeczona kara podlega wykonaniu niezwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia.

3. Prawomocne orzeczenie o odstąpieniu od ukarania albo o ukaraniu oraz o odstąpieniu od wszczęcia postępowania dyscyplinarnego włącza się do akt osobowych funkcjonariusza.

Art. 113. 1. W zakresie nieuregulowanym w niniejszej ustawie do postępowania dyscyplinarnego stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeksu postępowania karnego dotyczące wezwań, terminów, doręczeń i świadków, z wyłączeniem możliwości nakładania kar porządkowych oraz zatrzymania i doprowadzenia świadków. W postępowaniu dyscyplinarnym do świadków art. 184 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeksu postępowania karnego nie stosuje się.

2. O zwolnieniu od złożenia zeznania lub odpowiedzi na pytania osoby pozostającej z obwinionym w szczególnie bliskim stosunku osobistym rozstrzyga rzecznik dyscyplinarny. Na odmowę zwolnienia od złożenia zeznania lub odpowiedzi na pytania służy zażalenie w terminie 3 dni od dnia doręczenia postanowienia.

Art. 114. 1. Zatarcie kary dyscyplinarnej oznacza uznanie kary za niebyłą.

2. Kary dyscyplinarne podlegają zatarciu po upływie:

- 1) 6 miesięcy od dnia uprawomocnienia się orzeczenia kary nagany;
- 2) 12 miesięcy od dnia uprawomocnienia się orzeczenia kary ostrzeżenia o niepełnej przydatności do służby na zajmowanym stanowisku;
- 3) 18 miesięcy od dnia uprawomocnienia się orzeczenia kary wyznaczenia na niższe stanowisko służbowe;
- 4) 18 miesięcy od dnia uprawomocnienia się kary obniżenia stopnia służbowego.

3. W przypadku nienagannej służby, stwierdzonej w opinii służbowej, przełożony dyscyplinarny może zatrzeć karę dyscyplinarną przed upływem terminu określonego w ust. 2, jednak nie wcześniej niż przed upływem:

- 1) 3 miesięcy od dnia orzeczenia kary nagany;
- 2) 6 miesięcy od dnia orzeczenia kary ostrzeżenia o niepełnej przydatności do służby na zajmowanym stanowisku;
- 3) 12 miesięcy od dnia orzeczenia kary wyznaczenia na niższe stanowisko służbowe;
- 4) 12 miesięcy od dnia uprawomocnienia się kary obniżenia stopnia służbowego.

4. Za wykazanie męstwa lub odwagi oraz znaczące wyniki w służbie przełożony dyscyplinarny może w każdym czasie zatrzeć karę dyscyplinarną.

5. Jeżeli funkcjonariusz zostanie ponownie ukarany przed zatarciem kary dyscyplinarnej, okres wymagany do zatarcia nieodbytej kary biegnie na nowo od dnia orzeczenia nowej kary.

6. W przypadku jednoczesnego wykonywania więcej niż jednej kary dyscyplinarnej zatarcie kar następuje z upływem terminu przewidzianego dla kary surowszej.

7. Zatarcie kary dyscyplinarnej powoduje usunięcie z akt osobowych funkcjonariusza orzeczenia o ukaraniu. Orzeczenie o odstąpieniu od ukarania usuwa się z akt osobowych po upływie 6 miesięcy od dnia jego uprawomocnienia się; przepisy ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

Art. 115. 1. Od orzeczenia kończącego postępowanie dyscyplinarne funkcjonariuszowi przysługuje prawo wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb wykonywania czynności związanych z postępowaniem dyscyplinarnym w stosunku do funkcjonariuszy, w tym obieg dokumentów związanych z postępowaniem dyscyplinarnym, prostowanie błędów pisarskich i rachunkowych oraz innych oczywistych omyłek, oraz określi wzory postanowień i innych dokumentów sporządzanych w postępowaniu dyscyplinarnym, mając na względzie sprawność prowadzonego postępowania.

Rozdział 10

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 116. W ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465) w art. 302 po wyrazach „Służbie Więziennej,” dodaje się wyrazy „Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 117. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645, 760, 1193 i 1688) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13mb w ust. 2 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) funkcjonariuszom i innym pracownikom Inspekcji Transportu Drogowego - na potrzeby prowadzenia kontroli i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,”;
- 2) w art. 13na ust. 2 wyrazy „inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się wyrazami „funkcjonariuszom Inspekcji Transportu Drogowego”;
- 3) w art. 41c w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 118. W ustawie z dnia 16 października 1992 r. o orderach i odznaczeniach (Dz. U. z 2023 r. poz. 2053) w art. 17 w ust. 1 wyrazy „Straży Pożarnej” zastępuje się wyrazami „Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 119. W ustawie z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1280, 1429 i 1834) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie: „o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz ich rodzin”;
- 2) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Funkcjonariuszom Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego, zwanym dalej „funkcjonariuszami”, zwolnionym ze służby, przysługuje z budżetu państwa, na zasadach określonych w ustawie, zaopatrzenie emerytalne z tytułu wysługi lat lub w razie całkowitej niezdolności do służby, a członkom ich rodzin - w razie śmierci żywiciela.”;
- 3) w art. 3 ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wysługa emerytalna – okresy służby w Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służbie Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Celnej, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej lub Inspekcji Transportu Drogowego, z wyjątkiem okresów zawieszenia w czynnościach służbowych, a także okresy im równorzędne, łącznie z okresami, o których mowa w art. 14 i art. 16;”;

4) w art. 3 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Emerytem policyjnym jest funkcjonariusz zwolniony ze służby w Policji, Urzędzie Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Biurze Ochrony Rządu, Służbie Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Celnej, Służbie Celno-Skarbowej, w Służbie Więziennej lub w Inspekcji Transportu Drogowego, który ma ustalone prawo do emerytury policyjnej.

3. Rencistą policyjnym jest funkcjonariusz zwolniony ze służby w Policji, Urzędzie Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Biurze Ochrony Rządu, Służbie Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Celnej, Służbie Celno-Skarbowej, w Służbie Więziennej lub w Inspekcji Transportu Drogowego, który ma ustalone prawo do policyjnej renty inwalidzkiej.”;

4) w art. 32:

a) w ust. 1 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w stosunku do funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego i członków ich rodzin - organ emerytalny określony przez ministra właściwego do spraw transportu.”,

b) ust. 2a po wyrazach „Minister Sprawiedliwości” dodaje się wyrazy „i minister właściwy do spraw transportu”.

Art. 120. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.¹⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) użyte w art. 6 ust. 1 pkt 3a, art. 129a w ust. 2, art. 129d w ust. 1 we wstępie do wyliczenia, art. 134a, art. 139 w ust. 4 w różnej liczbie i różnym przypadku, wyraz „inspektor Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „funkcjonariusz Inspekcji Transportu Drogowego”;

¹⁴⁾ 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.

2) w art. 66:

a) w ust. 1b pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa i jednostek ochrony przeciwpożarowej;”

b) w ust. 4 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wyposażania pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenia w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia; nie dotyczy to pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, Służby Ochrony Państwa oraz Biura Nadzoru Wewnętrznego;”

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa i jednostek ochrony przeciwpożarowej.”

3) w art. 72 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pojazdu zakupionego od Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej lub Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 1 pkt 5;”;

4) w art. 86 w ust. 4 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego i Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, określają, w drodze rozporządzenia:”.

Art. 121. W ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1230, 1429, 1672 i 1941) w art. 50:

1) w ust. 3 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) Inspekcji Transportu Drogowego;”;

2) w ust. 9 wyrazy „Straży Granicznej” zastępuje się wyrazami „Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 122. W ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1251, 1429 i 1672) w art. 6 w ust. 1 w pkt 6 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu:

„j) w Inspekcji Transportu Drogowego;”.

Art. 123. W ustawie z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego,

Służby Wywiadu Wojskowego I Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2349) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie:

„o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Inspekcji Transportu Drogowego, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego I Centralnego Biura Antykorupcyjnego”;
- 2) w art. 1 :
 - a) w ust. 1 po wyrazach „Służby Ochrony Państwa,” dodaje się wyrazy „Inspekcji Transportu Drogowego”,
 - b) w ust. 2 pkt 1 po wyrazach „funkcjonariusza Służby Ochrony Państwa,” dodaje się wyrazy „funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 124. W ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2022 r. poz. 2516, oraz z późn. zm.¹⁵⁾) w art. 15 w ust. 6 wyrazy „Służby Więziennej” zastępuje się wyrazami „Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 125. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.¹⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w ust. 2 uchyla się pkt 1;
- 2) uchyla się przepisy rozdziału 9;
- 3) użyty w art. 85 ust. 4 pkt 4, art. 89 ust. 1 pkt 2, art. 89a ust. 2, art. 94 ust. 5 w różnej liczbie i różnym przypadku, wyraz „inspektor” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazem „funkcjonariusz”;
- 4) po art. 87 dodaje się art. 87a w brzmieniu:

„Art. 87a. 1. Kontroli, o której mowa w art. 87, podlegają:

 - 1) kierujący pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w:
 - a) przepisach ustawy,
 - b) art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - c) ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,

¹⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 289, 535, 803, 1030 i 1532.

¹⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 760, 919, 1123, 1193, 1195, 1523 i 1720.

- 2) przedsiębiorcy wykonujący przewóz drogowy,
 - 3) podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2
- zwani dalej „kontrolowanymi”.

2. Kontroli, o której mowa w ust. 1, nie podlegają pojazdy przewożące wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.”;

5) uchyla się art. 90a;

6) w art. 90c dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Konserwacja, naprawa i bieżące utrzymanie urządzeń technicznych do ważenia pojazdów jest finansowane ze środków budżetu państwa ujmowanych w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.”;

7) w art. 93 po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku, o którym mowa w art.15 ust. 6 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego, postępowanie administracyjne prowadzi i decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego, którego funkcjonariusze lub pracownicy stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”.

Art. 126. W ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 735, 1429, 1723 i 1737) w art. 90c w ust. 11 w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w celu realizacji zadań związanych ze świadectwami kierowców.”.

Art. 127. W ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2561, z późn. zm.¹⁷⁾) w art. 66 w ust. 1 po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego”.

¹⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 2674 i 2770 oraz z 2023 r. poz. 605, 650, 658, 1234, 1429, 1675, 1692, 1733, 1831, 1872 i 1938.

Art. 128. W ustawie z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2160) w art. 25 w ust. 1 po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) Główny Inspektor Transportu Drogowego i wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego w zakresie niezbędnym do wykonywania zadań określonych w ustawie z o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z ...);”.

Art. 129. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622, z późn. zm.¹⁸⁾) w art. 106 w ust. 3 wyrazy „inspektorów i pracowników Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się wyrazami „funkcjonariuszy i pracowników Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 130. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147 oraz z 2023 r. poz. 1123) w art. 99 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się wyrazami „funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 131. W ustawie z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą (Dz. U. z 2023 r. poz. 2015) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „Straży Granicznej,” zastępuje się wyrazami „Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego”;
- 2) w art. 17:
 - a) w ust. 2 po pkt 4 kropkę zastępuje średnik i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) Główny Inspektor Transportu Drogowego - zawiadamia się ministra właściwego do spraw transportu.”;
 - b) w ust. 7 po pkt 4 kropkę zastępuje średnik i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) Głównego Inspektora Transportu Drogowego - minister właściwy do spraw transportu.”;
- 3) w art. 19:
 - a) w ust. 4 po pkt 4 kropkę zastępuje średnik i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) Główny Inspektor Transportu Drogowego - komisję powypadkową powołuje minister właściwy do spraw transportu.”;

¹⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 1123, 1234, 1312, 1560 i 1872.

- b) w ust. 5 po wyrazach SzeF Krajowej Administracji Skarbowej,” dodaje się wyrazy „Główny Inspektor Transportu Drogowego”;
- 4) w art. 28 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb ustalania okoliczności i przyczyn wypadków w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności:
- 1) tryb postępowania komisji powypadkowej,
 - 2) tryb zgłaszania i rozpatrywania uwag i zastrzeżeń do ustaleń komisji powypadkowej oraz zatwierdzania tych ustaleń,
 - 3) wzory rejestru wypadków pozostających w związku z pełnieniem służby, protokołu powypadkowego oraz innych dokumentów sporządzanych w toku postępowania wyjaśniającego
- mając na względzie sprawne i terminowe prowadzenie tych postępowań.”;
- 5) w art. 29 w pkt 4 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) Główny Inspektor Transportu Drogowego”;
- 6) w art. 34 w ust. 2 :
- a) po pkt 2a dodaje się pkt 2aa w brzmieniu:
„2aa) minister właściwy do spraw transportu w stosunku do Głównego Inspektora Transportu Drogowego i jego zastępców oraz członków ich rodzin;”;
 - b) po pkt 11b dodaje się pkt 11c w brzmieniu:
„11c) Główny Inspektor Transportu Drogowego w stosunku do:
 - a) wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i ich zastępców oraz członków ich rodzin,
 - b) funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego oraz członków ich rodzin;”;
- 7) w art. 37 ust. 2 i ust. 3 otrzymują brzmienie:
„2. Jeżeli organ, o którym mowa w art. 34 ust. 2, uzna, że zachodzi szczególnie uzasadniony przypadek, może przedstawić również, odpowiednio Marszałkowi Sejmu, Prezesowi Rady Ministrów, ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, ministrowi właściwemu do spraw transportu albo ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, wnioski o podwyższenie odszkodowania albo o jego przyznanie w wysokości określonej w art. 14, wraz z dokumentami zebranymi w sprawie.

3. Decyzje w sprawach, o których mowa w ust. 2, Marszałek Sejmu, Prezes Rady Ministrów, minister właściwy do spraw finansów publicznych, minister właściwy do spraw transportu albo minister właściwy do spraw wewnętrznych wydaje w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku organu.”.

Art. 132. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104 i 1523) użyte w art. 13 ust. 4 pkt 3 i ust. 5 oraz w art. 32 w ust. 2 w pkt 4 w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „inspektor Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „funkcjonariusz Inspekcji Transportu Drogowego”.

Art. 133. W ustawie z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523):

- 1) użyte w art. 17 ust. 3 i 4, art. 23 ust. 3, art. 25 ust. 1, 3 i 7, art. 32 ust. 3 w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „inspektor Inspekcji Transportu Drogowego” lub „inspektor” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami odpowiednio „funkcjonariusz Inspekcji Transportu Drogowego” lub „funkcjonariusz”;
- 2) w art. 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U.).”;

- 3) art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Art. 18. Funkcjonariusz Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzający kontrolę drogową, o której mowa w art. 17 ust. 1, wprowadza dane o przeprowadzonej kontroli do centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego. W przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w art. 33 ust. 1, uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń, o których mowa w art. 32 ust. 1 i 2, uzasadniających nałożenie grzywny, funkcjonariusz sporządza protokół kontroli.”;

- 5) w art. 23 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, odpowiednio na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego.”.

Rozdział 11

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 134. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) Główny Inspektor lub osoba pełniąca obowiązki Głównego Inspektora,
- 2) Zastępcy Głównego Inspektora lub osoby pełniące obowiązki Zastępcy Głównego Inspektora,
- 3) wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego,
- 4) zastępcy wojewódzkiego inspektora transportu drogowego,
- 5) osoby zajmujące stanowiska wyższe, koordynujące lub samodzielne w służbie cywilnej, o ile stanowisko to wiązało się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji,
- 6) inspektorzy Inspekcji,
- 7) pracownicy GITD zatrudnieni na stanowiskach wiążących się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji,
- 8) pracownicy GITD, posiadający uprawnienia inspektora Inspekcji,
- stają się funkcjonariuszami.

2. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy, każdy w zakresie swojego działania, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy, zawiadamiają na piśmie pracowników o zmianach, jakie nastąpiły w zakresie ich stosunków pracy oraz proponują nowe warunki pracy i płacy. Przepisy art. 23¹ § 4 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465) stosuje się odpowiednio.

3. Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy, każdy w zakresie swojego działania, mogą nie zaproponować pracownikowi, o którym mowa w ust. 2, nowych warunków pracy i płacy w przypadku likwidacji stanowiska pracy zajmowanego przez tego pracownika, lub niespełnienia przez niego wymagań określonych w ustawie dla zajmowanego przez niego stanowiska.

4. Stosunki pracy z pracownikami, o których mowa w ust. 2, wygasają po upływie trzech miesięcy od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 2, jeżeli przed upływem tego terminu,

Główny Inspektor oraz wojewódzcy inspektorzy, każdy w zakresie swojego działania, nie zaproponuje tym pracownikom nowych warunków pracy i płacy, bądź po upływie trzech miesięcy od dnia ich zaproponowania, w razie ich nieprzyjęcia.

5. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, którzy podejmą odpowiednio pracę albo służbę w Inspekcji, zachowują ciągłość zatrudnienia i służby.

6. W przypadku wygaśnięcia stosunku pracy w sposób określony w ust. 4, lub jego rozwiązania za wypowiedzeniem, pracownikom przysługują świadczenia przewidziane dla pracowników, z którymi stosunki pracy rozwiązuje się z powodu likwidacji pracodawcy.

7. Przepisów ust. 2 zdanie drugie oraz ust. 3-5 i ust. 6 nie stosuje się do urzędników służby cywilnej, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej.

Art. 135. 1. Główny Inspektor lub osoba pełniąca obowiązki Głównego Inspektora z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskuje stopień nadinspektora generalnego.

2. Zastępcy Głównego Inspektora lub osoby pełniące obowiązki Zastępcy Głównego Inspektora z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskują stopień inspektora generalnego.

3. Funkcjonariuszowi, który przed dniem wejścia w życie ustawy zajmował stanowisko:

- 1) wojewódzkiego inspektora transportu drogowego;
- 2) zastępcy wojewódzkiego inspektora transportu drogowego;
- 3) wyższe, koordynujące lub samodzielne w służbie cywilnej, o ile stanowisko to wiązało się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji:
 - a) dyrektora biura lub komórki organizacyjnej równorzędnej w GITD;
 - b) zastępcy dyrektora biura lub komórki organizacyjnej równorzędnej w GITD;
 - c) naczelnika wydziału w GITD;
 - d) zastępcy naczelnika wydziału w GITD;
 - e) naczelnika wydziału w WITD;
 - f) zastępcy naczelnika wydziału w WITD;
 - g) radcy generalnego w GITD;
 - h) radcy w GITD

– określa się stopień w korpusie oficerów starszych – pod warunkiem, że posiada on zdany egzamin kwalifikacyjny bądź egzamin ten zda w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy oraz posiada tytuł zawodowy magistra, magistra inżyniera albo równorzędny potwierdzający wykształcenie wyższe na tym samym poziomie, w rozumieniu ustawy z dnia

20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2023 r. poz. 742, 1088, 1234, 1672, 1872 i 2005).

4. Funkcjonariuszowi niewymienionemu w ust. 3, który przed dniem wejścia w życie ustawy zajmował stanowisko:

- 1) naczelnika wydziału w GITD i posiada uprawnienia inspektora Inspekcji;
- 2) zastępcy naczelnika wydziału w GITD i posiada uprawnienia inspektora Inspekcji;
- 3) naczelnika wydziału w WITD i posiada uprawnienia inspektora Inspekcji;
- 4) zastępcy naczelnika wydziału w WITD i posiada uprawnienia inspektora Inspekcji;
- 5) głównego specjalisty transportu drogowego,
- 6) starszego specjalisty transportu drogowego;
- 7) kierownika oddziału wydziału inspekcji w WITD;
- 8) w GITD wiążące się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji:
 - a) kierownika sekcji,
 - b) głównego specjalisty

– określa się stopień w korpusie oficerów młodszych – pod warunkiem, że posiada on zdany egzamin kwalifikacyjny bądź egzamin ten zda w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy oraz posiada tytuł zawodowy licencjata, inżyniera albo równorzędny potwierdzający wykształcenie wyższe na tym samym poziomie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.

5. Funkcjonariuszowi, który przed dniem wejścia w życie ustawy zajmował stanowisko:

- 1) młodszego inspektora transportu drogowego;
- 2) inspektora transportu drogowego;
- 3) starszego inspektora transportu drogowego;
- 4) młodszego specjalisty transportu drogowego;
- 5) specjalisty transportu drogowego;
- 6) starszego specjalisty ruchu drogowego;
- 7) głównego specjalisty ruchu drogowego;
- 8) wiążące się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji, pod warunkiem, że posiada on uprawnienia inspektora Inspekcji

– określa się stopień w korpusie aspirantów.

6. W przypadku funkcjonariuszy, o których mowa w ust. 4 i 5, gdy nie posiadają oni studiów wyższych, w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, mianuje się ich na stopień starszego specjalisty transportu drogowego.

7. Funkcjonariuszowi, który przed dniem wejścia w życie ustawy zajmował stanowisko inspektora Inspekcji inne niż określone w ust. 1-5, określa się stopień w korpusie podoficerów.

8. Główny Inspektor pracownikowi, który posiada uprawnienia Inspektora Inspekcji, po złożeniu przez niego z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wyznacza stopień inspekcyjny, odpowiadający potrzebom Inspekcji.

9. Określając stopień służbowy funkcjonariusza bierze się, w szczególności, pod uwagę:

- 1) długość okresu wykonywania czynności kontrolnych lub sprawowania nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji;
- 2) dotychczas zajmowane stanowisko służbowe;
- 3) wyniki pracy, w szczególności jej merytoryczną poprawność, ilość i terminowość;
- 4) ostatnią ocenę okresową członka korpusu służby cywilnej;
- 5) posiadane doświadczenie i wykształcenie, w sprawach z zakresu zadań Inspekcji;
- 6) długość okresu wykonywania innej pracy w Inspekcji.

10. Od aktu mianowania na stopień, wydanego przez:

- 1) wojewódzkiego inspektora, zainteresowanemu służy odwołanie w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - do Głównego Inspektora,
- 2) Głównego Inspektora, zainteresowanemu służy w terminie 14 od dnia jego doręczenia, wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Art. 136. 1. Do spraw związanych z wydaniem lub przedłużeniem dopuszczenia do posiadania broni inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego posiadających na dzień wejścia w życie ustawy dopuszczenie do posiadania broni stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 137. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Inspektor i wojewódzcy inspektorzy dokonują mianowań funkcjonariuszy na stopnie służbowe.

Art. 138. 1. Do kontroli wszczętych i niezakończonych przez Inspekcję Transportu Drogowego przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy tej ustawy, przy czym wszystkie dotychczas podjęte czynności pozostają w mocy.

2. Do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych ostateczną decyzją przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy tej ustawy, przy czym wszystkie dotychczas podjęte czynności pozostają w mocy.

Art. 139. Do postępowań dyscyplinarnych w służbie cywilnej prowadzonych w odniesieniu do pracowników GITD posiadających uprawnienia inspektora Inspekcji i inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, wszczętych i niezakończonych prawomocnym orzeczeniem przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, chyba, że przepisy niniejszej ustawy są względniejsze.

Art. 140. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 50a, art. 69 ust. 3-5, art. 76 ust. 4 oraz art. 90a ust. 3 i 5 ustawy, o której mowa w art. 125 oraz zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 4 ust. 2, art. 29 ust. 4 i 5, art. 47 ust. 3, 4 i 5, art. 74 ust. 8 i art. 94 ust. 2, 3, 4, 5 i 6, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 2) art. 66 ust. 7 i art. 86 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 120, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 66 ust. 7 i art. 86 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 120, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 141. 1. Maksymalny limit zwiększonych wydatków wynikający z wejścia w życie przepisów ustawy, przeznaczonych na finansowanie wydatków związanych z wejściem w życie ustawy wynosi:

- 1) w roku 2025 – 13 148 000 zł;
- 2) w roku 2026 – 12 137 000 zł;
- 3) w roku 2027 – 23 799 000 zł;
- 4) w roku 2028 – 24 290 000 zł;
- 5) w roku 2029 – 21 524 000 zł;
- 6) w roku 2030 – 22 648 000 zł;
- 7) w roku 2031 – 27 705 000 zł;
- 8) w roku 2032 – 32 611 000 zł;

9) w roku 2033 – 44 430 000 zł;

10) w roku 2034 – 42 928 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzi mechanizmy korygujące w przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, w zakresie ograniczenia kosztów rzeczowych Inspekcji.

3. Organem monitorującym wykorzystanie limitów wydatków określonych w ust. 1 jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 142. Ustawa wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

UZASADNIENIE

Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) została powołana na mocy *art. 48 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego. Powstanie i działanie ITD było jednym z warunków przystąpienia Polski do UE, co wyraźnie wynika z treści przedakcesyjnego Polskiego Stanowiska Negocjacyjnego w obszarze „Polityka Transportowa”. Strona polska zobowiązała się w nim do utworzenia wyspecjalizowanej formacji, mającej realizować nie tylko zadania kontrolne w zakresie m.in. dostępu do rynku przewozów drogowych, norm socjalnych kierowców i warunków technicznych pojazdów czy bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, ale również instytucji koordynującej tego rodzaju działalność innych służb kontrolnych.¹

Dwudziestoletnia obecność na polskich drogach tejże wyspecjalizowanej formacji z całą pewnością potwierdziła zasadność jej utworzenia, doprowadzając do ograniczenia szarej strefy w transporcie drogowym i w konsekwencji poprawy przestrzegania przepisów z zakresu przewozu drogowego oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa w przewozach drogowych. Według danych z Centralnej Ewidencji Naruszeń, inspektorzy zatrudnieni w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego przeprowadzili w 2023 r. (dane do 31.X.23) ponad 166,8 tys. kontroli drogowych i 1217 kontroli w siedzibie przedsiębiorstw. W Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wszczęto ponad 37,7 tys. postępowań administracyjnych w ramach kontroli prawidłowości obowiązków uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych. W wyniku przeprowadzonych kontroli i stwierdzonych naruszeń organy ITD wydały w pierwszej instancji 28,3 tys. decyzji administracyjnych o nałożeniu kar pieniężnych w związku z naruszeniem obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, 33 223 mandaty, na podstawie ustawy o transporcie drogowym i 19 292 mandaty w związku z kontrolą ruchu drogowego, z wyłączeniem systemu fotoradarowego.

¹ Stanowisko rządu RP zostało oficjalnie zaakceptowane przez Komisję Europejską i stało się formalną podstawą zamknięcia procesu negocjacji w tym obszarze na szczycie w Kopenhadze w 2002 r. Potwierdza to raport Komitetu Integracji Europejskiej dot. stanu wdrażania przez RP zobowiązań akcesyjnych w 2001 r.; Synteza Stanowiska negocjacyjnego Polski w obszarze Polityka Transportowa, str. 5; Raport z realizacji w 2001 r. Narodowego programu przygotowania do członkostwa w Unii Europejskiej, przyjęty przez Komitet Integracji Europejskiej 22 lutego 2002 r., str. 182-188.

ITD aktywnie angażuje się w działania na arenie międzynarodowej, realizując zadania, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. ITD wywiązując się ze zobowiązań wynikających z przepisów unijnych, opracowuje raporty zawierające szczegółowe wyniki kontroli transportu drogowego, realizowanych przez uprawnione organy kontrolne na terytorium RP, a następnie przekazuje je Komisji Europejskiej. Działania te umożliwiają wymianę informacji między krajami członkowskimi Unii Europejskiej, co pozwala na lepsze zrozumienie i monitorowanie wyzwań oraz tendencji występujących w sektorze transportu drogowego na szczeblu europejskim. Prowadzi to również do podejmowania wspólnych działań i inicjatyw mających na celu poprawę jakości i bezpieczeństwa transportu drogowego w Europie. Dane przekazywane Komisji Europejskiej mogą prowadzić do podejmowania przez nią działań legislacyjnych o charakterze zaradczym, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w sektorze transportu drogowego.

Główny Inspektor Transportu Drogowego jest ponadto odpowiedzialny za realizację programu szkolenia w zakresie najlepszych praktyk kontrolnych oraz wymiany pracowników. Program ten jest realizowany wspólnie z właściwymi organami odpowiedzialnymi za kontakty wewnątrzspółnotowe w zainteresowanych państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA).

ITD odgrywa ponadto istotną rolę w pracach komitetów i grup eksperckich przy Komisji Europejskiej, w tym w ramach procedury komitetowej, co zapewnia aktywny udział w procesie kształtowania polityk i regulacji. Reprezentacja w Komitecie ds. Transportu Drogowego pozwala na bezpośredni wpływ na decyzje i ustawodawstwo dotyczące transportu drogowego.

W obszarze współpracy międzynarodowej, ITD jest ponadto zaangażowana w projekty bilateralne z innymi instytucjami kontrolnymi oraz multilateralne, w tym w ramach współpracy z Europejskim Urzędem ds. Pracy. Ponadto Polska, reprezentowana przez GITD, jako jedno z państw założycielskich Euro Contrôle Route Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (ECR EUWT), współpracuje ze służbami inspekcyjnymi w krajach członkowskich UE i, na określonych warunkach, z krajami trzecimi. To partnerstwo umożliwia efektywną wymianę wiedzy i doświadczeń, co jest kluczowe dla usprawnienia kontroli i zwiększenia skuteczności działań. Ponadto zaangażowanie w tę platformę współpracy daje również możliwość realizacji działań i projektów przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej.

ITD angażuje się również w projekty pomocy technicznej, finansowane bądź współfinansowane ze środków unijnych. Projekty te przyczyniają się do budowania kompetencji i umiejętności wśród pracowników i inspektorów ITD, co z kolei przekłada się na wyższy standard kontroli transportu drogowego.

Istotnym aspektem działania ITD jest wymiana między państwami członkowskimi UE informacji o naruszeniach unijnych i krajowych przepisów dotyczących transportu drogowego. Regularna wymiana tych danych z innymi państwami członkowskimi UE i EFTA poprawia skuteczność kontroli i przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach oraz pozwala na lepsze monitorowanie i identyfikację kierowców oraz przewoźników, którzy nie przestrzegają przepisów. Przekazane informacje są wykorzystane do podejmowania ukierunkowanych działań kontrolnych, co przyczynia się do efektywniejszego wykorzystania zasobów ITD.

Niezależnie od prezentowanych powyżej wysokich wyników realizacji zadań przez ITD i jej dobrej renomy na arenie międzynarodowej, powstaje konieczność reorganizacji struktury organizacyjnej tej służby oraz jej charakteru i funkcji, jaką ma pełnić. Niepodważalnie transport drogowy stanowi gałąź gospodarki, która jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój ekonomiczny państw i ich związków. Na szczególną rolę organów kontrolnych (*ang. enforcement*), mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji i transportu drogowego odbywającego się w pełnym poszanowaniu przepisów prawa poprzez zachowanie odpowiednio wysokich i jednolitych poziomów nadzoru i monitorowania w poszczególnych państwach członkowskich, zwraca uwagę prawo Unii Europejskiej.²

Z tych względów zapewnienie właściwej ochrony jednakowych i transparentnych warunków dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w Unii Europejskiej, jak również przepisów socjalnych kierowców w przewozach drogowych oraz właściwego korzystania z urządzeń rejestrujących poprzez wyspecjalizowane kontrole, wykonywane w sposób zaplanowany, uwzględniający system oceny ryzyka i gradację powagi naruszeń

² Por. pkt 12 preambuły do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, s. 51, z późn. zm.); pkt 19 preambuły do rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1; L 300 z 14.11.2009, s. 88, z późn. zm.).

w transporcie drogowym, przez wyspecjalizowaną i dedykowaną wyłącznie do tych zadań służbę, jest niezwykle istotne z punktu widzenia ochrony uczciwej konkurencji i rozwoju potencjału rynku przewozów drogowych.

Ze względu na znaczenie rynku usług przewozowych dla polskiej gospodarki oraz obszerność, złożoność i kompleksowość mających do niego zastosowanie przepisów prawnych, uzasadnione jest funkcjonowanie wyspecjalizowanej formacji kontrolnej (inspekcji) celem przestrzegania zasad uczciwej konkurencji w przewozach drogowych, których naruszenie przyczynia się również do wzrostu zagrożenia w ruchu drogowym, degradacji środowiska naturalnego i powierzchni dróg publicznych. Jednocześnie wskutek zmieniającej się sytuacji ekonomiczno-politycznej na światowym rynku przewozów drogowych, powstaje konieczność zapewnienia wzmożonej kontroli, która zapewni ochronę rynku przewoźników polskich, jak również całego unijnego rynku przewozów drogowych, przed nieuczciwymi praktykami przewoźników z państw trzecich, w szczególności państw położonych na wschód od granicy terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i całej Unii Europejskiej.

Niemniej jednak aktualnie obowiązujące przepisy prawa krajowego dotyczące funkcjonowania ITD wprowadzają poważny rozdźwięk pomiędzy specyfiką wykonywanych zadań, a pragmatyką regulującą pracę jej funkcjonariuszy na gruncie przepisów ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1691, z późn. zm.). Specyfika rynku przewozów drogowych wymaga, aby wyspecjalizowana, umundurowana i pracująca samodzielnie formacja kontrolna (ITD), przeprowadzała kontrole w ciągu całej doby, 7 dni w tygodniu i 365 dni w roku. Należy podkreślić potrzebę systematycznej, codziennej i planowanej w skali całego kraju, zsynchronizowanej pomiędzy poszczególnymi jednostkami terenowymi ITD służbę w godzinach nocnych (22.00-06.00), kiedy to następuje istotny wzrost natężenia ruchu samochodów ciężarowych oraz potencjalnych naruszeń, jak również na działania prowadzone w ciągu dni wolnych od pracy oraz dni, kiedy obowiązuje zakaz ruchu samochodów ciężarowych, aby skutecznie zweryfikować, czy przepisy te są przestrzegane. Z tych względów przedmiotowy projekt ustawy ma na celu w szczególności rozwiązanie problemów związanych ze statusem służbowym inspektorów ITD. Jedynie wprowadzenie rozwiązania analogicznego do funkcjonującego chociażby w przepisach o Służbie Celno-Skarbowej umożliwi prowadzenie i planowanie kontroli przewozu drogowego, a przez to planowanie czasu pracy inspektorów, także w porze nocnej. Jednocześnie nie będzie to skutkowało traktowaniem pracy w soboty, niedziele i

święta oraz w nocy, jako pracy na polecenie przełożonego w godzinach nadliczbowych w wyjątkowych przypadkach, tak jak to reguluje obecnie art. 97 ust. 5 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej.

Projekt ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego stanowi odpowiedź na wskazane powyżej problemy związane z koniecznością zapewnienia szczelności systemu kontroli w zakresie przewozów drogowych. Regulacja ta ma na celu umożliwienie właściwej ochrony rynku przed nieuczciwą konkurencją poprzez skuteczne sankcjonowanie naruszeń przepisów prawa dotyczących obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych. Projektowana ustawa ma na celu wprowadzenie rozwiązań prawnych w ITD, których źródłem były doświadczenia zdobyte na gruncie funkcjonowania dotychczasowych przepisów o ITD, tj. ustawy o transporcie drogowym oraz postulatów inspektorów i innych pracowników ITD oraz środowiska przewoźników drogowych. Opracowanie nowego aktu normatywnego jest elementem koniecznym i prowadzącym do naprawy stanu ITD oraz wzmocnienia statusu jej członków. Stworzenie jednolitego, umundurowanego, transparentnego w swoim działaniu korpusu ITD jest nie tylko realizacją postulatów zgłaszanych od dawna przez środowisko inspektorów ITD, ale i wychodzi naprzeciw oczekiwaniom społecznym. Projektowana regulacja w sposób kompleksowy reguluje charakter i rolę, kompetencje oraz sprawy z zakresu struktury organizacyjnej oraz zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego ITD. Wprowadzenie jej nie tylko pozytywnie wpłynie na efektywność wykonywanych zadań, ale również pozwoli na sprawniejsze reagowanie na sytuacje nagłe i nieprzewidziane poprzez alokowanie większej liczby inspektorów dla dokonywania kontroli w określonych miejscach kraju.

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

- 1) nadanie inspektorom ITD statusu funkcjonariuszy, tak jak jest to obecnie przewidziane w odniesieniu do pozostałych służb kontrolnych dokonujących kontroli przewozów drogowych;
- 2) uregulowanie w sposób kompleksowy zagadnień dotyczących funkcjonowania ITD, jako umundurowanej formacji, takich jak: warunki przyjęcia do służby w ITD, szkolenie, uprawnienia, status pracowników innych niż funkcjonariusze, przebieg i zakończenie służby, uposażenie i odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Stosownie do art. 1 projektowanej ustawy zakres przedmiotowy jej przepisów stanowią kompetencje, organy i organizacja ITD. Przepis art. 1 projektu wskazuje również na charakter tej służby, jako jednolitej umundurowanej formacji, a także na cel jej działania. ITD ma przede wszystkim odpowiadać za nadzór nad rynkiem przewozów drogowych, wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Funkcje te ITD będzie realizować dzięki pełnieniu z jednej strony roli regulatora rynku przewozów drogowych, czyli pełnieniu nadzoru nad przestrzeganiem wspólnych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i udzielaniu lub cofaniu uprawnień wymaganych w międzynarodowych zarobkowych przewozach drogowych. Z drugiej strony służba ta będzie pełnić kontrolę przestrzegania przepisów w zakresie warunków i obowiązków przewozu drogowego, zarówno w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak i wykonywania obowiązków określonych w przepisach odrębnych. Skupienie takich kompetencji w ramach jednej publicznej struktury organizacyjnej pozwoli na sprawowanie rzetelnego nadzoru i monitoringu nad rynkiem przewozów drogowych.

Przepisy art. 2 przedmiotowego projektu przewidują, że zarówno nazwa: „Inspekcja Transportu Drogowego”, jak i znak graficzny ITD są zastrzeżone wyłącznie dla tejże formacji. Wzór znaku graficznego ITD zostanie określony jako załącznik do aktu wykonawczego do projektowanej ustawy; z art. 2 ust. 2 projektu wynika bowiem delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania w tym zakresie stosownego rozporządzenia, korzystając z wytycznej uwzględnienia kolorystyki znaku wynikającej z tradycji ITD.

Art. 3 projektu wprowadza słowniczek pojęć, którymi najczęściej posługuje się tekst projektowanej regulacji, ma charakter porządkujący i redakcyjny.

Szczegółowy katalog zadań ITD określają przepisy art. 4 projektu. W zakresie uprawnień kontrolnych ITD będzie właściwa w sprawach kontroli przepisów krajowych i prawa Unii Europejskiej z zakresu: przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o którym mowa w art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym, przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147 i z 2023 r. poz. 1123), rodzaju używanego paliwa, dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.), w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy, przestrzegania przepisów socjalnych kierowców i czasu pracy kierowców w zarobkowych przewozach drogowych i stosowania urządzeń rejestrujących (tachografów), dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i art. 39b² ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz ukończenie szkolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1 pkt 6, a ponadto 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 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Przepisy art. 5 projektowanej ustawy zawierają rozwiązania obowiązujące już na gruncie aktualnego stanu prawnego (por. art. 67 ustawy o transporcie drogowym) i stanowią podstawę do współdziałania przez organy ITD z innymi służbami i organami administracji państwowej, w zakresie ochrony uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa przewozów drogowych oraz bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych, a także zwalczania przestępstw i wykroczeń drogowych dokonywanych w zakresie przewozu drogowego lub w związku z tym przewozem, z uwzględnieniem właściwości i kompetencji tych organów oraz zadań ITD. Projektowana regulacja rozszerza katalog służb i organów, z którymi Inspekcja Transportu Drogowego będzie uprawniona i jednocześnie zobowiązana współdziałać, o Zakład Ubezpieczeń Społecznych i Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, z uwagi na konieczność pozyskiwania przez organy ITD informacji o istnieniu stosunku pracy kontrolowanych kierowców, a także z uwagi na podejmowanie wspólnych działań z zakresu ochrony uczciwej konkurencji z organem właściwym w tych sprawach.

Art. 6 projektu ustanawia 6 września Dniem ITD, jako dzień upamiętniający datę uchwalenia ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, na mocy której (art. 48) została utworzona ITD. Wprowadzenie ustawowego święta ITD ma na celu kultywowanie tradycji

i autorytetu tej służby, a także ma sprzyjać podnoszeniu morale funkcjonariuszy i pracowników Inspekcji oraz utożsamianiu się z rolą i charakterem tej formacji.

Mając na uwadze dbałość o tradycję i podniesienie prestiżu ITD, na wzór innych formacji mundurowych, art. 7 przedmiotowego projektu ustawy reguluje kwestie nadania sztandaru ITD oraz sztandarów jednostkom organizacyjnym ITD. Minister właściwy do spraw transportu będzie upoważniony do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru sztandaru Inspekcji Transportu Drogowego, podstawowych elementów wzoru sztandaru nadawanego jednostkom organizacyjnym ITD i trybu nadawania tych sztandarów. Przewidziana delegacja ustawowa do wydania stosownego aktu wykonawczego pozwoli na określenie podstawowych elementów wzorów sztandarów i w konsekwencji spowoduje, że przy nadawaniu sztandarów jednostkom organizacyjnym ITD, sztandary te będą posiadały zbliżoną szatę graficzną, nawiązując w sposób jednolity do tradycji Inspekcji Transportu Drogowego.

Na podstawie art. 8 projektowanej ustawy minister właściwy do spraw transportu będzie uprawniony do zawierania porozumień umożliwiających prowadzenie działalności duszpasterskiej w ITD, bez ograniczenia do jednego kościoła czy związku wyznaniowego. Proponowany przepis stanowi rozwiązanie analogiczne do możliwości prowadzenia działalności duszpasterskiej, np. w Służbie Celno-Skarbowej.

Art. 9 reguluje zagadnienia przyznawania odznaki honorowej „Zasłużony dla Inspekcji Transportu Drogowego”, w tym określenie katalogu osób uhonorowanych taką odznaką, tj. osób szczególnie zasłużonych dla ITD. Projektowana ustawa przewiduje trzy stopnie odznaki honorowej ITD: złotą, srebrną i brązową. Odznakę będzie nadawał minister właściwy do spraw transportu, przy czym odznaka tego samego stopnia będzie mogła być nadana tej samej osobie tylko raz i osobie odznaczonej będzie można nadać jedynie odznakę wyższego stopnia. Minister właściwy do spraw transportu, zgodnie z delegacją zawartą w art. 9 ust. 5 projektu, określi w drodze rozporządzenia między innymi: tryb postępowania w sprawach nadawania odznaki, jej wzór i sposób ewidencjonowania osób odznaczonych.

Obowiązek dostarczenia dokumentów i informacji lub udzielenia pomocy, określony w art. 10 projektowanej ustawy, wynika ze składanego w każdym czasie właściwie uzasadnionego żądania organu ITD. Rozwiązanie takie ma na celu usprawnienie czynności kontrolnych i zapewnienie możliwości kompleksowego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów prawa związanych z wykonywaniem przewozów drogowych po sieci dróg na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy prawa Unii Europejskiej wymagają zapewnienia ich skutecznej egzekucji, opierającej się w głównej mierze na systemie oceny ryzyka. Projektowane przepisy pozwolą, na podstawie szerokiego dostępu do informacji, typować do kontroli obszary o podwyższonym stopniu ryzyka naruszenia przepisów prawa i nieuczciwej konkurencji oraz identyfikować podmioty, które powinny zostać poddane takiej kontroli w pierwszej kolejności. W rezultacie szeroki dostęp do informacji przekładać się będzie na mniejszą liczbę kontroli i mniejszą dolegliwość dla podmiotów. Uprawnienie to przyczyni się również do weryfikacji wiarygodności podmiotów podlegających kontroli, co dodatkowo spowoduje skoncentrowanie posiadanych przez organy ITD zasobów kadrowych i technicznych na podmiotach działających z naruszeniem prawa.

Przepisy art. 12 projektowanej regulacji uprawniają organy ITD do zbierania i przetwarzania informacji zawierających dane osobowe. Pozyskiwanie i przetwarzanie danych będzie następować wyłącznie w celu wykonywania kontroli realizowanych przez organy ITD, a także w związku z prowadzonymi przez nie postępowaniami administracyjnymi i postępowaniami w sprawach o wykroczenia i wyłącznie w takim zakresie, w jakim uzyskanie i przetwarzanie tych danych jest niezbędne dla realizacji tych zadań. Uregulowana została również kwestia dostępu do danych szczególnie wrażliwych, które mogą być zbierane i przetwarzane jedynie, gdy jest to uzasadnione zakresem i charakterem prowadzonego postępowania lub dokonywanych czynności.

Przepis art. 12 projektu ustawy reguluje przetwarzanie danych osobowych przez ITD w zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych, w tym dane wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.). W ust. 2 ww. artykułu zawarto uprawnienie ITD do przetwarzania informacji, w tym danych osobowych, oraz ich wymiany z właściwymi organami i instytucjami krajowymi, Unii Europejskiej oraz innych państw, a także organizacjami międzynarodowymi, w celach, o których mowa w art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1206), a w ust. 3 dodano uprawnienie umożliwiające przekazanie danych osobowych państwu trzeciemu lub organizacjom międzynarodowym, na ich wniosek, w przypadku gdy są spełnione warunki przekazywania informacji określone w art. 18a–18d ustawy z dnia 16 września 2011 r. o

wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich Unii Europejskiej, państw trzecich, agencjami Unii Europejskiej oraz organizacjami międzynarodowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 783). Ponadto w ust. 6 uprawniono ITD do wydawania rozstrzygnięć w indywidualnych przypadkach w oparciu o zautomatyzowane przetwarzanie danych, w tym profilowanie w związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 129a ust. 1 pkt 3 lit. b i art. 129g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Przepis art. 13 projektu ustawy reguluje zasady nieodpłatnego udostępniania przez Głównego Inspektora oraz wojewódzkich inspektorów lub osoby przez nich upoważnione, danych osobowych przetwarzanych w związku z realizacją zadań określonych w ustawie przez inne służby wymienione w tym przepisie, m.in. Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, prokuratora, sądy, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektora izby administracji skarbowej, naczelnika urzędu celno-skarbowego oraz Państwową Inspekcję Pracy. Udostępnianie danych będzie się odbywać na podstawie pisemnego wniosku zawierającego: oznaczenie sprawy, wskazanie okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych oraz wskazanie zakresu danych podlegających udostępnieniu. W ust. 4 ww. artykułu wprowadzono możliwość wyrażenia zgody przez Głównego Inspektora oraz wojewódzkich inspektorów na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych osobowych wskazanym podmiotom bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

W przepisie art. 14 projektu ustawy wprowadzono możliwość nieodpłatnego uzyskania danych przez ITD ze zbiorów danych, w tym zbiorów danych osobowych, prowadzonych przez organy władzy publicznej oraz państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne, w zakresie zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych. Administratorzy zbiorów danych będą zobowiązani do udostępnienia Inspekcji przetwarzanych w nich danych na podstawie pisemnego wniosku Głównego Inspektora, wojewódzkiego inspektora lub osoby przez niego upoważnionej. Dodatkowo wprowadzono możliwość zawierania przez administratorów danych osobowych z Głównym Inspektorem lub wojewódzkim inspektorem pisemnej umowy o udostępnianiu jednostkom organizacyjnym Inspekcji informacji zgromadzonych w zbiorach w drodze teletransmisji bez konieczności składania każdorazowo pisemnych wniosków o udostępnienie danych, jeżeli jednostki te spełniają łącznie warunki określone w ustawie.

Rozdział 2

Organizacja Inspekcji Transportu Drogowego

Przepisy rozdziału 2 projektowanego aktu normatywnego regulują sprawy z zakresu zadań i kompetencji organów ITD. Wskazują również na sposób powoływania i odwoływania osób piastujących funkcję organów ITD, zależności organów w strukturze organizacyjnej Inspekcji i zasady finansowania działań tej struktury. Przepisy rozdziału 2 stanowią regulacje po części tożsame z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami art. 51–54c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Struktura organizacyjna ITD będzie liniowa, na czele z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego i podległymi mu szesnastoma wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego. Każdy z wojewódzkich inspektorów transportu drogowego będzie właściwy miejscowo w zakresie terytorialnym właściwego województwa, jednakże na polecenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego będzie mógł wykonywać swoje zadania na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od terytorialnego zasięgu swojego działania.

Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie realizował, tak jak na gruncie dotychczasowych przepisów, zadania z zakresu uprawnień w międzynarodowym transporcie drogowym, związanych z kontrolą obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych oraz związanych z kontrolą przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Natomiast w zakresie kontroli obowiązków i warunków przewozu drogowego organami właściwymi będą wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.

Przepis art. 16 ust. 1 projektowanej ustawy określa pozycję ministra właściwego do spraw transportu i Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Przepis ten podkreśla rolę ministra właściwego do spraw transportu jako organu kształtującego politykę państwa w zakresie zadań ITD. Jednocześnie projekt zawiera analogiczne do przepisu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym rozwiązanie wskazujące na sprawowanie nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, tj. centralnym organem administracji rządowej. Zgodnie z projektowanym aktem normatywnym to Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje ITD oraz zapewnia sprawne i efektywne wykonywanie jej zadań, przy pomocy aparatu administracyjnego, czyli obsługującego go urzędu – Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów będzie również organem właściwym do odwołania Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Natomiast zastępców Głównego Inspektora Transportu Drogowego będzie powoływał i odwoływał minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Proponowana ustawa zakłada rezygnację z obowiązku przeprowadzania konkursu na stanowisko Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Zastępców Głównego Inspektora Transportu Drogowego, co jest podyktowane zmianą charakteru Inspekcji Transportu Drogowego ze służby na formację mundurową, ze wzmocnioną strukturą podległości służbowej.

Mając na uwadze fakt, że to Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie nadzorował bezpośrednio wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, organem właściwym do powołania i odwołania wojewódzkiego inspektora transportu drogowego i zastępcy wojewódzkiego inspektora transportu drogowego będzie Główny Inspektor Transportu Drogowego, który powinien w tym zakresie uprzednio każdorazowo zasięgnąć opinii właściwego wojewody.

Stanowisko Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Zastępców Głównego Inspektora Transportu Drogowego będzie mogła zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Inspekcji Transportu Drogowego;
- 8) nie była skazana prawomocnym wyrokiem orzekającym zakaz zajmowania stanowisk kierowniczych w urzędach organów władzy publicznej lub pełnienia funkcji związanych z gospodarowaniem środkami publicznymi.

Projekt zakłada również określenie wymogów, które powinna spełniać osoba zajmująca stanowisko wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, takich jak:

- 1) posiadanie tytułu zawodowego magistra lub równorzędnego;
- 2) posiadanie obywatelstwa polskiego;
- 3) korzystanie z pełni praw publicznych;
- 4) nieskazanie prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiadanie kompetencji kierowniczych;
- 6) posiadanie co najmniej 3-letniego stażu pracy, w tym co najmniej 2-letniego stażu pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiadanie wykształcenia i wiedzy z zakresu spraw należących do właściwości ITD;
- 8) nieskazanie prawomocnym wyrokiem orzekającym zakaz zajmowania stanowisk kierowniczych w urzędach organów władzy publicznej lub pełnienia funkcji związanych z gospodarowaniem środkami publicznymi.

Takie same wymogi powinien spełniać zastępca wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.

Analogicznie do dotychczas obowiązujących przepisów statut Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego nadawać będzie Prezes Rady Ministrów w drodze zarządzenia. Natomiast organizację wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego w tym jego siedzibę, określać będzie statut nadany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w drodze zarządzenia. Szczegółową organizację zaś określi regulamin organizacyjny ustalany przez wojewódzkiego inspektora i zatwierdzany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. .

Podstawowym źródłem finansowania ITD będzie nadal budżet państwa, część 39 – transport, znajdująca się w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu. Proponuje się wprowadzenie jednego budżetu dla całej ITD, co umożliwi przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi. Zarządzając budżetem Inspekcji, Główny Inspektor dysponować będzie skuteczniejszymi narzędziami umożliwiającymi pozyskiwanie dodatkowych środków na działalność Inspekcji z funduszy europejskich. Jednocześnie należy wskazać, iż w ustawach określa się jedynie ogólnie dysponenta części budżetowej, natomiast ustanowienie dalszych dysponentów następuje stosownie do przepisów odrębnych. Kwestie ustanawiania dalszych dysponentów określa szczegółowo rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 stycznia

2021 r. w sprawie szczegółowego sposobu wykonywania budżetu państwa (Dz. U. poz. 259 oraz z 2022 r. poz. 2846).

Pozostałe przepisy umożliwiają bardziej elastyczne kształtowanie budżetu ITD, przez możliwość pokrywania kosztów jej działania, także z innych niż „transport” części budżetu. Podobne rozwiązania w zakresie budżetowania działalności przewidują przepisy art. 14 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.).

Projekt zakłada, że fakultatywne źródło finansowania działalności ITD w zakresie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych ITD, a także zakupu niezbędnych dla ich potrzeb towarów i usług. Stosownie bowiem do art. 20 ust. 2 projektu ustawy, jednostki samorządu terytorialnego, państwowe jednostki organizacyjne, stowarzyszenia, fundacje, banki oraz instytucje ubezpieczeniowe mogą uczestniczyć w pokrywaniu ww. wydatków. Ponadto na podstawie porozumienia organy stanowiące gmin i powiatów mogą przekazać środki finansowe stanowiące dochody własne powiatu lub gminy dla ITD, z przeznaczeniem na rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę i nagrodę za osiągnięcia w służbie.

Aby zapewnić transparentne i jednolite warunki przekazywania środków na zadania ITD na podstawie porozumień zawieranych z organami gmin i powiatów, projekt ustawy wskazuje na zasadnicze elementy treści porozumień, takie jak:

- 1) rodzaje ustawowych zadań ITD, finansowanych na podstawie porozumienia;
- 2) wysokość oraz tryb i terminy przekazywania środków finansowych;
- 3) sposób dokonywania oceny prawidłowości wykonania porozumienia.

Natomiast szczegółowe warunki porozumień zostaną określone w drodze rozporządzenia, wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Istotnym z punktu widzenia skuteczności finansowania działania ITD są przepisy art. 20 ust. 6–13 projektu ustawy, dotyczące utworzenia i funkcjonowania państwowego funduszu celowego pn. „Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego”. Funkcjonowanie tego funduszu będzie zgodne z przepisami art. 29 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.).

Fundusz Wsparcia ITD, jak każdy państwowy fundusz celowy, nie będzie posiadał osobowości prawnej. Fundusz stanowić będzie wyodrębniony rachunek bankowy, znajdujący się

w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego jako dysponent Funduszu będzie zobowiązany do sporządzenia planu finansowego i sprawozdania finansowego Funduszu oraz będzie uprawniony do dokonywania zmian kwot przychodów i kosztów Funduszu ujętych w planie finansowym Funduszu oraz przeniesienia wydatków pomiędzy poszczególnymi pozycjami planu.

Przychody funduszu celowego stanowią będą środki finansowe uzyskane przez ITD w drodze porozumień i przekazywane z innych źródeł niż budżet państwa). Przepis art. 20 ust. 9 projektu ustawy wskazuje na sposób wykorzystania środków Funduszu przez wskazanie ich przeznaczenia na:

1) pokrywanie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych ITD, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;

2) rekompensatę pieniężną dla inspektorów za czas służby przekraczający normę;

3) nagrody dla funkcjonariuszy ITD za osiągnięcia w służbie.

Przepis art. 20 ust. 13 projektu ustawy określa delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, działającego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu oraz trybu i terminów sporządzania jego planów i sprawozdań finansowych, mając na względzie racjonalne gospodarowanie środkami.

Projektowana regulacja w przepisach art. 21–29 określa w sposób szczegółowy zadania Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie kierowania ITD, w tym nadzoru nad wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, jak również wymienia zadania tego organu w zakresie realizacji obowiązków wynikających z przepisów prawa Unii Europejskiej. Przepisy te stanowią w znacznej mierze powtórzenie dotychczas obowiązujących art. 54–54c oraz art. 90a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Rozdział 3

Kontrola wykonywana przez Inspekcję Transportu Drogowego

Przepisy rozdziału 3 regulują podstawowe prawa i obowiązki kontrolowanego i funkcjonariusza ITD, dokonującego czynności kontrolnych, jak również uprawnienia funkcjonariusza w zakresie postępowań pokontrolnych i sankcjonowania naruszeń.

Przepis art. 30 projektowanej ustawy wskazuje zadania, które są wykonywane przez funkcjonariuszy. Art. 31 określa natomiast katalog praw funkcjonariusza ITD w związku z wykonywaniem zadań kontrolnych. Przepis ten stanowi regulację analogiczną do art. 55 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i precyzuje prawa funkcjonariusza Inspekcji ITD i w konsekwencji odpowiadające im obowiązki kontrolowanego w trakcie prowadzenia czynności kontrolnych. Podczas kontroli drogowej i kontroli działalności gospodarczej w przedsiębiorstwie funkcjonariusz ITD będzie miał między innymi prawo do: wstępu do pojazdu, kontroli dokumentów, karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa oraz zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografu cyfrowego, w tym zdjęcia lub zerwania plomby tachografu, żądania od podmiotu wykonującego przewóz drogowy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli, wstępu na teren przedsiębiorcy, w tym do pomieszczeń, gdzie prowadzi on działalność gospodarczą, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana ta działalność oraz żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przewoźnika drogowego. Podobnie do stanu prawnego aktualnie obowiązującego, projektowana ustawa przewiduje również uprawnienie funkcjonariusza ITD do kontrolowania używanego w pojeździe urządzenia służącego do poboru opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych oraz kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu przy użyciu przyrządu pomiarowego, a także do stosowania środków przymusu bezpośredniego i używania broni palnej.

Art. 32 projektu ustawy stanowi odzwierciedlenie art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który nadaje funkcjonariuszom prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych, grzywien w drodze mandatu karnego oraz prawo prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, kierowania do sądu wniosków o ukaranie oraz udziału w rozprawach przed sądami powszechnymi w charakterze oskarżyciela publicznego i wnoszenia środków zaskarżenia od orzeczeń tych sądów w sprawach o wykroczenia z zakresu działania Inspekcji.

Przepisy art. 33 i 34 projektu ustawy stanowią regulację zbieżną z regulacją zawartą w art. 57 i 66 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dotyczącą stosowania środków przymusu bezpośredniego, w tym broni palnej.

Przepisy art. od 35–41 projektu ustawy stanowią powtórzenie art. 68–75 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i określają zakres kontroli wykonywanej przez funkcjonariusza ITD, obowiązki i uprawnienia funkcjonariusza oraz obowiązki kontrolowanego, zasady kontroli przeprowadzanej w umundurowaniu oraz przypadki, w których dopuszcza się kontrolę bez umundurowania, zasady sporządzania protokołu. *Novum* w porównaniu do aktualnie obowiązujących w tym zakresie przepisów rozdziału 9 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest prawo kontrolującego funkcjonariusza do ingerowania w elementy pojazdu samochodowego w razie podejrzenia manipulacji urządzenia rejestrującego. Celem takiej regulacji jest umożliwienie funkcjonariuszom ITD dokonywanie kontroli pojazdu w celu ujawnienia podłączenia niedozwolonego urządzenia do tachografu lub innego sposobu manipulacji w to urządzenie rejestrujące i wyraźne wskazanie podstawy prawnej do ingerencji w elementy zatrzymanego do kontroli pojazdu.

Rozdział 4

Centralna Ewidencja Naruszeń

Ponieważ w art. 125 projektowanej ustawy uchylono rozdział 9 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, należało przetransponować do projektu przepisy art. 80–82 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dotyczące Centralnej Ewidencji Naruszeń („ewidencja”), będącej ewidencją naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli. Przepisy dotyczące ewidencji zostały zamieszczone w projektowanych art. 43–44 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego i są one odpowiednikami uchylanych art. 80–82, dlatego też nie zawierają żadnych zmian merytorycznych w stosunku do nich.

Rozdział 5

Praca w Inspekcji i przebieg służby w Inspekcji

Przepisy rozdziału 5 projektu mają zasadnicze znaczenie dla projektowanego aktu prawnego z punktu widzenia podniesienia skuteczności kontroli przewozów drogowych. Projektowana regulacja zakłada zmianę charakteru pełnienia służby w ITD przez pracowników dokonujących kontroli i zmianę ich statusu z korpusu służby cywilnej na korpus funkcjonariuszy, w ramach wyspecjalizowanej i unikalnej umundurowanej formacji. Przepisy rozdziału 5 regulują zagadnienia przyjęcia do służby, przebiegu służby przygotowawczej, zasad mianowania oraz przebiegu służby funkcjonariusza ITD.

Art. 45 określa, że w jednostkach organizacyjnych Inspekcji mogą:

- 1) pełnić służbę funkcjonariusze;
- 2) być zatrudnieni członkowie korpusu służby cywilnej, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej;
- 3) być zatrudnieni pracownicy, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1917).

Art. 46 projektu ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego określa wymagania, jakie powinna spełniać osoba pełniąca służbę w ITD. Określone warunki mają zagwarantować, że do ITD zostaną przyjęte osoby, które prawidłowo będą wykonywały zadania wyznaczone dla tej formacji. Kandydat do służby w ITD powinien legitymować się wyłącznie obywatelstwem polskim, nie może być pozbawiony praw publicznych w rozumieniu przepisu art. 39 pkt 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138, z późn. zm.) oraz nie może być karany za popełnione przestępstwo umyślne. Minimalny wiek kandydata na funkcjonariusza ITD to 21 lat. Kolejnym warunkiem, gwarantującym dopuszczenie do służby osób wolnych od jakichkolwiek podejrzeń, jest posiadanie nieposzlakowanej opinii, która zgodnie z orzecznictwem sądownoadministracyjnym odnosi się zarówno do sfery życia prywatnego, jak i zawodowego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 stycznia 2015 r. I OSK 2318/13, LEX nr 1640397 dotyczący pojęcia „nieposzlakowanej opinii” w rozumieniu art. 25 ust. 1 ustawy z 1990 r. o Policji). Funkcjonariusz ITD powinien legitymować się świadectwem dojrzałości po zdaniem egzaminie maturalnym. Wymogiem niezbędnym, uzasadnionym zakresem czynności kontrolnych ITD, jest ponadto wymóg posiadania prawa jazdy co najmniej kategorii B. Ostatnim warunkiem, jest posiadanie stanu zdrowia pozwalającego na pełnienie służby w ITD, którego spełnienie zagwarantuje dopuszczenie do służby osób o odpowiedniej odporności fizycznej i psychicznej. Przyjęte ograniczenia prawa do ubiegania się o przyjęcie do służby w ITD, nie naruszają określonej w art. 60 Konstytucji zasady dostępu obywateli polskich, posiadających pełnię praw publicznych do służby publicznej. Ograniczenia te uzasadnione są bowiem szczególnym charakterem zadań tej formacji, których wykonywanie wymaga spełnienia określonych wymagań personalnych, kwalifikacyjnych czy charakterologicznych. Dopuszczalność odstępstwa od ww. konstytucyjnej zasady potwierdził Trybunał Konstytucyjny, między innymi w wyrokach z dnia 14 grudnia 1999 r., SK 14/98 oraz z dnia 19 października 2004 r. K 1/04.

Przepis art. 47 projektu ustawy określa reguły postępowania kwalifikacyjnego związanego z przyjęciem do służby w ITD, którego celem jest sprawdzenie, czy istotnie kandydat spełnia warunki określone w projektowanej ustawie. Podobnie jak w innych służbach mundurowych wprowadzono zasadę prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego na wniosek zainteresowanego. Jeżeli weryfikacja kwestionariusza osobowego, a także innych dokumentów potwierdzi spełnienie wymagań formalnych, uruchomione zostaną kolejne etapy postępowania, na które składają się przeprowadzenie testu kwalifikacji oraz rozmowy kwalifikacyjnej, postępowanie sprawdzające w trybie przepisów ustawy o ochronie informacji niejawnych oraz sprawdzenie sprawności fizycznej i psychicznej kandydata. Wzór kwestionariusza osobowego, tryb i zasady przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego oraz warunki dokonywania oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby w Inspekcji zostanie określony w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Zgodnie z przepisem art. 48 projektu ustawy, aktem prawnym, który kreuje stosunek służbowy funkcjonariusza ITD jest mianowanie. Art. 48 ust. 3 przewiduje, iż w szczególnie uzasadnionych przypadkach Główny Inspektor może wyrazić zgodę na mianowanie na stopień służbowy funkcjonariusza, także w służbie przygotowawczej, przed uzyskaniem przez niego kwalifikacji zawodowych oraz stażu służby wymaganych na tym stopniu, przy spełnieniu wymagań w zakresie wykształcenia. Jest to klauzula generalna, która ma zapewnić elastyczność prawa i możliwość podjęcia decyzji w tym względzie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Przepis ten został zaczerpnięty z ustaw innych służb.

Stosunek służbowy funkcjonariusza ITD powinien mieć, na wzór innych służb mundurowych, charakter stosunku administracyjnoprawnego cechującego się służbowym podporządkowaniem i niezbędną w służbie dyspozycyjnością funkcjonariusza. Tylko takie ukształtowanie stosunku służbowego funkcjonariusza zagwarantuje skuteczność działań kontrolnych ITD, które ze względu na specyfikę rynku przewozów drogowych, muszą być wykonywane w nielimitowanym czasie pracy i trudnych warunkach. Szczegółowe warunki odbywania szkoleń zawodowych oraz doskonalenia zawodowego w Inspekcji Transportu Drogowego zostaną określone w drodze rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu.

Przepis art. 49 projektu ustawy reguluje zagadnienie ślubowania składanego przez funkcjonariusza ITD przed podjęciem służby. Treść ślubowania uzasadniona jest specyfiką służby w ITD, wymagającej od funkcjonariuszy szczególnego poświęcenia, nawet z narażeniem własnego

życia. Na bezwzględny obowiązek dochowania złożonej rotacji ślubowania, w kontekście odpowiedzialności dyscyplinarnej funkcjonariuszy innych służb mundurowych, wskazuje orzecznictwo sądów administracyjnych (m.in. wyrok NSA z dnia 8 kwietnia 2008 r. sygn. akt I OSK 642/07). Natomiast odmowa złożenia ślubowania stanowi przesłankę obligatoryjnego zwolnienia funkcjonariusza ze służby. Ceremonia ślubowania zostanie określona w drodze zarządzenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Pierwszym rodzajem stosunku służbowego funkcjonariusza ITD jest zgodnie z przepisem art. 50 projektu mianowanie w służbie przygotowawczej na okres 6 miesięcy. Konieczność zdania egzaminu kwalifikacyjnego i uzyskania pozytywnej oceny ogólnej po zakończeniu służby przygotowawczej gwarantują odpowiednią weryfikację przydatności do służby przed mianowaniem funkcjonariusza na stałe (na stopień służbowy aplikanta).

Przepis art. 51 projektu ustawy przewiduje, w związku z mianowaniem do służby w ITD na stałe, prawo funkcjonariusza do świadczenia na zagospodarowanie w wysokości jednomiesięcznego uposażenia. Instytucja środków na zagospodarowanie, stanowiąca element motywacji do podjęcia służby oraz pozostania w szeregach ITD dobrze przeszkolonych i kompetentnych funkcjonariuszy, przewidziana jest w pragmatykach innych służb mundurowych np. w Krajowej Administracji Skarbowej Straży Granicznej, Policji. Przedmiotową regulację należy zatem postrzegać również w kontekście zrównania statusu przyszłych funkcjonariuszy ITD i funkcjonariuszy innych służb mundurowych.

Przepis art. 52 projektu ustawy reguluje możliwość powierzenia funkcjonariuszowi ITD czasowego pełnienia obowiązków służbowych na innym stanowisku oraz możliwość jego oddelegowania do innej miejscowości. Tymczasowe powierzenie pełnienia obowiązków na innym stanowisku służbowym następuje na czas oznaczony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, które w szczególnie uzasadnionych przypadkach może zostać przedłużone do 12 miesięcy. Natomiast warunkiem oddelegowania do innej miejscowości jest to, że funkcjonariusz będzie pełnił służbę na stanowisku równorzędnym. Jeżeli oddelegowanie wiązałoby się ze zmianą miejsca zamieszkania, funkcjonariusz otrzyma świadczenie na zagospodarowanie w wysokości jednomiesięcznego uposażenia. Dodatkowo, przeniesienie do pełnienia służby w innej miejscowości będzie możliwe w sytuacji zapewnienia funkcjonariuszowi odpowiednich warunków mieszkaniowych, z uwzględnieniem jego sytuacji rodzinnej, a w sytuacji trudności w zapewnieniu odpowiednich warunków mieszkaniowych, zwrot udokumentowanych kosztów przeniesienia lub

równoważnik pieniężny. Należy jednocześnie podkreślić, że zgodnie z art. 58 projektu ustawy, w sytuacji przeniesienia funkcjonariusza na jego wniosek, nie będą przysługiwać funkcjonariuszowi świadczenia przewidziane w art. 56 i art. 57. Przeniesienia będzie dokonywał Główny Inspektor Transportu Drogowego, w uzgodnieniu z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego.

Szczególny przypadek oddelegowania reguluje art. 60 projektu ustawy. Stosownie do tej regulacji w stanie podwyższonej gotowości, przede wszystkim w przypadkach szczególnego zagrożenia naruszenia uczciwej konkurencji, ochrony rynku przewozów drogowych w Unii Europejskiej lub znacznego zagrożenia bezpieczeństwa przewozów drogowych, Główny Inspektor Transportu Drogowego może skierować funkcjonariusza do pełnienia służby w systemie nadzwyczajnym, w tym pozwalającym na pełnienie służby w innym miejscu. Przyjęte rozwiązania uzasadnione są koniecznością dostosowywania służby do specyfiki kontroli przewozów drogowych. Jej skuteczność uzależniona jest od systematycznej, codziennej i planowanej w skali całego kraju, zsynchronizowanej pomiędzy poszczególnymi jednostkami terenowymi ITD służby, również w godzinach nocnych. Proponowane rozwiązania umożliwią centralne kształtowanie struktury oraz określanie zadań poszczególnych jednostek organizacyjnych ITD przy pomocy odpowiednio wykwalifikowanych funkcjonariuszy.

Przepis art. 53 projektu ustawy wprowadza możliwość oddelegowania funkcjonariusza do wykonywania pracy poza ITD. W szczególności chodzi o sytuacje, w których wiedza i doświadczenie funkcjonariusza może być wykorzystane w pracach innych organów administracji publicznej, których działalność wiąże się z zadaniami kontrolnymi ITD. W takiej sytuacji, w przeciwieństwie do oddelegowania uregulowanego przepisem art. 52 projektu ustawy, wymagana będzie zgoda funkcjonariusza, który ma zostać przeniesiony. Tryb oddelegowania poza ITD określony zostanie w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu. Kolejnym rodzajem oddelegowania jest oddelegowanie uregulowane przepisem art. 54 projektu ustawy do pracy w instytucjach i jednostkach UE lub organizacjach międzynarodowych. Wiedza, a przede wszystkim doświadczenie funkcjonariuszy ITD, zdobyte między innymi w drodze wieloletniej współpracy z Federalnym Urzędem Transportu Rzeczy w Niemczech (BALM) czy Dyrekcją Transportu Lądowego we Francji (DTT) powinno być wykorzystane w pracach instytucji, mających decydujący wpływ na wspólnotowe regulacje w zakresie kontroli przewozu drogowego. Z tych względów za w pełni uzasadnione uznać należy stworzenie ustawowej możliwości

oddelegowania funkcjonariusza ITD do pracy, np. w Komisji Europejskiej. Ten rodzaj oddelegowania znajdzie zastosowanie wyłącznie w przypadku funkcjonariusza mianowanego na stałe, po uzyskaniu pisemnej zgody odpowiednio właściwego wojewódzkiego inspektora transportu drogowego albo Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Przepis art. 55 projektu ustawy ma charakter ochronny i statuuje generalny zakaz przenoszenia do pełnienia służby w innej miejscowości funkcjonariusza – kobiety w ciąży, funkcjonariusza samodzielnie sprawującego opiekę nad dzieckiem do lat 18 oraz funkcjonariusza, któremu brakuje nie więcej niż 4 lata do osiągnięcia wieku emerytalnego, jeżeli okres służby umożliwia mu uzyskanie prawa do emerytury z osiągnięciem tego wieku.

Zgodnie z projektowanymi przepisami art. 56 projektu ustawy przeniesienie funkcjonariusza do innej miejscowości, z której dojazd do miejsca zamieszkania będzie znacznie utrudniony, wymagać będzie zapewnienia funkcjonariuszowi odpowiednich warunków mieszkaniowych, z uwzględnieniem jego sytuacji rodzinnej. Dojazd uznany będzie za znacznie utrudniony, jeżeli czas dojazdu publicznymi środkami transportu zbiorowego, przewidziany w rozkładzie jazdy od stacji (przystanku) zlokalizowanej najbliżej miejsca zamieszkania do stacji (przystanku) zlokalizowanej najbliżej miejsca pełnienia służby łącznie z przesiadkami, przekraczać będzie łącznie w obie strony 2 godziny (czyli dojazd i powrót). W przypadku reorganizacji jednostki organizacyjnej ITD funkcjonariusza można przenieść na inne lub równorzędne stanowisko, odpowiadające jego kwalifikacjom, jeżeli nie jest możliwe dalsze pełnienie służby na dotychczasowym stanowisku.

W celu ochrony funkcjonariusza projekt ustawy wprowadza również regulację, stosownie do której po przeniesieniu funkcjonariuszowi przysługuje przez okres 6 miesięcy uposażenie nie niższe od dotychczasowego.

Przepis art. 61 projektu ustawy określa przesłanki zawieszenia funkcjonariusza ITD w pełnieniu obowiązków służbowych. Obligatoryjnie zawiesza się funkcjonariusza w razie wszczęcia postępowania karnego lub karnego skarbowego w sprawie o ścigane z oskarżenia publicznego i popełnione umyślnie przestępstwo lub przestępstwo skarbowe. Fakultatywnie można zawiesić funkcjonariusza w sytuacji wszczęcia postępowania karnego lub karnego skarbowego w sprawie o ścigane z oskarżenia publicznego i popełnione nieumyślnie przestępstwo, przestępstwo skarbowe lub postępowania dyscyplinarnego, jeżeli zawieszenie jest celowe z uwagi na dobro postępowania lub dobro służby. Jak wskazano powyżej, warunkiem, gwarantującym dopuszczenie

do służby w ITD osób wolnych od jakichkolwiek podejrzeń, jest posiadanie nieposzlakowanej opinii. Dlatego tak istotne jest wprowadzenie przepisu, który zapewni, że funkcjonariusz, co do którego istnieją obawy utraty nieposzlakowanej opinii, nie będzie wykonywał czynności służbowych. Brak instytucji zawieszenia powodowałby ryzyko pełnienia służby przez funkcjonariusza, który powinien być odsunięty od czynności służbowych, co godziłoby w wizerunek ITD. Zasadniczo, zarówno w przypadku obligatoryjnego, jak i fakultatywnego zawieszenia w czynnościach służbowych okres zawieszenia wynosi 3 miesiące, z możliwością jego przedłużenia do czasu zakończenia postępowania karnego lub postępowania karnego skarbowego. W trakcie zawieszenia funkcjonariusz nie może wykonywać żadnych czynności służbowych nawet w sytuacji wniesienia środka odwoławczego od decyzji o zawieszeniu.

Przesłanki obligatoryjnego zwolnienia funkcjonariusza ITD ze służby określa przepis art. 62 projektu ustawy. Uzasadnieniem dla stworzenia zamkniętego katalogu przesłanek jest konieczność ochrony stabilności służby w ITD przed nagłym, nieuzasadnionym zwolnieniem. Co do zasady, spełnienie się którejkolwiek z przesłanek nie pozostawia swobody w zakresie decyzji o zwolnieniu, lecz kategorycznie nakazuje jego dokonanie, również w odniesieniu do funkcjonariuszy w okresie ciąży, w czasie urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego, urlopu rodzicielskiego lub urlopu wychowawczego (zgodnie z przepisem art. 64 ust. 1 projektu ustawy).

Jedynym, a zarazem szczególnie istotnym, wyjątkiem jest możliwość przeniesienia i wykorzystania wiedzy i doświadczenia funkcjonariusza w ramach Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli stan jego zdrowia powoduje trwałą niezdolność do służby mundurowej (art. 62 ust. 2). Decyzja o zwolnieniu może być również konsekwencją wystąpienia przesłanek fakultatywnego zwolnienia ze służby, określonych przepisem art. 63 projektu. W tym przypadku niezbędnym jest pozostawianie decyzji o zwolnieniu do uznania Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub właściwego wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, który biorąc pod uwagę całokształt okoliczności, zdecyduje czy skorzystać z prawnej możliwości rozwiązania stosunku służbowego z funkcjonariuszem ITD.

Na wzór rozwiązań funkcjonujących w innych służbach mundurowych, przepis art. 64 projektu ustawy, statuuje zakaz zwalniania ze służby funkcjonariusza w okresie ciąży, w czasie urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego,

urlopu rodzicielskiego lub urlopu wychowawczego, z wyjątkiem przypadków określonych w art. 62 projektu oraz w przypadku wymierzenia kary dyscyplinarnej wydalenia z ITD. Zastosowanie art. 62, w sytuacji spełnienia przesłanki obligatoryjnego zwolnienia w sytuacjach wyżej wskazanych, wiąże się z przyznaniem funkcjonariuszowi uposażenia do końca okresu ciąży oraz trwania wymienionego urlopu.

W projekcie ustawy należało również uwzględnić okoliczności, których wystąpienie powoduje, że stosunek służbowy funkcjonariusza ITD wygasa. Są nimi, zgodnie z przepisem art. 65 projektu ustawy, śmierć funkcjonariusza oraz sytuacja, gdy funkcjonariusz nie powrócił do służby, pomimo uzyskania orzeczenia uchylającego bądź stwierdzającego nieważność decyzji o zwolnieniu ze służby. Fakt wygaśnięcia stosunku służbowego musi zostać potwierdzony deklaratoryjną decyzją administracyjną Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub właściwego wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.

Przepisy art. 66–69 projektu ustawy regulują kwestię doręczenia decyzji o zwolnieniu ze służby jak również skutki orzeczeń, w wyniku których funkcjonariusz zostaje przywrócony do służby. Regulacje te mają na celu jasne i precyzyjne określenie terminów zwolnienia ze służby jak również sytuacji, w których funkcjonariusz zwolniony ze służby zostaje do niej przywrócony. Należy podkreślić, że na konieczność pełnego, racjonalnego i jednocześnie zgodnego z konstytucyjnymi standardami rozwiązania problemu skutków stwierdzonej *ex post* bezzasadności zwolnienia ze służby mundurowej, zwrócił uwagę Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia z dnia 19 października 2004 r. w sprawie o sygnaturze K 1/04.

Związane z zakresem kompetencji ITD szczególne warunki pełnienia służby wymagają, aby na wzór innych służb mundurowych, czas pełnienia służby funkcjonariusza był określony wymiarem jego obowiązków. Takie rozwiązanie, wprowadzone przepisem art. 70 projektu ustawy, zapewni prawidłową reakcję na stany podwyższonego ryzyka oraz umożliwi niezbędną ciągłość służby 7 dni w tygodniu i 365 dni w roku.

Wykonywanie zadań kontrolnych ITD w trudnych warunkach jest również jedną z przesłanek wprowadzenia w przepisie art. 101 projektu korzystniejszych zasad nabywania uprawnień emerytalnych.

Rozdział 6

Stopnie służbowe funkcjonariuszy

Zgodnie z projektowanymi przepisami ustanawia się następujące stopnie służbowe w podziale na sześć korpusów Inspekcji Transportu Drogowego, w przedstawionym poniżej porządku (art. 73 ust. 1):

- 1) w korpusie szeregowych ITD – aplikant;
- 2) w korpusie podoficerów ITD:
 - a) młodszy kontroler transportu drogowego,
 - b) kontroler transportu drogowego,
 - c) starszy kontroler transportu drogowego;
- 3) w korpusie aspirantów ITD:
 - a) młodszy specjalista transportu drogowego,
 - b) specjalista transportu drogowego,
 - c) starszy specjalista transportu drogowego;
- 4) w korpusie oficerów młodszych ITD:
 - a) młodszy podinspektor transportu drogowego,
 - b) podinspektor transportu drogowego,
 - c) starszy podinspektor transportu drogowego;
- 5) w korpusie oficerów starszych ITD:
 - a) młodszy inspektor transportu drogowego,
 - b) inspektor transportu drogowego,
 - c) starszy inspektor transportu drogowego;
- 6) w korpusie generałów ITD:
 - a) inspektor generalny,
 - b) nadinspektor generalny.

Celem wprowadzenia projektowanych rozwiązań jest stworzenie jednolitego korpusu ITD na wzór innych służb mundurowych (Straży Granicznej i Policji) i zapewnienie każdemu funkcjonariuszowi ITD jednolitych zasad awansu na wyższy stopień służbowy. Projektowana ustawa nie określa szczegółowych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych funkcjonariuszy ITD, wymaganych na określonym stopniu służbowym ani szczegółowego trybu nadawania kolejnego, wyższego stopnia służbowego, w tym wymaganego na danym stopniu służbowym stażu służby w IITD. Przedmiotowy zakres spraw zostanie uregulowany zgodnie z delegacją ustawową w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

W sprawach przyjmowania do służby w ITD, mianowania funkcjonariuszy, ich przenoszenia, delegowania, oddelegowania, zwalniania i odwoływania ze stanowisk służbowych, zawieszania i uchylania zawieszenia w czynnościach służbowych, zwalniania ze służby oraz stwierdzenia wygaśnięcia stosunku służbowego właściwi będą:

1) Główny Inspektor Transportu Drogowego – w zakresie zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego i funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego;

2) wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego – w zakresie funkcjonariuszy pełniących służbę w podległych im wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego (art. 74 ust. 1 projektu ustawy).

Na stopień inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego mianuje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek ministra właściwego do spraw transportu (art. 74 ust. 2 projektu ustawy). Rozwiązanie takie przyczyni się do zwiększenia prestiżu ww. stanowisk.

Na stopnie służbowe w korpusach szeregowych ITD, podoficerów ITD oraz aspirantów ITD mianuje wojewódzki inspektor transportu drogowego, z wyłączeniem funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego (art. 74 ust. 3 projektu ustawy).

Mianowania na stopnie służbowe w korpusach: oficerów młodszych Inspekcji Transportu Drogowego i oficerów starszych ITD oraz mianowania funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego dokonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego (art. 74 ust. 4 projektu ustawy). Sposób i tryb mianowania funkcjonariuszy na stopnie służbowe określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu.

Jednocześnie, zgodnie z projektowanymi przepisami, funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego podlegać będą opiniowaniu służbowemu, nie rzadziej niż raz na 2 lata a funkcjonariusz w służbie przygotowawczej podlegać będzie opiniowaniu (art. 76 ust. 1 i 2 projektu ustawy).

Przepisy nowoprojektowanej ustawy regulują także kwestie związane z utratą stopnia służbowego. Następuje ona w razie:

- 1) utraty obywatelstwa polskiego;
- 2) prawomocnego orzeczenia sądu karnego pozbawienia praw publicznych;
- 3) skazania prawomocnym wyrokiem sądu na karę pozbawienia wolności za przestępstwo popełnione w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie.

O utracie, pozbawieniu albo obniżeniu stopnia służbowego decyduje odpowiednio Główny Inspektor Transportu Drogowego lub właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego. O utracie albo pozbawieniu stopnia służbowego inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego decyduje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej; o utracie albo pozbawieniu stopnia służbowego w korpusie oficerów młodszych oraz oficerów starszych Inspekcji Transportu Drogowego decyduje minister właściwy do spraw transportu (art. 75 ust. 1 projektu ustawy).

Jednocześnie funkcjonariuszowi przywraca się stopień służbowy w przypadku uchylecia:

- 1) prawomocnego orzeczenia środka karnego pozbawienia praw publicznych;
- 2) prawomocnego skazania na karę pozbawienia wolności za przestępstwo popełnione w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie;
- 3) decyzji, na podstawie której nastąpiła utrata lub pozbawienie stopnia służbowego;
- 4) kary dyscyplinarnej obniżenia stopnia służbowego.

Organami właściwymi do przywrócenia stopnia służbowego są organy właściwe w sprawie utraty i pozbawienia tego stopnia.

Rozdział 7

Obowiązki i prawa funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego

Każdy funkcjonariusz ITD, z uwagi na potrzebę zapewnienia bezstronności i rzetelności wykonywanych obowiązków, a także transparentności zawodowej, nie może być członkiem partii politycznej ani uczestniczyć w działalności tej partii lub na jej rzecz. Jednocześnie funkcjonariusz jest obowiązany poinformować przełożonego o przynależności do stowarzyszeń krajowych działających poza służbą, natomiast przynależność do organizacji lub stowarzyszeń zagranicznych albo międzynarodowych wymagać będzie zezwolenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego (art. 79 projektu ustawy).

Przepisy ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 854) stosować się będzie odpowiednio, z tym, że funkcjonariusze będą mogli zrzeszać się w związki zawodowe, jednakże bez prawa do strajku.

Przy nawiązaniu stosunku służbowego, a potem corocznie oraz przy rozwiązywaniu stosunku służbowego funkcjonariusz jest zobowiązany składać oświadczenia majątkowe. Oświadczenie to zawiera informacje o źródłach i wysokości uzyskanych przychodów, posiadanych zasobach pieniężnych, nieruchomościach, udziałach i akcjach w spółkach prawa handlowego, a ponadto o nabytym przez tę osobę albo jej małżonka od Skarbu Państwa, innej państwowej osoby

prawnej, gminy lub związku międzygminnego mieniu, które podlegało zbyciu w drodze przetargu, a także dane dotyczące prowadzenia działalności gospodarczej oraz pełnienia funkcji w spółkach prawa handlowego lub spółdzielniach, z wyjątkiem funkcji w radzie nadzorczej spółdzielni mieszkaniowej. Oświadczenia o stanie majątkowym przechowuje się 10 lat. Mając na uwadze konieczność zapewnienia obiektywizmu i bezstronności w pełnieniu obowiązków służbowych, w szczególności w zakresie prowadzonych czynności kontrolnych, projektowana ustawa przewiduje obowiązek złożenia przez funkcjonariusza ITD informacji o podjęciu przez małżonka lub osoby pozostające z nim we wspólnym gospodarstwie domowym działalności gospodarczej w zakresie zarobkowych przewozów drogowych, zatrudnienia lub innych czynności zarobkowych na rzecz przewoźników drogowych w terminie 14 dni od dnia powzięcia informacji o tym zdarzeniu (art. 78 ust. 12 projektu ustawy).

Podobnie jak w innych służbach, przepis zawarty w projekcie w art. 80 projektu ustawy wskazuje, że małżonkowie oraz osoby pozostające ze sobą w stosunku pokrewieństwa do drugiego stopnia włącznie lub powinowactwa pierwszego stopnia, a także prowadzące wspólne gospodarstwo domowe, nie mogą pełnić służby albo być zatrudnione w jednostkach organizacyjnych ITD, jeżeli powstałby między tymi osobami stosunek podległości służbowej.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 projektu ustawy funkcjonariusz jest obowiązany dochować obowiązków, które wynikają z roty złożonego ślubowania. Jest on również obowiązany odmówić wykonania polecenia przełożonego, a także polecenia organu administracji państwowej, jeżeli wykonanie polecenia łączyłoby się z popełnieniem przestępstwa. O odmowie takiej funkcjonariusz składa raport Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego z pominięciem drogi służbowej (art. 77 ust. 3 i 4 projektu ustawy).

Na wzór rozwiązań funkcjonujących w innych służbach mundurowych, w art. 83 wprowadzono normę, zgodnie z którą funkcjonariusze w czasie wykonywania zadań służbowych mogą otrzymywać nieodpłatnie wyżywienie lub równoważnik pieniężny w zamian za wyżywienie. Normy wyżywienia i przypadki, w których funkcjonariusz otrzymuje wyżywienie lub równoważnik pieniężny w zamian za wyżywienie, a także wysokość równoważnika pieniężnego, sposób ustalania wartości pieniężnej równoważnika, warunki i tryb jego wypłacania, a także organy właściwe w tych sprawach, uwzględniając zakres i specyfikę zadań służbowych wykonywanych przez funkcjonariuszy, określi minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

Funkcjonariuszowi, który po zwolnieniu ze służby w ITD podjął pracę, okres tej służby wlicza się do okresu zatrudnienia w zakresie wszelkich uprawnień wynikających z prawa pracy. Podobnie, w przypadku uprawnień pracowników związanych z rodzicielstwem oraz funkcjonariuszom kobietom przysługują uprawnienia wynikające z przepisów prawa pracy, jeżeli przepisy omawianej ustawy nie stanowią inaczej.

W sposób charakterystyczny dla innych służb mundurowych uregulowano także kwestie związane z uprawnieniami urlopowymi funkcjonariuszy ITD. Funkcjonariuszowi przysługuje 28 dni roboczych corocznego płatnego urlopu wypoczynkowego. Prawo do pierwszego takiego urlopu uzyskuje on z upływem 6 miesięcy służby w wymiarze połowy urlopu przysługującego po roku służby, a prawo do urlopu w pełnym wymiarze z upływem roku służby.

Funkcjonariuszowi, który osiągnął określony staż służby w Inspekcji Transportu Drogowego przysługuje dodatkowy urlop wypoczynkowy w każdym roku kalendarzowym w wymiarze:

- 1) 6 dni, jeżeli pełni służbę co najmniej 10 lat;
- 2) 12 dni, jeżeli pełni służbę co najmniej 20 lat.

Łączny wymiar dodatkowego urlopu wypoczynkowego nie może przekroczyć 12 dni rocznie. Podobny rozdział urlopu dodatkowego jest przewidziany również w innych służbach mundurowych.

Funkcjonariuszowi przenoszonemu z urzędu do innej miejscowości, jeżeli z przeniesieniem wiąże się zmiana jego miejsca zamieszkania udziela się płatnego urlopu okolicznościowego. Urlopu okolicznościowego udziela się w wymiarze 4 dni. Urlop okolicznościowy może być na wniosek funkcjonariusza wykorzystany w częściach (art. 87 ust. 10 projektu ustawy).

Zgodnie z art. 88 projektowanej ustawy funkcjonariuszowi, po upływie 5 lat służby, przysługuje płatny urlop zdrowotny z zachowaniem prawa do uposażenia. Urlopu zdrowotnego udziela odpowiednio wojewódzki inspektor transportu drogowego lub Główny Inspektor Transportu Drogowego, na podstawie skierowania na leczenie uzdrowskowe albo rehabilitację uzdrowskową na okres ustalony w tym skierowaniu, nieprzekraczający jednak 30 kolejnych dni w każdym roku kalendarzowym. Nie zmienia to uprawnień do ubiegania się przez funkcjonariusza o urlop bezpłatny z ważnych przyczyn. Podobnie, jak we wszystkich pragmatykach służbowych okresu urlopu bezpłatnego nie zalicza się do okresu służby, od którego

zależą uprawnienia funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego (art. 89 projektu ustawy). Przepis ten zaczerpnięto z pragmatyk innych służb.

Rozdział 8

Uposażenie i inne świadczenie pieniężne funkcjonariuszy

Mając na uwadze wprowadzenie stosunku służbowego, a zatem obowiązków z nim związanych, należało jednocześnie dookreślić w sposób zbliżony do tego, jak precyzują to przepisy właściwe dla wszystkich służb mundurowych, kwestie dotyczące uposażenia i innych świadczeń pieniężnych. Projekt niniejszej ustawy w art. 90 ust. 3 zakłada, że uposażenie funkcjonariuszy Inspekcji będzie się składać z uposażenia zasadniczego, dodatków do uposażenia i nagród. Przeciętne uposażenie funkcjonariuszy stanowić będzie wielokrotność kwoty bazowej, której wysokość ustaloną według odrębnych zasad określi ustawa budżetowa. Na potrzeby ustalenia przeciętnego uposażenia funkcjonariuszy przyjmuje się kwotę bazową określoną w ustawie budżetowej dla członków korpusu służby cywilnej.

Projektowana regulacja ustanawia delegację dla Rady Ministrów do określenia, w drodze rozporządzenia, wielokrotności kwoty bazowej. Wytocznymi do wydania przedmiotowego rozporządzenia będzie wskazanie, że wielokrotność ta nie może być niższa niż 2-krotność kwoty bazowej, a także konieczność uwzględnienia specyfiki i warunków pełnionej służby.

Przedmiotowy projekt ustawy zakłada, że wysokość uposażenia zasadniczego funkcjonariusza będzie uzależniona od grupy zaszeregowania jego stopnia służbowego oraz od posiadanej wysługi lat. Minister właściwy do spraw transportu określi natomiast, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki otrzymywania oraz wysokość uposażenia zasadniczego funkcjonariuszy, uwzględniając grupy zaszeregowania i odpowiadające im stawki uposażenia, zaszeregowanie stopni służbowych do poszczególnych grup, warunki podwyższania tego uposażenia, a także sposób ustalania jego wzrostu z tytułu wysługi lat.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, również sposób ustalania wysługi lat, od której jest uzależniony wzrost uposażenia zasadniczego, uwzględniając rodzaje okresów służby, pracy i innych okresów podlegających zaliczeniu do wysługi, sposób jej dokumentowania oraz tryb postępowania w tych sprawach (art. 90 ust. 10 projektu ustawy).

Stosownie do art. 91 ust. 1 projektowanej ustawy funkcjonariusz przeniesiony na stopnie służbowe, zaszeregowane do niższej grupy uposażenia zasadniczego, zachowuje prawo do stawki uposażenia pobieranego na poprzednio zajmowanym stopniu służbowym, do czasu uzyskania wyższej stawki uposażenia według stanowiska służbowego. Natomiast w przypadkach szczególnie uzasadnionych, Główny Inspektor może zezwolić na zachowanie przez funkcjonariusza przeniesionego na stopień służbowy, zaszeregowany do niższej grupy uposażenia zasadniczego, prawa do zaszeregowania należnego na poprzednio zajmowanym stopniu służbowym. (art. 91 ust. 2 projektu ustawy).

Przepis art. 92 ust. 1 projektu ustawy zakłada, że funkcjonariuszowi pełniącemu służbę lub obowiązki na kierowniczym lub samodzielny przysługiwać będzie także dodatek funkcyjny. Natomiast funkcjonariuszom wykonującym czynności kontrolne przysługiwać będzie miesięczny dodatek kontrolny do wynagrodzenia, którego wysokość kształtować się będzie do 75% miesięcznego uposażenia zasadniczego (art. 92 ust. 2) projektu ustawy. Niezależnie od powyższego funkcjonariuszowi będą mogły być przyznawane dodatki do uposażenia uzasadnione szczególnymi właściwościami, kwalifikacjami, warunkami lub miejscem pełnienia służby, o czym stanowi art. 92 ust. 3 projektu ustawy.

Art. 92 ust. 4 projektu ustawy przewiduje, że dodatkami do uposażenia o charakterze stałym są dodatki ustalone w stawkach miesięcznych. Zgodnie z delegacją wynikającą z art. 90 ust. 5 projektu ustawy minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki otrzymywania oraz wysokość dodatków do uposażenia, uwzględniając ich rodzaj i charakter, przesłanki przyznawania lub podwyższania na stałe lub na czas określony, warunki obniżania lub cofania oraz stopnie służbowe uprawniające do dodatku funkcyjnego.

Przepis art. 93 projektu ustawy określa nagrody jubileuszowe w następującej wysokości:

- 1) po 15 latach służby – 75 %,
- 2) po 20 latach służby – 100 %,
- 3) po 25 latach służby – 150 %,
- 4) po 30 latach służby – 200 %,
- 5) po 35 latach służby – 300 %,
- 6) po 40 latach służby – 400 %

– miesięcznego uposażenia zasadniczego wraz z dodatkami o charakterze stałym. Minister właściwy do spraw transportu będzie uprawniony do określenia w drodze rozporządzenia: okresów

wliczanych do okresu służby, od którego zależy nabycie prawa do nagrody jubileuszowej; trybu jej obliczania i wypłacania, uwzględniając okresy służby, pracy i nauki, powodujące nabycie prawa do nagrody jubileuszowej; sposobu dokumentowania tych okresów oraz postępowania w przypadku zbiegu prawa do kilku nagród, a także terminu wypłacania nagrody.

Ponadto, stosownie do art. 93 ust. 3 projektu ustawy, przewiduje się, że funkcjonariuszowi przysługuje dodatek za wieloletnią służbę po 2 latach służby, w wysokości wynoszącej 2% uposażenia zasadniczego. Dodatek będzie wzrastał o 1% za każdy dalszy rok służby, aż do osiągnięcia 20 % uposażenia zasadniczego po 20 latach służby, oraz o 0,5% za każdy następny rok służby - łącznie do wysokości 25% po 30 latach służby.

Przepisy art. 94 planowanej regulacji określają uprawnienia mundurowe funkcjonariuszy Inspekcji. Funkcjonariusze otrzymają nieodpłatnie służbowe: umundurowanie, uzbrojenie i wyposażenie, w tym wyposażenie specjalne, niezbędne do wykonywania przez funkcjonariuszy czynności służbowych. Zgodnie z delegacją określoną w art. 94 ust. 2 projektu ustawy minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, uzbrojenie Inspekcji, uwzględniając także inne niż broń palna rodzaje uzbrojenia oraz konieczność zapewnienia skutecznego wykonywania przez funkcjonariuszy czynności służbowych; umundurowanie, dystynkcje i znaki identyfikacyjne Inspekcji; zasady i sposób noszenia umundurowania oraz odznaczeń i odznak; kryteria przydziału umundurowania oraz warunki jego używania, mając na uwadze okres używalności umundurowania; wzór i tryb nadawania sztandaru jednostkom organizacyjnym Inspekcji; wzór odznak inspekcyjnych oraz sposób i tryb ich nadawania funkcjonariuszom.

Ponadto minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zakres zadań i sposób ich realizacji przez funkcjonariuszy, uszczegółowi w drodze rozporządzenia: wysokość i warunki przyznawania równoważnika pieniężnego w zamian za umundurowanie; elementy umundurowania stanowiące podstawę do określenia wysokości równoważnika; tryb przyznawania, przypadki odmowy przyznania oraz terminy wypłacania równoważnika; wysokość, warunki przyznawania i terminy wypłaty ryczałtu pieniężnego za czyszczenie i pranie umundurowania (art. 94 ust. 3 projektu ustawy).

Ponadto, stosownie do art. 94 ust. 4–6 projektu ustawy, w drodze rozporządzenia zostaną wskazane:

1) wzór legitymacji służbowej funkcjonariusza oraz pracowników ITD, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania, używania i dokonywania w niej zmian, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi;

2) wzór odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza oraz szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym zasady jej wydawania, przechowywania i używania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi;

3) wzór oznakowania pojazdów służbowych ITD.

Proponuje się również, że Główny Inspektor Transportu Drogowego w drodze zarządzenia określi normy uzbrojenia i wyposażenia zespołowego i indywidualnego, warunki jego przyznawania i użytkowania oraz normy umundurowania (art. 94 ust. 7 projektu ustawy).

Przepis art. 95 ust. 1 projektu ustawy stanowi, że w przypadku zawieszenia w czynnościach służbowych funkcjonariuszowi zawiesza się od najbliższego terminu płatności 50% ostatnio należnego uposażenia. Natomiast w przypadku uchylenia zawieszenia w czynnościach służbowych funkcjonariusz otrzymuje zawieszoną część uposażenia oraz obligatoryjne podwyżki tego uposażenia, wprowadzone w okresie zawieszenia, chyba że zostanie on zwolniony ze służby z powodu skazania prawomocnym wyrokiem sądu albo ukarany karą dyscyplinarną wydalenia ze służby (art. 95 ust. 2 projektu ustawy).

Zgodnie z art. 95 ust. 3 projektu ustawy tymczasowo aresztowanemu funkcjonariuszowi zawiesza się od najbliższego terminu płatności 50% ostatnio należnego uposażenia. Jednakże w przypadku umorzenia postępowania karnego lub uniewinnienia prawomocnym wyrokiem sądu, funkcjonariusz otrzyma zawieszoną część uposażenia oraz obligatoryjne podwyżki tego uposażenia, wprowadzone w okresie zawieszenia, choćby umorzenie lub uniewinnienie nastąpiło po zwolnieniu funkcjonariusza ze służby (art. 96 ust. 4 projektu ustawy).

Projektowana ustawa w art. 96 projektu ustawy zakłada, że jeżeli funkcjonariusz samowolnie opuści miejsce pełnienia służby albo będzie pozostawał poza nim lub nie podejmuje służby, wypłata uposażenia funkcjonariusza zostanie zawieszona od najbliższego terminu płatności. Jeżeli funkcjonariusz pobrał już za czas nieusprawiedliwionej nieobecności uposażenie, potrąca mu się odpowiednią część uposażenia przy najbliższej wypłacie. W przypadku uznania nieobecności za usprawiedliwioną, zawieszone uposażenie zostanie wypłacone; w przypadku nieobecności nieusprawiedliwionej funkcjonariusz utraci za każdy dzień nieobecności 1/30 część uposażenia miesięcznego.

Stosownie do art. 97 projektu ustawy za służbę pełnioną w danym roku kalendarzowym przysługuje nagroda roczna w wysokości 1/12 uposażenia otrzymanego w roku kalendarzowym, za który nagroda przysługuje. Nagroda roczna przysługuje, jeżeli w danym roku kalendarzowym pełniona była służba przez okres co najmniej 6 miesięcy kalendarzowych. Okresy służby krótsze od miesiąca kalendarzowego będą podlegały sumowaniu, przyjmując, że każde 30 dni służby stanowi pełny miesiąc kalendarzowy. Natomiast pełnienie służby przez co najmniej 6 miesięcy warunkujących nabycie prawa do nagrody rocznej nie jest wymagane, w przypadku, gdy funkcjonariusz w danym roku kalendarzowym korzystał: z urlopu wychowawczego, urlopu macierzyńskiego, dodatkowego urlopu macierzyńskiego, urlopu ojcowskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, dodatkowego urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego, urlopu rodzicielskiego; ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych z przyczyn, o których mowa w art. 185 § 2 lub art. 188 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465); ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych w razie urodzenia się dziecka, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 298² ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy; ze zwolnienia od wykonywania zajęć służbowych z powodu konieczności osobistego sprawowania opieki nad dzieckiem, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 25 czerwca 1999 r. o świadczeniach pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 1732, z późn. zm.). Do okresu służby nie wlicza się okresów: korzystania przez funkcjonariusza z urlopu bezpłatnego; zawieszenia funkcjonariusza w pełnieniu obowiązków służbowych. Nagrody rocznej nie przyznaje się w przypadku: popełnienia przez funkcjonariusza, ściganego z oskarżenia publicznego przestępstwa umyślnego lub umyślnego przestępstwa skarbowego, stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu; wymierzenia funkcjonariuszowi prawomocnym orzeczeniem dyscyplinarnym niektórych rodzajów kar; zwolnienia funkcjonariusza ze służby w przypadkach określonych szczegółowo w ustawie. Przyznanie nagrody rocznej zawiesza się, jeżeli przeciwko funkcjonariuszowi toczy się postępowanie karne, karne skarbowe lub dyscyplinarne o czyn popełniony w roku kalendarzowym, za który nagroda jest przyznawana - do czasu zakończenia tego postępowania. O nieprzyznaniu lub obniżeniu nagrody rocznej decydować będzie odpowiednio wojewódzki inspektor transportu drogowego lub Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Przy odbywaniu podróży służbowych na obszarze kraju przysługiwać będą należności z tytułu podróży służbowych. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze

rozporządzenia: zakres pojęcia podróży służbowej, warunki ustalania należności z tytułu podróży służbowych, ich wysokość, a także sposób rozliczania się funkcjonariusza, uwzględniając potrzebę uzależnienia wysokości należności od czasu trwania podróży służbowej, zwrot rzeczywiście poniesionych wydatków oraz określenie terminów wypłaty należności w sposób ułatwiający dokonywanie rozliczeń.

Przepis art. 99 projektu ustawy przewiduje również równoważnik z tytułu dojazdu do miejsca pełnienia służby, jeżeli funkcjonariusz ITD lub jego małżonek nie zamieszkują lub nie posiadają lokalu mieszkalnego w miejscu pełnienia służby lub miejscowości pobliskiej. Równoważnik nie będzie jednak przyznawany, jeżeli dojazd do miejsca pełnienia służby jest możliwy środkami komunikacji publicznej i nie jest znacznie utrudniony.

Funkcjonariuszowi ITD, jak każdemu funkcjonariuszowi służb mundurowych, przysługiwać będzie emerytura. Do okresów służby, od których uzależnione jest nabycie prawa do emerytury lub dalszych okresów służby, za które wzrasta podstawa wymiaru emerytury, zaliczać się będzie:

1) okres zatrudnienia w ITD przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy na stanowiskach pracy związanych z prowadzeniem kontroli przewozu drogowego, tj. na stanowiskach służbowych inspektorów ITD w służbie nadzoru nad ruchem drogowym i kontroli opłat drogowych, służby kontroli transportu drogowego lub osób pełniących bezpośredni nadzór nad pracą inspektorów, w randze Naczelników Wydziałów Inspekcji lub ich zastępców, Wojewódzkich Inspektorów Transportu Drogowego lub ich zastępców;

2) okres urlopu wychowawczego, udzielonego w trakcie pełnienia służby, w wymiarze łącznym nie większym niż 3 lata. Emerytura dla funkcjonariusza wynosić będzie 60% podstawy jej wymiaru za 25 lat służby i wzrastać będzie o 3% za każdy dalszy rok tej służby. W stosunku do osób zatrudnionych na stopniach służbowych związanych z wykonywaniem kontroli lub wykonujących bezpośredni nadzór nad pracą tych osób, a zatrudnionych w ITD. przed dniem 31 grudnia 2012 r., emerytura wynosić będzie 40% podstawy jej wymiaru za 15 lat służby i wzrastać będzie o:

- a) 2,6% podstawy wymiaru – za każdy dalszy rok tej służby;
- b) 2,6% podstawy wymiaru – za każdy rok okresów składkowych poprzedzających służbę, nie więcej jednak niż za trzy lata tych okresów;
- c) 1,3% podstawy wymiaru – za każdy rok okresów składkowych ponad trzyletni okres składkowy;

d) 0,7% podstawy wymiaru – za każdy rok okresów nieskładkowych poprzedzających służbę.

Podstawę wymiaru emerytury stanowić będzie średnie uposażenie funkcjonariusza.

Uprawnienie do przyznania renty inwalidzkiej statuuje przepis art. 102 projektu ustawy, wskazując, że świadczenie to będzie przyznawane funkcjonariuszowi zwolnionemu ze służby, w związku z okolicznościami, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 11 projektu ustawy: w czasie pełnienia służby albo w ciągu 18 miesięcy po zwolnieniu ze służby, jeżeli inwalidztwo jest następstwem urazów doznanych w czasie pełnienia służby lub chorób powstałych w tym czasie; w ciągu 3 lat po zwolnieniu ze służby, jeżeli inwalidztwo jest następstwem wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby albo choroby powstałej w związku ze szczególnymi właściwościami lub warunkami służby. Przepis art. 102 ust. 2 projektu ustawy wprowadza trzy grupy inwalidztwa funkcjonariuszy całkowicie niezdolnych do służby:

- 1) I grupę – obejmującą całkowicie niezdolnych do pracy;
- 2) II grupę – obejmującą częściowo niezdolnych do pracy;
- 3) III grupę – obejmującą zdolnych do pracy.

Natomiast przepis art. 102 ust. 4 projektu ustawy doprecyzowuje, że inwalidztwo pozostaje w związku ze służbą, gdy powstało wskutek: zranienia, kontuzji lub innych obrażeń doznanych w czasie wykonywania obowiązków służbowych; wypadku pozostającego w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych; chorób zakaźnych panujących w miejscu służbowego pobytu funkcjonariusza; chorób powstałych w związku ze szczególnymi właściwościami lub warunkami służby; chorób i schorzeń, które istniały przed przyjęciem do służby, lecz uległy pogorszeniu lub ujawniły się w czasie trwania służby wskutek szczególnych właściwości lub warunków służby na określonych stanowiskach.

W pozostałych sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie proponuje się odpowiednie stosowanie przepisów ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1280, z późn. zm.).

Rozdział 9

Odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy

W rozdziale 9 projektowanej ustawy, zawierającym przepisy art. 104–115, uregulowano odpowiedzialność dyscyplinarną funkcjonariuszy. Przedmiotowa odpowiedzialność została uregulowana w sposób odmienny, niż ma to miejsce w rozdziale 9 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, przewidującym odpowiedzialność dyscyplinarną członka korpusu służby cywilnej. Było to podyktowane specyfiką i charakterem służby pełnionej w Inspekcji, która znacząco różni się od pracy w korpusie służby cywilnej. Z powyższych względów należało przewidzieć odrębne delikty dyscyplinarne, odrębne kary dyscyplinarne oraz szczególny tryb postępowania dyscyplinarnego w stosunku do funkcjonariuszy Inspekcji.

Przyjęte rozwiązania w tym zakresie wzorowano na odpowiedzialności dyscyplinarnej funkcjonariuszy innych służb mundurowych, zwłaszcza Policji. Do pracowników zatrudnionych w Inspekcji, będących członkami korpusu służby cywilnej, zastosowanie nadal będą mieć przepisy rozdziału 9 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej.

Do urzędników państwowych mianowanych zastosowanie będą mieć przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych. Do pozostałych pracowników zatrudnionych w Inspekcji zastosowanie będą mieć nadal przepisy rozdziału VI ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. Będzie, więc się do nich stosować ten sam katalog kar porządkowych, jaki stosuje się wobec innych pracowników.

Deliktem dyscyplinarnym będzie naruszenie dyscypliny służbowej, to jest w szczególności:

- 1) odmowa wykonania albo niewykonanie polecenia przełożonego, organu uprawnionego na podstawie ustawy do wydawania poleceń funkcjonariuszom ITD, z wyłączeniem poleceń niezgodnych z prawem;
- 2) zaniechanie czynności służbowej albo wykonanie jej w sposób nieprawidłowy;
- 3) niedopełnienie obowiązków służbowych albo przekroczenie uprawnień określonych w przepisach prawa;
- 4) wprowadzenie w błąd przełożonego lub innego funkcjonariusza, jeżeli spowodowało to lub mogło spowodować szkodę Inspekcji, funkcjonariuszowi lub innej osobie;

5) stawienie się do służby w stanie po spożyciu alkoholu lub po użyciu podobnie działającego środka oraz spożywanie alkoholu lub używanie podobnie działającego środka w czasie służby albo w obiektach lub na terenach zajmowanych przez ITD;

6) utrata służbowej broni palnej, amunicji lub legitymacji służbowej;

7) utrata przedmiotu stanowiącego wyposażenie służbowe, którego wykorzystanie przez osoby nieuprawnione wyrządziło szkodę obywatelowi lub stworzyło zagrożenie dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa powszechnego;

8) utrata dokumentu zawierającego informację stanowiącą tajemnicę państwową lub służbową albo ujawnienie takiej informacji.

Karami dyscyplinarnymi będą:

1) nagana;

2) ostrzeżenie o niepełnej przydatności do służby na zajmowanym stanowisku;

3) wyznaczenie na niższe stanowisko służbowe;

4) obniżenie stopnia służbowego;

5) wydalenie ze służby.

Na podstawie oceny materiału dowodowego zebranego w postępowaniu dyscyplinarnym Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie wydawał orzeczenie. Od tego orzeczenia przysługiwać będzie odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu, w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia obwinionemu.

Orzeczenie lub postanowienie stanie się prawomocne z upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli go nie wniesiono albo w dniu wydania przez organ odwoławczy orzeczenia lub postanowienia kończącego postępowanie. Od orzeczenia oraz postanowienia kończącego postępowanie dyscyplinarne funkcjonariuszowi przysługiwać będzie prawo wniesienia skargi do sądu administracyjnego. Prawomocne orzeczenie o odstąpieniu od ukarania albo o ukaraniu oraz prawomocne postanowienie o odstąpieniu od wszczęcia postępowania dyscyplinarnego włączane będzie do akt osobowych funkcjonariusza na określony czas. Zatarcie kary dyscyplinarnej oznaczać będzie uznanie kary za niebyłą i spowoduje usunięcie z akt osobowych funkcjonariusza orzeczenia o ukaraniu.

W zakresie nieuregulowanym w niniejszej ustawie do postępowania dyscyplinarnego będzie stosować się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1375, z późn. zm.) dotyczące wezwań, terminów, doręczeń i świadków, z

wyłaczeniem możliwości nakładania kar porządkowych oraz zatrzymania i doprowadzenia świadków. W postępowaniu dyscyplinarnym do świadków art. 184 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego nie znajdzie zastosowania.

Rozdział 10

Zmiany w przepisach obowiązujących

W art. 116 projektu ustawy zaproponowano zmianę w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy poprzez umożliwienie doliczania do stażu pracy okresu służby w ITD.. Zakres oraz zasady tego zaliczenia zostały ujęte w art. 79 i 81 projektowanej ustawy. Rozwiązaniem o charakterze generalnym jest (w stosunku do wszystkich osób pozostających w stosunku służby, który co do zasady nie jest traktowany jak stosunek pracy), że okres służby funkcjonariusza wlicza się do stażu pracy w zakresie uprawnień wynikających z prawa pracy. Takie rozwiązanie funkcjonuje w innych służbach mundurowych, a wprowadzenie do ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy proponowanej zmiany zmierza wprost do unifikacji sposobu postępowania z funkcjonariuszami Inspekcji Transportu Drogowego.

Projektowany art. 117 projektu ustawy wprowadza zmiany w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, mające na celu dostosowanie przepisów tej ustawy do projektu poprzez zmianę określenia inspektor na funkcjonariusz.

Jednocześnie w ustawie z dnia 16 października 1992 r. o orderach i odznaczeniach (Dz. U. z 2023 r. poz. 2053) dodano funkcjonariuszy ITD. do katalogu podmiotów, którym można przyznać ustanowiony przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzeniem z dnia 7 marca 1928 r. Krzyż Zasługi za Dzielność, za czyny spełnione w specjalnie ciężkich warunkach, z wykazaniem wyjątkowej odwagi, z narażeniem życia lub zdrowia, w obronie prawa, nietykalności granic państwowych oraz życia, mienia i bezpieczeństwa obywateli.

Celem zmiany projektowanej w art. 119 projektu ustawy jest objęcie funkcjonariuszy ITD zakresem regulacji ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz ich rodzin.

Aktualnie pracownicy ITD objęci są powszechnym ubezpieczeniem społecznym i podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu emerytalnemu i rentowemu. Inspektorzy ITD realizują zadania o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania państwa oraz Unii Europejskiej. Zadania wykonywane przez inspektorów ITD pociągają za sobą natomiast wysokie ryzyko pogorszenia lub utraty stanu zdrowia. W aktualnym stanie prawnym inspektorzy ITD pozbawieni są możliwości przejścia na wcześniejszą emeryturę w razie wystąpienia niezdolności do pracy lub służby przed osiągnięciem wieku emerytalnego. Mając na względzie charakter służby oraz wymagania stawiane wobec inspektorów ITD. – wysoka sprawność psychofizyczna – pełnienie służby do osiągnięcia wieku emerytalnego jest fizycznie niemożliwe i niewskazane.

Włączenie formacji ITD do tego systemu emerytalnego uzasadnione jest daleko idącym podobieństwem jej celów, zadań, wymagań stawianych funkcjonariuszom, ich uprawnień i obowiązków, odpowiedzialności dyscyplinarnej i podległości służbowej w stosunku do pozostałych służb mundurowych, a zwłaszcza Policji. Wskutek projektowanej nowelizacji funkcjonariuszom ITD zapewniony zostanie poziom zabezpieczenia emerytalnego adekwatny do specyfiki pełnionej przez nich służby i wykonywanych zadań. Projektowane zmiany zapewnią zrównanie uprawnień emerytalnych funkcjonariuszy tej formacji w stosunku do funkcjonariuszy pozostałych służb mundurowych.

Projektowane zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym mają na celu dostosowanie regulacji dotyczącej działalności Inspekcji Transportu Drogowego do rozwiązań przyjętych w projektowanej ustawie,

Dodatkowo w art. 119 projektu ustawy przewidziano zmianę art. 50 ust. 3 i ust. 9 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1230, z późn zm.) umożliwiającego ITD dostęp do danych zgromadzonych na koncie ubezpieczonego oraz na koncie płatnika składek.

Proponowane zmiany mają na celu usprawnienie i ułatwienie realizacji ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego. Co istotne zmiany te pozwolą na uzyskanie skutecznego mechanizmu wyeliminowania z rynku przewozów drogowych nieuczciwej i niewypłacalnej konkurencji, stosującej praktykę wykazywania odpowiednich środków pieniężnych jedynie przez jeden dzień celem uzyskania stosownych uprawnień z zakresu transportu drogowego.

Proponowane zmiany służą wzmocnieniu uprawnień Inspekcji Transportu Drogowego i zapewnieniu skutecznych czynności kontrolnych.

Podobnie jak w przypadku art. 117 projektu ustawy, zmiany zaproponowane w art. 120 projektowanego aktu mają na celu objęcie funkcjonariuszy ITD specyfiką w zakresie odmiennej od stosunku pracy pragmatyki służbowej funkcjonariusza państwowego. Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2349) reguluje w sposób odmienny ten typ odpowiedzialności, stąd projektowana zmiana umożliwić ma dochodzenie odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy ITD za szkody wyrządzone swoim jednostkom, wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych, analogicznie jak zostało to uregulowane w przypadku innych służb mundurowych. Specyficzna organizacja służby ITD oraz fakt, iż funkcjonariuszom tym powierza się do codziennego użytkowania wyposażenie i specjalistyczny sprzęt, uzasadnia wprowadzenie odrębnej regulacji ich odpowiedzialności.

Art. 124 projektu ustawy wprowadza zmiany do ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2022 r. poz. 2516, oraz z późn. zm.). Jednocześnie dodano przepis przejściowy, na podstawie którego inspektorzy posiadający uprawnienie do posługiwania się bronią będą podlegać nowym przepisom i zostaną zwolnieni z obowiązku wykonywania cyklicznych badań w celu jego przedłużenia, podobnie jak to jest uregulowane w zakresie innych służb.

Przepisy art. 125 projektowanej ustawy wprowadzają zmiany w ustawie o transporcie drogowym, spowodowane przede wszystkim koniecznością usunięcia z tejże ustawy rozdziału 9 zawierającego przepisy o Inspekcji Transportu Drogowego. Przepis ten jednocześnie przewiduje również zmiany polegające na zastąpieniu słowa „inspektor” ITD na „funkcjonariusz”, z uwagi na zmianę charakteru tej służby kontrolnej.

Projektowany art. 128 projektu ustawy przewiduje dodanie w art. 25 w ust. 1 pkt 12a w ustawie z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2160), co umożliwi organom ITD w związku z prowadzonymi przez nich postępowaniami administracyjnymi oraz postępowaniami w sprawach o wykroczenia, otrzymywanie informacji gospodarczych dotyczących wiarygodności płatniczej

osób fizycznych, osób prawnych oraz jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej.

Zaproponowana w art. 129, 130 i 132 projektu ustawy zmiana ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622, z późn. zm.), ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104) ma charakter zmiany redakcyjnej i wynika z konieczności dostosowania przepisów prawa do projektowanych zmian, a polega na zastąpieniu określenia „inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego” określeniem „funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego”.

Zmiana proponowana w art. 131 projektu ustawy polega na dodaniu do przepisów ustawy z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą (Dz. U. z 2023 r. poz. 2015), funkcjonariuszy ITD jako beneficjentów świadczeń odszkodowawczych przyznawanych funkcjonariuszom w następstwie wypadków i chorób związanych z pełnioną służbą. Proponowana zmiana ma na celu objęcie funkcjonariuszy ITD specyfiką w zakresie odmienną od stosunku pracy pragmatyki służbowej funkcjonariusza państwowego, ponadto stanowi ujednoczenie sytuacji prawnej funkcjonariuszy ITD z innymi służbami.

Rozdział 11

Przepisy przejściowe i końcowe

Przepisy art. 134 i 135 projektowanej ustawy stanowią kompleksowe przepisy zapewniające ciągłość stosunku pracy inspektorów ITD, którzy z dniem wejścia w życie nowej regulacji prawnej staną się z mocy ustawy funkcjonariuszami ITD.

Zasadnicze w tym zakresie znaczenie ma przepis art. 134 ust. 1 projektu, stanowiący, że z dniem wejścia ustawy w życie Główny Inspektor lub osoba pełniąca obowiązki Głównego Inspektora, Zastępcy Głównego Inspektora lub osoby pełniące obowiązki Zastępcy Głównego Inspektora, wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, zastępcy wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, osoby zajmujące stanowiska wyższe, koordynujące lub samodzielne w służbie cywilnej, o ile stanowisko to wiązało się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub

sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji, inspektorzy Inspekcji, pracownicy GITD zatrudnieni na stanowiskach wiążących się z wykonywaniem czynności kontrolnych lub sprawowaniem nadzoru nad pracą inspektorów Inspekcji, pracownicy GITD, posiadający uprawnienia inspektora Inspekcji - stają się funkcjonariuszami. stają się funkcjonariuszami Inspekcji Transportu Drogowego.

Niezależnie od powyższego, na Głównym Inspektorze Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektorach transportu drogowego będzie spoczywał obowiązek poinformowania na piśmie pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, o zmianach, jakie mają nastąpić w zakresie ich stosunków pracy oraz zaproponowania nowych warunków pracy i płacy. W tym zakresie projektowana ustawa odsyła do art. 23¹§ 4 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. Stosunki pracy z pracownikami wygasną po upływie trzech miesięcy, jeżeli nie zostaną im zaproponowane nowe warunki pracy i płacy lub po upływie trzech miesięcy od dnia ich zaproponowania, w razie ich nieprzyjęcia.

Podkreślenia wymaga, że Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, każdy w zakresie swojego działania, mogą nie zaproponować pracownikowi nowych warunków pracy i płacy, tylko wówczas, gdy nastąpi likwidacja stanowiska pracy zajmowanego przez tego pracownika, lub niespełnienia przez niego wymagań określonych w ustawie dla zajmowanego przez niego stanowiska.

Przepisy art. 135 projektowanej ustawy zawierają szczegółową instrukcję w zakresie stanowiska służbowego w ITD, jaki otrzyma dotychczasowy inspektor ITD zatrudniony na określonym stanowisku. Regulacja ta w sposób transparentny, niepozostawiający swobody podejmowania decyzji w tym zakresie przez pracodawcę, wymienia aktualne stanowiska inspektorów ITD i odpowiadające im stanowiska funkcjonariuszy ITD.

Mając na uwadze wysokie oczekiwania odnośnie wiedzy specjalistycznej funkcjonariuszy ITD, ustawa nakłada na wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i zastępców wojewódzkich inspektorów, a także naczelników delegatur terenowych GITD i ich zastępców, obowiązek ukończenia kursu specjalistycznego i złożenia egzaminu, w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, jeżeli nie posiadali uprawnień inspektora ITD.

Niezależnie od ciągłości stosunku pracy, przepis art. 137 projektowanej ustawy, określa termin, w którym powinno nastąpić mianowanie nowych funkcjonariuszy na odpowiedni stopień służbowy w ITD.

W art. 141 projektu ustawy przewidziano, stosownie do regulacji zawartej w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, limity wydatków w latach 2025 – 2034, , jak również odpowiednie mechanizmy korygujące w przypadku zagrożenia przekroczenia wskazanych limitów wydatków. Jako organ monitorujący wykorzystanie limitów wydatków określa się ministra właściwego do spraw transportu.

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

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, z późn. zm.), 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego</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 07.12.2023</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wprowadzane projektowaną ustawą zmiany wynikają z konieczności rozwiązania problemów, które uwidoczniły się w funkcjonowaniu Inspekcji Transportu Drogowego, zwanej dalej „ITD”, w tym w szczególności braku możliwości dyslokacji funkcjonariuszy ITD w związku z potrzebami kontrolnymi oraz ograniczonej możliwości prowadzenia kontroli drogowych w porze nocnej, w niedziele i w święta oraz braku perspektyw rozwoju zawodowego inspektorów ITD, co skutkuje fluktuacją kadr i problemami z pozyskaniem wykwalifikowanych kandydatów do pracy.

Istnieje konieczność reorganizacji struktury organizacyjnej ITD oraz jej charakteru i funkcji, jaką ma pełnić. Projekt ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego stanowi odpowiedź na problemy związane z koniecznością zapewnienia szczelności systemu kontroli w zakresie przewozów drogowych. Regulacja ta ma na celu umożliwienie właściwej ochrony rynku przed nieuczciwą konkurencją poprzez skuteczne sankcjonowanie naruszeń przepisów prawa dotyczących obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych.

Projektowana ustawa ma na celu wprowadzenie rozwiązań prawnych w ITD, których źródłem były doświadczenia zdobyte na gruncie funkcjonowania dotychczasowych przepisów o Inspekcji, tj. ustawy o transporcie drogowym oraz postulatów inspektorów i innych pracowników ITD oraz środowiska przewoźników drogowych. Opracowanie nowego aktu normatywnego jest elementem koniecznym i prowadzącym do poprawy stanu ITD oraz wzmocnienia statusu jej członków. Stworzenie jednolitego, umundurowanego, transparentnego w swoim działaniu korpusu ITD jest nie tylko realizacją postulatów zgłaszanych od dawna przez środowisko inspektorów ITD, ale i wychodzi naprzeciw oczekiwaniom społecznym. Projektowana regulacja w sposób kompleksowy reguluje charakter i rolę, kompetencje oraz sprawy z zakresu struktury organizacyjnej oraz zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego ITD. Jej wprowadzenie nie tylko pozytywnie wpłynie na efektywność wykonywanych zadań, ale również pozwoli na sprawniejsze reagowanie na sytuacje nagłe i nieprzewidziane poprzez alokowanie większej liczby inspektorów dla dokonywania kontroli w określonych miejscach kraju.

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

Celem ustawy jest określenie kompetencji i organizacji ITD. W projekcie wskazano również na charakter tej służby, jako jednolitej umundurowanej formacji, a także na cel jej działania. Inspekcja będzie realizować swoje ustawowe zadania, pełniąc z jednej strony rolę regulatora rynku przewozów drogowych, czyli pełnić nadzór nad przestrzeganiem wspólnych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i udzielać lub cofać uprawnienia wymagane w międzynarodowych zarobkowych przewozach drogowych. Z drugiej strony służba ta będzie pełnić kontrolę przestrzegania przepisów w zakresie warunków i obowiązków przewozu drogowego, zarówno w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak i wykonywania obowiązków określonych w przepisach odrębnych. Skupienie takich kompetencji w ramach jednej publicznej struktury organizacyjnej pozwoli na sprawowanie rzetelnego nadzoru i monitoringu nad rynkiem przewozów drogowych.

Wraz z wejściem w życie ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, która rozstrzyga o dalszych strukturze ITD, nastąpi:

- 1) nadanie inspektorom ITD statusu funkcjonariuszy, tak jak jest to obecnie przewidziane w odniesieniu do pozostałych służb kontrolnych dokonujących kontroli przewozów drogowych,
- 2) uregulowanie w sposób kompleksowy zagadnień dotyczących funkcjonowania ITD, jako umundurowanej formacji, takich jak: warunki przyjęcia do służby w Inspekcji, szkolenie, uprawnienia, status pracowników innych niż funkcjonariusze, przebieg i zakończenie służby, uposażenie i odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy,

Wydatki ogółem	13,148	12,137	23,799	24, 290	21, 524	22, 648	27, 705	32, 611	44, 430	42,928	43,383	308,603
budżet państwa	13,148	12,137	23,799	24, 290	21, 524	22, 648	27, 705	32, 611	44, 430	42,928	43,383	308,603
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Budżet państwa											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Na podstawie analizy aktualnej siatki płac 16 WITD i GITD ustalono, że średnie wynagrodzenie inspektorów Inspekcji i pracowników posiadających uprawnienia inspektora (z uwzględnieniem otrzymywanych dodatków do płacy zasadniczej, w tym dodatku inspekcyjnego), którzy rozpoczęli pracę w Inspekcji Transportu Drogowego w latach: 2002-2006, tj. grupy pracowników z największym doświadczeniem, wynosi ok. 3,88 mnożnika kwoty bazowej.</p> <p>Na tej podstawie przyjęto założenie, że wynagrodzenie funkcjonariuszy, którzy będą mogli skorzystać z emerytury po 15 latach służby albo będą przechodzić na emeryturę po 25 albo 30 latach oraz otrzymają nagrody jubileuszowe kolejno za 20, 25 lub 30 lat służby oraz będą uprawnieni do dodatku za wieloletnią służbę ponad 20 lat, będzie na podobnym poziomie jak obecne wynagrodzenie najbardziej doświadczonych pracowników Inspekcji.</p> <p>Ponadto oszacowano, że średnie wynagrodzenie inspektorów Inspekcji i pracowników posiadających uprawnienia inspektora (z uwzględnieniem otrzymywanych dodatków do płacy zasadniczej, w tym dodatku inspekcyjnego), których staż pracy wynosi ok. 15 lat, wynosi ok. 3,14 mnożnika kwoty bazowej.</p> <p>Przyjęto, że wynagrodzenia funkcjonariuszy uprawnionych do nagrody jubileuszowej po 15 latach służby będzie na zbliżonym poziomie do obecnego wynagrodzenia inspektorów ze stażem 15 lat pracy.</p> <p>Mając na uwadze założony w projekcie ustawy budżetowej na rok 2024 wzrost kwoty bazowej do kwoty 2 335,02 zł oraz ujęte w budżetach Inspekcji dodatkowe środki na wzrost przeciętnego wynagrodzenia średnio o 5,5% w 2024 roku, do wyliczeń średniego uposażenia funkcjonariuszy na potrzeby OSR przyjęto mnożniki kwoty bazowej w wysokości odpowiednio 4,10 oraz 3,32.</p> <p>Do wyliczenia kosztów odpraw emerytalnych i emerytur oraz nagród jubileuszowych i środków na dodatki za wieloletnią służbę ponad 20 lat, przyjęto ponadto następujące założenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w latach: 2025-2027 na emerytury po 15 latach służby przejdzie ¼ uprawnionych w danym roku funkcjonariuszy; • na emerytury po 25 latach służby będzie przechodzić połowa uprawnionych w danym roku funkcjonariuszy; • na emerytury po 30 latach służby będą przechodzić wszyscy uprawnieni w danym roku funkcjonariusze; • funkcjonariusze w momencie przejścia na emeryturę otrzymają równowartość sześciomiesięcznego uposażenia; • przy wyliczeniu średniego uposażenia na potrzeby emerytur i nagród jubileuszowych za 15, 20, 25 i 30 lat służby uwzględniono dodatki za wieloletnią służbę; • funkcjonariusze pozostający w służbie zaczną od 2025 roku otrzymywać dodatki za 21 i więcej lat służby. <p>Mając na uwadze powyższe, szacunkowy koszt skutków finansowych projektowanej ustawy wyniesie w poszczególnych latach: 2025-2035.</p>											

Rok	Odprawy (tys. zł)	Emerytury (tys. zł)	Jubileusze (tys. zł)	dod. Stażowe (tys. zł)	Razem (tys. zł)
2025	5 975	6 876	117	180	13 148
2026	1 719	9 036	1 102	280	12 137
2027	5 427	15 576	2 423	373	23 799
2028	2 364	19 200	2 381	345	24 290
2029	153	20 340	689	342	21 524
2030	230	21 624	344	450	22 648
2031	1 297	24 264	1 565	579	27 705
2032	1 627	27 804	2 494	686	32 611
2033	4 981	35 544	3 102	803	44 430
2034	1 527	39 168	1 492	741	42 928
2035	309	41 544	650	880	43 383

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	-	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)							
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.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe	

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).

- tak
 nie
 nie dotyczy

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

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

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację na rynku pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> inne: ...	
Omówienie wpływu	Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary, np. środowisko naturalne, sytuację i rozwój regionalny itd.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Termin wejścia w życie projektowanej ustawy określono na dzień 15 stycznia 2025 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju używanego paliwa

Na podstawie art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy tryb kontroli rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdów, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego.

§ 2. 1. Kontrolę rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdu przeprowadza się przez:

- 1) próbę kwasową dokonywaną przez funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej „funkcjonariuszem”;
- 2) analizę dokonywaną przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji w zakresie badań paliw płynnych, wydany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

2. W celu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, funkcjonariusz w obecności kierującego pojazdem pobiera z instalacji paliwowej pojazdu próbkę paliwa w niezbędnej ilości, jednak nie większej niż 0,5 dm³.

3. Do pobrania próbki funkcjonariusz stosuje urządzenie umożliwiające pobranie paliwa z instalacji paliwowej pojazdu i przelanie lub przetłoczenie go do naczynia, w którym będzie poddane próbie kwasowej, lub do pojemników, w których przekazane zostanie do analizy, o której mowa w ust. 1 pkt 2.

4. Przed pobraniem próbki urządzenie, o którym mowa w ust. 3, funkcjonariusz przepłukuje paliwem pobranym z instalacji paliwowej kontrolowanego pojazdu.

5. Paliwo pochodzące z płukania umieszcza się w pojemniku na zlewki.

§ 3. 1. Próbkę kwasową przeprowadza się przez dodanie odpowiedniej ilości próbki paliwa do naczynia, w którym znajduje się 18% wodny roztwór kwasu solnego, wymieszanie cieczy, a następnie pozostawienie mieszaniny przez okres 10 minut.

2. Jeżeli w wyniku próby kwasowej przeprowadzonej w sposób określony w ust. 1 w naczyniu pojawi się warstwa o zabarwieniu od różowego do czerwonego, wówczas należy uznać, że w kontrolowanym paliwie znajduje się znacznik przeznaczony do znakowania oleju opałowego lub oleju napędowego przeznaczonego na cele opałowe, zgodnie z przepisami o podatku akcyzowym.

§ 4. 1. Funkcjonariusz, w przypadku zastrzeżenia co do wyniku próby kwasowej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, lub na żądanie kontrolowanego, przekazuje badaną próbkę do analizy, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 2.

2. Pobrana do analizy próbka paliwa jest umieszczana w dwóch jednakowych, szczelnie zamykanych pojemnikach, oznaczonych w sposób pozwalający na identyfikację pojazdu, z którego pobrano próbkę, kierującego tym pojazdem, daty i miejsca pobrania próbki oraz zabezpieczających paliwo przed zmianą jego cech charakterystycznych. W każdym z pojemników umieszcza się co najmniej 0,2 dm³ paliwa.

3. Pojemnik z pobraną próbką paliwa funkcjonariusz przekazuje niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia pobrania próbki, do laboratorium, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 2.

4. Paliwo znajdujące się w jednym z pojemników przeznacza się do badań, natomiast paliwo znajdujące się w drugim z pojemników stanowi zapas kontrolny laboratorium.

§ 5. 1. Niezwłocznie po zakończeniu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu sporządza się protokół, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

2. Jeżeli w wyniku kontroli, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, nie stwierdzono zastrzeżeń co do rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu, protokół sporządza się wyłącznie na żądanie kierującego kontrolowanym pojazdem, o czym należy go pouczyć.

3. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach, a jeżeli zachodzi konieczność przekazania próbki do analizy, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 2, w trzech egzemplarzach. Jeden egzemplarz otrzymuje kierujący kontrolowanym pojazdem, drugi dołącza się do akt sprawy, a trzeci egzemplarz, jeżeli został sporządzony, dołącza się do próbki przesyłanej do laboratorium.

§ 6. Pozostałość pobranej próbki paliwa, której nie wykorzystano do kontroli, przelewa się lub przetłacza, za zgodą kierującego pojazdem, do instalacji paliwowej pojazdu, z którego została pobrana. W przypadku braku zgody kierującego pojazdem pozostałość próbki umieszcza się w pojemniku na zlewki.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia (poz.)

WZÓR

pieczęć nagłówkowa
Wojewódzkiego Funkcjonariatusatu
Transportu Drogowego

....., dnia

Protokół nr...

kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu

Działając na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu
Drogowego (Dz. U. poz.),

.....

(imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe funkcjonariusza)

.....

(w/na*) wskazać miejscowość, nr drogi oraz inne informacje dotyczące miejsca kontroli)
dokonał kontroli/pobrania do analizy*) próbki paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej
pojazdu:

.....

(marka i typ pojazdu)

nr rej

kierowanego przez:

.....

(imię i nazwisko oraz adres osoby kierującej pojazdem)

.....

.....

(imię i nazwisko albo nazwa oraz adres miejsca zamieszkania (siedziby) przewoźnika)

W wyniku próby kwasowej stwierdzono:

.....

.....

.....

.....
.....

(opisać zmiany, jakie zaszły w próbce poddanej próbie kwasowej, lub stwierdzić ich brak)

Pobrana próbka paliwa zostanie przekazana do laboratorium posiadającego certyfikat akredytacji w celu dokonania analizy.*)

Według oświadczenia kierującego pojazdem ostatnie tankowanie pojazdu odbyło się w:*)

.....
.....

(nazwa, adres, o ile jest to możliwe nr stacji paliw, na której odbyło się tankowanie, data tankowania)

Kierujący pojazdem odmówił poinformowania kontrolującego o ostatnim miejscu tankowania pojazdu.*)

Uwagi kierującego pojazdem lub funkcjonariusza:

.....
.....
.....
.....
.....

.....

(podpis kierującego kontrolowanym pojazdem)

.....

(podpis funkcjonariusza)

*) Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju używanego paliwa stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa szczegółowy tryb kontroli, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania rodzaju używanego paliwa. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Szczegółowy katalog zadań Inspekcji Transportu Drogowego określają przepisy art. 4 ww. ustawy. W zakresie uprawnień kontrolnych funkcjonariuszy jest właściwa w sprawach kontroli przepisów krajowych i prawa Unii Europejskiej z zakresu: przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o którym mowa w art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym, przestrzegania przepisów ruchu drogowego, rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdów, obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych, dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu drogowego, przestrzegania przepisów socjalnych kierowców i czasu pracy kierowców w zarobkowych przewozach drogowych i stosowania urządzeń rejestrujących (tachografów), a ponadto przepisów o przewozie odpadów i towarów szybko psujących się. Powyższa ustawa nie uszczegóławia jednak katalogu zadań Inspekcji. Jest bowiem przepis, że Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje również obowiązki określone w przepisach odrębnych.

Kontrolę rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdu przeprowadza się przez próbę kwasową lub analizę dokonywaną przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji w zakresie badań paliw płynnych, wydany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności. W celu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, funkcjonariusz w obecności kierującego pojazdem pobiera z instalacji paliwowej pojazdu próbkę paliwa w niezbędnej ilości, jednak nie większej niż 0,5 dm³. Do pobrania próbki funkcjonariusz stosuje urządzenie umożliwiające pobranie paliwa z instalacji paliwowej pojazdu i przelanie lub przetłoczenie go do naczynia, w którym będzie poddane próbie kwasowej, lub do pojemników, w których przekazane zostanie do odpowiedniej analizy.

Niezwłocznie po zakończeniu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu sporządza się protokół, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia. Jeżeli w wyniku kontroli nie stwierdzono zastrzeżeń co do rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu, protokół sporządza się wyłącznie na żądanie kierującego kontrolowanym pojazdem, o czym należy go pouczyć.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju używanego paliwa</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>07.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju używanego paliwa stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.). Rozporządzenie określa szczegółowy tryb kontroli, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania rodzaju używanego paliwa. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

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

Szczegółowy katalog zadań Inspekcji Transportu Drogowego określają przepisy art. 3 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego. W zakresie uprawnień kontrolnych funkcjonariuszy jest właściwa w sprawach kontroli przepisów krajowych i prawa Unii Europejskiej z zakresu m.in.: kontroli rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdów.

Kontrolę rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdu przeprowadza się przez próbę kwasową lub analizę dokonywaną przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji w zakresie badań paliw płynnych, wydany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

W celu przeprowadzenia ww. kontroli, funkcjonariusz w obecności kierującego pojazdem pobiera z instalacji paliwowej pojazdu próbkę paliwa w niezbędnej ilości, jednak nie większej niż 0,5 dm³. Do pobrania próbki funkcjonariusz stosuje urządzenie umożliwiające pobranie paliwa z instalacji paliwowej pojazdu i przelanie lub przetłoczenie go do naczynia, w którym będzie poddane próbie kwasowej, lub do pojemników, w których przekazane zostanie do odpowiedniej analizy. Niezwłocznie po zakończeniu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu sporządza się protokół, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	

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 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
	(dodaj/usuń)												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
	(dodaj/usuń)												
Niemierzalne	(dodaj/usuń)												
	(dodaj/usuń)												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
X nie dotyczy													

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

Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.
------------------	-----------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

**w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu Wsparcia Inspekcji
Transportu Drogowego**

Na podstawie art. 20 ust. 13 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób gospodarowania środkami Funduszu Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej „Funduszem”;
- 2) tryb i terminy sporządzania planów i sprawozdań finansowych Funduszu, zwanych dalej „sprawozdaniem budżetowym”.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) funduszu centralnym - należy przez to rozumieć wyodrębnioną część Funduszu, będącą w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 2) funduszu wojewódzkim - należy przez to rozumieć wyodrębnioną część Funduszu, będącą w dyspozycji właściwego wojewódzkiego inspektora transportu drogowego;
- 3) rocznym planie finansowym funduszu - należy przez to rozumieć plan finansowy poszczególnych dysponentów funduszu centralnego, funduszy wojewódzkich;
- 4) łącznym planie finansowym Funduszu - należy przez to rozumieć zestawienie rocznych planów finansowych funduszu centralnego, funduszy wojewódzkich;
- 5) ustawie o finansach publicznych - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. poz.)

§ 2. Fundusz stanowią wyodrębnione rachunki bankowe, którymi dysponują organy wymienione w § 1 ust. 2 pkt 1-3.

§ 3. 1. Podstawą gospodarki finansowej funduszu centralnego i funduszy wojewódzkich jest roczny plan finansowy, sporządzany na każdy rok budżetowy.

2. Roczny plan finansowy, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

1) stan funduszu na początek roku, obejmujący środki finansowe, należności i zobowiązania;

2) przychody funduszu;

3) wydatki funduszu, w tym wydatki bieżące i majątkowe;

4) stan funduszu na koniec roku, obejmujący środki finansowe, należności i zobowiązania.

§ 4. 1. Projekt rocznego planu finansowego funduszu sporządza się w trybie i terminach określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów, o którym mowa w art. 138 ust. 6 ustawy o finansach publicznych.

2. Projekt rocznego planu finansowego:

1) funduszu centralnego - sporządza Główny Inspektor Transportu Drogowego;

2) funduszu wojewódzkiego - sporządza właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego.

3. Projekty rocznych planów finansowych, o których mowa w ust. 2, dysponenti funduszy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego najpóźniej do dnia 15 lipca roku poprzedzającego rok budżetowy.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego sporządza projekt łącznego planu finansowego Funduszu w terminie określonym w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego zapewnia zgodność projektu łącznego planu finansowego Funduszu z projektem ustawy budżetowej.

6. Do czasu zatwierdzenia przez dysponentów funduszy rocznych planów finansowych, zgodnych z ustawą budżetową, podstawą gospodarki finansowej są projekty rocznych planów finansowych.

§ 5. Wydatki ujęte w rocznym planie funduszu mogą być dokonywane w granicach kwot określonych w planie, zgodnie z przeznaczeniem wynikającym z zawartych umów i porozumień.

§ 6. Dysponent funduszu może zakładać oprocentowane lokaty terminowe ze środków funduszu czasowo niewykorzystanych.

§ 7. 1. Odsetki bankowe od środków pieniężnych gromadzonych na rachunku bieżącym funduszu oraz z tytułu oprocentowania lokat stanowią jego przychody.

2. Koszty obsługi funduszu obciążają właściwy fundusz.

§ 8. 1. Sprawozdania budżetowe z wykonania planu finansowego funduszu sporządza się w trybie i terminach określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów, o którym mowa w art. 41 ust. 2 ustawy o finansach publicznych.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego sporządza łączne sprawozdanie budżetowe, które jest zestawieniem sprawozdań budżetowych funduszy: centralnego i wojewódzkich, w terminie określonym w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1.

3. Dysponenci funduszy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego sprawozdania budżetowe, o których mowa w ust. 2, na 15 dni przed upływem terminu sporządzenia łącznego sprawozdania budżetowego.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje kopię łącznego sprawozdania budżetowego, o którym mowa w ust. 2, ministrowi właściwemu do spraw transportu drogowego w terminie 7 dni od przekazania do Ministerstwa Finansów.

§ 9. 1. Sprawozdania w zakresie należności, wybranych aktywów finansowych oraz zobowiązań funduszu sporządza się w trybie i terminach określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów, o którym mowa w art. 41 ust. 5 ustawy o finansach publicznych.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego sporządza łączne sprawozdanie, które jest zestawieniem sprawozdań funduszy: centralnego i wojewódzkich, w terminie określonym w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1.

3. Dysponenci funduszu przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego sprawozdania, o których mowa w ust. 2, na 10 dni przed upływem terminu sporządzenia łącznego sprawozdania.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje łączne sprawozdanie, o którym mowa w ust. 2, ministrowi właściwemu do spraw transportu drogowego, w terminie określonym w rozporządzeniu Ministra Finansów, o którym mowa w ust. 1.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 20 ust. 13 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa sposób gospodarowania środkami Funduszu oraz tryb i terminy sporządzania jego planów i sprawozdań finansowych, mając na względzie racjonalne gospodarowanie środkami. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego wprowadza jeden budżet dla całej Inspekcji, co umożliwi przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi. Zarządzając budżetem Inspekcji Główny Inspektor dysponuje skuteczniejszymi narzędziami umożliwiającymi pozyskiwanie dodatkowych środków na działalność Inspekcji z funduszy europejskich. Umożliwia to również przejrzyste rozliczenie zadań, jakie są nałożone na Inspekcję w ramach budżetu zadaniowego, z przełożeniem na osiągnięte dochody. Jednocześnie należy wskazać, iż w ustawach określa się jedynie ogólnie dysponenta części budżetowej, natomiast ustanowienie dalszych dysponentów następuje stosownie do przepisów odrębnych. Kwestie ustanawiania dalszych dysponentów określa szczegółowo rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 15 stycznia 2014 r. w sprawie szczegółowego sposobu wykonywania budżetu państwa (Dz. U z 2016 r. poz. 69).

Pozostałe przepisy art. 14 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego umożliwiają bardziej elastyczne kształtowanie budżetu Inspekcji Transportu Drogowego, przez możliwość pokrywania kosztów jej działania, także z innych niż „transport” części budżetu. Podobne rozwiązania w zakresie budżetowania działalności przewidują przepisy art. 14 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r., poz. 355 z późn. zm.).

Ustawa zakłada, że fakultatywne źródło finansowania działalności Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego, a także zakupu niezbędnych dla ich potrzeb towarów i usług. Stosownie bowiem do art. 14 ust. 2 ustawy jednostki samorządu terytorialnego, państwowe jednostki organizacyjne, stowarzyszenia, fundacje, banki oraz instytucje ubezpieczeniowe mogą uczestniczyć w pokrywaniu ww. wydatków. Ponadto na podstawie porozumienia organy

stanowiące gmin i powiatów mogą przekazać środki finansowe stanowiące dochody własne powiatu lub gminy dla Inspekcji Transportu Drogowego, z przeznaczeniem na rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę i nagrodę za osiągnięcia w służbie (art. 14 ust. 3 - 4 ustawy).

Aby zapewnić transparentne i jednolite warunki przekazywania środków na zadania Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie porozumień zawieranych z organami gmin i powiatów, art. 14 ust. 5 ustawy, wskazuje na zasadnicze elementy treści porozumień, takie jak:

- 1) rodzaje ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego, finansowanych na podstawie porozumienia;
- 2) wysokość oraz tryb i terminy przekazywania środków finansowych;
- 3) sposób dokonywania oceny prawidłowości wykonania porozumienia.

Natomiast szczegółowe warunki porozumień, zostaną określone w drodze rozporządzenia, wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (art. 14 ust. 14 ustawy). Istotnym z punktu widzenia skuteczności finansowania działania Inspekcji Transportu Drogowego są przepisy art. 14 ust. 6 – 13 ustawy, dotyczące utworzenia i funkcjonowania państwowego funduszu celowego pn. „Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego”. Funkcjonowanie tego funduszu jest zgodne z przepisami art. 29 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2013 r. poz. 885, z późn. zm.).

Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego, jak każdy państwowy fundusz celowy, nie posiada osobowości prawnej. Fundusz stanowi wyodrębniony rachunek bankowy, znajdujący się w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego (art. 14 ust. 10 ustawy). Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego jako dysponent Funduszu jest zobowiązany do sporządzenia planu finansowego i sprawozdania finansowego Funduszu oraz jest uprawniony do dokonywania zmian kwot przychodów i kosztów Funduszu ujętych w planie finansowym Funduszu oraz przeniesienia wydatków pomiędzy poszczególnymi pozycjami planu (art. 14 ust. 11 i 12 ustawy).

Przychody funduszu celowego stanowić będą środki finansowe uzyskane przez Inspekcję Transportu Drogowego w drodze porozumień i przekazywane z innych źródeł niż budżet państwa (art. 14 ust. 8 ustawy). Przepis art. 14 ust. 9 wskazuje na sposób wykorzystania środków Funduszu przez wskazanie ich przeznaczenia na:

1) pokrywanie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;

2) rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy za czas służby przekraczający normę;

3) nagrody dla funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego za osiągnięcia w służbie.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 20 ust. 13 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej Funduszu Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 20 ust. 13 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa sposób gospodarowania środkami Funduszu oraz tryb i terminy sporządzania jego planów i sprawozdań finansowych, mając na względzie racjonalne gospodarowanie środkami. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

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

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego utworzyła fundusz celowy pn. „Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego”. Funkcjonowanie tego funduszu jest zgodne z przepisami art. 29 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego, jak każdy państwowy fundusz celowy, nie posiada osobowości prawnej. Fundusz stanowi wyodrębniony rachunek bankowy, znajdujący się w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego jako dysponent Funduszu jest zobowiązany do sporządzenia planu finansowego i sprawozdania finansowego Funduszu oraz jest uprawniony do dokonywania zmian kwot przychodów i kosztów Funduszu ujętych w planie finansowym Funduszu oraz przeniesienia wydatków pomiędzy poszczególnymi pozycjami planu.

Przychody funduszu celowego stanowią będą środki finansowe uzyskane przez Inspekcję Transportu Drogowego w drodze porozumień i przekazywane z innych źródeł niż budżet państwa. Przepis art. 14 ust. 9 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego wskazuje na sposób wykorzystania środków Funduszu przez wskazanie ich przeznaczenia na:

- 1) pokrywanie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;
- 2) rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy za czas służby przekraczający normę;
- 3) nagrody dla funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego za osiągnięcia w służbie.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		Poprawa atrakcyjności wejścia do zawodu
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	Środki Funduszu mogą zostać przeznaczone na rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy za czas służby przekraczający normę oraz nagrody dla funkcjonariuszy Inspekcji

			Transportu Drogowego za osiągnięcia w służbie.
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	Środki Funduszu mogą zostać przeznaczone na rekompensatę pieniężną dla pracowników GITD posiadających uprawnienia kontrolne za czas służby przekraczający normę oraz nagrody dla ww. pracowników za osiągnięcia w służbie.

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 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie szczegółowych warunków porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego

Na podstawie art. 20 ust. 14 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego z przeznaczeniem na:

- 1) rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczającą normę określoną w art. 59 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego, zwanej dalej „ustawą”,
- 2) nagrodę za osiągnięcia w służbie.

§ 2. Porozumienie w sprawie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego, o których mowa w § 1 na terenie gminy lub powiatu, zwane dalej „porozumieniem”, określa:

- 1) termin obowiązywania porozumienia;
- 2) wysokość rekompensaty pieniężnej za czas służby przekraczający normę 40-godzinnego tygodnia służby, w trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym;
- 3) kryteria wyboru zadań służbowych funkcjonariusza, za które przysługuje rekompensata;
- 4) wysokość środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego na dany rok budżetowy;
- 5) wysokość środków finansowych przekazywanych na rachunek jednostki realizującej zadania służbowe oraz, z uwzględnieniem § 4 ust. 1, terminy ich przekazywania,

- 6) zakres odpowiedzialności z tytułu nieterminowego przekazania środków finansowych lub przekazania w wysokości niższej niż ustalona,
- 7) formę i szczegółowość rozliczeń z uwzględnieniem wymogów wynikających z przepisów dotyczących zasad finansowania wydatków publicznych.

§ 3. 1. Strony porozumienia mogą przedłużać termin obowiązywania porozumienia na okres kolejnych co najmniej 5 lat.

2. Przedłużenie okresu, o którym mowa w ust. 1, wymaga zmiany warunków porozumienia w formie stosownego aneksu, który podlega zatwierdzeniu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

§ 4. 1. Środki finansowe, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 4, obejmują:

- 1) rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę określoną w art. 70 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) nagrodę za osiągnięcia w służbie funkcjonariuszy;
- 3) niezbędne wydatki pozapłacowe związane z rekompensatą pieniężną lub nagrodą za osiągnięcia w służbie, według norm obowiązujących w Inspekcji Transportu Drogowego.

2. Zakres kosztów, o którym mowa w ust. 2 pkt 1-3, określa ustawa z dniar. o Inspekcji Transportu Drogowego i przepisy wydane na jej podstawie.

3. Środki finansowe podlegają, w każdym kolejnym roku obowiązywania porozumienia, aktualizacji uwzględniającej faktyczny wzrost kosztów rodzajowych, o których mowa w § 4 ust. 1.

§ 5. 1. Przekazanie środków, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 5, nie może nastąpić później niż na 7 dni roboczych:

- 1) przed końcem miesiąca kalendarzowego poprzedzającego miesiąc, za który powinna nastąpić wypłata rekompensaty pieniężnej lub nagrody za osiągnięcia w służbie i pozostałych należności funkcjonariuszy (płatnych z góry);
- 2) od terminu wyznaczonego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

2. Skutki finansowe z tytułu nieterminowego przekazania środków finansowych lub przekazania w niższej wysokości niż ustalona obciążają odpowiednio budżet gminy lub powiatu.

§ 6. 1. Środki finansowe przyznawane na terenie gminy lub powiatu nie mogą być wykorzystane na inne cele niż określone w porozumieniu.

2. Kontrolę prawidłowości wykorzystania środków, o których mowa w ust. 1, sprawuje w imieniu stron porozumienia Główny Inspektor Transportu Drogowego.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje strony porozumienia o wynikach przeprowadzonej kontroli.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 20 ust. 14 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa szczegółowe warunki porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego, o którym mowa w art. 14 ust. 3 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, mając na względzie potrzebę określenia w porozumieniach przeznaczenia środków na określone jednostki Inspekcji. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Porozumienie w sprawie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego na terenie gminy lub powiatu, określa: termin obowiązywania porozumienia, wysokość rekompensaty pieniężnej za czas służby przekraczający normę 40-godzinnego tygodnia służby, w trzy-miesięcznym okresie rozliczeniowym, kryteria wyboru zadań służbowych funkcjonariusza, za które przysługuje rekompensata, wysokość środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego na dany rok budżetowy, wysokość środków finansowych przekazywanych na rachunek jednostki realizującej zadania służbowe oraz terminy ich przekazywania, zakres odpowiedzialności z tytułu nieterminowego przekazania środków finansowych lub przekazania w wysokości niższej niż ustalona, formę i szczegółowość rozliczeń z uwzględnieniem wymogów wynikających z przepisów dotyczących zasad finansowania wydatków publicznych. Strony porozumienia mogą przedłużać termin obowiązywania porozumienia na okres kolejnych co najmniej 5 lat.

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego wprowadza jeden budżet dla całej Inspekcji, co umożliwi przejrzyste, elastyczne i sprawne zarządzanie środkami finansowymi. Zarządzając budżetem Inspekcji Główny Inspektor dysponuje skuteczniejszymi narzędziami umożliwiającymi pozyskiwanie dodatkowych środków na działalność Inspekcji z funduszy europejskich. Umożliwia to również przejrzyste rozliczenie zadań, jakie są nałożone na Inspekcję w ramach budżetu zadaniowego, z przełożeniem na osiągnięte dochody. Jednocześnie należy wskazać, iż w ustawach określa się jedynie ogólnie dysponenta części budżetowej,

natomiast ustanowienie dalszych dysponentów następuje stosownie do przepisów odrębnych. Kwestie ustanawiania dalszych dysponentów określa szczegółowo rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 15 stycznia 2014 r. w sprawie szczegółowego sposobu wykonywania budżetu państwa (Dz. U z 2016 r. poz. 69).

Pozostałe przepisy art. 14 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego umożliwiają bardziej elastyczne kształtowanie budżetu Inspekcji Transportu Drogowego, przez możliwość pokrywania kosztów jej działania, także z innych niż „transport” części budżetu. Podobne rozwiązania w zakresie budżetowania działalności przewidują przepisy art. 14 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r., poz. 355 z późn. zm.).

Ustawa zakłada, że fakultatywne źródło finansowania działalności Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego, a także zakupu niezbędnych dla ich potrzeb towarów i usług. Stosownie bowiem do art. 14 ust. 2 ustawy jednostki samorządu terytorialnego, państwowe jednostki organizacyjne, stowarzyszenia, fundacje, banki oraz instytucje ubezpieczeniowe mogą uczestniczyć w pokrywaniu ww. wydatków. Ponadto na podstawie porozumienia organy stanowiące gmin i powiatów mogą przekazać środki finansowe stanowiące dochody własne powiatu lub gminy dla Inspekcji Transportu Drogowego, z przeznaczeniem na rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę i nagrodę za osiągnięcia w służbie (art. 14 ust. 3 - 4 ustawy).

Aby zapewnić transparentne i jednolite warunki przekazywania środków na zadania Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie porozumień zawieranych z organami gmin i powiatów, art. 14 ust. 5 ustawy, wskazuje na zasadnicze elementy treści porozumień, takie jak:

- 1) rodzaje ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego, finansowanych na podstawie porozumienia;
- 2) wysokość oraz tryb i terminy przekazywania środków finansowych;
- 3) sposób dokonywania oceny prawidłowości wykonania porozumienia.

Natomiast szczegółowe warunki porozumień, zostaną określone w drodze rozporządzenia, wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (art. 14 ust. 14 ustawy). Istotnym z punktu widzenia skuteczności finansowania działania Inspekcji Transportu Drogowego są

przepisy art. 14 ust. 6 – 13 ustawy, dotyczące utworzenia i funkcjonowania państwowego funduszu celowego pn. „Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego”. Funkcjonowanie tego funduszu będzie zgodne z przepisami art. 29 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2013 r. poz. 885, z późn. zm.).

Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego, jak każdy państwowy fundusz celowy, nie będzie posiadał osobowości prawnej. Fundusz stanowić będzie wyodrębniony rachunek bankowy, znajdujący się w dyspozycji Głównego Inspektora Transportu Drogowego (art. 14 ust. 10 ustawy). Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego jako dysponent Funduszu będzie zobowiązany do sporządzenia planu finansowego i sprawozdania finansowego Funduszu oraz będzie uprawniony do dokonywania zmian kwot przychodów i kosztów Funduszu ujętych w planie finansowym Funduszu oraz przeniesienia wydatków pomiędzy poszczególnymi pozycjami planu (art. 14 ust. 11 i 12 ustawy).

Przychody funduszu celowego stanowić będą środki finansowe uzyskane przez Inspekcję Transportu Drogowego w drodze porozumień i przekazywane z innych źródeł niż budżet państwa (art. 14 ust. 8 ustawy). Przepis art. 14 ust. 9 wskazuje na sposób wykorzystania środków Funduszu przez wskazanie ich przeznaczenia na:

1) pokrywanie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;

2) rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego za czas służby przekraczający normę;

3) nagrody dla funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego za osiągnięcia w służbie.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt

rozporządzenia 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 20 ust. 14 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 20 ust. 14 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa szczegółowe warunki porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego, o którym mowa w art. 20 ust. 3 ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, mając na względzie potrzebę określenia w porozumieniach przeznaczenia środków na określone jednostki Inspekcji. Rozporządzenie wydawane jest przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

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

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego utworzyła fundusz celowy pn. „Fundusz Wsparcia Inspekcji Transportu Drogowego”. Przychody funduszu celowego stanowić będą środki finansowe uzyskane przez Inspekcję Transportu Drogowego w drodze porozumień i przekazywane z innych źródeł niż budżet państwa.

Rozporządzenie określa warunki porozumienia między organem wykonawczym powiatu lub gminy a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego z przeznaczeniem na:

- 1) rekompensatę pieniężną za czas służby przekraczający normę określoną w art. 70 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego,
- 2) nagrodę za osiągnięcia w służbie.

Porozumienie w sprawie środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego na terenie gminy lub powiatu, określa: termin obowiązywania porozumienia, wysokość rekompensaty pieniężnej za czas służby przekraczający normę 40-godzinnego tygodnia służby, w trzy-miesięcznym okresie rozliczeniowym, kryteria wyboru zadań służbowych funkcjonariusza, za które przysługuje rekompensata, wysokość środków finansowych przekazywanych dla Inspekcji Transportu Drogowego na dany rok budżetowy, wysokość środków finansowych przekazywanych na rachunek jednostki realizującej zadania służbowe oraz terminy ich przekazywania, zakres odpowiedzialności z tytułu nieterminowego przekazania środków finansowych lub przekazania w wysokości niższej niż ustalona, formę i szczegółowość rozliczeń z uwzględnieniem wymogów wynikających z przepisów dotyczących zasad finansowania wydatków publicznych. Strony porozumienia mogą przedłużać termin obowiązywania porozumienia na okres kolejnych co najmniej 5 lat.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		Poprawa atrakcyjności wejścia do zawodu
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	Środki Funduszu mogą zostać przeznaczone na rekompensatę pieniężną dla funkcjonariuszy za czas służby przekraczający normę oraz nagrody dla funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego za osiągnięcia w służbie.
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	Środki Funduszu mogą zostać przeznaczone na rekompensatę pieniężną dla pracowników GITD posiadających uprawnienia kontrolne za czas służby przekraczający normę oraz nagrody dla ww. pracowników za osiągnięcia w służbie.

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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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)	
	duże przedsiębiorstwa								

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

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

X nie dotyczy

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

Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Brak wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie trybu i warunków ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby oraz przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego

Na podstawie art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb i warunki ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby na określonych stanowiskach lub w określonych komórkach organizacyjnych oraz przeprowadzania badań psychofizycznych, uwzględniając wykaz stanowisk służbowych, dla których test lub badania mogą być przeprowadzane, oraz zakres i ramową metodykę badań na każde z tych stanowisk.

§ 2. 1. W celu ustalenia zdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku funkcjonariusza kandydat na funkcjonariusza jest obowiązany poddać się badaniom lekarskim i psychologicznym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, zwanych dalej odpowiednio „badaniami lekarskimi” i „badaniami psychologicznymi”.

2. Badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na funkcjonariusza służby kontroli transportu drogowego, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozporządzenia, obejmują badania przeprowadzane zgodnie z przepisami:

- 1) rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 2067 oraz z 2020 r. poz. 2131),
- 2) rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 29 sierpnia 2019 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. poz. 1659) oraz rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań

psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz. U. poz. 937),

- 3) rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 sierpnia 2019 r. w sprawie badań lekarskich i psychologicznych osób występujących o wydanie pozwolenia na broń lub zgłaszających do rejestru broń pneumatyczną oraz posiadających pozwolenie na broń lub zarejestrowaną broń pneumatyczną (Dz. U. poz. 1562).

3. Badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na funkcjonariusza służby nadzoru nad ruchem drogowym oraz służby kontroli opłat drogowych obejmują badania, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2. Kandydat może zostać skierowany na badania, o których mowa w ust. 2 pkt 3, jeżeli przewiduje się, że kandydat ma zostać dopuszczony do posiadania broni.

4. W przypadku powołania przez Głównego Funkcjonariusza Transportu Drogowego innego rodzaju służby, zgodnie z art. 76 ust. 2b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na funkcjonariusza takiej służby przeprowadza się zgodnie z ust. 2.

§ 3. 1. W celu ustalenia zdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku funkcjonariusza, funkcjonariusz jest obowiązany poddać się badaniom okresowym, w terminie wskazanym na orzeczeniu lekarskim, lub kontrolnym.

2. Badania lekarskie funkcjonariuszów obejmują badania, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1.

3. Pracodawca kieruje funkcjonariusza na badania, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, w przypadku, w którym z obowiązków służbowych funkcjonariusza wynika prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych.

4. Pracodawca może skierować funkcjonariusza na badania lekarskie i psychologiczne przeprowadzane w celu uzyskania pozwolenia na broń palną albo ustalenia braku przeciwwskazań do posługiwania się bronią palną, w przypadku, w którym funkcjonariusz ma zostać dopuszczony do posiadania broni lub ją posiada. Badania przeprowadza się zgodnie z przepisami, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 3.

5. Badania lekarskie lub psychologiczne można przeprowadzić w szczególności w przypadku:

- 1) użycia broni palnej niezgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 2) powrotu do pracy po okresie przerwy trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 3) gdy istnieje uzasadnione podejrzenie przeciwwskazań do wykonywania czynności funkcjonariusza.

§ 4. 1. Badania lekarskie lub psychologiczne wykonywane są na podstawie skierowań wydanych przez pracodawcę. Wzór skierowania:

- 1) na badania lekarskie określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) na badania w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań do kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym określa załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) na badania w celu uzyskania pozwolenia na broń palną albo ustalenia braku przeciwwskazań do posługiwania się bronią palną określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Skierowanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, powinno zawierać:

- 1) określenie rodzaju badania, jakie ma być wykonane,
- 2) w przypadku osób ubiegających się o zatrudnienie na stanowisku funkcjonariusza – określenie stanowiska pracy, na którym osoba ta ma być zatrudniona,
- 3) w przypadku funkcjonariuszów – określenie rodzaju służby, o której mowa w art. 76 ust. 2a lub 2b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowiska pracy, na którym osoba ta jest zatrudniona,
- 4) informacje o występowaniu na stanowisku pracy, o którym mowa w pkt 2 lub 3, czynników szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych oraz aktualne wyniki badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia, wykonanych na tych stanowiskach.

§ 5. 1. Po przeprowadzeniu badań lekarskich lekarz uprawniony wydaje pisemne orzeczenie stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza.

2. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, lekarz uprawniony wydaje w formie zaświadczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia, zwanego dalej „zaświadczeniem lekarskim”; treść orzeczenia lekarz uprawniony wpisuje w dokumentacji badań lekarskich osoby badanej.

3. Zaświadczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, lekarz uprawniony wystawia w dwóch egzemplarzach – dla osoby badanej i dla pracodawcy.

§ 6. 1. Po przeprowadzeniu badań psychologicznych, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2 i 3, psycholog uprawniony wydaje pisemne orzeczenia stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza, zwane dalej „orzeczeniem psychologicznym”.

2. Orzeczenia, o których mowa w ust. 1, psycholog uprawniony wydaje na wzorze określonym w przepisach, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2 i 3.

3. Orzeczenia, o których mowa w ust. 1, psycholog uprawniony wystawia w dwóch egzemplarzach – dla osoby badanej i dla pracodawcy; treść orzeczeń psycholog uprawniony wpisuje w dokumentacji badań psychologicznych osoby badanej.

§ 7. W przypadku uzyskania przez funkcjonariusza zaświadczenia lekarskiego o przeciwwskazaniach zdrowotnych do:

- 1) uzyskania dopuszczenia do posiadania broni palnej albo posługiwania się bronią palną, lub
- 2) kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym
- nie traci on zdolności do wykonywania pracy na stanowisku funkcjonariusza.

§ 8. 1. Osoba badana lub pracodawca, niezgadzający się z orzeczeniem będącym podstawą wydania orzeczenia lekarskiego, może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania tego zaświadczenia, za pośrednictwem lekarza, który wydał zaświadczenie lekarskie, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania.

2. Ponowne badania lekarskie przeprowadza lekarz właściwego podmiotu odwoławczego, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku. Ustalone na jego podstawie orzeczenie lekarskie jest ostateczne.

3. Zaświadczenie lekarskie wydawane w trybie odwoławczym uprawniony lekarz wystawia według wzoru określonego w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

4. Osoba badana lub pracodawca, niezgadzający się z orzeczeniem będącym podstawą wydania orzeczenia lekarskiego lub orzeczenia psychologicznego wydawanego po przeprowadzeniu badań, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2 i 3 może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania na podstawie odrębnych przepisów.

§ 9. Do przechowywania dokumentacji badań lekarskich i psychologicznych stosuje się odpowiednio przepisy o dokumentacji medycznej.

§ 10. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lutego 2002 r. w sprawie warunków i trybu przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza transportu drogowego (Dz. U. poz. 117).

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki do rozporządzenia Ministra
Infrastruktury z dnia r.

Załącznik nr 1

.....
(oznaczenie pracodawcy)

..... r.
(miejscowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIA LEKARSKIE (wstępne/okresowe/kontrolne*)

Działając na podstawie art. 229 § 4a ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, z późn. zm.) oraz na podstawie § 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia r., w sprawie warunków i trybu przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.) kieruję na badania:

Pana/Panią*
(imię i nazwisko)

nr PESEL**

.....
zamieszkałego/zamieszkałą*)
(miejscowość, ulica, nr domu, nr lokalu)

zatrudnionego/zatrudnioną*) lub podejmującego/podejmującą*) pracę na stanowisku lub stanowiskach pracy

.....
(określenie stanowiska/stanowisk*) pracy***)

Opis warunków pracy uwzględniający informacje o występowaniu na stanowisku lub stanowiskach pracy, czynników niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia lub czynników uciążliwych i innych wynikających ze sposobu wykonywania pracy, z podaniem wielkości narażenia oraz aktualnych wyników badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia, wykonanych na tym stanowisku/stanowiskach – należy wpisać nazwę czynnika/czynników i wielkość/wielkości narażenia****):

- I. Czynniki fizyczne:
- II. Czynniki chemiczne:

III. Czynniki biologiczne:

IV. Inne czynniki, w tym niebezpieczne:

Łączna liczba czynników niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia lub czynników uciążliwych i innych wynikających ze sposobu wykonywania pracy wskazanych w skierowaniu:

.....
(podpis pracodawcy)

Objaśnienia:

*) Niepotrzebne skreślić.

***) W przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu stwierdzającego tożsamość, a w przypadku osoby przyjmowanej do pracy – data urodzenia.

****) Opisać: rodzaj pracy, podstawowe czynności, w tym prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych lub dopuszczenie do posługiwania się bronią palną, sposób i czas ich wykonywania.

*****) Opis warunków pracy uwzględniający w szczególności przepisy:

1) wydane na podstawie:

- a) art. 222 § 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy dotyczące wykazu substancji chemicznych, ich mieszanin, czynników lub procesów technologicznych o działaniu rakotwórczym lub mutagennym,
- b) art. 222¹ § 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy dotyczące wykazu szkodliwych czynników biologicznych,
- c) art. 227 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy dotyczące badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia,
- d) art. 228 § 3 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy dotyczące wykazu najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy,
- e) art. 25 pkt 1 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1941) dotyczące dawek granicznych promieniowania jonizującego;

2) załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 2067 oraz z 2020 r. poz. 2131).

W opisie warunków pracy nie uwzględnia się prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych oraz dopuszczenia do posługiwania się bronią palną. Badanie w tym zakresie następuje na podstawie odrębnych skierowań.

Skierowanie na badania lekarskie jest wydawane w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba kierowana na badania.

.....
(oznaczenie pracodawcy)

..... I.
(miejsowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIA LEKARSKIE I/LUB PSYCHOLOGICZNE

Działając na podstawie 75 ust. 1 pkt 6 oraz art. 82 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.), kieruję na badania lekarskie i/lub psychologiczne

Pana/Panią*
(imię i nazwisko)

nr PESEL**
zamieszkałego/zamieszkałą*)
(miejsowość, ulica, nr domu, nr lokalu)

w celu ustalenia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami Inspekcji Transportu Drogowego (kierowca samochodu uprzywilejowanego do 3,5 ton i/lub powyżej 3,5 ton*)

*) Niepotrzebne skreślić.

**) W przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu stwierdzającego tożsamość, a w przypadku osoby przyjmowanej do pracy – data urodzenia.

.....
(oznaczenie pracodawcy)

..... r.
(miejscowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIA LEKARSKIE I/LUB PSYCHOLOGICZNE

Działając na podstawie art. 15a ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2020 r. poz. 955), kieruję na badania lekarskie i/lub psychologiczne

Pana/Panią*
(imię i nazwisko)

nr PESEL**
zamieszkałego/zamieszkałą*)
(miejscowość, ulica, nr domu, nr lokalu)

*) Niepotrzebne skreślić.

**) W przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu stwierdzającego tożsamość, a w przypadku osoby przyjmowanej do pracy – data urodzenia.

pieczęć wydającego orzeczenie

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE

W wyniku badania lekarskiego przeprowadzonego na podstawie § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie warunków i trybu przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.),
orzeka się, że:

Pan/i

urodzony/a w dnia miesiąca r.,

zamieszkały/a

(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości

zatrudniony(a)/przyjmowany(a) do pracy* w

(nazwa pracodawcy - zakładu pracy)

na stanowisku/stanowisko*

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku* - data następnego badania okresowego

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z dniem*

Uwagi lekarza:

.....

..... dnia

pieczęć i podpis
lekarza uprawnionego

* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE

Osoba zainteresowana lub pracodawca otrzymujący zaświadczenie lekarskie - w przypadku zastrzeżeń co do treści tego zaświadczenia - może wystąpić w ciągu 7 dni od daty otrzymania zaświadczenia z wnioskiem o ponowne badanie lekarskie i wydanie zaświadczenia do wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy, a w przypadku gdy zaświadczenie zostało wydane w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy - do jednostki badawczo-rozwojowej w dziedzinie medycyny pracy. Wniosek składa się za pośrednictwem lekarza, który wydał zaświadczenie.

pieczęć wydającego orzeczenie

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE
(wydane w trybie odwoławczym)

W wyniku ponownego badania lekarskiego przeprowadzonego na podstawie § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie warunków i trybu przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.) orzeka się, że:

Pan/i
urodzony/a w dnia miesiąca r.,
zamieszkały/a
(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości
zatrudniony(a)/przyjmowany(a) do pracy* w
(nazwa pracodawcy - zakładu pracy)
na stanowisku/stanowisko*

- 1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*- data następnego badania okresowego
- 2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*.....
- 3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z dniem*.....

Uwagi lekarza:

.....

..... dnia
pieczęć i podpis
lekarza uprawnionego

* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE

Od niniejszego zaświadczenia odwołanie nie przysługuje.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w sprawie trybu i warunków ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby oraz przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.), zwanej dalej „uitd”. Rozporządzenie określa tryb i warunki ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby na określonych stanowiskach lub w określonych komórkach organizacyjnych oraz przeprowadzania badań psychofizycznych, uwzględniając wykaz stanowisk służbowych, dla których test lub badania mogą być przeprowadzane, oraz zakres i ramową metodykę badań na każde z tych stanowisk.

W celu ustalenia zdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku funkcjonariusza kandydat na funkcjonariusza jest obowiązany poddać się badaniom lekarskim i psychologicznym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, zwanych dalej odpowiednio „badaniami lekarskimi” i „badaniami psychologicznymi”.

Dotychczas warunki i tryb przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza określa akt wykonawczy z dnia 7 lutego 2002 r. niezmienny od czasu jego wydania. W związku z tym faktem w znacznej części jest on nieaktualny, a ponadto odwołuje się do aktów prawnych już nieobowiązujących.

Projektowane rozporządzenie, poza aktualizacją i dostosowaniem do obecnie obowiązujących przepisów prawnych, ma na celu przede wszystkim ujednoczenie praktyki związanej z kierowaniem na badania funkcjonariuszów oraz określenie warunków przeprowadzania tych badań.

W projekcie rozporządzenia zawarty został podział na kandydatów na funkcjonariuszów i funkcjonariuszów.

Badania kandydatów na funkcjonariusza służby kontroli transportu drogowego obejmowałyby komplet badań, tj.:

- 1) badania pracownicze (wstępne, okresowe, kontrolne) przeprowadzane w oparciu o rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki

zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy;

- 2) badania uprawniające do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi;
- 3) badania w celu dopuszczenia do posługiwania się bronią palną.

Natomiast badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na funkcjonariusza służby nadzoru nad ruchem drogowym oraz służby kontroli opłat drogowych obejmowałyby badania obligatoryjne z pkt 1 i 2 oraz fakultatywnie z pkt 3.

Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego podlegaliby badaniom pracownicze oraz w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych dla funkcjonariuszów do kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, w terminach wskazanych na orzeczeniach.

Jednocześnie zostało dodane, że funkcjonariusza kieruje się obowiązkowo na badania w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych dla funkcjonariuszów do kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, w przypadku, w którym z obowiązków służbowych funkcjonariusza wynika prowadzenie takich pojazdów.

Należy zauważyć, że w przypadku badań lekarskich i psychologicznych wykonywanych w związku z ubieganiem się o zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi lub jego przedłużenie, przepisy uitd nie wskazują wprost na obowiązek posiadania przez funkcjonariusza tego rodzaju zezwolenia. Skierowanie na badania w tym kierunku jest decyzją jego pracodawcy. Niemniej należy mieć na uwadze, że zgodnie z przepisami uitd zatrudnienie pracownika Inspekcji na stanowisku funkcjonariusza następuje w ramach służby nadzoru nad ruchem drogowym, służby kontroli opłat drogowych albo służby kontroli transportu drogowego. Każda z tych służb wiąże się z prowadzeniem kontroli drogowych. Punkty prowadzenia kontroli są rozlokowane w różnych miejscach w kraju, dlatego też funkcjonariusze muszą posiadać uprawnienia do kierowania pojazdami co najmniej kategorii B, co wynika wprost z przepisów uitd. Jednocześnie nie można z góry założyć, że prowadząc pojazd funkcjonariusz nie będzie zmuszony do włączenia sygnału świetlnego i dźwiękowego, tj. do prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego, w myśl przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Kierowanie pracą WITD należy do wojewódzkich funkcjonariuszów, to oni są odpowiedzialni za odpowiednie zaplanowanie kontroli, dlatego też w tym zakresie należy pozostawić wojewódzkim funkcjonariuszom swobodę w zakresie podejmowania decyzji o skierowaniu pracownika na badania w celu uzyskania bądź przedłużenia zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi, tak by

organizacja pracy w tych urzędach nie uległa znacznemu utrudnieniu. W związku z powyższym wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym funkcjonariusz jest kierowany na badania w przedmiotowym zakresie, jeżeli z obowiązków służbowych funkcjonariusza wynika prowadzenie takich pojazdów.

Kierowanie natomiast na badania przeprowadzane w celu uzyskania pozwolenia na broń palną albo ustalenia braku przeciwwskazań do posługiwania się bronią palną ograniczono do przypadków, w których funkcjonariusz ma zostać dopuszczony do posiadania broni lub ją posiada.

Zgodnie przepisami ustawy posiadanie broni jest uprawnieniem funkcjonariusza, nie jego obowiązkiem. Przepisy prawa nie przewidują obligatoryjnego kierowania funkcjonariusza na tego rodzaju badania, a skierowanie go na badania w tym kierunku powinno następować tylko, w sytuacji w której funkcjonariusz ma posługiwać się bronią palną lub się nią posługuje.

Wprowadzono również możliwość skierowania w każdym czasie funkcjonariusza na badania gdy istnieje uzasadnione podejrzenie przeciwwskazań do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego.

Dodatkowo wprost wpisano, że funkcjonariusz otrzymuje 3 odrębne skierowania:

- 1) na badania lekarskie
- 2) na badania w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych dla funkcjonariuszów do kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym
- 3) na badania w celu uzyskania pozwolenia na broń palną albo ustalenia braku przeciwwskazań do posługiwania się bronią palną.

Powyższa regulacja ma na celu wyeliminowanie sytuacji, w których funkcjonariusz dostaje jedno skierowanie na wszystkie badania i dostaje jedno zaświadczenie zawierające jedynie stwierdzenie czy jest zdolny czy niezdolny do wykonywania czynności funkcjonariusza, bez wskazania w przypadku niezdolności czego ona dotyczy.

Dodano również regulację zgodnie, z którą w przypadku uzyskania zaświadczenia lekarskiego o przeciwwskazaniach zdrowotnych do:

- 1) uzyskania dopuszczenia do posiadania broni palnej albo posługiwania się bronią palną, lub
- 2) kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym

- funkcjonariusz nie traci zdolności do wykonywania pracy na stanowisku funkcjonariusza.

Regulacja ta ma na celu umożliwienie wykonywania czynności funkcjonariusza z zastrzeżeniem, że nie ma uprawnienia do posługiwania się bronią palną i prowadzenia pojazdu

uprzywilejowanego, w przypadku negatywnego wyniku któregoś z tych badań oraz zapobieżenie konieczności natychmiastowego zwolnienia funkcjonariusza, który nie przeszedł ww. badań.

W związku z czym, w przypadku funkcjonariusza, który otrzyma orzeczenie lekarskie i psychologiczne o zdolności do wykonywania czynności funkcjonariusza wydane na podstawie przepisów ogólnych i rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy, zasadne wydaje się uniezależnienie tej zdolności od wyników badań w zakresie dotyczącym posiadania broni palnej.

W przypadku badań lekarskich i psychologicznych wykonywanych w związku z ubieganiem się o zezwolenie na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi lub jego przedłużenie, również umożliwiono wykonywanie czynności funkcjonariusza z zastrzeżeniem, że nie ma uprawnienia do prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego.

Jednakże należy pamiętać, że funkcjonariusz jest zobowiązany posiadać uprawnienie do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi, kiedy wynika to z obowiązków służbowych. Niemniej jednak zdarzenie losowe uniemożliwiające posiadanie tego uprawnienia nie powinno powodować konieczności zwolnienia funkcjonariusza z pracy. Pracodawca powinien mieć możliwość przesunięcia takiego funkcjonariusza do wykonywania innych zadań, np. kontroli w siedzibie, w szczególności w przypadku, gdy powstała niezdolność jest czasowa.

Pozostawiono obecne rozwiązania w zakresie przeprowadzania ponownego badania w związku z wniesieniem odwołania oraz regulację zgodnie z którą do przechowywania dokumentacji badań lekarskich i psychologicznych stosuje się odpowiednio przepisy o dokumentacji medycznej.

Zmiana przepisów w zakresie badań lekarskich i psychologicznych pozwoli na wyeliminowanie sytuacji, w których funkcjonariusze wysyłani są na niepotrzebne badania oraz, w których przechodzą badania pomimo posiadania stosownych zaświadczeń. Dodatkowo wprowadzenie wyżej zaproponowanych zmian umożliwi skrócenie czasu nieobecności funkcjonariusza w pracy w związku z koniecznością przejścia wszystkich badań.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie</p> <p>Ministra Infrastruktury w sprawie trybu i warunków ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby oraz przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.). Rozporządzenie określa tryb i warunki ustalania zdolności fizycznej lub psychicznej do służby na określonych stanowiskach lub w określonych komórkach organizacyjnych oraz przeprowadzania badań psychofizycznych, uwzględniając wykaz stanowisk służbowych, dla których test lub badania mogą być przeprowadzane, oraz zakres i ramową metodykę badań na każde z tych stanowisk.

W celu ustalenia zdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku funkcjonariusza kandydat na funkcjonariusza jest obowiązany poddać się badaniom lekarskim i psychologicznym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego

Dotychczas warunki i tryb przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności funkcjonariusza określa akt wykonawczy z dnia 7 lutego 2002 r. niezmienny od czasu jego wydania. W związku z tym faktem w znacznej części jest on nieaktualny, a ponadto odwołuje się do aktów prawnych już nieobowiązujących.

Projektowane rozporządzenie, poza aktualizacją i dostosowaniem do obecnie obowiązujących przepisów prawnych, ma na celu przede wszystkim ujednolicenie praktyki związanej z kierowaniem na badania funkcjonariuszów oraz określenie warunków przeprowadzania tych badań.

Obecnie w przypadku negatywnego wyniku badania uprawniającego do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi czy w celu dopuszczenia do posługiwania się bronią palną, nie ma możliwości wykonywania czynności funkcjonariusza z zastrzeżeniem, że nie ma uprawnienia do posługiwania się bronią palną i prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego, co w konsekwencji powoduje konieczność natychmiastowego zwolnienia funkcjonariusza, który nie przeszedł ww. badań. W tego rodzaju przypadkach pracodawca często nie ma możliwości przeniesienia na stanowisko niefunkcjonariuszkie i jest zmuszony zwolnić takiego funkcjonariusza z pracy, nawet w sytuacji, w której powstała niezdolność jest czasowa.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia poza aktualizacją i dostosowaniem do obecnie obowiązujących przepisów prawnych, ma na celu przede wszystkim ujednolicenie praktyki związanej z kierowaniem na badania funkcjonariuszy oraz określenie warunków przeprowadzania tych badań.

W projekcie rozporządzenia zawarty został podział na kandydatów na funkcjonariuszów i funkcjonariuszów.

Badania kandydatów na funkcjonariusza służby kontroli transportu drogowego obejmowałyby komplet badań, tj.:

- 1) badania pracownicze (wstępne, okresowe, kontrolne) przeprowadzane w oparciu o rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy;
- 2) badania uprawniające do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi;
- 3) badania w celu dopuszczenia do posługiwania się bronią palną.

Natomiast badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na funkcjonariusza służby nadzoru nad ruchem drogowym oraz służby kontroli opłat drogowych obejmowałyby badania obligatoryjne z pkt 1 i 2 oraz fakultatywnie z pkt 3.

Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego podlegaliby badaniom pracowniczym. Kierowanie natomiast na badania w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych dla funkcjonariuszy do kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużeniu ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, w terminach

wskazanych na orzeczeniach, będzie obowiązkowe, jeżeli z obowiązków służbowych funkcjonariusza wynika prowadzenie takich pojazdów.

Kierowanie na badania przeprowadzane w celu uzyskania pozwolenia na broń palną albo ustalenia braku przeciwwskazań do posługiwania się bronią palną ograniczono do przypadków, w których funkcjonariusz ma zostać dopuszczony do posiadania broni lub ją posiada.

Wprowadzono również możliwość skierowania w każdym czasie funkcjonariusza na badania gdy istnieje uzasadnione podejrzenie przeciwwskazań do wykonywania czynności funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego.

Dodatkowo wprost wpisano, że funkcjonariusz otrzymuje 3 odrębne skierowania. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie sytuacji, w których funkcjonariusz dostaje jedno skierowanie na wszystkie badania i dostaje jedno zaświadczenie zawierające jedynie stwierdzenie czy jest zdolny czy niezdolny do wykonywania czynności funkcjonariusza, bez wskazania w przypadku niezdolności czego ona dotyczy.

Dodano również regulację zgodnie, z którą w przypadku uzyskania zaświadczenia lekarskiego o przeciwwskazaniach zdrowotnych do:

- 1) uzyskania dopuszczenia do posiadania broni palnej albo posługiwania się bronią palną, lub
- 2) kierowania pojazdem uprzywilejowanym albo o przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym

- funkcjonariusz nie traci zdolności do wykonywania pracy na stanowisku funkcjonariusza.

Regulacja ta ma na celu umożliwienie wykonywania czynności funkcjonariusza z zastrzeżeniem, że nie ma uprawnienia do posługiwania się bronią palną i prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego, w przypadku negatywnego wyniku któregoś z tych badań oraz zapobieżenie konieczności natychmiastowego zwolnienia funkcjonariusza, który nie przeszedł ww. badań.

Ponadto zmiana przepisów w zakresie badań lekarskich i psychologicznych pozwoli na wyeliminowanie sytuacji, w których funkcjonariusze wysyłani są na niepotrzebne badania oraz, w których przechodzą badania pomimo posiadania stosownych zaświadczeń. Dodatkowo wprowadzenie wyżej zaproponowanych zmian umożliwi skrócenie czasu nieobecności funkcjonariusza w pracy w związku z koniecznością przejścia wszystkich badań.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		komplet badań lekarskich i psychologicznych
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	- badania pracownicze (wstępne, okresowe, kontrolne); - badania uprawniające do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi – jeśli wynika to z zakresu obowiązków - badania w celu dopuszczenia do posługiwania się bronią palną – jeśli ma zostać dopuszczony do posługiwania się bronią lub ją posiada
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	podlegają badaniom jeżeli mają zostać zatrudnieni na stanowisku funkcjonariusza

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 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony

w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.								

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

x nie dotyczy

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

Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.
------------------	-----------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

**w sprawie warunków bezpieczeństwa i higieny służby funkcjonariuszy Inspekcji
Transportu Drogowego**

Na podstawie art. 70 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki bezpieczeństwa i higieny służby funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) zakres, w jakim do warunków bezpieczeństwa i higieny służby mają zastosowanie przepisy działu dziesiątego Kodeksu pracy.

§ 2. 1. Za stan bezpieczeństwa i higieny służby w stosunku do podległych funkcjonariuszy odpowiadają Główny Inspektor Transportu Drogowego i właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego.

2. Za pracodawcę, w rozumieniu przepisów działu dziesiątego Kodeksu pracy, a także przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie, w stosunku do podległych funkcjonariuszy uważa się przełożonych wymienionych w ust. 1.

3. Za osobę kierującą pracownikami, w rozumieniu przepisów działu dziesiątego Kodeksu pracy, a także przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie, uważa się funkcjonariusza lub pracownika Inspekcji Transportu Drogowego pełniącego służbę lub wykonującego obowiązki na stanowisku kierowniczym.

4. Funkcjonariusz jest obowiązany do przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny służby.

5. W sprawach bezpieczeństwa i higieny służby stosuje się odpowiednio przepisy działu dziesiątego Kodeksu pracy, a także przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie, z

wyłączeniem przepisów art. 207 § 2 pkt 7, art. 209¹ § 4, art. 228 § 1 i 2, art. 229 § 1-12, 4a i 8 w zakresie nie dotyczącym wskazówek metodycznych w sprawie przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników oraz dokumentowania i kontroli badań okresowych i kontrolnych, art. 230 § 2, art. 232, art. 234 § 1-31, art. 235-235², art. 237-237², art. 237⁷ § 1 pkt 1 i § 2-4, art. 237⁸ § 1, art. 237⁹ § 3, art. 237¹¹ § 4 oraz art. 237^{11a} § 4.

§ 3. Za przygotowanie i zapewnienie właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny służby w trakcie realizacji kursów specjalistycznych lub szkolenia okresowego odpowiada Główny Inspektor Transportu Drogowego i właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego.

§ 4. 1. Funkcjonariusz w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny służby podlega następującym szkoleniom:

- 1) wstępnemu ogólnemu;
- 2) wstępnemu na stanowisku służby;
- 3) okresowemu.

2. Szkoleniu wstępnemu ogólnemu podlega wyłącznie funkcjonariusz nowo przyjęty do służby w Inspekcji Transportu Drogowego.

3. Szkoleniu wstępnemu na stanowisku służby podlega funkcjonariusz w przypadku zmiany:

- 1) jednostki organizacyjnej Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) stanowiska służbowego, w związku z którym zmieniają się czynniki szkodliwe lub uciążliwe, lub inne czynniki wynikające z warunków pełnienia służby.

4. Ukończenie kursu specjalistycznego jest równoznaczne z odbyciem pierwszego szkolenia wstępnego na stanowisku służby.

5. Szkoleniu okresowemu podlega funkcjonariusz oraz pracownik Inspekcji Transportu Drogowego pełniący służbę na stanowisku kierowniczym - nie rzadziej niż raz na 5 lat, a w przypadku służby na stanowisku służbowym, na którym występują warunki szczególnie uciążliwe lub szkodliwe dla zdrowia - nie rzadziej niż raz na 3 lata.

6. Szkolenie okresowe przełożonego, o którym mowa w § 2 ust. 1, oraz funkcjonariusza lub pracownika pełniącego służbę na stanowisku kierowniczym zawiera tematykę z zakresu bezpieczeństwa i higieny służby oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

§ 5. 1. Przełożony realizuje w stosunku do funkcjonariusza pełniącego służbę w formie zdalnej obowiązki określone w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego w czasie pełnienia przez niego służby w formie zdalnej, z wyłączeniem obowiązków określonych w art. 208 § 1, art. 209¹ -209³, art. 210 § 1-5, art. 212 pkt 1 i 4, art. 213, art. 214 i art. 233 Kodeksu pracy oraz przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 210 § 6 Kodeksu pracy.

2. Bezpośredni przełożony funkcjonariusza pełniący funkcję kierowniczą, lub osoba przez niego upoważniona przed rozpoczęciem przez funkcjonariusza służby pełnionej w formie zdalnej przekazują funkcjonariuszowi pełniącemu służbę w formie zdalnej informacje dotyczące:

1) zasad:

a) oraz sposobu właściwej organizacji stanowiska służby pełnionej w formie zdalnej, z uwzględnieniem wymagań ergonomii,

b) bezpiecznego i higienicznego wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej,

c) postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenie dla życia lub zdrowia;

2) czynności do wykonania po zakończeniu wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej.

3. Przed dopuszczeniem do wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej funkcjonariusz w oświadczeniu składanym w postaci papierowej lub elektronicznej:

1) potwierdza:

a) zapoznanie się z informacjami, o których mowa w ust. 2,

b) że na stanowisku służby pełnionej w formie zdalnej w miejscu wskazanym w poleceniu są zapewnione bezpieczne i higieniczne warunki tej służby;

2) obowiązuje się do przestrzegania zasad, o których mowa w ust. 2 pkt 1, oraz do wykonywania czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Funkcjonariusz organizuje stanowisko służby pełnionej w formie zdalnej, uwzględniając wymagania ergonomii.

5. Bezpośredni przełożony funkcjonariusza pełniący funkcję kierowniczą lub osoba przez niego upoważniona mają prawo przeprowadzać kontrolę warunków bezpieczeństwa i higieny służby pełnionej w formie zdalnej przez funkcjonariusza w miejscu i w godzinach pełnienia tej służby.

6. Bezpośredni przełożony funkcjonariusza pełniący funkcję kierowniczą lub osoba przez niego upoważniona dostosowują sposób przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 5, do miejsca wykonywania i charakteru służby pełnionej w formie zdalnej. Wykonywanie czynności kontrolnych nie może naruszać prywatności funkcjonariusza pełniącego służbę w formie zdalnej i innych osób ani utrudniać korzystania z pomieszczeń domowych w sposób zgodny z ich przeznaczeniem.

7. W razie zaistnienia wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej stosuje się przepisy ustawy z dnia 4 kwietnia 2014 r. o świadczeniach odszkodowawczych przysługujących w razie wypadku lub choroby pozostających w związku ze służbą (Dz.U. z 2022 r. poz. 1032).

8. Zgłoszenie bezpośredniemu przełożonemu wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej jest równoznaczne z wyrażeniem przez funkcjonariusza zgody na przeprowadzenie oględzin miejsca wypadku, narzędzi, oceny ich stanu technicznego oraz zbadania warunków pełnienia tej służby i innych okoliczności, które mogły mieć wpływ na powstanie wypadku lub mają z nim związek. Oględzin dokonuje się niezwłocznie po zgłoszeniu wypadku pozostającego w związku z pełnieniem służby w formie zdalnej, w terminie uzgodnionym przez funkcjonariusza albo jego domownika, w przypadku gdy funkcjonariusz ze względu na stan zdrowia nie jest w stanie uzgodnić tego terminu, i przewodniczącego komisji powypadkowej. Komisja powypadkowa może odstąpić od dokonywania oględzin, jeżeli uzna, że okoliczności i przyczyny wypadku nie budzą jej wątpliwości.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie warunków bezpieczeństwa i higieny służby funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 70 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa warunki bezpieczeństwa i higieny służby oraz zakres, w jakim do tych warunków mają zastosowanie przepisy działu dziesiątego Kodeksu pracy, uwzględniając szczególnie charakter służby, zagrożenia występujące na niektórych stanowiskach służbowych lub podczas wykonywania niektórych zadań służbowych oraz obowiązki spoczywające na funkcjonariuszach oraz ich przełożonych w zakresie zapobiegania ewentualnym zagrożeniom dla życia lub zdrowia, a także uwzględniając przepisy prawa mające zastosowanie do stanowisk służbowych nieobjętych specyfiką służby w Inspekcji.

W Inspekcji Transportu Drogowego w sprawach bezpieczeństwa i higieny służby stosuje się przepisy działu dziesiątego Kodeksu pracy – "Bezpieczeństwo i higiena pracy", a także przepisy wykonawcze wydane na jego podstawie. Należy zauważyć, że w Inspekcji Transportu Drogowego wskazane przepisy stosuje się odpowiednio. Odpowiedni zakres stosowania określa § 2 przedmiotowego aktu.

Za stan bezpieczeństwa i higieny służby w stosunku do podległych funkcjonariuszy odpowiadają Główny Inspektor Transportu Drogowego i właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego. Za pracodawcę, w rozumieniu przepisów działu dziesiątego Kodeksu pracy, a także przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie, w stosunku do podległych funkcjonariuszy uważa się ww. przełożonych.

Za osobę kierującą pracownikami, w rozumieniu przepisów działu dziesiątego Kodeksu pracy, a także przepisów wykonawczych wydanych na jego podstawie, uważa się funkcjonariusza lub pracownika Inspekcji Transportu Drogowego pełniącego służbę lub wykonującego obowiązki na stanowisku kierowniczym. Do ich obowiązków, wynikających z Kodeksu pracy, należy m.in.: ochrona zdrowia i życia pracowników przez zapewnienie im bezpiecznych i higienicznych warunków pracy (art. 207 § 2 pkt 1–6), informowanie pracowników o występujących w zakładzie pracy zagrożeniach dla zdrowia i życia (art. 207¹), organizacja w zakładzie pracy pierwszej pomocy (art. 209¹ § 1–3), ochrona pracowników w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ich życia i zdrowia (art. 209²), utrzymywanie obiektów i pomieszczeń w stanie zapewniającym bezpieczne i higieniczne warunki pracy (art. 214), zapewnienie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze urządzeń (art. 215), zaznajamianie

pracowników z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy oraz wydawanie szczegółowych instrukcji i wskazówek z tego zakresu (art. 237⁴), a także dostarczanie nieodpłatnie pracownikowi środków ochrony indywidualnej (art. 237⁶).

W Inspekcji Transportu Drogowego nie stosuje się następujących przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy: art. 207 § 2 pkt 7 (dotyczy obowiązku pracodawcy zapewnienia wykonania zaleceń społecznego inspektora pracy), art. 209¹ § 4 (dotyczy zatrudniania przez pracodawcę wyłącznie pracowników młodocianych lub niepełnosprawnych), art. 228 § 1 i 2 (dotyczy powołania Międzyresortowej Komisji do Spraw Najwyższych Dopuszczalnych Stężeń i Natężeń Czynników Szkodliwych dla Zdrowia w Środowisku Pracy oraz jej zadań), art. 229 § 1–12, 4a i 8 w zakresie niedotyczącym wskazówek metodycznych w sprawie przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników oraz dokumentowania i kontroli badań okresowych i kontrolnych (dotyczy badań lekarskich pracowników), art. 230 § 2 (dotyczy dodatku wyrównawczego przy przeniesieniu do innej pracy), art. 232 (dotyczy zapewnienia pracownikom zatrudnionym w warunkach szczególnie uciążliwych nieodpłatnego wyżywienia), art. 234 § 1–31 (dotyczy obowiązków pracodawcy w związku z wypadkami w pracy), art. 235–235² (dotyczy choroby zawodowej), art. 237–237² (dotyczy przepisów wykonawczych w sprawach wypadków, świadczeń dla pracowników z tytułu wypadku, uwzględniania problematyki BHP w szkołach), art. 237⁷ § 1 pkt 1 i § 2–4 (dotyczy prawa do bezpłatnej odzieży i obuwia roboczego), art. 237⁸ § 1 (dotyczy niezbędnych środków ochrony), art. 237⁹ § 3 (dotyczy ekwiwalentu za pranie odzieży roboczej), art. 237¹¹ § 4 (dotyczy uprawnień inspektora pracy w zakresie służby BHP) oraz art. 237^{11a} § 4 (dotyczy przydzielania pracownikom środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego).

Niniejszy projekt szczegółowo określa także w § 5 tego aktu warunki wykonywania pracy w formie zdalnej. Bezpośredni przełożony funkcjonariusza pełniący funkcję kierowniczą, lub osoba przez niego upoważniona przed rozpoczęciem przez funkcjonariusza służby pełnionej w formie zdalnej przekazują funkcjonariuszowi pełniącemu służbę w formie zdalnej informacje dotyczące zasad oraz sposobu właściwej organizacji stanowiska służby pełnionej w formie zdalnej, z uwzględnieniem wymagań ergonomii, bezpiecznego i higienicznego wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej, postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenie dla życia lub zdrowia, a także czynności do wykonania po zakończeniu wykonywania służby pełnionej w formie zdalnej.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków bezpieczeństwa i higieny służby funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 70 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie warunków bezpieczeństwa i higieny służby funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 70 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa warunki bezpieczeństwa i higieny służby oraz zakres, w jakim do tych warunków mają zastosowanie przepisy działu dziesiątego Kodeksu pracy, uwzględniając szczególny charakter służby, zagrożenia występujące na niektórych stanowiskach służbowych lub podczas wykonywania niektórych zadań służbowych oraz obowiązki spoczywające na funkcjonariuszach oraz ich przełożonych w zakresie zapobiegania ewentualnym zagrożeniom dla życia lub zdrowia, a także uwzględniając przepisy prawa mające zastosowanie do stanowisk służbowych nieobjętych specyfiką służby w Inspekcji.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia poza aktualizacją i dostosowaniem do obecnie obowiązujących przepisów prawnych, m.in. w zakresie pracy zdalnej, ma na celu przede wszystkim zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i higieny pracy funkcjonariuszy.

Akt ten uwzględnia szczególne warunki pełnienia służby wyłączając wskazane przepisy Kodeksu pracy. Praca funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego związana jest przede wszystkim z kontrolą przestrzegania przepisów w zakresie warunków i obowiązków przewozu drogowego, zarówno w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak i wykonywania obowiązków określonych w przepisach odrębnych. Skupienie takich kompetencji w ramach jednej publicznej struktury organizacyjnej pozwala na sprawowanie rzetelnego nadzoru i monitoringu nad rynkiem przewozów drogowych. Niemniej jednak ta wymagająca służba wiąże się także z wykonaniem zadań związanych z zapobieganiem ewentualnym zagrożeniom dla życia lub zdrowia.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		Poprawa bezpieczeństwa i higieny kursów specjalistycznych
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	Poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	Poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy

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 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.								

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

x nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.
------------------	-----------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie programu kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy
Inspekcji Transportu Drogowego

Na podstawie art. 74 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1 Rozporządzenie określa programy ramowe kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych dla poszczególnych rodzajów służb, minimalne liczby godzin zajęć na poszczególnych kursach i szkoleniach, kryteria oceny i sposoby przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych.

§ 2. 1. Kurs specjalistyczny jest realizowany zgodnie z programem ramowym określonym w:

- 1) załączniku nr 1 do rozporządzenia - dla służby nadzoru nad ruchem drogowym i dla służby kontroli opłat drogowych;
- 2) załączniku nr 2 do rozporządzenia - dla służby kontroli transportu drogowego;
- 3) załączniku nr 3 - dla kursu specjalistycznego uzupełniającego.

2. Program ramowy kursu specjalistycznego składa się z zajęć teoretycznych oraz praktyki.

§ 3. 1. Zajęcia teoretyczne organizowane w ramach kursu specjalistycznego mają na celu przekazanie wiedzy i umiejętności niezbędnych do wypełniania zadań funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego.

2. Zajęcia teoretyczne mogą być przeprowadzone w trybie stacjonarnym lub z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość, niezależnie od tego, czy zostało to przewidziane w programie kursu specjalistycznego.

3. Podczas praktyki w ramach kursu specjalistycznego pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego biorą udział w czynnościach funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego

wykonywanych w celu realizacji zadań określonych w ustawie z r. o Inspekcji Transportu Drogowego, zwanej dalej „ustawą”.

§ 4. Kurs specjalistyczny kończy się egzaminem kwalifikacyjnym odpowiednio dla:

- 1) służby nadzoru nad ruchem drogowym i dla służby kontroli opłat drogowych, zwanym dalej „egzaminem kwalifikacyjnym I stopnia”, albo
- 2) służby kontroli transportu drogowego oraz dla kursu specjalistycznego uzupełniającego, zwanym dalej „egzaminem kwalifikacyjnym II stopnia”.

§ 5. 1. Egzamin kwalifikacyjny I stopnia oraz egzamin kwalifikacyjny II stopnia przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zwana dalej „komisją”, nie później niż w terminie:

- 1) 45 dni od dnia zakończenia kursu specjalistycznego albo
- 2) 6 miesięcy od dnia podjęcia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji, o której mowa w ustawie.

2. Komisja zadania, o których mowa w ust. 1, może wykonywać za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

3. W przypadku przeprowadzania egzaminów, o których mowa w ust. 1, w siedzibie pracodawcy z wykorzystaniem technologii informatycznych komisja jest wspierana przez osoby wyznaczone przez pracodawców, w których siedzibie jest przeprowadzany egzamin, do kontroli jego przebiegu, potwierdzenia tożsamości zdających oraz zapewnienia samodzielności pracy zdających.

§ 6. 1. Egzamin kwalifikacyjny I stopnia oraz egzamin kwalifikacyjny II stopnia składa się z dwóch części:

- 1) egzaminu pisemnego, przeprowadzanego w formie testu, zawierającego zbiór pytań zamkniętych jednokrotnego wyboru lub pytań otwartych, mającego na celu sprawdzenie wiedzy egzaminowanego;
- 2) egzaminu praktycznego, mającego na celu sprawdzenie umiejętności przeprowadzenia kontroli oraz zachowania się egzaminowanego w czasie wykonywania czynności kontrolnych.

2. Każde pytanie zamknięte ocenia się następująco:

- 1) wskazanie odpowiedzi prawidłowej - jeden punkt;

- 2) wskazanie odpowiedzi nieprawidłowej lub brak odpowiedzi, lub więcej niż jedna odpowiedź - zero punktów.
3. Każde pytanie otwarte oceniane jest w skali od 0 do 3 punktów.
4. Test składa się z minimum 30 do maksimum 50 pytań jednokrotnego wyboru oraz nie więcej niż trzech pytań otwartych.
5. Czas trwania egzaminu pisemnego wynosi od 90 do 180 minut, proporcjonalnie do liczby pytań, tak aby na każde pytanie zamknięte przeznaczony był czas 3 minut oraz 10 minut na pytanie otwarte.
6. Egzamin pisemny może zostać przeprowadzony w:
 - 1) ośrodka szkolenia albo
 - 2) siedzibie pracodawcy z wykorzystaniem technologii informatycznych przy zapewnieniu:
 - a) kontroli jego przebiegu i rejestracji,
 - b) potwierdzenia przed egzaminem tożsamości zdających,
 - c) samodzielności pracy zdających.
7. Szczegółowe kryteria oceny egzaminu praktycznego określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.
8. Egzamin pisemny uważa się za złożony z wynikiem pozytywnym w przypadku uzyskania przez egzaminowanego co najmniej 70% punktów możliwych do zdobycia.
9. Egzaminowany przystępuje do egzaminu praktycznego po złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego.
10. Egzamin praktyczny uważa się za złożony z wynikiem pozytywnym w przypadku uzyskania przez egzaminowanego co najmniej 70 punktów.
11. Egzamin kwalifikacyjny I stopnia oraz egzamin kwalifikacyjny II stopnia uważa się za złożony z wynikiem pozytywnym w przypadku uzyskania wyniku pozytywnego zarówno z egzaminu pisemnego, jak i z egzaminu praktycznego.

§ 7. 1. Egzaminowanemu przysługuje prawo do jednego egzaminu poprawkowego, zarówno z egzaminu pisemnego, jak i z egzaminu praktycznego.

2. Egzamin poprawkowy pisemny przeprowadza się nie wcześniej niż po upływie 6 dni i nie później niż w terminie 30 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu pisemnego.
3. Egzamin poprawkowy praktyczny przeprowadza się nie wcześniej niż po upływie 2 dni i nie później niż w terminie 30 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu praktycznego.
4. Do przeprowadzania egzaminu poprawkowego stosuje się odpowiednio przepisy § 6.

§ 8. 1. Do spraw związanych z realizacją programów kursów specjalistycznych rozpoczętych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że do organizacji zajęć teoretycznych stosuje się § 3 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

2. Egzaminy kwalifikacyjne I stopnia, egzaminy kwalifikacyjne II stopnia oraz egzaminy poprawkowe przeprowadzane po realizacji programu kursów specjalistycznych na podstawie przepisów dotychczasowych, odbywają się na podstawie przepisów dotychczasowych, z tym że do ich przeprowadzenia stosuje się również § 5 ust. 2 oraz § 6 ust. 6 niniejszego rozporządzenia.

3. Złożenie przez pracownika Inspekcji Transportu Drogowego z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego I stopnia przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia jest równoznaczne ze złożeniem z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego I stopnia w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

4. Złożenie przez pracownika Inspekcji Transportu Drogowego z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego II stopnia przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia jest równoznaczne ze złożeniem z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego II stopnia w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

§ 9. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie programów kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 2331).

§ 10. 1. Szkolenia okresowe funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego prowadzone są na podstawie rocznego planu szkoleń.

2. Plan szkoleń opracowuje Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, który do końca I kwartału każdego roku przedkłada plan szkoleń do zatwierdzenia Głównemu Inspektorowi na dany rok.
3. Zatwierdzony plan szkoleń przesyła się do wiadomości wojewódzkich inspektorów transportu drogowego.
4. Plan szkoleń obejmują zajęcia teoretyczne mające na celu przekazanie wiedzy i umiejętności niezbędnych do wypełniania zadań funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności w zakresie zmian przepisów omawianych podczas kursów specjalistycznych lub praktyki ich stosowania.
5. Plan szkoleń zawiera liczbę godzin i tematykę zajęć prowadzonych w ramach szkolenia.
6. Przy opracowywaniu planu szkoleń uwzględnia się aktualne potrzeby szkoleniowe Inspekcji.
7. Dopuszcza się możliwość realizacji szkoleń nieuwzględnionych w rocznym planie szkoleń.
8. Zajęcia teoretyczne mogą być przeprowadzone w trybie stacjonarnym lub z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość, niezależnie od tego, czy zostało to przewidziane w planie szkolenia.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

**Program ramowy kursu specjalistycznego dla służby nadzoru nad ruchem drogowym i
służby kontroli opłat drogowych.**

Lp.	TEMATYKA	Minimalna liczba godzin
1	Zadania, uprawnienia i organizacja Inspekcji Transportu Drogowego	4
2	Prawo administracyjne i postępowanie administracyjne	32
3	Prawo wykroczeń i postępowanie w sprawach o wykroczenia	16
4	Ruch drogowy	40
5	Czas pracy kierowców	24
6	System elektronicznego poboru opłat	16
7	Pierwsza pomoc przedmedyczna	16
8	Posługiwanie się wybranymi środkami przymusu bezpośredniego	16
9	Metody i procedury prowadzenia przesłuchań	8
10	Przeciwdziałanie korupcji	2
11	Kontrola drogowa	8
12	Dokumenty w transporcie drogowym	8
13	Urządzenia rejestrujące	8
14	Elementy psychologii	16
15	Sprawdzenie wiedzy i przygotowanie do egzaminu kwalifikacyjnego	8
Zajęcia teoretyczne – razem		222

16	Praktyka	80
Zajęcia teoretyczne i praktyka – razem		302

Załącznik nr 2

Program ramowy kursu specjalistycznego dla służby kontroli transportu drogowego.

Lp.	TEMATYKA	Minimalna liczba godzin
1	Zadania, uprawnienia i organizacja Inspekcji Transportu Drogowego	4
2	Prawo administracyjne i postępowanie administracyjne	32
3	Prawo wykroczeń i postępowanie w sprawach o wykroczenia	16
4	Ruch drogowy	40
5	Przeciwdziałanie korupcji	2
6	Pierwsza pomoc przedmedyczna	16
7	Posługiwanie się wybranymi środkami przymusu bezpośredniego	16
8	System elektronicznego poboru opłat	8
9	Czas pracy kierowców	80
10	Manipulacje w tachografach	24
11	Kontrola w przedsiębiorstwie i jednostkach samorządu terytorialnego z elementami prawa gospodarczego	24
12	Metody i procedury prowadzenia przesłuchań	8
13	Przewóz towarów niebezpiecznych ADR	80
14	Transport zwierząt	16
15	Urządzenia ciśnieniowe	8
16	Transport odpadów	16
17	Zabezpieczenia ładunków	8

18	Kontrola przewozu drogowego szybko psującej się żywności	4
19	Pojazdy nienormatywne	16
20	Dostęp do rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych	32
21	Kontrola drogowa	8
22	Elementy psychologii	24
23	Sprawdzenie wiedzy i przygotowanie do egzaminu kwalifikacyjnego	24
Zajęcia teoretyczne – razem		506
24	Praktyka	440
Zajęcia teoretyczne i praktyka – razem		946

Załącznik nr 3

Program ramowy kursu specjalistycznego uzupełniającego.

Lp.	TEMATYKA	Minimalna liczba godzin
1	Kontrola w przedsiębiorstwie i jednostkach samorządu terytorialnego z elementami prawa gospodarczego	24
2	Czas pracy kierowców	56
3	Manipulacje w tachografach	24
4	Przewóz towarów niebezpiecznych ADR	80
5	Transport zwierząt	16
6	Urządzenia ciśnieniowe	8
7	Transport odpadów	16
8	Zabezpieczenia ładunków	8
9	Kontrola przewozu drogowego szybko psującej się żywności	4
10	Pojazdy nienormatywne	16

11	Dostęp do rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych	32
12	Elementy psychologii	8
13	Sprawdzenie wiedzy i przygotowanie do egzaminu kwalifikacyjnego	16
Zajęcia teoretyczne – razem		308
14	Praktyka	280
Zajęcia teoretyczne i praktyka – razem		588

Załącznik nr 4

Szczegółowe kryteria oceny egzaminu praktycznego.

Imię:		Egzaminator I:	
Nazwisko:		Egzaminator II:	
Data:		Egzaminator III:	
Godzina rozpoczęcia kontroli:		
Godzina zakończenia kontroli:			
		Punkty	Uwagi
Zatrzymanie pojazdu i rozpoczęcie kontroli	Bezpieczeństwo	/5	
	Zachowanie	/5	
	Pobranie właściwych dokumentów	/5	
	Ogółem pkt	/15	
Przebieg kontroli	Kontrola przestrzegania poszczególnych regulacji prawnych ^{*)}	/35	
	Analiza, podział, synteza	/15	
	Propozycja co do dalszego postępowania	/15	

	Wypełnienie i jasność dokumentacji pokontrolnej	/5	
	Prowadzenie kontroli/unikanie konfliktów/ trudności językowe	/5	
	Ogółem pkt	/75	
Zakończenie kontroli	Zwrot dokumentów	/5	
	Jasne polecenia	/2	
	Bezpieczeństwo	/3	
	Ogółem pkt	/10	
Łączna liczba punktów		/100	
Uwagi dotyczące przeprowadzenia przez egzaminowanego kontroli oraz jego predyspozycji do wykonywania czynności kontrolnych		Komisja egzaminacyjna	

*) W zależności od rodzaju egzaminu kwalifikacyjnego.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie programu kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 74 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa minimalny wymagany program kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy, kierując się potrzebą zapewnienia podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Pierwszym rodzajem stosunku służbowego funkcjonariusza ITD jest zgodnie z ustawą o Inspekcji Transportu Drogowego mianowanie w służbie przygotowawczej na okres 6 miesięcy. Konieczność zdania egzaminu kwalifikacyjnego i uzyskania pozytywnej oceny ogólnej po zakończeniu służby przygotowawczej gwarantują odpowiednią weryfikację przydatności do służby przed mianowaniem funkcjonariusza na stałe (na stopień służbowy aplikanta).

Celem wprowadzonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego rozwiązań jest stworzenie jednolitego korpusu Inspekcji Transportu Drogowego na wzór innych służb mundurowych (Straży Granicznej, Służby Celnej i Policji) i zapewnienie każdemu funkcjonariuszowi Inspekcji jednolitych zasad awansu na wyższy stopień służbowy. Projektowana ustawa nie określa szczegółowych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego, wymaganych na określonym stopniu służbowym ani szczegółowego trybu nadawania kolejnego, wyższego stopnia służbowego, w tym wymaganego na danym stopniu służbowym stażu służby w Inspekcji.

W sprawach przyjmowania do służby w Inspekcji Transportu Drogowego, mianowania funkcjonariuszy, ich przenoszenia, delegowania, oddelegowania, zwalniania i odwoływania ze stanowisk służbowych, zawieszania i uchylania zawieszenia w czynnościach służbowych, zwalniania ze służby oraz stwierdzania wygaśnięcia stosunku służbowego właściwi są:

1) Główny Inspektor Transportu Drogowego - w zakresie zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego i funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego;

2) wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego - w zakresie funkcjonariuszy pełniących służbę w podległych im wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Na stopień inspektora generalnego oraz nadinspektora generalnego mianuje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Rozwiązanie takie przyczynia się do zwiększenia prestiżu ww. stanowisk.

Na stopnie służbowe w korpusach szeregowych Inspekcji Transportu Drogowego, podoficerów Inspekcji Transportu Drogowego oraz aspirantów Inspekcji Transportu Drogowego mianuje wojewódzki inspektor transportu drogowego, z wyłączeniem funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.

Mianowania na stopnie służbowe w korpusach: oficerów młodszych Inspekcji Transportu Drogowego i oficerów starszych Inspekcji Transportu Drogowego oraz mianowania funkcjonariuszy pełniących służbę w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego dokonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Jednocześnie funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego podlegają opiniowaniu służbowemu, nie rzadziej niż raz na 2 lata a funkcjonariusz w służbie przygotowawczej podlegają opiniowaniu służbowemu, nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy. Rozwiązania projektowane w niniejszym akcie wykonawczym dopełniają powyższe rozwiązania. Projekt rozporządzenia określa bowiem minimalny wymagany program ramowy kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych dla poszczególnych rodzajów służb, minimalne liczby godzin zajęć na poszczególnych kursach i szkoleniach, kryteria oceny i sposoby przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych.

Mając na uwadze wysokie oczekiwania odnośnie wiedzy specjalistycznej funkcjonariuszy ITD, ustawa nakłada na wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i zastępców wojewódzkich inspektorów, a także naczelników delegatur terenowych GITD i ich zastępców, obowiązek ukończenia kursu specjalistycznego i złożenia egzaminu, w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, jeżeli nie posiadali uprawnień inspektora Inspekcji Transportu Drogowego.

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego określa też reguły postępowania kwalifikacyjnego związanego z przyjęciem do służby w ITD, którego celem jest sprawdzenie, czy istotnie kandydat spełnia warunki określone w tej ustawie. Podobnie jak w innych służbach mundurowych podstawą przyjęcia jest zasada prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego na wniosek zainteresowanego. Jeżeli weryfikacja kwestionariusza osobowego, a także innych dokumentów potwierdzi spełnienie wymagań formalnych, uruchomione zostają kolejne etapy postępowania, na które składają się przeprowadzenie testu kwalifikacji oraz rozmowy

kwalifikacyjnej, postępowanie sprawdzające w trybie przepisów ustawy o ochronie informacji niejawnych oraz sprawdzenie sprawności fizycznej i psychicznej kandydata. Zgodnie z przepisem art. 37 projektu, aktem prawnym, który kreuje stosunek służbowy funkcjonariusza ITD jest mianowanie. Ponadto, w szczególnie uzasadnionych przypadkach Główny Inspektor może wyrazić zgodę na mianowanie na stopień służbowy funkcjonariusza, także w służbie przygotowawczej, przed uzyskaniem przez niego kwalifikacji zawodowych oraz stażu służby wymaganych na tym stopniu, przy spełnieniu wymagań w zakresie wykształcenia. Jest to klauzula generalna, która zapewnia elastyczność prawa i możliwość podjęcia decyzji w tym względzie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Należy także podkreślić, że stosunek służbowy funkcjonariusza ITD ma, na wzór innych służb mundurowych, charakter stosunku administracyjnoprawnego cechującego się służbowym podporządkowaniem i niezbędną w służbie dyspozycyjnością funkcjonariusza. Tylko takie ukształtowanie stosunku służbowego funkcjonariusza gwarantuje skuteczność działań kontrolnych ITD, które ze względu na specyfikę rynku przewozów drogowych, muszą być wykonywane w nielimitowanym czasie pracy i trudnych warunkach.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 (ujednoczenie) (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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie programu kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 74 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie programu kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 74 ust. 8 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa minimalny wymagany program kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych funkcjonariuszy, kierując się potrzebą zapewnienia podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

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

Mając na uwadze wysokie oczekiwania odnośnie wiedzy specjalistycznej funkcjonariuszy ITD. Projekt rozporządzenia określa bowiem minimalny wymagany program ramowy kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych dla poszczególnych rodzajów służb (służby nadzoru nad ruchem drogowym i dla służby kontroli opłat drogowych i służby kontroli transportu drogowego), minimalne liczby godzin zajęć na poszczególnych kursach i szkoleniach, kryteria oceny i sposoby przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych.

Pierwszym rodzajem stosunku służbowego funkcjonariusza ITD jest zgodnie z ustawą o Inspekcji Transportu Drogowego mianowanie w służbie przygotowawczej na okres 6 miesięcy. Konieczność zdania egzaminu kwalifikacyjnego i uzyskania pozytywnej oceny ogólnej po zakończeniu służby przygotowawczej gwarantują odpowiednią weryfikację przydatności do służby przed mianowaniem funkcjonariusza na stałe (na stopień służbowy aplikanta). Natomiast ukończenie kursów specjalistycznych i szkoleń okresowych gwarantuje posiadania wiedzy i umiejętności niezbędnych do wypełniania zadań funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.								

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

x nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.
------------------	-----------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

**w sprawie świadczeń socjalnych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego
i członków ich rodzin**

Na podstawie art. 82 ust. 2 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z 2023 r. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) podmioty uprawnione do wypłaty,
 - 2) rodzaj i zakres,
 - 3) sposób obliczania i wysokość,
 - 4) terminy rozliczeń oraz wypłaty
- świadczeń socjalnych, zwanych dalej „świadczeniami”.

§ 2. 1. Funkcjonariuszowi Inspekcji Transportu Drogowego, zwanemu dalej „funkcjonariuszem”, który w związku z pełnieniem służby nabył w danym roku kalendarzowym prawo do urlopu wypoczynkowego, małżonkowi funkcjonariusza oraz dzieciom własnym funkcjonariusza, dzieciom małżonka funkcjonariusza, jak również dzieciom przysposobionym i dzieciom przyjętym na wychowanie przez funkcjonariusza:

- 1) do ukończenia 18. roku życia, a jeżeli pobierają naukę w szkołach dla młodzieży – do czasu ukończenia nauki, nie dłużej jednak niż do ukończenia 24. roku życia, albo
- 2) do ukończenia 24. roku życia albo 25. roku życia, jeżeli odbywają studia wyższe, a ukończenie 25 lat przypada na ostatni albo przedostatni rok studiów, albo
- 3) bez względu na wiek, jeżeli są osobami całkowicie niezdolnymi do pracy albo całkowicie niezdolnymi do pracy oraz do samodzielnej egzystencji, albo niezdolnymi do samodzielnej egzystencji

– zwanym dalej „członkami rodziny funkcjonariusza”, przysługuje, na jego wniosek, raz w roku kalendarzowym świadczenie w postaci dopłaty do wypoczynku.

2. W przypadku członków rodziny funkcjonariusza, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli po ukończeniu 18. roku życia pobierają naukę w szkołach dla młodzieży, oraz określonych w ust. 1 pkt 2 i 3, jest wymagane przedłożenie dokumentów potwierdzających odpowiednio pobieranie nauki w szkołach dla młodzieży, odbywanie studiów wyższych albo całkowitą niezdolność do wykonywania pracy.

3. Liczbę uprawnionych członków rodziny funkcjonariusza, na których przysługuje dopłata do wypoczynku, ustala się według stanu rodzinnego funkcjonariusza, istniejącego w dniu nabycia prawa do urlopu wypoczynkowego za dany rok kalendarzowy.

4. W przypadku gdy liczba uprawnionych członków rodziny funkcjonariusza zwiększyła się po dniu, o którym mowa w ust. 3, dopłatę do wypoczynku przyznaje się według stanu rodzinnego funkcjonariusza ustalonego na dzień złożenia wniosku, nie później jednak niż na ostatni dzień służby pełnionej w danym roku kalendarzowym.

5. Dopłata do wypoczynku przysługuje na każdą uprawnioną osobę w wysokości 0,263 kwoty bazowej określonej w ustawie budżetowej na rok, w którym funkcjonariusz nabył prawo do urlopu wypoczynkowego, przy czym wyliczoną kwotę dopłaty zaokrągla się do pełnych dziesięciu groszy w górę.

§ 3. 1. Funkcjonariuszowi i członkom rodziny funkcjonariusza przysługuje raz w roku kalendarzowym, na jego wniosek, świadczenie w postaci zwrotu kosztów przejazdu do jednej z wybranych przez siebie miejscowości w kraju i z powrotem:

- 1) środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego;
- 2) środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, jeżeli:
 - a) na danej trasie nie ma połączenia kolejowego albo
 - b) przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego nie jest droższy niż koszt połączenia kolejowego.

2. Zwrot kosztów przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego przysługuje na podstawie przedstawionych biletów za przejazd pociągami osobowymi albo pociągami według taryfy pospiesznej w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, w wysokości faktycznie poniesionych kosztów, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków rodziny funkcjonariusza uprawnień do przejazdów ulgowych.

3. W przypadku przedstawienia przez funkcjonariusza biletów za przejazd innymi pociągami niż określone w ust. 2, zwrot kosztów przejazdu przysługuje w wysokości ceny biletów odpowiadającej długości przebytej trasy pociągami według taryfy pospiesznej

w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków rodziny funkcjonariusza uprawnień do przejazdów ulgowych.

4. Zwrot kosztów przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego przysługuje na podstawie przedstawionych biletów za przejazd w wysokości faktycznie poniesionych kosztów, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków rodziny funkcjonariusza uprawnień do przejazdów ulgowych.

5. Zwrot kosztów przejazdu nie obejmuje opłat dodatkowych i dopłat, w tym cen biletów na miejsca rezerwowane oraz cen biletów na miejsca sypialne lub na miejsca do leżenia.

6. W przypadku niewykorzystania uprawnienia do świadczenia, o którym mowa w ust. 1, funkcjonariuszowi i członkom rodziny funkcjonariusza przysługuje świadczenie w postaci zryczałtowanego równoważnika pieniężnego.

7. Zryczałtowany równoważnik pieniężny ustala się w wysokości odpowiadającej najniższej cenie biletu za przejazd na długości 1000 km pociągami według taryfy pospiesznej w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków rodziny funkcjonariusza uprawnień do przejazdów ulgowych, ustalanej według ceny biletów obowiązującej w dniu wypłaty tego równoważnika, nie później jednak niż w dniu wygaśnięcia prawa do przejazdu przysługującego za dany rok kalendarzowy.

§ 4. 1. Funkcjonariuszowi oraz byłemu funkcjonariuszowi, w tym emerytowi lub renciście, którego warunki bytowe uległy znacznemu pogorszeniu wskutek zdarzeń losowych, kierownik jednostki organizacyjnej może przyznać zapomogę.

2. Zapomogę można przyznać również członkom rodziny funkcjonariusza w związku ze śmiercią funkcjonariusza albo byłego funkcjonariusza.

3. Wysokość zapomogi nie może przekroczyć wysokości 6,13 kwoty bazowej określonej w ustawie budżetowej obowiązującej w dniu złożenia wniosku o przyznanie zapomogi i jest uzależniona od sytuacji życiowej, rodzinnej i materialnej funkcjonariusza, byłego funkcjonariusza albo ich rodzin. W szczególnie uzasadnionych przypadkach wysokość zapomogi może ulec zwiększeniu.

4. Przepisy ust. 1-3 i § 8 ust. 1 pkt 3 stosuje się odpowiednio do byłych funkcjonariuszy Inspektoratu, w tym emerytów i rencistów.

§ 5. 1. Funkcjonariuszowi, na jego pisemny wniosek, może być przyznana dopłata do zajęć kulturalno-oświatowych lub sportowo-rekreacyjnych.

2. Kierownik jednostki organizacyjnej może przyznać świadczenie, o którym mowa w ust. 1, do wysokości 50% poniesionych kosztów, na podstawie dokumentów potwierdzających ich poniesienie.

§ 6. W razie zbiegu uprawnień do świadczeń z tytułu służby lub pracy w Inspektoracie obojga małżonków pozostałe osoby uprawnione mogą skorzystać z tych świadczeń tylko z tytułu służby albo pracy jednego z małżonków.

§ 7. 1. Do wypłaty świadczeń jest uprawniony kierownik jednostki organizacyjnej, w której funkcjonariusz pełni służbę.

2. W przypadku funkcjonariusza przeniesionego czasowo do pełnienia służby w innej jednostce organizacyjnej Inspekcji do wypłaty świadczeń jest uprawniony kierownik jednostki organizacyjnej, z której nastąpiło przeniesienie.

3. W przypadku byłego funkcjonariusza do wypłaty świadczenia jest uprawniony kierownik jednostki organizacyjnej, w której funkcjonariusz pełnił służbę bezpośrednio przed zwolnieniem ze służby albo wygaśnięciem stosunku służbowego.

§ 8. 1. Świadczenie, o którym mowa w:

- 1) § 2 ust. 1 – jest rozliczane w kolejnych kwartałach roku, jednak nie później niż raz na pół roku, i wypłacane do końca miesiąca następującego po zakończeniu okresu rozliczenia;
- 2) § 3 ust. 1 i 6 – jest wypłacane w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o przyznanie świadczenia;
- 3) § 4 ust. 1 i § 5 ust. 1 – jest przyznawane i wypłacane w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o przyznanie świadczenia.

2. Świadczenia, o których mowa w § 2 ust. 1 oraz § 3 ust. 1 i 6, są wypłacane nie później niż do dnia 31 stycznia następnego roku kalendarzowego.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

.....

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie świadczeń socjalnych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego i członków ich rodzin stanowi wykonanie delegacji ustawowej wynikającej z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z 2023 r. poz.), zgodnie z którym Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, podmioty uprawnione do wypłaty świadczeń socjalnych, rodzaj i zakres tych świadczeń, sposób obliczania i ich wysokość, terminy rozliczeń oraz wypłaty, uwzględniając prawidłowość wypłacanych świadczeń.

W § 1 projektu rozporządzenia określony został jego zakres przedmiotowy wynikający z ustawy z dnia..... o Inspekcji Transportu Drogowego.

Zgodnie z § 2 ust. 1 projektu rozporządzenia funkcjonariuszowi Inspekcji Transportu Drogowego, zwanemu w dalszej części „funkcjonariuszem”, który nabył w danym roku kalendarzowym prawo do urlopu wypoczynkowego, jego małżonkowi, dzieciom własnym, dzieciom małżonka, dzieciom przysposobionym oraz dzieciom przyjętym na wychowanie przez funkcjonariusza przysługuje, na jego wniosek, raz w roku kalendarzowym dopłata do wypoczynku. W § 2 ust. 1 pkt 1-3 projektu rozporządzenia określono, że dopłata do wypoczynku przysługuje dzieciom funkcjonariusza:

- do ukończenia 18. roku życia, a jeżeli pobierają naukę w szkołach dla młodzieży – do czasu ukończenia nauki, nie dłużej jednak niż do ukończenia 24. roku życia, albo
- do ukończenia 24. roku życia lub 25. roku życia, jeżeli odbywają studia wyższe, a ukończenie 25 lat przypada na ostatni lub przedostatni rok studiów, albo
- jeżeli stały się osobami całkowicie niezdolnymi do pracy przed osiągnięciem wieku określonego w tiret pierwsze albo drugie.

Warunkiem koniecznym do uzyskania uprawnień do otrzymania dopłaty do wypoczynku przez dzieci funkcjonariusza jest przedłożenie dokumentów potwierdzających odpowiednio pobieranie nauki w szkołach dla młodzieży, odbywanie studiów wyższych albo całkowitą niezdolność do wykonywania pracy (§ 2 ust. 2 projektu rozporządzenia).

Dopłata do wypoczynku przysługuje uprawnionym członkom rodziny funkcjonariusza według stanu rodzinnego istniejącego w dniu nabycia prawa do urlopu wypoczynkowego za dany rok kalendarzowy (§ 2 ust. 3 projektu rozporządzenia).

Jeżeli liczba uprawnionych członków rodziny funkcjonariusza zwiększyła się po dniu nabycia prawa do urlopu wypoczynkowego za dany rok kalendarzowy, dopłatę do wypoczynku przyznaje się według stanu rodzinnego funkcjonariusza ustalonego na dzień złożenia wniosku, nie później jednak niż na ostatni dzień służby pełnionej w danym roku kalendarzowym (§ 2 ust. 4 projektu rozporządzenia).

Dopłata do wypoczynku przysługuje na każdą uprawnioną osobę w wysokości kwoty bazowej określonej w ustawie budżetowej na rok, w którym funkcjonariusz nabył prawo do urlopu wypoczynkowego. Przyjęcie wskaźnika 0,263 kwoty bazowej wiąże się z objęciem funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego z dniem ustawą z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno- Skarbowej i Służby Więziennej oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1280, z późn. zm.) oraz z projektowaną w związku z powyższym w ustawie budżetowej na 2025 r. kwotą bazową w wysokości Przyjęcie wskaźnika 0,263 kwoty bazowej pozwoli utrzymać w 2025 r. kwotę dopłaty do wypoczynku na dotychczasowym poziomie. Kwotę dopłaty zaokrągla się do pełnych dziesięciu groszy w górę (§ 2 ust. 5 projektu rozporządzenia).

Zgodnie z § 3 ust. 1 projektu rozporządzenia raz w roku kalendarzowym funkcjonariuszowi i członkom jego rodziny przysługuje zwrot kosztów przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego albo środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, jeżeli na danej trasie nie ma połączenia kolejowego albo przejazd autobusem nie jest droższy niż koszt połączenia kolejowego, do jednej z wybranych przez siebie miejscowości w kraju i z powrotem.

Zwrot kosztów przejazdu pociągiem przysługuje na podstawie przedstawionych biletów za przejazd pociągami osobowymi albo pociągami według taryfy pospiesznej w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, w wysokości faktycznie poniesionych kosztów, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków jego rodziny uprawnień do przejazdów ulgowych (§ 3 ust. 2 projektu rozporządzenia). Jeżeli funkcjonariusz przedstawi bilety za przejazd innymi pociągami niż określone powyżej, zwrot kosztów przejazdu przysługuje w wysokości ceny biletów odpowiadającej długości przebytej trasy pociągami według taryfy pospiesznej w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków jego rodziny uprawnień do

przejazdów ulgowych (§ 3 ust. 3 projektu rozporządzenia). W przypadku przedstawienia biletów za przejazd autobusem, zwrot kosztów przejazdu przysługuje na podstawie przedstawionych biletów za przejazd w wysokości faktycznie poniesionych kosztów, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków jego rodziny uprawnień do przejazdów ulgowych (§ 3 ust. 4 projektu rozporządzenia).

Zgodnie z § 3 ust. 5 projektowanego rozporządzenia zwrot kosztów przejazdu nie obejmuje opłat dodatkowych i dopłat, w tym cen biletów na miejsca rezerwowane oraz cen biletów na miejsca sypialne lub na miejsca do leżenia.

W przypadku niewykorzystania uprawnienia do świadczenia w postaci zwrotu kosztów przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego albo środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego funkcjonariuszowi i członkom jego rodziny przysługuje świadczenie w postaci zryczałowanego równoważnika pieniężnego (§ 3 ust. 6 projektu rozporządzenia).

Zryczałowany równoważnik pieniężny ustala się w wysokości odpowiadającej najniższej cenie biletu za przejazd na długości 1000 km pociągami według taryfy pospiesznej w drugiej klasie w wagonach z miejscami do siedzenia, z uwzględnieniem posiadanych przez funkcjonariusza i członków jego rodziny uprawnień do przejazdów ulgowych, ustalonej według ceny biletów obowiązującej w dniu wypłaty tego równoważnika, nie później jednak niż w dniu wygaśnięcia prawa do przejazdu przysługującego za dany rok kalendarzowy (§ 3 ust. 7 projektu rozporządzenia).

Z § 4 ust. 1 projektowanego rozporządzenia wynika, że funkcjonariuszowi oraz byłemu funkcjonariuszowi, w tym emerytowi lub renciście, którego warunki bytowe uległy znacznemu pogorszeniu wskutek zdarzeń losowych, kierownik jednostki organizacyjnej może przyznać zapomogę. Zapomoga może zostać przyznana także członkom rodziny funkcjonariusza w związku z jego śmiercią lub ze śmiercią byłego funkcjonariusza (§ 4 ust. 2 projektu rozporządzenia).

Wysokość zapomogi nie może przekroczyć wysokości 6,13 kwoty bazowej określonej w ustawie budżetowej i jest uzależniona od sytuacji życiowej, rodzinnej i materialnej funkcjonariusza lub byłego funkcjonariusza albo ich rodzin. W szczególnie uzasadnionych przypadkach wysokość zapomogi może ulec zwiększeniu (§ 4 ust. 3 projektu rozporządzenia). Zmiana w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów dotyczy jedynie sposobu ustalania

wysokości zapomogi. Przewiduje się jednak, że bez względu na sposób ustalania wysokości zapomogi jej realna wartość nie ulegnie zmianie.

Wskazano, że regulacje zawarte w § 4 dotyczące spraw w zakresie przyznania świadczenia w postaci zapomogi oraz wynikające z § 8 ust. 2 pkt 2 dotyczące terminu przyznania i wypłaty zapomogi stosuje się odpowiednio do byłych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego, w tym emerytów i rencistów.

Funkcjonariuszowi, na jego pisemny wniosek, może być przyznana dopłata do zajęć kulturalno-oświatowych lub sportowo-rekreacyjnych (§ 5 ust. 1 projektu rozporządzenia). Kierownik jednostki organizacyjnej może przyznać ww. dopłatę do wysokości 50% poniesionych kosztów, na podstawie dokumentów potwierdzających ich poniesienie (§ 5 ust. 2 projektu rozporządzenia).

Zgodnie z § 6 projektu rozporządzenia, w przypadku gdy obydwójce małżonków jest uprawnionych z tytułu służby albo pracy w Inspekcji Transportu Drogowego do otrzymywania przedmiotowych świadczeń socjalnych, uprawnieni członkowie ich rodziny mogą skorzystać ze świadczeń tylko jednego z małżonków, co w praktyce oznacza, że przedmiotowe świadczenia dla uprawnionych członków rodziny będą wypłacone w pojedynczej wysokości.

Do wypłaty świadczeń jest uprawniony kierownik jednostki organizacyjnej, w której funkcjonariusz pełni służbę.

W przypadku funkcjonariusza przeniesionego czasowo do pełnienia służby w innej jednostce organizacyjnej Inspekcji Transportu Drogowego uprawniony do wypłaty świadczeń jest kierownik jednostki organizacyjnej, z której nastąpiło przeniesienie. Byłemu funkcjonariuszowi wypłaty świadczenia dokonuje kierownik jednostki organizacyjnej, w której funkcjonariusz pełnił służbę bezpośrednio przed zwolnieniem ze służby albo wygaśnięciem stosunku służbowego (§ 7 ust. 3 projektu rozporządzenia).

Zgodnie z § 8 projektu rozporządzenia dopłata do wypoczynku jest rozliczana w kolejnych kwartałach roku, jednak nie później niż raz na pół roku, i jest wypłacana do końca miesiąca następującego po zakończeniu okresu rozliczenia.

Zwrot kosztów przejazdu pociągiem albo autobusem, ww. zryczałtowany równoważnik pieniężny, zapomoga oraz dopłata do zajęć kulturalno-oświatowych lub sportowo-rekreacyjnych są rozliczane albo przyznawane i wypłacane w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o przyznanie świadczenia (§ 8 ust. 1 pkt 2 i 3 projektu rozporządzenia). Jednocześnie świadczenia przysługujące funkcjonariuszom oraz członkom ich rodzin w danym roku

kalendaryzowym są wypłacane nie później niż do dnia 31 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Zaproponowano także przepis, aby w przypadku wniosków o wypłatę świadczeń socjalnych, złożonych i nierozpatrzonej przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, miały zastosowanie przepisy obowiązujące przed dniem wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia. Regulacja ta zapewni jednakowe zasady w sprawach o przyznanie świadczeń socjalnych funkcjonariuszom oraz członkom ich rodzin za 2017 r. (§ 9 projektu rozporządzenia).

W § 9 projektu rozporządzenia zaproponowano, aby weszło ono w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji oraz uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie świadczeń socjalnych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego i członków ich rodzin</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</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 04 grudnia 2023 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 82 ust. 2 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.)</p> <p>Nr..... w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie zawiera szczegółowe regulacje w zakresie sposobu obliczania i wysokości świadczeń socjalnych funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego oraz członków ich rodzin, podmiotów uprawnionych do wypłaty tych świadczeń, ich rodzaju i zakresu oraz terminów rozliczeń i wypłaty.

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

Niezbędne jest wydanie nowego rozporządzenia stanowiącego wykonanie delegacji ustawowej wynikającej z art. 82 ust. 2 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz.), zgodnie z którym Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, podmioty uprawnione do wypłaty świadczeń socjalnych, rodzaj i zakres tych świadczeń, sposób obliczania i ich wysokość, terminy rozliczeń oraz wypłaty, uwzględniając prawidłowość wypłacanych świadczeń.

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

Materia regulowana w projekcie rozporządzenia zależna jest wyłącznie od decyzji zainteresowanych państw.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	ok. 900 (300 GITD i 600 WITD)	dane własne	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

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

Źródła finansowania	Koszty wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą finansowane w ramach limitu wydatków przewidzianego corocznie w ustawie budżetowej we właściwej części budżetowej, bez konieczności wyasygnowania środków ponad limit dysponenta.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje zmniejszenia dochodów podmiotów sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, nie spowoduje również zwiększenia wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

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	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								

	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

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).

tak
nie
nie dotyczy

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

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

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
nie
nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację na rynku pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
sytuacja i rozwój regionalny
inne: ...

demografia
mienie państwowe

informatyzacja
zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary, np. środowisko naturalne, sytuację i rozwój regionalny itd.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia określono na dzień 15 stycznia 2025 r.

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

Nie przewiduje się ewaluacji

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru legitymacji służbowej funkcjonariusza Inspekcji Transportu
Drogowego**

Na podstawie art. 94 ust. 4 ustawy z dnia2024 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór legitymacji służbowej funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej „funkcjonariusza” oraz pracownika Inspekcji Transportu Drogowego zwanego dalej „pracownikiem”, szczegółowy sposób postępowania z tą legitymacją, w tym sposób jej wydawania, używania i przechowywania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi.

§ 2. 1. Funkcjonariusz i pracownik, na okres zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymuje legitymację służbową, zwaną dalej „legitymacją”.

2. Legitymację wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego, zwany dalej „Głównym Inspektorem”.

3. Legitymację wydaje się funkcjonariuszowi i pracownikowi za pośrednictwem właściwego dla miejsca zatrudnienia wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego.

4. Wręczenie legitymacji następuje za pokwitowaniem odbioru.

5. Legitymacja jest ważna przez okres czterech lat, tj. od dnia 1 lipca roku wydania do dnia 30 czerwca roku upływu ważności, z zastrzeżeniem że legitymacje wydane po dniu 1 lipca roku wydania są ważne przez okres odpowiednio krótszy.

6. Wzór legitymacji jest określony w załączniku do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 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).

§ 3. Okazanie legitymacji następuje w sposób umożliwiający odczytanie umieszczonych w niej danych.

§ 4. Legitymacji nie wolno:

- 1) odstępować innej osobie;
- 2) wywozić za granicę, chyba że zgodę na wywóz legitymacji wyrazi Główny Inspektor lub działający z jego upoważnienia wojewódzki inspektor transportu drogowego;
- 3) przysłać pocztą, z zastrzeżeniem przesyłek przyjmowanych za pokwitowaniem przyjęcia i doręczanych za pokwitowaniem odbioru, przemieszczanych i doręczanych przez operatora w sposób zabezpieczający przed utratą, ubytkiem zawartości lub uszkodzeniem przesyłki.

§ 5. 1. Legitymacja podlega wymianie w przypadku:

- 1) zmiany wskazanego w legitymacji inspektoratu transportu drogowego, w którym jest zatrudniony funkcjonariusz lub pracownik;
- 2) zmiany umieszczonego w legitymacji imienia lub nazwiska funkcjonariusza lub pracownika;
- 3) uszkodzenia lub zniszczenia legitymacji w stopniu utrudniającym lub uniemożliwiającym odczytanie umieszczonych w niej danych;
- 4) upływu terminu ważności legitymacji.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, legitymacja podlega wymianie w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o wymianę legitymacji za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego.

3. Do czasu wymiany legitymacji funkcjonariusz lub pracownik posługuje się legitymacją dotychczasową, z zastrzeżeniem, że nie może on się posługiwać legitymacją podlegającą wymianie w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4.

4. W przypadku utraty, zniszczenia lub uszkodzenia legitymacji funkcjonariusz lub pracownik jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie Głównego Inspektora za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego.

§ 6. 1. Funkcjonariusz lub pracownik jest obowiązany zdeponować legitymację u wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną

Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego w przypadku:

- 1) wyjazdu za granicę i nieuzyskania zgody na jej wywóz;
- 2) uzyskania urlopu bezpłatnego lub wychowawczego;
- 3) zawieszenia w czynnościach służbowych;
- 4) usprawiedliwionej nieobecności w pracy trwającej ponad 3 miesiące.

2. Funkcjonariusz lub pracownik za pośrednictwem właściwego dla miejsca zatrudnienia wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego zwraca legitymację Głównemu Inspektorowi w przypadku ustania stosunku pracy. Jeżeli stosunek pracy ustał na skutek zgonu funkcjonariusza lub pracownika, legitymację zwraca członek jego rodziny lub przełożony.

§ 7. 1. Funkcjonariusz lub pracownik jest obowiązany dbać o należyty stan legitymacji, a także chronić ją przed utratą lub zniszczeniem.

2. Po zakończeniu wykonywania obowiązków służbowych legitymacja powinna być przechowywana w miejscu należycie zabezpieczonym.

§ 8. Do legitymacji funkcjonariuszy powołanych na stanowisko wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub jego zastępcy stosuje się odpowiednio przepisy § 2 ust. 2 i 4–6, § 3–§ 7 oraz § 9.

§ 9. Do wniosków o wymianę legitymacji, złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lipca 2021 r. w sprawie wzoru legitymacji służbowej inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. poz. 1441).

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

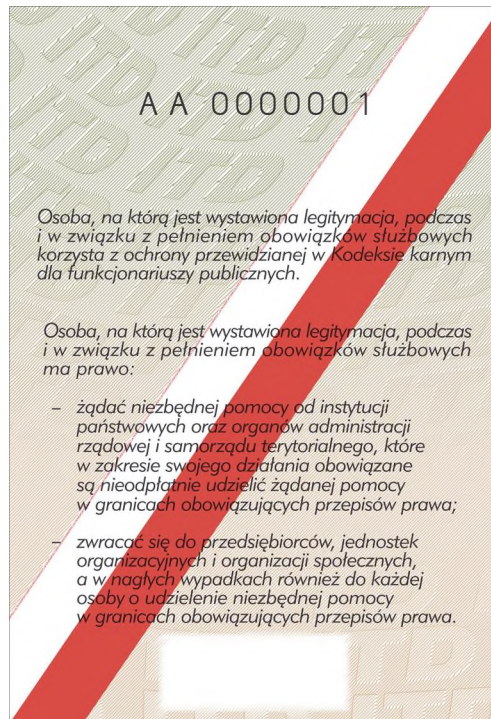
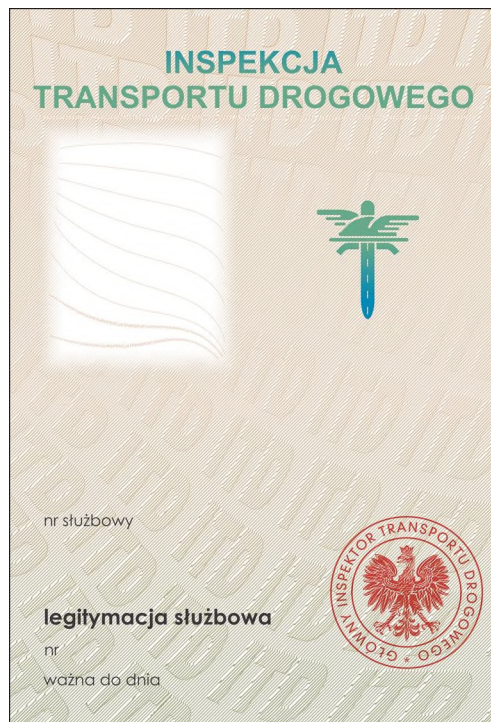
MINISTER INFRASTRUKTURY

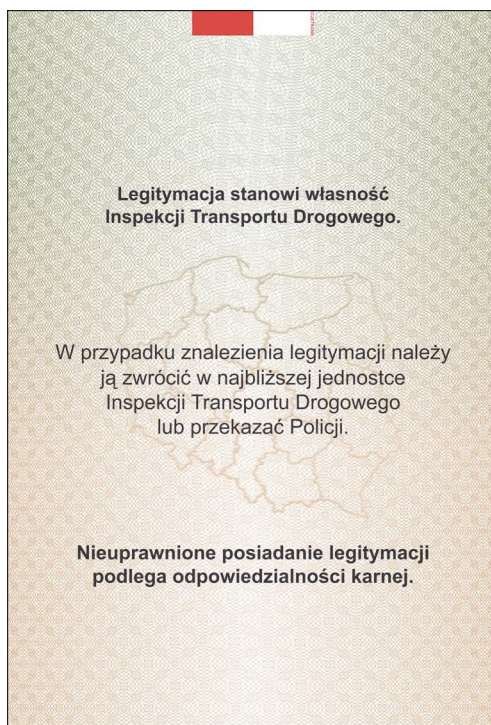
Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia
..... (poz.)

**WZÓR LEGITYMACJI SŁUŻBOWEJ
FUNKCJONARIUSZA I PRACOWNIKA INSPEKCJI TRANSPORTU
DROGOWEGO**

strona 1







Opis:

- 1) legitymacja o wymiarach 65 mm x 190 mm, drukowana na papierze:
 - a) niewykazującym luminescencji w promieniowaniu ultrafioletowym (UV),
 - b) z bieżącym znakiem wodnym,
 - c) zawierającym rozmieszczone nieregularnie włókna aktywne w promieniowaniu UV, włókna widoczne w świetle dziennym oraz włókna widoczne w świetle dziennym i aktywne w promieniowaniu UV,
 - d) posiadającym zabezpieczenia chemiczne przed próbami usuwania lub zmiany zapisów;
- 2) strona 1: dwukolorowe tło giloszowe w kolorze jasnozielonym płynnie przechodzącym w jasnobrażowy, wykonane w technice druku irysowego, mikrotekst, element wykonany farbą aktywną wyłącznie w promieniowaniu ultrafioletowym – technika druku offset;
- 3) strona 2: dwukolorowe tło giloszowe w kolorze jasnozielonym płynnie przechodzącym w jasnobrażowy, wykonane w technice druku irysowego z efektem tła reliefowego, mikrotekst, element wykonany farbą aktywną wyłącznie w promieniowaniu ultrafioletowym. W obszarze pola zdjęciowego nieutrudniające weryfikacji wizerunku

- twarży linie gilozowe i mikrodruki widoczne w świetle widzialnym – technika druku offset. Elementy wykonane farbą optycznie zmienną (OVI®) – technika druku sitodruk;
- 4) strona 3: dwukolorowe tło gilozowe w kolorze jasnozielonym płynnie przechodzącym w jasnobrazowy, wykonane w technice druku irysowego z efektem tła reliefowego, mikrotekst, element wykonany farbą aktywną wyłącznie w promieniowaniu ultrafioletowym – technika druku offset. Oznaczenie indywidualne (numeracja) – wykonane techniką druku typograficznego z zastosowaniem farby specjalnej, aktywnej w promieniowaniu ultrafioletowym. Miejsce odsłaniające bieżący znak wodny;
 - 5) strona 4: dwukolorowe tło gilozowe w kolorze jasnozielonym płynnie przechodzącym w jasnobrazowy, wykonane w technice druku irysowego, element wykonany farbą aktywną wyłącznie w promieniowaniu ultrafioletowym – technika druku offset;
 - 6) legitymacja składana wzdłuż krawędzi poziomej; strony 1 i 4 łączą się górnymi krawędziami, krawędź dolna strony 2 łączy się z górną krawędzią strony 3;
 - 7) legitymacja zabezpieczona nadrukami niewidocznymi w świetle dziennym, aktywnymi w promieniowaniu UV, zawierającymi grafiki przedstawiające znak Inspekcji Transportu Drogowego, napis „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO”, uproszczoną mapę Rzeczypospolitej Polskiej oraz konturową mapę Rzeczypospolitej Polskiej z zaznaczonymi granicami województw;
 - 8) po personalizacji legitymacja w całości dwustronnie laminowana folią zabezpieczającą;
 - 9) legitymacja noszona w zabezpieczającej okładce wykonanej ze skóry lub materiału skóropodobnego w kolorze czarnym, bez nadruków.

Strona 1 legitymacji:

- 1) centralnie umiejscowiony wizerunek orła ustalony dla godła Rzeczypospolitej Polskiej na tle biało-czerwonego pasa z elementami mikrotekstu o treści „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO”, biegnącego prostopadle do górnej i dolnej krawędzi strony;
- 2) napisy drukowane w kolorze czarnym:
 - a) w górnej części – „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
 - b) w dolnej części – „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO”.

Strona 2 legitymacji:

- 1) w górnej części na środku napis „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO” drukowany farbą optycznie zmienną OVI®;
- 2) poniżej napisu określonego w pkt 1:
 - a) po lewej stronie miejsce na nanoszoną w procesie personalizacji fotografię o wymiarach 24 mm x 31 mm przedstawiającą kolorowy wizerunek twarzy inspektora, w obszarze pola zdjęciowego nieutrudniające weryfikacji wizerunku twarzy linie gilozowe i mikrodruki widoczne w świetle dziennym,
 - b) po prawej stronie napis drukowany w kolorze czarnym odpowiednio: „WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT TRANSPORTU DROGOWEGO” albo „GŁÓWNY INSPEKTORAT TRANSPORTU DROGOWEGO”;
- 3) po prawej stronie fotografii, poniżej napisu określonego w pkt 2 lit. b, znak Inspekcji Transportu Drogowego drukowany farbą optycznie zmienną OVI®;
- 4) po prawej stronie fotografii, poniżej znaku Inspekcji Transportu Drogowego, nanoszony w procesie personalizacji napis drukowany w kolorze czarnym określający nazwę

województwa właściwego ze względu na miejsce zatrudnienia inspektora, a w przypadku Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego odpowiednio nazwę statutowej komórki organizacyjnej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w której zatrudniony jest inspektor;

5) po lewej stronie poniżej fotografii miejsca na nanoszone w procesie personalizacji dane drukowane w kolorze czarnym, określające:

- a) imię,
- b) nazwisko,
- c) stanowisko służbowe funkcjonariusza lub pracownika;

6) po lewej stronie, poniżej danych określonych w pkt 5, drukowany w kolorze czarnym napis „nr służbowy”;

7) po prawej stronie napisu określonego w pkt 6 miejsce na nanoszony w procesie personalizacji w kolorze czarnym numer służbowy funkcjonariusza lub pracownika, który jest numerem niepowtarzalnym, składającym się z wyrażonego cyframi rzymskimi lub literami „GITD” wyróżnika oraz czterocyfrowego indywidualnego numeru identyfikacyjnego;

8) po lewej stronie, poniżej napisu określonego w pkt 6, napis „legitymacja służbowa” drukowany w kolorze czarnym;

9) po lewej stronie, poniżej napisu określonego w pkt 8, napisy drukowane w kolorze czarnym:

- a) „nr”,
- b) „ważna do dnia”;

10) po prawej stronie każdego z napisów określonych w pkt 9 miejsca na nanoszone w procesie personalizacji w kolorze czarnym dane określające odpowiednio:

- a) numer legitymacji służbowej funkcjonariusza lub pracownika, który jest numerem niepowtarzalnym, składającym się z jednoliterowego oznaczenia serii oraz sześciu cyfr,
- b) datę ważności legitymacji służbowej funkcjonariusza lub pracownika;

11) w dolnej części po prawej stronie miejsce na odwzorowanie pieczęci okrągłej organu wydającego legitymację służbową.

Strona 3 legitymacji:

- 1) w górnej części na środku oznaczenie indywidualne, numeracja typograficzna widoczna w świetle dziennym oraz aktywna w promieniowaniu UV;
- 2) pod numeracją drukowane w kolorze czarnym napisy:

„Osoba, na którą jest wystawiona legitymacja, podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych korzysta z ochrony przewidzianej w Kodeksie karnym dla funkcjonariuszy publicznych.”

„Osoba, na którą jest wystawiona legitymacja, podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych ma prawo:

- żądać niezbędnej pomocy od instytucji państwowych oraz organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego, które w zakresie swojego działania obowiązane są nieodpłatnie udzielić żądanej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa;
 - zwracać się do przedsiębiorców, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych, a w nagłych wypadkach również do każdej osoby o udzielenie niezbędnej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa.”;
- 3) w dolnej części na środku miejsce odsłonięcia bieżącego znaku wodnego;
 - 4) biało-czerwony pas biegnący po przekątnej od lewego dolnego do prawego górnego rogu strony z elementami mikrotekstu o treści „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO”.

Strona 4 legitymacji:

- 1) napisy drukowane w kolorze czarnym:

„Legitymacja stanowi własność Inspekcji Transportu Drogowego.”

„W przypadku znalezienia legitymacji należy ją zwrócić w najbliższej jednostce Inspekcji Transportu Drogowego lub przekazać Policji.”

„Nieuprawnione posiadanie legitymacji podlega odpowiedzialności karnej.”;

- 2) w tle centralnie umiejscowiona konturowa mapa Rzeczypospolitej Polskiej z zaznaczonymi granicami województw w kolorze ciemnozielonym.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 94 ust. 4 ustawy z dnia 2024 r. o Inspekcji Transportu Drogowego zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, określi wzór legitymacji służbowej funkcjonariusza oraz pracowników Inspekcji, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania, używania i dokonywania w niej zmian, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi. Do legitymacji służbowej podlegają wpisaniu następujące dane:

Wydanie nowego aktu wykonawczego jest związane z nową ustawą regulującą działanie Inspekcji Transportu Drogowego.

Wzór legitymacji służbowej zawierać będzie dane imię i nazwisko funkcjonariusza lub pracownika oraz oznaczenie jednostki organizacyjnej Inspekcji, w której pełni on służbę lub świadczy pracę. W przypadku Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego odpowiednio nazwę statutowej komórki organizacyjnej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w której zatrudniony jest funkcjonariusz lub pracownik. W legitymacji znajdzie się informacja o numerze legitymacji oraz data jej ważności. Powyższe dane pozwalają na jednoznaczną identyfikację inspektora.

W związku z wejściem ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego z dniem 15 stycznia 2025 r. proponuje się, żeby rozporządzenie weszło również z dniem 15 stycznia 2025 r.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. 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) oraz stosownie do postanowień § 52 ust. 1 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.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na

stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru legitymacji służbowej inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 06 12 2023 r.</p> <p>Źródło: art. 94 ust. 4 ustawy z dnia 2024 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

Istnieje konieczność opracowania nowego wzoru legitymacji służbowej inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, spełniającego wymagania odnośnie minimalnych zabezpieczeń określonych w przepisach prawa dla tej kategorii dokumentów. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż działania legislacyjne.

Projekt określa wzór legitymacji służbowej inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zawierający zabezpieczenia wymagane dla dokumentów publicznych kategorii pierwszej.

Zmieniono również częstotliwość wymiany legitymacji z dwóch na cztery lata.

W pozostałym zakresie przepisy projektu rozporządzenia nie wprowadzają zmian w porównaniu do przepisów dotychczasowych w zakresie sposobu wydawania legitymacji służbowej, sytuacji, w których podlega ona wymianie lub zwrotowi, a także sposobu jej używania i przechowywania.

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

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego	700	Dane własne wg stanu na dzień 1 2021r.	Bezpośrednie poprzez wymianę dotychczasowych legitymacji służbowych na legitymacje według nowego wzoru.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie poprzez uprawnienie do wydawania legitymacji służbowych inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego według nowego wzoru.

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 ust. 1 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 rozporządzenia, w ramach konsultacji publicznych, zostanie przesłany Związkowi Zawodowemu Inspekcji Transportu Drogowego, oraz NSZZ „Solidarność”80 oraz Tymczasowej Komisji Zakładowej OZ NSZZ Solidarność.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Koszty GITD związane z projektowanym rozporządzeniem zostaną pokryte z części budżetowej 39 – Transport.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje dodatkowych kosztów po stronie budżetu państwa.											

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.							
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.								

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

X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	
		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu		Brak wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak.			

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego

Na podstawie art. 94 ust. 5 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza;
- 2) szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania i używania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi.

§ 2. 1. Odznakę identyfikacyjną otrzymują :

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego;
- 2) zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 3) kierujący komórkami organizacyjnymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwymi do spraw nadzoru inspekcyjnego oraz ich zastępcy, po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego;
- 4) kierujący komórkami organizacyjnymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego realizującymi czynności kontrolne oraz ich zastępcy, po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego;
- 5) pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują czynności kontrolne należące do zakresu ich obowiązków służbowych;
- 6) pracownicy zatrudnieni w komórkach organizacyjnych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwych do spraw nadzoru inspekcyjnego, po spełnieniu

warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują należące do zakresu ich obowiązków służbowych zadania Głównego Inspektora związane ze sprawowaniem nadzoru inspekcyjnego.

2. Funkcjonariusz lub pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia inspekcyjne określone w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymuje odznakę identyfikacyjną na okres zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego.

3. Odznakę identyfikacyjną wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego.

4. Odznakę identyfikacyjną wydaje się funkcjonariuszowi za pośrednictwem właściwego dla miejsca zatrudnienia wojewódzkiego inspektora transportu drogowego lub kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw kadr.

4. Wręczenie odznaki identyfikacyjnej następuje za pokwitowaniem odbioru.

§ 3. Odznaki identyfikacyjnej nie wolno:

- 1) odstępować innej osobie;
- 2) przysyłać pocztą, z zastrzeżeniem przesyłek przyjmowanych za pokwitowaniem przyjęcia i doręczanych za pokwitowaniem odbioru, przemieszczanych i doręczanych przez operatora pocztowego w sposób zabezpieczający przed utratą, ubytkiem zawartości lub uszkodzeniem przesyłki.

§ 4. 1. Odznaka identyfikacyjna podlega wymianie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia legitymacji w stopniu utrudniającym lub uniemożliwiającym odczytanie umieszczonych w niej danych.

2. W przypadku o którym mowa w ust. 1, odznaka identyfikacyjna podlega wymianie w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o wymianę legitymacji.

3. W przypadku utraty, zniszczenia lub uszkodzenia odznaki identyfikacyjnej pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego.

§ 5. 1. Pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego jest obowiązany zdeponować odznakę identyfikacyjną u kierownika komórki

organizacyjnej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwej do spraw nadzoru inspekcyjnego w przypadku:

- 1) uzyskania urlopu bezpłatnego lub wychowawczego;
- 2) zawieszenia w czynnościach służbowych;
- 3) usprawiedliwionej nieobecności w pracy trwającej ponad 3 miesiące.

2. Pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zwraca odznakę identyfikacyjną Głównemu Inspektorowi za pośrednictwem kierującego komórką organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego właściwą do spraw nadzoru inspekcyjnego w przypadku ustania stosunku pracy. Jeżeli stosunek pracy ustał na skutek zgonu pracownika, zwrotu legitymacji dokonuje członek jego rodziny lub przełożony.

§ 6. Odznaka identyfikacyjna przytwierdzana jest nakrętką gwintowaną do skórzanego paska odpowiadającego rozmiarami wielkości odznaki.

§ 7. Wzór odznaki identyfikacyjnej określa załącznik do zarządzenia.

§ 8. 1. Pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego obowiązany jest dbać o należyty stan odznaki identyfikacyjnej, a także chronić ją przed utratą.

2. Odznaka identyfikacyjna jest noszona w sposób zabezpieczający je przed uszkodzeniem.

3. Po zakończeniu wykonywania obowiązków służbowych odznaka identyfikacyjna powinna być przechowywana w miejscu należycie zabezpieczonym.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia r. (Dz. U. poz.)

Odznaka Identyfikacyjna (wzór)



Opis:

- 1) odznaka o wymiarach 65 mm x 75 mm wykonana ze stopu metali w kolorze ciemnosrebrnym.
- 2) w górnej części odznaki wytłaczane różną czcionką napisy:
 - a) „INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO”,
 - b) „GŁÓWNY INSPEKTORAT TRANSPORTU DROGOWEGO”;
- 3) poniżej napisów określonych w pkt 2, centralnie umiejscowiony nakładany wizerunek orła białego ustalony dla godła Rzeczypospolitej, o wymiarach 18 mm x 20 mm

- 4) poniżej wizerunku orła białego, miejsca na nanoszone w procesie personalizacji techniką grawerowania:
 - a) napis „NADZÓR INSPEKCYJNY”, „SŁUŻBA NADZORU NAD RUCHEM DROGOWYM”, „SŁUŻBA KONTROLI OPŁAT DROGOWYCH”
 - b) niepowtarzalny numer służbowy pracownika;
- 5) elementy wzoru odznaki wytłaczane;
- 6) awers odznaki lekko wypukły, rewers odpowiednio wklęsły.

uwaga: podany we wzorze numer służbowy pracownika jest przykładowy

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 94 ust. 5 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.).

Rozporządzenie określa wzór odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania i używania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi. Minister Infrastruktury wydając przedmiotowy akt kieruje się ustaloną tradycją Inspekcji.

Zgodnie z przedmiotowym projektem rozporządzenia odznakę identyfikacyjną otrzymują: Główny Inspektor Transportu Drogowego, zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego, kierujący komórkami organizacyjnymi GITD właściwymi do spraw nadzoru inspekcyjnego oraz ich zastępcy, kierujący komórkami organizacyjnymi GITD realizującymi czynności kontrolne oraz ich zastępcy, pracownicy GITD, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują czynności kontrolne należące do zakresu ich obowiązków służbowych, pracownicy zatrudnieni w komórkach organizacyjnych GITD właściwych do spraw nadzoru inspekcyjnego, jeżeli osoby te wykonują należące do zakresu ich obowiązków służbowych zadania Głównego Inspektora związane ze sprawowaniem nadzoru inspekcyjnego. Ww. osoby otrzymują odznakę po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego. Funkcjonariusz lub pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne określone w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymuje odznakę identyfikacyjną na okres zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego.

Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) powołana została, na mocy art. 48 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego. Powstanie i działanie ITD było jednym z warunków przystąpienia Polski do UE, co wyraźnie wynika z treści przedakcesyjnego Polskiego Stanowiska Negocjacyjnego w obszarze „Polityka Transportowa”. Strona polska zobowiązała się w nim do utworzenia wyspecjalizowanej formacji, mającej realizować nie tylko zadania kontrolne w zakresie m.in. dostępu do rynku przewozów drogowych, norm socjalnych kierowców i warunków technicznych pojazdów czy bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, ale również instytucji koordynującej tego rodzaju działalność innych służb kontrolnych.

Dotychczasowa obecność na polskich drogach tejże wyspecjalizowanej formacji z całą pewnością potwierdziła zasadność jej utworzenia, doprowadzając do ograniczenia szarej strefy w transporcie drogowym i w konsekwencji poprawy przestrzegania przepisów z zakresu przewozu drogowego oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa w przewozach drogowych. Warto podkreślić także wysokie wyniki realizacji zadań przez ITD i dobrą renomę tej służby na arenie międzynarodowej. Niepodważalnie transport drogowy stanowi gałąź gospodarki, która jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój ekonomiczny państw i ich związków. Na szczególną rolę organów kontrolnych, mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji i transportu drogowego odbywającego się w pełnym poszanowaniu przepisów prawa poprzez zachowanie odpowiednio wysokich i jednolitych poziomów nadzoru i monitorowania w poszczególnych państwach członkowskich, zwraca uwagę prawo Unii Europejskiej.

Zgodnie z przedmiotowym projektem rozporządzenia odznakę identyfikacyjną otrzymują :

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego;
- 2) zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 3) kierujący komórkami organizacyjnymi GITD właściwymi do spraw nadzoru inspekcyjnego oraz ich zastępcy, po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego;
- 4) kierujący komórkami organizacyjnymi GITD realizującymi czynności kontrolne oraz ich zastępcy, po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego;
- 5) pracownicy GITD, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują czynności kontrolne należące do zakresu ich obowiązków służbowych;
- 6) pracownicy zatrudnieni w komórkach organizacyjnych GITD właściwych do spraw nadzoru inspekcyjnego, po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują należące do zakresu ich obowiązków służbowych zadania Głównego Inspektora związane ze sprawowaniem nadzoru inspekcyjnego.

2. Funkcjonariusz lub pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia inspekcyjne określone w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymuje odznakę identyfikacyjną na okres zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>04.12.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 94 ust. 5 ustawy z dnia 2023 r. Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w sprawie odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza Inspekcji Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 94 ust. 5 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.). Rozporządzenie określa wzór odznaki identyfikacyjnej funkcjonariusza, szczegółowy sposób postępowania z nią związanego, w tym sposób jej wydawania, przechowywania i używania, a także przypadki, w których podlega ona wymianie i zwrotowi. Minister Infrastruktury wydają przedmiotowy akt kieruje się ustaloną tradycją Inspekcji.

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

Zgodnie z przedmiotowym projektem rozporządzenia odznakę identyfikacyjną otrzymują: Główny Inspektor Transportu Drogowego, zastępcy Głównego Inspektora Transportu Drogowego, kierujący komórkami organizacyjnymi GITD właściwymi do spraw nadzoru inspekcyjnego oraz ich zastępcy, kierujący komórkami organizacyjnymi GITD realizującymi czynności kontrolne oraz ich zastępcy, pracownicy GITD, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli osoby te wykonują czynności kontrolne należące do zakresu ich obowiązków służbowych, pracownicy zatrudnieni w komórkach organizacyjnych GITD właściwych do spraw nadzoru inspekcyjnego, jeżeli osoby te wykonują należące do zakresu ich obowiązków służbowych zadania Głównego Inspektora związane ze sprawowaniem nadzoru inspekcyjnego. Ww. osoby otrzymują odznakę po spełnieniu warunków określonych w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego. Funkcjonariusz lub pracownik Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne określone w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymuje odznakę identyfikacyjną na okres zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
kandydaci na funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego	Zależna od ustalenia wysokości naboru w danym roku		
funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego	795	Dane własne	
pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego posiadający uprawnienia kontrolne, o których mowa w ustawie o Inspekcji Transportu Drogowego	144	Dane własne	

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 i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony

w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.												

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.								

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

x nie dotyczy

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

Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.
------------------	-----------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

**w sprawie wielokrotności kwoty bazowej stanowiącej przeciętne uposażenie
funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego**

Na podstawie art. 90 ust. 6 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z 2023 r. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wielokrotność kwoty bazowej, stanowiącą przeciętne uposażenie funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego, ustala się na 3.65.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

Celem projektowanego rozporządzenia w sprawie wielokrotności kwoty bazowej stanowiącej przeciętne uposażenie funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego jest wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 90 ust. 6 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. z 2023 r. poz.), zgodnie z którym Rada Ministrów określa wielokrotność kwoty bazowej, stanowiącej przeciętne uposażenie funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego. Przedmiotowy projekt zakłada określenie wielokrotności kwoty bazowej w wysokości 3.65.

Przepis art. 90 ustawy z dnia o Inspekcji Transportu Drogowego określa podstawową zasadę, że funkcjonariusz Inspekcji Transportu Drogowego z tytułu pełnienia służby otrzymuje uposażenie oraz inne świadczenia pieniężne określone w ustawie. Uposażenie składa się z uposażenia zasadniczego, dodatków do uposażenia oraz nagród. Przepis stanowi, że przeciętne uposażenie funkcjonariuszy stanowi wielokrotność kwoty bazowej. Natomiast wysokość kwoty bazowej ustalonej według odrębnych zasad określa ustawa budżetowa.

Ustalenie wielokrotności kwoty bazowej, stanowiącej przeciętne uposażenie funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego na ww. poziomie stanowi istotny element dla właściwej realizacji polityki kadrowej w Inspekcji Transportu Drogowego. W ten sposób zostanie także zapewniona motywacyjna funkcja uposażeń funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego.

Koszty związane z projektowaną wielokrotnością kwoty bazowej zostaną sfinansowane w ramach dotychczasowych części budżetu państwa.

Przewiduje się, że przepisy rozporządzenia wejdą w życie z dniem 15 stycznia 2025 r., tj. z dniem wejścia w życie ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Tak więc, projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, jak również małych i średnich przedsiębiorców. Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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

Źródła finansowania	Koszty wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą finansowane w ramach limitu wydatków przewidzianego corocznie w ustawie budżetowej we właściwej części budżetowej, bez konieczności wyasygnowania środków ponad limit dysponenta.
---------------------	---

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

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na 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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
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 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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało 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	Nie dotyczy.
------------------	--------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

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

Specyfika projektu uniemożliwia zastosowanie mierników.

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

Brak.

ZARZĄDZENIE NR PREZESA RADY MINISTRÓW

z dnia

w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego

Na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego nadaje się statut, stanowiący załącznik do zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 października 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego (M.P. z 2012 r. poz. **820**).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 2025 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

Załącznik Statut Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

§ 1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego, zwany dalej „Głównym Inspektoratem”, jest urzędem administracji rządowej obsługującym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zwanego dalej „Głównym Inspektorem”, działającym pod jego bezpośrednim kierownictwem.

§ 2.1. Główny Inspektor kieruje Głównym Inspektoratem przy pomocy zastępców Głównego Inspektora, dyrektora generalnego oraz dyrektorów i naczelników komórek organizacyjnych, o których mowa w § 4 ust. 1.

2. Zakresy czynności osób wymienionych w ust. 1, z wyłączeniem dyrektora generalnego, ustala Główny Inspektor.

3. Główny Inspektor może upoważnić osoby, o których mowa w ust. 1, do załatwiania spraw w jego imieniu, w tym do podejmowania określonych decyzji. W uzasadnionym przypadku takie upoważnienie może być wydane także innemu pracownikowi Głównego Inspektoratu.

§ 3. Główny Inspektor może powoływać zespoły o charakterze stałym lub doraźnym, jako jednostki opiniodawcze lub doradcze, określając ich nazwy, skład osobowy oraz zakres i tryb działania.

§ 4 .1. W skład Głównego Inspektoratu wchodzi następujące komórki organizacyjne:

- 1) Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego;
- 2) Biuro Dyrektora Generalnego;
- 3) Biuro Finansowe;
- 4) Biuro Informacji i Promocji;
- 5) Biuro Kontroli Opłaty Elektronicznej;
- 6) Biuro Nadzoru Inspekcyjnego;
- 7) Biuro Prawne;
- 8) Biuro Teleinformatyki;
- 9) Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym;
- 10) Gabinet Głównego Inspektora.

2. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i Gabinet Głównego Inspektora są komórkami organizacyjnymi równorzędnymi biurom Głównego Inspektoratu, o których mowa w ust. 1 pkt 1-8.

§ 5. W ramach biur Głównego Inspektoratu mogą być tworzone wydziały, oddziały, zespoły, zespoły zamiejscowe, sekcje oraz samodzielne i wieloosobowe stanowiska.

§ 6. Organizację wewnętrzną, szczegółowy zakres zadań i tryb pracy komórek organizacyjnych, o których mowa w § 4 ust. 1, określa regulamin organizacyjny nadany przez Głównego Inspektora na wniosek dyrektora generalnego.

UZASADNIENIE

Projekt zarządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o Inspekcji Transportu Drogowego (Dz.U. poz.). Zarządzenie wydane przez Prezesa Rady Ministrów nadaje statut Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego.

Ustawa o Inspekcji Transportu Drogowego określa kompetencje i organizację Inspekcji Transportu Drogowego (ITD.). Wskazuje również na charakter tej służby, jako jednolitej umundurowanej formacji, a także na cel jej działania. ITD ma przede wszystkim odpowiadać za zapewnienie uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa na rynku przewozów drogowych poprzez ochronę krajowych przewoźników drogowych lub mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Funkcje te Inspekcja będzie realizować dzięki pełnieniu z jednej strony roli regulatora rynku przewozów drogowych, czyli pełnieniu nadzoru nad przestrzeganiem wspólnych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i udzielaniu lub cofaniu uprawnień wymaganych w międzynarodowych zarobkowych przewozach drogowych. Z drugiej strony służba ta będzie pełnić kontrolę przestrzegania przepisów w zakresie warunków i obowiązków przewozu drogowego, zarówno w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak i wykonywania obowiązków określonych w przepisach odrębnych. Skupienie takich kompetencji w ramach jednej publicznej struktury organizacyjnej pozwoli na sprawowanie rzetelnego nadzoru i monitoringu nad rynkiem przewozów drogowych.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego jest urzędem administracji rządowej obsługującym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, działającym pod jego bezpośrednim kierownictwem. Główny Inspektor kieruje Głównym Inspektoratem przy pomocy zastępców Głównego Inspektora, dyrektora generalnego oraz dyrektorów i naczelników wskazanych komórek organizacyjnych.

Projektowane rozporządzenie 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, z późn. zm.), 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje kosztów po stronie budżetu państwa.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)											
	(dodaj/usuń)											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)											
	(dodaj/usuń)											
Niemierzalne	(dodaj/usuń)											
	(dodaj/usuń)											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Regulacja nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
X nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...						<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...						
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.												
9. Wpływ na rynek pracy												
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.												

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne: ...

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.