



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 06 września 2022 r.

Znak sprawy: DP-3.0220.299.2022

Szanowna Pani
Wioletta Zwara

Sekretarz Komitetu Rady Ministrów
do spraw Cyfryzacji

Szanowna Pani Sekretarz,

w nawiązaniu do pisma MFiPR z dnia 29 sierpnia br., znak: DEM-IIIa.0201.1.2022, zawierającego odniesienie się do uwag do projektu ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze, uprzejmie informuję, że podtrzymuję zgłoszone (i nieuwzględnione przez MFiPR) uwagi do projektu ustawy zawarte w piśmie MI z dnia 22 sierpnia br.

Poniżej przedstawiam również dodatkowe stanowisko przekazane przez Główną Inspekcję Transportu Drogowego.

GITD ponownie zaznacza, że zadania określone w projekcie ustawy nie wpisują się w żadnym aspekcie w zadania realizowane obecnie przez Inspekcję Transportu Drogowego. Wytypowanie GITD i wojewódzkich inspektorów transportu drogowego do pełnienia roli organu nadzoru usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego (art. 36 ust. 3 pkt 5 projektu ustawy) nie dotyczy działalności kontrolnej realizowanej przez ITD. Kontrola czy nadzór w zakresie usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 3 lit. a–e projektu ustawy znacznie wykracza poza zakres działań Inspekcji, której głównym zadaniem jest kontrola przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi. Pamiętać należy, że ITD jest jednostką, na której spoczywa główny oraz specjalistyczny ciężar kontroli transportu ciężkiego w Polsce.

GITD ponownie wskazuje, że Główny Inspektor w ramach posiadanych kompetencji nie jest obecnie organem nadzoru rynku w żadnym zakresie. Organami właściwymi są natomiast Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego kierujący wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego, ale wyłącznie w zakresie ciśnieniowych urządzeń transportowych. Udział Inspekcji jest więc mocno ograniczony i powiązany tylko w zakresie realizacji zadań kontrolnych. GITD rozumie, że zakres przedmiotowy dyrektywy jest szeroki oraz ma świadomość podzielenia nadzoru sektorowo, niemniej jednak pragnie zauważyć, że obecnie są organy administracji rządowej, które zgodnie ze swoimi zadaniami ustawowymi zajmują się kontrolą w ramach nadzoru rynku. Dla tych organów więc jest to rozszerzenie uprawnień o kolejny produkt czy usługę. Organy te posiadają kadrę dysponującą odpowiednimi kwalifikacjami oraz specjalistyczną wiedzę z zakresu nadzoru rynku.

GITD, jak wskazano powyżej, nie jest obecnie organem nadzoru rynku, a WITD, uczestniczą tylko w jednym aspekcie. Z tego też powodu ITD nie dysponuje kadrą posiadającą odpowiednie kompetencje i specjalistyczną wiedzę ani środkami do realizacji zadań wskazanych w projekcie ustawy. W przypadku zatem podjęcia decyzji o niemożliwości wykreślenia GITD oraz WITD z projektu, proponujemy,

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

aby w ramach nadzoru rynku dotyczącym dostępności produktów i usług pozostawić tylko WITD i w tym zakresie dokonać odpowiednich zmian w art. 36 ust. 3 pkt 5 i art. 72 projektu, poprzez wskazanie, że zadanie z projektowanej ustawy jest zadaniem WITD. Obecnie w projekcie istnieje niespójność - z jednej strony jako organy nadzoru rynku wskazane są GITD oraz WITD, ale do ustawy o transporcie drogowym dodawany jest przepis, zgodnie z którym to GITD wykonuje zadania z tej ustawy. W przypadku dodania nowych zadań wynikających z przedmiotowego projektu, stanowiących dodatkowe obciążenie dla WITD niezbędne będzie zwiększenie stanu osobowego, i to zarówno wśród kadry inspektorskiej, jak i pracowników merytorycznych, przeprowadzenie odpowiednich szkoleń pracowników oraz zakup odpowiedniego sprzętu. Zgodnie z przedstawionymi w OSR do projektu ustawy szacunkami, po pełnym wdrożeniu przepisów ustawy oraz przeprowadzeniu działań informacyjno-edukacyjnych, roczna liczba spraw związanych z rozpatrywaniem informacji, zawiadomień, wniosków, opinii i skarg oraz współpracą krajową z organami nadzoru będzie wynosiła 5% liczby podmiotów objętych przepisami ustawy.

Oznacza to około 16 tys. spraw rocznie. Mając na uwadze zakres i rodzaj usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego przyjąć należy, że 15% z ww. spraw dotyczyć będzie tego sektora usług, co daje rocznie 2400 spraw. Sprawy te będą prowadzone przez inspektorów WITD. Średnio rocznie inspektor będzie w stanie przeprowadzić ok. 50 kontroli spełnienia przez usługi wymogów dostępności, w związku z czym szacuje się, że konieczne jest zwiększenie zatrudnienia o 48 nowe etaty inspektorskie. Oprócz ww. kontroli inspektor będzie także prowadził postępowania, o których mowa w art. 58 projektu.

Zadania określone w projekcie ustawy nie pokrywają się merytorycznie z zadaniami realizowanymi obecnie przez organy Inspekcji Transportu Drogowego. Będą to zupełnie nowe obszary, które wymagają specjalistycznej wiedzy. Aby spełnić wymagania merytorycznego nadzoru ze strony WITD, pracownicy wyznaczeni do prowadzenia kontroli powinni posiadać wiedzę potwierdzoną pozytywnym wynikiem egzaminu państwowego przeprowadzanego dla kandydatów na inspektorów transportu drogowego. Biorąc pod uwagę specyfikę pracy inspektorów, którzy jednocześnie mają obowiązek weryfikować szereg przepisów dotyczących różnych aktów prawnych, na mocy obowiązujących regulacji mogą takie kontrole wykonywać wyłącznie posiadając ww. uprawnienia. Zatrudnienie ww. liczby osób wiązać się będzie z poniesieniem kosztów procedur rekrutacji, szkolenia oraz wyposażenia we wszystkie niezbędne urządzenia umożliwiające wykonywanie pracy oraz kontroli, czy zabezpieczeniem kosztów płac.

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

- księgowością i rozliczeniami (obsługa finansowo-księgowa, rozliczenia kar i egzekucji);
- postępowaniami wyjaśniającymi oraz administracyjnymi (wspomagających prowadzenie postępowań, wydawanie decyzji, wsparcie merytoryczne przeprowadzonych czynnościach kontrolnych);
- informatyką oraz urządzeniami cyfrowymi (wymagana specjalistyczna wiedza i kompetencje z zakresu IT, obowiązek monitorowania i nadzoru m. in. stron internetowych, wskazana przepisami ustawy obsługa Biuletynu Informacji Publicznej);
- obsługą administracyjną urzędu (zadania związane m.in. z planowaniem kontroli, przyjmowaniem skarg i wniosków do realizacji od innych organów i osób skarżących).

W związku z powyższym GITD rekomenduje utworzenie 24 etatów dla pracowników „administracyjnych” w WITD. Potrzebne jest jednocześnie zabezpieczenie środków finansowych umożliwiających przeprowadzenie szeregu szkoleń dla obecnych pracowników ITD, w celu przygotowania do nowych zadań i obowiązków. Treść nowej ustawy wprowadzającej nowe obowiązki dla wszystkich organów nadzoru będzie generował obowiązek przygotowania merytorycznego obecnych pracowników w zakresie zasad prowadzenia kontroli, procesy przeprowadzania postępowań administracyjnych czy weryfikacji podmiotów udostępniających na rynku krajowych kontrolowanych urządzeń.

Dodatkowo konieczne jest zapewnienie 2 etatów dla GITD dla prowadzenia postępowań administracyjnych w ramach wniesionych środków odwoławczych od rozstrzygnięć WITD. Przyjąć należy, że z 2400 kontroli prowadzonych rocznie przez WITD ok. 15% zakończy się zaskarżeniem rozstrzygnięć do organu wyższej instancji, co daje liczbę 360 spraw. Mając na uwadze duży poziom trudności spraw, wymagający specjalistycznej wiedzy w obszarze nadzoru rynku i prawa międzynarodowego, w szczególności UE, szacuje się, że 1 pracownik będzie rocznie mógł przeprowadzić 180 spraw.

Pragnę zauważyć, że obecnie ITD nie posiada narzędzi, które zapewnić mogą sprawowanie przedmiotowego nadzoru w sposób realny i efektywny. W konsekwencji istnieje zagrożenie, że bez zapewnienia dodatkowych narzędzi i środków zostanie nałożony na organy ITD kolejny ustawowy obowiązek, którego wykonywanie może być utrudnione lub wręcz niemożliwe.

W załączeniu przesyłam wstępną kalkulację kosztów związaną z realizacją nowego zadania.

Z poważaniem,

Z up. Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Grzegorz Witkowski

Podsekretarz Stanu