



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-8-1.054.4.2024
Warszawa, 22 stycznia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 6680 z dnia 3 grudnia 2024 r. Postów na Sejm RP – Pani Kariny Anny Bosak, Pana Witolda Tumanowicza, Pana Michała Wawra oraz Pana Krzysztofa Szymańskiego, dotyczącą sytuacji kadrowej w Transportowym Dozorze Technicznym, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Transportowy Dozór Techniczny (dalej: „TDT”) jest jednostką dozoru technicznego, powołaną w drodze ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194), zwaną dalej: „u.d.t.”, która jako państwowa osoba prawna podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu. Stosownie do treści art. 45 ust. 1-4 u.t.d. organem TDT jest Dyrektor, powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu. Dyrektor kieruje TDT i reprezentuje go na zewnątrz, a także jest obowiązany do sporządzenia rocznego sprawozdania z działalności TDT i przedstawienia go ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 maja każdego roku, w celu jego zatwierdzenia. Podobnie, Zastępców Dyrektora TDT powołuje i odwołuje, na wniosek Dyrektora TDT, minister właściwy do spraw transportu.

W związku z faktem, iż TDT podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, Minister Infrastruktury (dalej: „MI”) podejmuje szereg czynności kontrolnych, weryfikacyjnych i sprawdzających w stosunku do działalności tej jednostki podległej, w tym w szczególności weryfikuje – w ramach kontroli zarządczej – plany działalności, sprawozdania z ich wykonania, samooceny kontroli zarządczej oraz zarządzania ryzykiem. Na podstawie przedstawianych przez TDT sprawozdań, kwartalnych oraz rocznych, nie odnotowano w ostatnim okresie problemów związanych z kadrami, a określone w planach działalności TDT mierniki zostały zrealizowane. Ponadto wskazać należy, że każdorazowo przy opracowywaniu projektów ustaw rozszerzających zadania TDT, ocena skutków regulacji uwzględnia nowe etaty niezbędne do realizacji nowych zadań.

Z przekazanych przez TDT informacji wynika, że w latach: 2020 – 2023 zatrudnienie w jednostce było na zbliżonym poziomie, co potwierdzają poniżej przytoczone dane. W roku:

- 2020 – zatrudnienie ogółem wynosiło 386 osób,

- 2021 – zatrudnienie ogółem wynosiło 392 osoby,
- 2022 – zatrudnienie ogółem wynosiło 386 osób,
- 2023 – zatrudnienie ogółem wynosiło 383 osoby.

Podobną tendencję zaobserwowano w przypadku liczby wolnych etatów. Na dzień sporządzenia niniejszej odpowiedzi w TDT pozostawało 28 wakatów, z czego 12 dotyczy stanowiska Inspektora dozoru technicznego. Poniżej przedstawiono dane z wyszczególnieniem wakatów w poszczególnych oddziałach:

- 1) Oddział Terenowy w Warszawie – 2 Inspektorów do Oddziału Terenowego TDT w Warszawie i 2 Inspektorów do Zespołu Inspektorów w Białymstoku,
- 2) Oddział Terenowy w Lublinie – 1 Inspektor do Oddziału Terenowego TDT w Lublinie,
- 3) Oddział Terenowy w Katowicach – 1 Inspektor do Oddziału Terenowego TDT w Katowicach,
- 4) Oddział Terenowy w Gdańsku – 2 Inspektorów,
- 5) Oddział Terenowy w Krakowie – 1 Inspektor,
- 6) Oddział Terenowy w Poznaniu – 1 Inspektor,
- 7) Oddział Terenowy w Szczecinie – 2 Inspektorów.

Ponadto w biurze Transportowego Dozoru Technicznego pozostaje 16 wakatów we wskazanych wydziałach:

- 1) Stanowisko Zastępcy Dyrektora TDT,
- 2) w Wydziale Certyfikacji i Oceny Zgodności – 5 ekspertów,
- 3) w Wydziale Homologacji Pojazdów – 1 Specjalista,
- 4) w Wydziale Informatyki i Bezpieczeństwa Informatycznego – 2 Specjalistów,
- 5) w Wydziale Stacji Kontroli Pojazdów – 3 Specjalistów,
- 6) w Wydziale Techniki – 2 Specjalistów technicznych,
- 7) w Wydziale Zarządzania Nieruchomościami – 2 Specjalistów.

W 2023 r. było 36 wakatów, z czego 3 wakaty dotyczyły stanowisk inspektora dozoru technicznego w Oddziale Terenowym w Warszawie.

Pozostałe 33 wakaty dotyczyły laboratorium TDT, wydziałów i stanowisk wyodrębnionych w TDT:

- 1) w Laboratorium TDT – 3 specjalistów,
- 2) w Wydziale Certyfikacji i Oceny Zgodności – 5 ekspertów do wykonywania zadań,
- 3) w Wydziale Homologacji Pojazdów – 5 specjalistów,
- 4) w Wydziale Informatyki i Bezpieczeństwa Informatycznego – 5 specjalistów,
- 5) w Wydziale Nadzoru Rynku – 6 specjalistów,
- 6) w Wydziale Stacji Kontroli Pojazdów – 2 specjalistów,
- 7) w Wydziale Techniki – 2 specjalistów technicznych,
- 8) Wyodrębnione Stanowiska i pomocnicze administracyjne – 5 specjalistów.

Natomiast na koniec grudnia 2022 r. w TDT było 39 wakatów. 15 wakatów dotyczyło stanowiska inspektora dozoru technicznego, z czego:

- 1) Oddział Terenowy w Warszawie – 6 inspektorów,
- 2) Oddział Terenowy w Krakowie – 1 inspektor,
- 3) Oddział Terenowy w Katowicach – 1 inspektor,
- 4) Oddział Terenowy w Gdańsku – 5 inspektorów,
- 5) Oddział Terenowy TDT we Wrocławiu – 1 inspektor,
- 6) Oddział Terenowy TDT w Szczecinie – 1 inspektor.

Pozostałe 24 wakaty dotyczyły laboratorium TDT, wydziałów i stanowisk wyodrębnionych w TDT:

- 1) W Laboratorium TDT – 2 specjalistów,
- 2) W Wydziale Certyfikacji i Oceny Zgodności – 7 ekspertów do wykonywania zadań,
- 3) w Wydziale Homologacji Pojazdów – 6 specjalistów,
- 4) W Wydziale Informatyki i Bezpieczeństwa Informatycznego – 1 specjalista,
- 5) W Wydziale Stacji Kontroli Pojazdów – 1 specjalista,
- 6) W Wydziale Techniki – 1 specjalista techniczny,
- 7) Wyodrębnione Stanowiska i pomocnicze administracyjne – 6 specjalistów.

W ocenie Dyrektora TDT pozyskanie wykwalifikowanych kandydatów stanowi duże wyzwanie, bez względu na stanowisko czy specjalizację, a najczęstszym powodem odmowy podjęcia zatrudnienia w TDT jest poziom oferowanego wynagrodzenia. Zgodnie z informacją przekazaną przez TDT, kierownictwo jednostki prowadzi systematyczne działania zmierzające do podniesienia wynagrodzeń pracowników zatrudnionych w tej instytucji.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi także kontrole w zakresie wykonywanych przez TDT zadań. Jedną z takich kontroli była kontrola przeprowadzona w dniach od 13 lutego do 24 marca 2023 r. Tematem kontroli było wydawanie przez Dyrektora TDT decyzji administracyjnych w zakresie odstępstw od warunków technicznych pojazdów.

Przeprowadzona kontrola zakończyła się pozytywnym wynikiem. Na podstawie art. 46 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 224) w celu usprawnienia funkcjonowania jednostki zalecono:

- 1) bieżącą, niezwłoczną aktualizację wewnętrznych regulacji tak, aby swoim zakresem odpowiadały faktycznie wykonywanym obowiązkom przez jednostkę i jej pracowników,
- 2) używanie prawidłowych sformułowań w rozstrzygnięciu decyzji administracyjnej w sytuacji bezprzedmiotowości prowadzonego postępowania.

Ponadto we wnioskach pokontrolnych nie wykazano nieprawidłowości w zakresie terminowości prowadzonych postępowań administracyjnych, które były przedmiotem kontroli, pomimo, że średni czas postępowań administracyjnych był dłuższy niż wynika to

z przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572).

Odnosząc się do kwestii wypracowania rozwiązań i procesów dla krajowych podmiotów, aby nie były one „gorsze od stosowanych w innych krajach, szczególnie pod względem długości czasu procedur”, uprzejmie wyjaśniam, że TDT realizując postępowania administracyjne jest związany terminami wynikającymi z przepisów ustawy– Kodeks postępowania administracyjnego. Tryb realizacji tych postępowań oraz terminy załatwienia spraw wynikają z obowiązującego prawa, które powinno być przez TDT przestrzegane.

Jednakże należy mieć na względzie sytuację, kiedy liczba składanych wniosków wykracza poza możliwości organizacyjne TDT. Zgodnie z informacją przekazaną przez TDT, takie zdarzenie miało miejsce jednorazowo w ubiegłym roku, kiedy w okresie jednego tygodnia do TDT wpłynęło ponad 500 wniosków o wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, co nastąpiło w czasie procedowania 200 poprzednio złożonych wniosków. Taka liczba wniosków jest niemożliwa do zweryfikowania przy obecnym stanie kadrowym, w terminach przewidzianych przez kodeks postępowania administracyjnego. W związku z tym faktem nastąpiło nagromadzenie spraw do realizacji w zakresie procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu. W świetle takiej skali wpływających wniosków, wydłuża się czas prowadzonych postępowań administracyjnych. W związku z powyższym, w efekcie przeprowadzonej rekrutacji wewnętrznej, zostali przeszkoleni dwaj nowi pracownicy, którym zostały powierzone zadania związane z procedurami dopuszczenia indywidualnego, co znacznie usprawnia organizację pracy i wymiennie wpływa na czas realizacji prowadzonych postępowań.

W świetle opisanych powyżej zdarzeń, polegających na znacznym nagromadzeniu liczby złożonych wniosków o wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, odnotowano przypadki niedotrzymania terminu określonego przepisami prawa. W związku z zaistniałą sytuacją, Dyrektor TDT, podjął decyzję o zatrudnieniu dodatkowych pracowników do Wydziału Homologacji Pojazdów oraz wprowadził możliwość elektronicznego sposobu procedowania świadectw indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Powyższe działania bezpośrednio wpływają na przyspieszenie omawianego procesu.

Obowiązujące przepisy determinujące procedury homologacyjne, a także procedury krajowe skonstruowane na potrzeby rynku krajowego są spójne z prawem unijnym. Ze względu na konieczność dokładnej analizy parametrów i fizycznych badań nowych pojazdów przed wprowadzeniem ich do obrotu na terenie Polski, należy zachować obecny zestaw wymagań w krajowym prawodawstwie. Podstawą jest zapewnienie przez organ udzielający homologacji odpowiednio wykwalifikowanego personelu celem realizacji przewidzianych procedur, do czego organ udzielający homologacji jest zobowiązany przepisami unijnymi. Do wyszkolenia takiego personelu i jego utrzymania potrzebne jest zaplecze ekonomiczne, na które wpływ w tym przypadku mają przychody z opłat z tytułu

m. in. wydawanych świadectw homologacji. Nad rozwiązaniem tego problemu należy przeprowadzić poważne analizy, mając na względzie fakt, że stawki przedmiotowych opłat są jednymi z najniższych w Europie.

Należy wskazać, że zasady wydawania decyzji administracyjnych reguluje Rozdział 7 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego. Natomiast na czas realizacji postępowań administracyjnych wpływ mogą mieć także czynniki niezależne od realizującego ww. wnioski Dyrektora TDT, jest to m.in. kompletność złożonej dokumentacji, a także kontakt z wnioskodawcą np. w zakresie odpowiedzi na wezwania dotyczące uzupełnienia dokumentacji wymaganej do rozpatrzenia wniosku.

Reasumując uprzejmie wskazuję, że obecnie obowiązujące przepisy oraz wdrożone procedury naprawcze dotyczące organizacji pracy są w ocenie Ministra Infrastruktury – wystarczające do realizowania zadań przez TDT w zakresie objętym interpelacją. Tym niemniej dostrzegam problem związany z ograniczoną możliwością pozyskania odpowiednio wykwalifikowanej kadry do TDT w bardzo specjalistycznych obszarach technicznych, a także na potrzebę podjęcia prac nad zmianą wysokości opłat za czynności dozorowe oraz czynności związane z realizacją przez TDT zadań w obszarze homologacji, tak, aby zapewnić możliwość adekwatnego do poziomu kompetencji wynagradzania pracowników ww. jednostki.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu