



**Pani Maria Wasiak**  
**Minister Infrastruktury i Rozwoju**  
**Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju**  
**ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa**

**Petycja inspektorów i pozostałych pracowników inspekcji**  
**transportu drogowego**

**ŻĄDAMY:**

- 1. Podniesienia płac inspektorów transportu drogowego oraz pozostałych pracowników zatrudnionych w Głównym i Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego**

Pensje w Inspekcji Transportu Drogowego uzależnione są od wysokości podstawy wynagrodzenia oraz mnożnika przypisanego pojedynczemu pracownikowi, uzależnionego najczęściej od zajmowanego przezeń stanowiska. Od 2008 r. kwota bazowa nie uległa żadnej zmianie, co wynika z decyzji ówczesnego Premiera Rządu Pana Donalda Tuska. Skutkiem takiego rozwiązania jest z roku na rok realny spadek przychodów inspektorów i pracowników

Inspekcji Transportu Drogowego. Zobrazowaniem tego zjawiska jest zamieszczona poniżej tabela, prezentująca wysokość kwoty bazowej w stosunku do minimalnego wynagrodzenia.

Rok	Kwota bazowa	Minimalne wynagrodzenie	Relacja minimalnego wynagrodzenia do kwoty bazowej
2002	1603,56	760,00	47,39%
2003	1667,70	800,00	47,97%
2004	1717,73	824,00	47,97%
2005	1769,26	849,00	47,99%
2006	1795,80	899,10	50,07%
2007	1795,80	936,00	52,12%
2008	1837,10	1126,00	61,29%
2009	1837,84	1276,00	68,10%
2010	1837,84	1317,00	70,28%
2011	1837,84	1386,00	73,97%
2012	1837,84	1500,00	80,05%
2013	1837,84	1600,00	85,39%
2014	1837,84	1680,00	89,66%

Już krótka jej analiza pozwala stwierdzić, że płaca inspektora niebezpiecznie zbliża się do minimalnego określonego ustawą wynagrodzenia miesięcznego.

Mimo spadku dochodów inspektorów nakładane są na nich co raz to nowe obowiązki (system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, kontrola wnoszenia elektronicznej opłaty za przejazdy po wyznaczonych odcinkach dróg) wymagające pełnej dyspozycyjności i pracy w systemie 24 godziny x 7 dni w tygodniu. Jednocześnie ze strony środowisk przewoźników polskich, pojawiają się postulaty zwiększenia intensywności kontroli przewoźników zagranicznych, co zwiększa presję na pracę wszystkich komórek organizacyjnych Inspekcji w tym systemie. Działanie to stoi w jawnej sprzeczności z logiką normalnie funkcjonujących instytucji, gdzie wobec wzrostu wymagań i obowiązków oczywistością jest wzrost wynagrodzeń.

Inspekcja Transportu Drogowego ciężką pracą swych pracowników uzyskała opinie „służby” niesamowicie kompetentnej i skutecznej. Opinia ta z pewnością ulegnie zmianie jeżeli natychmiast nie zostaną podjęte działania mające na celu zwiększenie poziomu wynagrodzeń jej pracowników. Już teraz pojawia się zjawisko odchodzenia z pracy inspektorów najbardziej doświadczonych, ponadprzeciętnie aktywnych i zaangażowanych w wykonywanie swoich obowiązków. Często ludzie ci zmieniają całkowicie swoje drogi zawodowe pozostając bezpowrotnie straconymi dla organów państwa.

W niektórych komórkach organizacyjnych Inspekcji Transportu Drogowego problemem jest znalezienie jakichkolwiek osób chętnych do pracy. Kandydaci przychodzący na rozmowy kwalifikacyjne przekonani są, iż w „Takim Urzędzie” osiągną dochody pozwalające na utrzymanie siebie i swoich rodzin. Jakież jest ich zdziwienie kiedy słyszą propozycję zatrudnienia za 1600 złotych netto. Często w tym momencie rozmowa kwalifikacyjna jest przerywana i Inspekcja traci kolejnego kandydata do pracy.

Zarobki pracowników Inspekcji Transportu Drogowego zostały zamrożone na poziomie ich wynagrodzeń z 2008 r. Medialne obietnice rządu o przeznaczeniu 2 miliardów złotych na podwyżki płac w budżetówce, realnie przekładają się na podwyżkę rządu średnio 100 zł brutto na pracownika. Nie wyrównuje do dysproporcji w zarobkach jakie powstały na przestrzeni 7 lat pomiędzy urzędnikami, a pozostałymi pracownikami gospodarki narodowej. Nie bez znaczenia pozostaje fakt rozdziału podwyżek wedle uznania Dyrektorów Generalnych, co skutkować będzie niesprawiedliwym ich rozdziałem.

- 2. Zrównywanie praw i przywilejów inspektorów inspekcji transportu drogowego z uprawnieniami Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Kolei, Straży Pożarnej. Przeprowadzenia procedury podobnej do tej jaką wkrótce zostanie objęta Służba Celna.**

Wobec Inspektorów Transportu Drogowego stawiane są zarówno przez przedstawicieli sektora transportowego, osoby postronne jak i naszych przełożonych i instytucji współpracujących takich jak zarządcy dróg czy firma Kapsch (operator systemu ViaToll) wymagania pracy w systemie 24-o godzinnym 7 dni w tygodniu. Powyższe żądanie jest jak najbardziej uzasadnione z czego zdajemy sobie doskonale sprawę. Jednak w chwili obecnej

zadośćuczynienie temu postulatowi jest niemożliwe bez złamania lub nagięcia obowiązujących przepisów. Inspektorzy ITD są pracownikami bądź członkami korpusu urzędniczego służby cywilnej. W takiej sytuacji praca w godzinach nocnych (a nawet popołudniowych) czy w święta jest możliwa jedynie w sytuacjach wyjątkowych. Trudno za taką uznać fakt, że ciężarówki jeżdżą nocą, w niedzielę czy święta.

Jedynym sposobem na usunięcie tego konfliktu jest nadanie Inspekcji Transportu Drogowego rangi służby mundurowej. Powyższe działania pozwoli na planowe podejmowanie pracy w godzinach nocnych oraz w dniach wolnych od pracy co skutkować będzie zwiększeniem skuteczności działań kontrolnych i poprawą poziomu ochrony rodzimego rynku transportowego.

Żądamy w zamian jedynie zaprzestania dyskryminacji pracowników Inspekcji Transportu Drogowego wobec funkcjonariuszy takich służb jak Policja, Straż Graniczna czy już wkrótce Służba Celna, z którymi to funkcjonariuszami stale współpracujemy i wykonujemy nasze obowiązki w takich samych lub bardzo zbliżonych warunkach, czasie i miejscach.

Realizacja tego postulatu może nastąpić w dwojaki sposób:

- a.) poprzez pozostawienie Inspekcji Transportu Drogowego w randze niezależnej formacji mundurowej na zasadach jednolitej formacji obejmującej obecne struktury Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego
- b.) poprzez realizację postulatu sformułowanego przez Najwyższą Izbę Kontroli w raporcie z kwietnia 2014 roku w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i włączenie pracowników Inspekcji Transportu Drogowego w struktury Policji. Postulat ten powinien być naszym zdaniem zmodyfikowany w taki sposób aby na bazie Sekcji Ruchu Drogowego Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego stworzyć Policję Drogową do realizacji wszystkich zadań związanych z nadzorem nad ruchem drogowym oraz zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

**3. Wypracowania rozwiązań pozwalających na wykorzystanie w funkcjonowaniu Inspekcji Transportu Drogowego inspektorów posiadających ważną dla jednostki wiedzę czy umiejętności a nie będących ze względów zdrowotnych w stanie wykonywać swych obowiązków w warunkach kontroli drogowych.**

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego wykonują swoje zadania w warunkach szkodliwych dla zdrowia, w znacznym hałasie, różnorodnych warunkach pogodowych i w obecności szkodliwych dla zdrowia spalin pojazdów silnikowych. Nasza praca powoduje też znaczne obciążenie psychiczne i stres. Wszystko to odbija się na zdrowiu wykonujących ją osób. W wyniku okresowych badań lekarskich i psychologicznych z roku na rok powiększa się grupa osób uzyskujących orzeczenia zdrowotne z uwagami, które w bliższej lub dalszej przyszłości skutkować będą orzeczeniami o niezdolności do pracy na stanowisku inspektora ITD. Niestety prawodawstwo nie zauważa tego problemu. W chwili obecnej w momencie uzyskania negatywnego orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego inspektor zostaje pozbawiony możliwości wykonywania pracy i zasila rzeszę bezrobotnych. Jednocześnie Inspekcja traci często bardzo wartościowego pracownika posiadającego unikalną wiedzę i umiejętności. Powyższa sytuacja musi budzić niepokój osób odpowiedzialnych na wszystkich szczeblach za realizację zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Do dnia dzisiejszego mimo naszych interwencji temat ten nie został podjęty i w tym kierunku nie toczą się żadne prace.

**4. Wydania rozporządzenia regulującego zasady wypłaty równoważnika za niewykorzystane sorty mundurowe.**

W roku 2012 uchylono Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości i warunków przyznawania w Inspekcji Transportu Drogowego równoważnika pieniężnego w zamian za umundurowanie. Od tej chwili minęły już ponad trzy lata. Skutkiem tej zmiany jest powstanie w zdecydowanej większości Wojewódzkich Inspektoratów „magazynów sortów mundurowych” i wydatkowanie w sposób zupełnie niezasadny wielu milionów złotych. Na podstawie uzyskanych przez Zarząd ZZITD informacji, kwotę nadpłaconych w ten sposób środków szacujemy na kwotę około 2,2 miliony złotych rocznie. Kwota, która została wydana przez budżet państwa w okresie 3 lat wyniosła 6,6 mln złotych. Kwotę tą można było

oszczędzić poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych a środki te przeznaczyć na podniesienie wynagrodzeń pracowników ITD.

W bieżącym roku w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego utworzono zespół zajmujący się szeroko pojętymi kwestiami umundurowania inspektorów w składzie którego zasiadają również przedstawiciele strony społecznej. Niestety wypracowane rozwiązania nie wchodzi na ścieżkę legislacyjną, a pieniądze w dalszym ciągu wydawane są zgodnie z literą prawa, ale nie zgodnie z poczuciem gospodarności i logiką.

#### **5. Likwidacja dualizmu władzy w ramach inspekcji transportu drogowego i ujednoczenia struktur**

W chwili obecnej struktury Inspekcji Transportu Drogowego dzielą się na dwie praktycznie niezależne instytucje, zajmujące się realizacją zupełnie innych zadań.

Ponadto umiejscowienie Inspekcji Transportu Drogowego w strukturach administracji zespolonej, oznacza, że w praktyce każdy z Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego jest niezależnym tworem posługującym się swoją interpretacją skrajnie niejasnego prawa i niezależnymi procedurami.

Realizacja tego postulatu może nastąpić na dwa sposoby:

- a. poprzez wcielenie delegatur Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w struktury Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego pod wspólnym zarządem finansowym i merytorycznym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zgodnie z projektem ustawy o inspekcji transportu drogowego jaki w latach 2012-2013 był procedowany na różnych forach,
- b. poprzez wyłączenie Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego z służb zespolonych Wojewodów i scentralizowanie ich w strukturach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Oba te scenariusze będą możliwe pod warunkiem nadania Inspekcji rangi służby mundurowej.

6. Przeprowadzenia rozmów z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego oraz przedstawicieli pracowników Inspekcji Transportu Drogowego działających w strukturach Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego oraz Związku Zawodowego NSZZ Solidarność.

Rada Krajowa  
Związku Zawodowego  
Inspekcji Transportu Drogowego  
ul Łagiewnicka 54/56 91-463 Łódź

Przewodniczący Związku Zawodowego  
Inspekcji Transportu Drogowego

Hubert Jóźwik

ORGANIZACJA MIĘDZYKŁADOWA  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”  
W WITD W GDAŃSKU  
ul. Jaškowa Dolina 50, 80-251 Gdańsk  
NIP 9570983777 REGON 220511931

Krzysztof Kutys

Odpowiedź na powyższą petycję prosimy kierować na adresy:

1. Związek Zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego,  
91-463 Łódź, ul. Łagiewnicka 54/56.
2. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność w WITD w Gdańsku  
80-251 Gdańsk, ul. Jaškowa Dolina 50