

UZASADNIENIE

1. Cel wydania aktu

Obecnie problematyka przewozu towarów niebezpiecznych w prawie polskim uregulowana jest w trzech ustawach:

- w zakresie przewozu drogowego w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.),
- w zakresie przewozu koleją w ustawie z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, z późn. zm.),
- w zakresie przewozu żeglugą śródlądową w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.).

Ww. ustawy wdrażają, m.in. postanowienia następujących dyrektyw:

- dyrektywy Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych,
- dyrektywy Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych,
- dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczenia i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych,
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych.

Ww. dyrektywy zostały zastąpione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych. Wprowadzenie nowej dyrektywy miało na celu zagwarantowanie jednolitego stosowania przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym, kolejowym i żegludze śródlądowej we Wspólnocie i dostosowanie w tym celu prawa państw członkowskich UE do postanowień Europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja

1980 r. oraz Europejskiej umowy w sprawie międzynarodowych przewozów towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawartej w Genewie w dniu 26 maja 2000 r.

Projekt ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych do nowych regulacji ujętych w ww. dyrektywie 2008/68/WE, z uwzględnieniem ww. aktów prawa międzynarodowego. Projekt przewiduje określenie w jednym akcie prawnym zasad przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, przewozu koleją towarów niebezpiecznych i przewozu żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych. Moc obowiązującą utracą: ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.), ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, z późn. zm.), uchylone zostaną art. 41 a – i ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.). Art. 41 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej otrzyma nowe brzmienie.

2. Istniejący stan rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana

W obecnie obowiązującym stanie prawnym kwestie dotyczące lądowego przewozu towarów niebezpiecznych są uregulowane odrębnie, w zależności od rodzaju tego przewozu.

Zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych określa ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.). Określa ona również wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem, zasady dokonywania oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach. W sprawach nieuregulowanych zastosowanie mają przepisy ww. umowy ADR. W ramach wymagań w stosunku do kierowców ustawa reguluje kwestie związane z odbywaniem kursów doszkalających i otrzymywaniem przez kierowców zaświadczenia ADR. Zaświadczenie ADR otrzymuje osoba, która m.in. ukończy z wynikiem pozytywnym odpowiedni kurs doszkalający zakończony egzaminem. Proces szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych odbywa się u jednego podmiotu tj. przedsiębiorcy. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia kursów doszkalających wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy doszkalające. Organem, który prowadzi ww. rejestr i jednocześnie sprawuje nadzór nad prowadzeniem kursów doszkalających jest marszałek województwa.

Kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe prowadzi wojewódzki inspektor transportu drogowego. Zgodnie z ww. ustawą z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych nadzór nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych sprawuje wojewoda, a kontroli w tym zakresie dokonują wymienione w ustawie osoby uprawnione do kontroli. Świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych są wydawane, przedłużane i cofane przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. Ewidencję doradców do spraw bezpieczeństwa prowadzi Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, z późn. zm.) określa zasady przewozu koleją towarów niebezpiecznych, obowiązki uczestników tego przewozu, zasady dokonywania oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, uprawnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu oraz organy i jednostki właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach. Ustawa posiada wiele regulacji analogicznych do istniejących w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W sprawach nieuregulowanych zastosowanie mają przepisy ww. regulaminu RID (ze wskazanymi w ustawie zastrzeżeniami). Zgodnie z ww. ustawą z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych nadzór i kontrolę (za pośrednictwem pracowników Urzędu Transportu Kolejowego) nad przewozem koleją towarów niebezpiecznych sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). Świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa w przewozie koleją towarów niebezpiecznych są również wydawane, przedłużane i cofane przez Prezesa UTK, który także prowadzi ewidencję doradców do spraw bezpieczeństwa. Nadzorowi Prezesa UTK podlega również działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia kursów początkowych i doskonalących dla doradców. Działalność, o której mowa wyżej, wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy. Organem, który prowadzi ww. rejestr jest Prezes UTK. Do zadań Prezesa UTK należy też kontrola spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe.

Przewozu towarów niebezpiecznych żeglugą śródlądową dotyczą przepisy zawarte w rozdziale 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.). Zgodnie z ww. ustawą materiały niebezpieczne mogą być przewożone statkami żeglugi śródlądowej w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu żeglugowego i wykluczający zanieczyszczenie lub skażenie środowiska, zgodnie z wymaganiami Europejskiej umowy w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN). Przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej regulują kwestie związane z pełnieniem funkcji eksperta ADN. Warunkiem uzyskania świadectwa eksperta ADN jest ukończenie

kursu i zdanie egzaminu przed komisją właściwą do przeprowadzania egzaminów m.in. na patenty żeglarskie, o której mowa w przepisach ustawy o żegludze śródlądowej, ze znajomości postanowień Europejskiego Porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi. Świadectwo eksperta ADN jest wydawane przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Do zadań właściwego miejscowo dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej należy również wydawanie, przedłużanie i cofanie świadectw doradcy do spraw bezpieczeństwa.

3. Rozwiązania przyjęte w projekcie ustawy

Projekt ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych dostosowuje polskie ustawodawstwo w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych do regulacji ujętych w dyrektywie 2008/68/WE, z uwzględnieniem postanowień ww. aktów prawa międzynarodowego. Celem projektowanej ustawy jest określenie zasad prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych oraz organów i jednostek realizujących zadania związane z przewozem towarów niebezpiecznych. Do zadań tych należy zaliczyć w szczególności zadania dotyczące nabywania uprawnień do przewozu towarów niebezpiecznych, szkolenia osób realizujących przewóz takich towarów, prowadzenia rejestrów i ewidencji wydawanych dokumentów, np. zaświadczeń ADR, świadectw eksperta ADN, świadectw dopuszczenia pojazdu ADR, świadectwa dopuszczenia statku ADN. Ponadto są to również zadania związane z nadzorem nad przewozem towarów niebezpiecznych, w tym kontrolą tych przewozów.

W zakresie objętym uregulowaniami ustawy znajdują się m.in. obowiązki uczestników przewozu towarów niebezpiecznych i wymagania w stosunku do osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych oraz regulacje dotyczące środków transportu używanych do przewozu towarów niebezpiecznych.

Zakresem ustawy nie zostanie objęta problematyka dotycząca kontroli spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe. Poprzez nowelizację ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.) możliwe będzie stosowanie przepisów tej ustawy do spraw związanych z kontrolą spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe, a szczegółowe regulacje będzie zawierało rozporządzenie wydane na podstawie ww. ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

W art. 2 projektu ustawy wprowadzono definicje najważniejszych użytych w ustawie określeń, w tym: towary niebezpieczne, przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, przewóz koleją towarów niebezpiecznych, przewóz żeglugą towarów niebezpiecznych, uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych i osoba wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych oraz definicje środków transportowych używanych do przewozu towarów niebezpiecznych.

W art. 3 określono, w jakich przypadkach przepisy ustawy nie mają zastosowania. Zakres wyłączeń odpowiada wyłączeniom przewidzianym w dyrektywie 2008/68/WE, z wyjątkiem przewozu wykonywanego środkami transportu należącymi do sił zbrojnych lub środkami transportu, za które siły zbrojne są odpowiedzialne. Intencją projektodawcy jest, wzorem dotychczasowej regulacji w tym zakresie obowiązującej w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, utrzymanie zastałego stanu prawnego. Kwestie dotyczące każdego przewozu towarów niebezpiecznych, tj. bez względu na to, kto dokonuje przewozu na terytorium lub przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinny znaleźć się w projekcie ustawy. W celu zachowania spójności systemu regulowanej ustawą dziedziny spraw, w art. 4 projektu odsyła się odpowiednio do umowy ADR, Regulaminu RID, umowy ADN a w art. 5 – 7 przytacza się ogólne zakazy lub zezwolenia dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z umowami międzynarodowymi. Zakres tych przepisów odpowiada obecnie obowiązującym regulacjom. W art. 8 projektu wskazano na dopuszczalność odstępstw od przepisów ustawy w przypadku przewozu krajowego towarów niebezpiecznych wykonywanego środkami transportu należącymi do sił zbrojnych lub za które siły zbrojne są odpowiedzialne. Odstępstwa te są zgodne z ADR, RID lub ADN. Szczegółowe warunki wykonywania takiego przewozu, uwzględniającego odstępstwa, określi, w drodze rozporządzenia, Minister Obrony Narodowej. Wprowadzenie tego rodzaju regulacji, w ocenie projektodawcy, wynika z potrzeby uregulowania kwestii istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego.

W art. 9 projektu ustawy określono władze właściwe do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych, jeżeli obowiązki takie wynikają z umowy ADR, Regulaminu RID lub umowy ADN. W stosunku do obecnie obowiązujących regulacji w tym zakresie, treść tego przepisu przenosi dotychczasowe kompetencje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie egzaminowania i wydawania uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz prowadzenia ewidencji doradców na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Celem tak przyjętego rozwiązania było skupienie w jednym miejscu, wspólnym dla wszystkich rodzajów transportu, podstawowych

kwestii związanych z doradztwem w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Wszystkie wskazane w tym przepisie organy lub jednostki w zakresie swoich ustawowych kompetencji mogą realizować zadania wynikające z umowy ADR, Regulaminu RID lub umowy ADN. Dotychczasowe kompetencje Dyrektora Urzędu Dozoru Technicznego w sprawach nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli zostały przeniesione na Dyrektora TDT w ramach ogólnej kompetencji w zakresie warunków technicznych i badań naczyń ciśnieniowych przeznaczonych do przewozu gazów. W art. 9 ust. 2 przewidziano, iż właściwi ministrowie mogą upoważnić, w drodze zarządzenia, na określonych warunkach, podległe lub nadzorowane jednostki do wykonywania czynności w sprawach, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 6 – 8. Jednocześnie w ust. 3 tego artykułu wskazano na organy właściwe do wykonywania określonych czynności w krajowym przewozie towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do sił zbrojnych. Do organów tych należą: Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych i Szef Wojskowego Dozoru Technicznego.

W art. 10 projektu wskazano właściwość organów wyższego stopnia w sprawach administracyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 4 i ust. 3 projektu ustawy.

W rozdziale 2 projektu ustawy (art. 11 – 18) uregulowano kwestie związane m.in. z obowiązkami uczestników przewozu towarów niebezpiecznych. Uczestnikami przewozu towarów niebezpiecznych są jednostki wojskowe oraz podmioty wskazane odpowiednio w ADR, RID i ADN, prowadzące działalność związaną z przewozem towarów niebezpiecznych. Te akty międzynarodowe również przewidują określone obowiązki dla tych podmiotów. Projektodawca skonkretyzował i usystematyzował te obowiązki przez wskazanie m.in. trybu lub terminu ich dokonania, czy wskazania organu właściwego w celu wypełnienia obowiązku. Do obowiązków tych należy zaliczyć w szczególności przedsięwzięcie środków bezpieczeństwa w celu zapobieżenia zagrożeniom w związku z przewozem towarów niebezpiecznych (art. 12), wyposażenie osób realizujących przewóz w niezbędne dokumenty wymagane przepisami ustawy i umów międzynarodowych, przeszkolenie osób zatrudnionych lub wykonujących na rzecz uczestnika przewozu czynności związanych z przewozem (art. 13), wyznaczenie doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (art. 15), zgłoszenie przewozu określonych towarów niebezpiecznych (art. 17). Treść tych przepisów nawiązuje do obecnie obowiązujących regulacji.

W projekcie ustawy zaproponowano obowiązek zgłoszenia przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przewozu kolejną do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewozu żeglugą śródlądową do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na trasę przewozu. Jest to rozwiązanie różniące się od dotychczasowej regulacji. Aktualnie, zgodnie z art. 27 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, przewóz

niektórych towarów podlega zgłoszeniu do komendanta wojewódzkiego Policji oraz do komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej. W zaproponowanym przepisie przyjęto rozwiązanie, aby zgłoszenie przewozu szczególnie niebezpiecznych towarów następowało do głównych w skali całego kraju organów, właściwych dla poszczególnych rodzajów przewozu.

W rozdziale 3 (art. 19 – 37) projektu ustawy uregulowano kwestie dotyczące osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, a także kwestie uzyskiwania uprawnień w tym zakresie. Do osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych ustawa zalicza osoby fizyczne zatrudnione przez uczestnika przewozu lub wykonujące czynności na jego rzecz, w tym m.in. kierowców. Art. 20 projektu ustawy określa, jakie wymagania muszą być spełnione przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne w przewozie drogowym. Jednym z wymogów wskazanych w ww. przepisie jest obowiązek posiadania zaświadczenia ADR. W tym zakresie przepis nie wprowadza zmian w stosunku do obowiązującej regulacji. Istotną zmianę stanowi natomiast określenie władzy właściwej w zakresie egzaminowania, którą będzie minister właściwy do spraw transportu, a także ustalenie podmiotu właściwego w sprawach wydawania zaświadczenia ADR. W celu właściwej realizacji zadań ministra zaproponowano, aby proces egzaminowania mógł odbywać się z wykorzystaniem już istniejącej infrastruktury wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. WORD będący samorządową osobą prawną, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami. Posiadana zatem przez WORD infrastruktura będzie mogła posłużyć do realizacji zadań ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie z art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, WORD może wykonywać inne zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Za udostępnienie infrastruktury i techniczną obsługę egzaminu WORD byłby ustawowo uprawniony do pobierania opłaty za egzamin. Osobom niezadowolonym z przebiegu egzaminu będzie przysługiwało prawo do złożenia skargi na przebieg i wynik egzaminu do ministra właściwego do spraw transportu. Opłata za egzamin zawiera w sobie m.in. koszt wydania zaświadczenia ADR. Egzamin dla kierowców pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej będzie natomiast przeprowadzany w upoważnionej jednostce wojskowej. Zaświadczenie ADR w tym przypadku będzie wydawane przez Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu wykonawczego określone w art. 29 projektu pozwoli na szczegółowe uregulowanie kwestii

związanych z przeprowadzaniem egzaminu, uzyskiwaniem zaświadczeń ADR, sposobem przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu, wzorem zaświadczenia ADR i wysokością opłat. W związku z tym, że WORD mógłby być podmiotem wydającym zaświadczenie ADR, stosownie do przepisu art. 100b ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, będzie on w takim przypadku obowiązany przekazywać dane dotyczące wydanych zaświadczeń ADR do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (art. 75). Ten sam obowiązek będzie spoczywał na Szefie Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

W art. 30 – 36 projektu zawarto regulacje dotyczące eksperta do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej, który jest odpowiednikiem kierowcy posiadającego zaświadczenie ADR w przewozie drogowym. Rozszerzono problematykę uregulowaną dotychczas w uchylanych przepisach ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej. Analogicznie do obowiązków i wymagań wobec kierowcy określono w nim, jakie wymagania musi spełniać osoba pełniąca funkcję eksperta ADN. Jednym z wymogów jest posiadanie świadectwa eksperta ADN. Osoby pełniące funkcje eksperta ADN do spraw przewozu gazów lub do spraw przewozu chemikaliów muszą posiadać także odpowiednio świadectwo eksperta ADN do spraw przewozu gazów albo świadectwo eksperta ADN do spraw przewozu chemikaliów. Świadectwa otrzymują osoby, które spełniają określone w ustawie wymagania, ukończyły odpowiedni kurs i złożyły z wynikiem pozytywnym egzamin. Ww. świadectwa wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na okres 5 lat, który również prowadzi ewidencję ekspertów ADN. Opłaty za wydanie odpowiednich świadectw i ich wtórników stanowią dochód budżetu państwa. Podobnie jak przy zaświadczeniach ADR, w przypadku świadectw eksperta ADN, właściwą władzą w zakresie egzaminowania będzie minister właściwy do spraw transportu. Organem właściwym w zakresie wydawania świadectw eksperta ADN będzie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Rozporządzenie wydane przez ministra właściwego do spraw transportu określi m.in. szczegółowe warunki i formę egzaminu na eksperta ADN, wzór świadectw, tryb ich wydawania, sposób przechowywania dokumentacji związanej z egzaminowaniem oraz wysokość opłat za egzamin i wydanie wtórnika odpowiedniego świadectwa. Ogólnodostępną ewidencję odpowiednich świadectw eksperta ADN będzie prowadził w systemie elektronicznym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Brzmienie art. 37 projektu ustawy, który określa, kto ponosi koszty kursów, nie wprowadza zmian w stosunku do obecnie obowiązującej regulacji.

W rozdziale 4 projektu ustawy (art. 38 – 47) uregulowano kwestie dotyczące doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Zgodnie z art. 15 projektu uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co

najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych. W rozdziale tym zamieszczono m.in. kwestie dotyczące procedury uzyskiwania uprawnień doradcy w sposób jednolity dla wszystkich rodzajów przewozu. Jednym z warunków uzyskania świadectwa doradcy jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu przed komisją powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu. Organem właściwym do wydawania, przedłużania i cofania świadectwa doradcy jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W celu jak największego ujednoczenia procedur dotyczących wszystkich ujętych w ustawie rodzajów przewozu towarów niebezpiecznych przewidziano część ogólną egzaminu, którą będzie zdawał każdy doradca niezależnie od rodzaju przewozu i część specjalistyczną dotyczącą odpowiednio przewozu drogowego, przewozu koleją lub żeglugą śródlądową. Podobnie jak w przypadku egzaminów kierowców ADR i ekspertów ADN, osobom niezadowolonym z przebiegu egzaminu będzie przysługiwało prawo do złożenia skargi na przebieg i wynik egzaminu do ministra właściwego do spraw transportu. Opłaty za egzamin i wydanie jego wtórnika będą stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego. W opłacie za egzamin mieści się również koszt wydania świadectwa doradcy. Opłata za egzamin na doradcę nie będzie pobierana od żołnierzy lub pracowników sił zbrojnych skierowanych na egzamin przez Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. W przypadku braku spełniania wymagań, o których mowa w ustawie, lub rażącego naruszenia przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, będący władzą właściwą w zakresie wydawania świadectw doradcy, cofa, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo doradcy. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie również prowadzić ewidencję wszystkich doradców do spraw bezpieczeństwa w przewozie drogowym, koleją i żeglugą śródlądową. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym art. 47 projektu ustawy, minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, m.in. szczegółowe warunki i formę egzaminu dla doradców, tryb powoływania komisji egzaminacyjnej i wymagania kwalifikacyjne dla jej członków, wysokość opłat za egzamin, tryb wydawania świadectwa doradcy oraz jego wtórnika, a także wzór świadectwa doradcy.

W rozdziale 5 projektu ustawy (art. 48 – 56) została ujęta problematyka działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia kursów dokształcających dla kierowców, kursów na ekspertów ADN oraz kursów dla doradców, a także kontrola tej działalności. Zgodnie z art. 48 projektu ustawy działalność taka podlega wpisowi do rejestru podmiotów prowadzących kursy i mogą ją prowadzić podmioty spełniające określone w tym przepisie warunki. Organem prowadzącym rejestr podmiotów prowadzących kursy jest marszałek województwa właściwy ze względu na siedzibę albo miejsce zamieszkania podmiotu prowadzącego kurs (art. 50). Opłata za dokonanie wpisu do rejestru podmiotów

prowadzących kursy stanowi dochód budżetu państwa. Art. 51 projektu ustawy nakłada na podmiot prowadzący kursy obowiązki w zakresie przekazywania informacji i sprawozdań odpowiednim, określonym w ustawie, władzom. Kontrola nad prowadzeniem kursów została powierzona marszałkowi województwa właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia kursu (art. 52). Określono zakres kontroli podmiotów prowadzących kursy, uprawnienia osób wykonujących tę kontrolę oraz sposób postępowania w przypadku stwierdzenia w toku kontroli nieprawidłowości. W przypadku stwierdzenia w toku kontroli rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia kursów, marszałek województwa właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedzibę podmiotu prowadzącego kursy wydaje decyzję administracyjną o zakazie prowadzenia działalności w tym zakresie (art. 54). Minister właściwy do spraw transportu będzie sprawował nadzór w zakresie zgodności z prawem nad wykonywaniem przez marszałka województwa zadań zleconych z zakresu administracji rządowej, o których mowa w ustawie (art. 55). W drodze rozporządzenia zostaną określone m.in. szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów prowadzących kursy, wzór wniosku o wpis do rejestru podmiotów prowadzących kursy, wysokość opłaty za wpis do rejestru podmiotów prowadzących kursy, rodzaj i zakres kursów oraz warunki wydawania zaświadczenia potwierdzającego ukończenie kursu (art. 56). Przepisy określające zadania marszałka województwa w zakresie prowadzenia rejestru działalności regulowanej nie odbiegają od obowiązujących obecnie uregulowań.

Rozdział 6 projektu ustawy (art. 57 – 61) określa wymagania dla środków transportu przewożących towary niebezpieczne. Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych środkiem transportu wymaga wcześniejszego uzyskania „świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR” (art. 58) wystawianego, w drodze decyzji administracyjnej, na okres roku przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Pojazdy należące do sił zbrojnych, przewożące towary niebezpieczne, dla których ADR wymaga wydania świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, powinny posiadać odpowiednie świadectwo dopuszczenia pojazdu do tego przewozu. Takie świadectwo w przypadku przewozów krajowych będzie wystawiał Szef Wojskowego Dozoru Technicznego, natomiast w przypadku przewozów międzynarodowych będzie wystawiał Dyrektor TDT (art. 59).

W art. 60 projektu ustawy przewidziano ten sam wymóg dla statków żeglugi śródlądowej. W tym wypadku świadectwo dopuszczenia statku ADN wystawia dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na okres 5 lat. Jeżeli statek w wyniku doznanych uszkodzeń nie spełnia wszystkich wymagań dotyczących budowy lub instalacji elektrycznej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może na określoną podróż i dla określonego ładunku wydać tymczasowe świadectwo dopuszczenia statku. Szczegółowy tryb wystawiania świadectwa ADR i ADN

oraz ich wzory i wysokości opłat za ich wystawienie i przedłużenie zostanie określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie upoważnienia (art. 61).

Rozdział 7 projektu ustawy (art. 62 – 69) dotyczy zagadnień związanych z nadzorem i kontrolą. Zgodnie z art. 62 projektu, nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych oraz nad jednostkami realizującymi zadania związane z tym przewozem będzie sprawować minister właściwy do spraw transportu. Wynika to ze specyfiki i charakteru wykonywanych przewozów, szczególnie niebezpieczeństwa związanego z tymi przewozami, właściwości merytorycznej w zakresie ADR, RID, ADN, w tym także w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do sił zbrojnych będzie sprawował Minister Obrony Narodowej. Kontrolę przewozu towarów niebezpiecznych przeprowadzają: inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego – w zakresie przewozu drogowego, upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego – w zakresie przewozu koleją, upoważnieni pracownicy urzędu żeglugi śródlądowej – w zakresie przewozu żeglugą śródlądową. Ponadto kontroli mogą dokonywać funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze celni oraz żołnierze Żandarmerii Wojskowej (art. 64). Przedmiotowy zakres przeprowadzanych kontroli określa art. 65. W przypadku, gdy kontrola jest przeprowadzana podczas odprawy granicznej, protokół kontroli będzie sporządzany tylko w sytuacji stwierdzenia naruszeń (art. 66). Art. 67 projektu ustawy określa uprawnienia osób przeprowadzających kontrolę w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

W rozdziale 8 projektu ustawy (art. 70 – 74) uregulowano kwestię kar pieniężnych za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy. Kary te są nakładane w formie decyzji administracyjnej, przy czym, w przypadku przewozu drogowego towarów niebezpiecznych będzie miał zastosowanie tryb określony w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Wykaz naruszeń został określony w załączniku do projektu ustawy (art. 70). Wpływy z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa (art. 74).

Rozdział 9 projektu ustawy (art. 75 – 96) zawiera przepisy zmieniające, przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepisy końcowe. Zmiany zostaną wprowadzone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego (Dz. U. Nr 117, poz. 1007, z późn. zm.), ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493, z późn. zm.)

oraz w ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278). Zmiany te mają charakter dostosowujący do nowo wprowadzanych przepisów.

W przepisach przejściowych określono m.in. utrzymanie ważności dotychczas wydanych świadectw doradcy, zaświadczeń ADR oraz odpowiednich świadectw eksperta ADN, a także świadectw dopuszczenia pojazdu ADR i dopuszczenia statku ADN. Określono, które z przepisów wykonawczych wydanych na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc po wejściu w życie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zaproponowano, aby termin obowiązywania utrzymanych czasowo w mocy aktów wykonawczych wynosił 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Uregulowano sytuację podmiotów prowadzących przed dniem wejścia w życie ustawy kursy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Zaproponowano, aby podmioty, które w dniu wejścia w życie ustawy prowadzą działalność polegającą na prowadzeniu kursów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, złożyły wniosek o wpis do rejestru podmiotów prowadzących kursy, pod rygorem utraty uprawnień. W ocenie projektodawcy jest to niezbędne w celu dostosowania do nowych wymagań, tj. konieczności wpisu do jednego rejestru podmiotów prowadzących kursy, bez względu na rodzaj prowadzonych kursów. W odniesieniu do przedsiębiorców, którzy w dniu wejścia w życie ustawy są wpisani do rejestru, zaproponowano niższą o 50 % opłatę za wpis do nowego rejestru (art. 87).

W art. 89 jednoznacznie wskazano na przepisy ustawy o systemie oceny zgodności, które mają mieć zastosowanie w przypadku ciśnieniowych urządzeń transportowych, dla których proces poddawania ponownej ocenie zgodności rozpoczął się przed dniem 1 lipca 2007 r. Jest to przepis przejściowy wynikający z obowiązujących w dotychczasowej ustawie o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych przepisów przejściowych. Natomiast w zakresie badań okresowych butli niepodlegających przepisom ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, utrzymano kompetencję Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, w zakresie tych badań, do czasu wycofania takich butli z eksploatacji (art. 90).

Określono procedurę przekazywania rejestrów i ewidencji organom właściwym do ich prowadzenia na podstawie ustawy. W przepisach końcowych projektu ustawy zamieszczono przepis o utracie mocy obowiązującej dwóch ustaw: ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych i ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, z wyłączeniem zarówno w jednym, jak i drugim przypadku, przepisów rozdziałów o ciśnieniowych urządzeniach transportowych,

które utracą moc po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Zaproponowano, aby ustawa weszła w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów dotyczących przekazania danych i informacji do rejestru przedsiębiorców prowadzących kursy, danych i informacji z ewidencji doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz danych i informacji do ewidencji ekspertów ADN, a także dotyczących obowiązku przekazania katalogu pytań egzaminacyjnych, które wejdą w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, art. 79 ust. 1, który wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy oraz art. 84, który wejdzie w życie z dniem ogłoszenia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. W trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingską w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem przedmiotowej ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt ustawy dokonuje wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, dyrektywy Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowującej po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 233 z 03.09.2010, str. 27) oraz dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 249 z 17.10.1995, str. 35). Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy projekt

Projekt ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych dotyczy:

- podmiotów uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych, w tym w szczególności przewoźników, nadawców, odbiorców, załadowców, pakujących, napełniających, zarządców infrastruktury,
- osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, w tym kierowców, doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych,
- podmiotów prowadzących działalność w zakresie prowadzenia kursów, o których mowa w ustawie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy, w ramach konsultacji społecznych, został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Instytut Transportu Samochodowego;
- 2) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 3) Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją;
- 4) Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych;
- 5) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 6) Związek Województw RP;
- 7) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 8) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W ramach prowadzonych konsultacji społecznych uwagi do projektu ustawy zostały zgłoszone przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS), Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (IGTL), Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD), Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych (DGSA) oraz Związek Województw RP, w ramach tego Związku – województwa: Dolnośląskie, Kujawsko-Pomorskie, Małopolskie, Mazowieckie, Podlaskie, Świętokrzyskie, Warmińsko-Mazurskie,

Zachodniopomorskie. W wyniku ich rozpatrzenia uwzględniono jedynie zasadne uwagi merytoryczne:

- uwzględniono wnioski Zarządu Województw RP, dotyczące zwiększenia skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia i doprecyzowano brzmienie art. 19 ust. 1 pkt 1, polegające na wprowadzeniu obowiązku przekazywania informacji zawierającej również harmonogram rozkładu zajęć,
- uwzględniono wniosek Zarządu Województw RP, dotyczący doprecyzowania w art. 19 ust. 1 pkt 4 informacji przekazywanych wojewodzie w sprawozdaniu, którego obowiązek składania nałożony został na ośrodki szkolenia,
- uwzględniono wniosek Związku Województw RP dotyczący pozostawienia marszałkom województw kompetencji w zakresie kontroli podmiotów prowadzących kursy, o których mowa w ustawie,
- uwzględniono wniosek IGTL dotyczący dodania słowa „wagonów” w art. 7 ust. 1 projektu ustawy,
- uwzględniono wniosek IGTL, aby dodać słowo „Prezesa” w art. 14 ust. 2 pkt 1 lit. b.
- uwzględniono uwagę DGSA dotyczącą art. 2 ustawy przez usunięcie definicji „czynności związanych z przewozem towarów niebezpiecznych”,
- uwzględniono uwagę DGSA dotyczącą skreślenia art. 4 ust. 2 odwołującego się do ustawy – Prawo atomowe,
- uwzględniono uwagę DGSA dotyczącą uwzględnienia w art. 6 pkt 2 lit. b również nadwozi pojazdów do przewozu luzem towarów niebezpiecznych,
- uwzględniono propozycję DGSA i OZPTD dotyczącą rezygnacji z konieczności odbywania kursów doskonalących przez doradcę,
- uwzględniono uwagę DGSA dotyczącą wpisu do rejestru przedsiębiorców przez modyfikację wymagań, tak aby nie dyskryminować przedsiębiorców zagranicznych,
- uwzględniono uwagę DGSA dotyczącą precyzyjnego określenia do którego komendanta wojewódzkiego Policji i Państwowej Straży Pożarnej należy zgłaszać przewóz towarów niebezpiecznych,
- uwzględniono uwagę OZPTD i wykreślono z ustawy przepisy dotyczące wzajemnego uznawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych,
- uwzględniono uwagę OZPTD dotyczącą utrzymania nadzoru marszałka województwa nad systemem szkolenia i egzaminowania,

- uwzględniono uwagę OZPTD dotyczącą szczegółowego określenia w ustawie zakresu egzaminu poprzez modyfikację art. 8 ust. 6 ustawy i pozostawienie w nim jedynie ogólnego zakresu egzaminu,
- uwzględniono uwagę DGSA i OZPTD dotyczącą zrezygnowania z nakładania na podmiot prowadzący kurs obowiązku przesyłania listy kierowców przystępujących do egzaminu,
- uwzględniono uwagę ZPMD dotyczącą rezygnacji z umieszczenia w ustawie wymogu dla doradców posiadania dwuletniego doświadczenia związanego z transportem,
- uwzględniono uwagę ZPMD i zmodyfikowano listę podmiotów uprawnionych do kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, m.in. ograniczając kompetencje SOK do kontroli jedynie na obszarze kolejowym.

W projekcie nie uwzględniono następujących wniosków:

- nie uwzględniono propozycji ITS dotyczącej dodania do ustawy regulacji zwalniających z obowiązku stosowania umowy ADR do przewozów wykonywanych przez Policję. Projekt ustawy stanowi wdrożenie postanowień dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, której przepisy stanowią, że dyrektywa nie dotyczy transportu towarów niebezpiecznych pojazdami, wagonami i statkami należącymi do sił zbrojnych lub pojazdami, wagonami i statkami, za które siły zbrojne są odpowiedzialne. Taki przepis znalazł się w związku z tym w art. 3 projektowanej ustawy,
- nie uwzględniono propozycji ITS, aby przewodniczącego komisji egzaminacyjnej na egzamin powoływał wojewoda, natomiast pozostałych członków komisji wyznaczał na wniosek ośrodka szkolenia. Powołanie komisji egzaminacyjnej przez jednostkę upoważnioną przez ministra ma zapewnić bezstronność odnośnie osób wchodzących w jej skład, co w konsekwencji zapewni również obiektywność prowadzonego postępowania egzaminacyjnego,
- nie uwzględniono również wniosku ITS odnoszącego się do zmiany terminu wejścia w życie poszczególnych przepisów ustawy (zgodnie z propozycją miałyby to być 1 stycznia 2015 r.), aby informację dotyczącą osób, które zdały egzamin i otrzymały zaświadczenie ADR mógł nadal przekazywać do centralnej ewidencji kierowców ośrodek szkolenia. Przyjęte w art. 23 rozwiązanie umożliwi sprawną realizację zadań, o których mowa w tym przepisie, przez jednostkę upoważnioną przez ministra, która

będzie posiadała odpowiednie informacje oraz dane celem przekazania ich do centralnej ewidencji kierowców,

- nie uwzględniono propozycji ITS dotyczącej określenia zasad przewożenia towarów niebezpiecznych w autobusach, gdyż szczegółowe wyłączenia wynikające z charakteru przewozów zawarte są w rozdziale 1.1.3 umowy ADR i będą miały zastosowanie także w tym przypadku,
- nie uwzględniono wniosków Zarządu Województw RP odnoszących się do umowy ADR, dotyczących konieczności implementacji postanowień umowy międzynarodowej ADR do porządku prawa krajowego ze względu na jego bezzasadność,
- nie uwzględniono wniosku Zarządu Województw RP odnoszącego się do szczegółowego uregulowania elementów składających się na koszty egzaminu (art. 8 ust. 4 i 5). Przepis wyraźnie stanowi, że koszt egzaminu, o którym mowa w tym przepisie, w tym wynagrodzenie członków komisji egzaminacyjnej, ponosi podmiot prowadzący kurs, określony w art. 17 ust. 2 i 3. Jednocześnie nie przewiduje się obciążenia ośrodka szkolenia kosztami związanymi z tłumaczeniem testów egzaminacyjnych na język obcy (w przypadku kursów organizowanych w Polsce dla kierowców nie posiadających znajomości języka polskiego),
- nie uwzględniono uwag DGSA oraz OZPTD dotyczącej zmiany tytułu ustawy na „ustawa z dnia ... o lądowym przewozie towarów niebezpiecznych” – zakres przedmiotowy ustawy wynika z jej art. 1,
- nie uwzględniono uwag IGTL, DGSA, OZPTD i ZMPD odnośnie do przepisów dotyczących katalogu pytań na egzamin dla doradców, gdyż kwestie dotyczące ww. katalogu zostały wykreślone z ustawy i zostaną uregulowane w akcie wykonawczym,
- nie uwzględniono uwagi DGSA dotyczącej wykreślenia art. 9 ustawy,
- nie uwzględniono uwagi OZPTD dotyczącej utrzymania w mocy dotychczasowych aktów wykonawczych, gdyż wraz z ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych wejdą w życie wydane na jej podstawie nowe akty wykonawcze,
- nie uwzględniono uwagi OZPTD dotyczącej wydawania zaświadczeń ADR, gdyż zgodnie z projektem ustawy zaświadczenie będzie wydawane przez jednostkę upoważnioną przez właściwą władzę, tj. ministra właściwego do spraw transportu, co jest zgodne z postanowieniami ADR,
- nie uwzględniono uwag DGSA, OZPTD i ZMPD dotyczącej dyskryminującego charakteru ustawowych wymagań dla doradców – określone w ustawie wymagania są takie same dla doradców polskich i zagranicznych,

- nie uwzględniono uwagi ZMPD dotyczącej rezygnacji z umieszczania w projekcie ustawy definicji i określeń – słowniczek ustawowy jest konieczny, gdyż umieszczone w nim pojęcia są stosowane w dalszej części ustawy i powinno być jasno określone, co należy przez nie rozumieć,
- nie uwzględniono uwagi ZMPD dotyczącej pozostawienia kompetencji do wydawania zaświadczeń ADR przez ośrodki szkolenia – przekazanie tych kompetencji administracji publicznej ma na celu zapewnienie jednolitego systemu wydawania zaświadczeń i ujednoczenie ich formy.

Ponadto uwzględniono słuszne uwagi redakcyjne.

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nie przewiduje rozwiązań powodujących zmianę poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

W projekcie ustawy proponuje się ujednoczenie organów w zakresie prowadzenia kontroli podmiotów prowadzących kursy, o których mowa w ustawie. Dotychczas w zakresie przewozu kolejną nadzór nad podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia osób na rzecz tych przewozów sprawował Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. W zakresie przewozu żeglugą śródlądową obowiązujące przepisy prawne nie zawierały w tym zakresie stosownych i wystarczających regulacji. W odniesieniu natomiast do przewozu drogowego odpowiedni nadzór sprawował organ wykonawczy jednostki samorządu województwa – marszałek województwa. Należy zaznaczyć, że marszałkowie województw wykonywali zadania związane z nadzorem nad podmiotami prowadzącymi kursy uregulowane w przedmiotowym projekcie ustawy w ramach zadań zleconych z zakresu administracji rządowej.

W projekcie ustawy postanowiono, aby kontrola cywilnych podmiotów prowadzących kursy w zakresie wszystkich określonych w ustawie rodzajów przewozu drogowego towarów była sprawowana przez jeden organ – marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce prowadzenia kursu. Zgodnie z art. 55 ust. 1 zadania w zakresie kontroli, o której mowa wyżej, będą wykonywane przez marszałka województwa jako zadania zlecone z zakresu administracji rządowej. W zakresie przewozu drogowego sytuacja nie ulegnie zmianie, ponieważ w chwili obecnej zadania te również są wykonywane przez marszałka województwa. Nowe zadania w tym zakresie będą dotyczyły przewozu kolejną i żeglugą

śródlądową, jednak uwzględniając niewielką liczbę ośrodków prowadzących kursy w zakresie przewozu kolejną i przewozu żegluga śródlądową, ocenia się, że przyjęte rozwiązanie nie spowoduje niekorzystnych skutków finansowych dla marszałków województw. Zadania zlecone marszałkom wykonywane jako zadania zlecone z zakresu administracji rządowej, tj. prowadzenie rejestru podmiotów prowadzących kursy i kontrola takich podmiotów, będą finansowane z budżetu państwa. Podkreślić należy, że za pozostawieniem kompetencji w zakresie kontroli podmiotów prowadzących kursy marszałkom województw pozytywnie wypowiedzieli się sami przedstawiciele urzędów marszałkowskich. Przyjęte rozwiązanie będzie nawiązywało do obecnie obowiązujących regulacji w tym zakresie. Podmioty prowadzące kursy będą zobowiązane uiścić opłatę za dokonanie wpisu do rejestru podmiotów prowadzących kursy, która będzie stanowić dochód budżetu państwa. Dotychczas opłata ta stanowiła dochód budżetów gmin, przy czym należy zauważyć, że gminy i ich organy w przeciwieństwie do marszałków województw nie wykonywały żadnych zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Szacuje się, że wykonywanie zadań związanych z kontrolą podmiotów prowadzących kursy, w tym prowadzenie określonych w ustawie ewidencji, nie będzie wymagało zwiększenia kwoty dotacji celowych z budżetu państwa na pokrycie kosztów nowych zadań zleconych marszałkowi województwa.

Przewiduje się, że wejście w życie proponowanych rozwiązań, w tym zniesienie obowiązku wykonywania określonych w projekcie ustawy zadań, obniży koszty działalności Urzędu Transportu Kolejowego albo umożliwi przesunięcie pracownika do wykonywania innych zadań, których realizacja była ograniczona ze względu na braki etatowe (np. związane z wdrożeniem III pakietu kolejowego).

Kwestie związane z ustaleniem wysokości środków finansowych dla właściwych jednostek będą weryfikowane w kolejnych latach budżetowych.

Planowane zmniejszenie wpływów bądź kosztów związanych z wykonywaniem zadań z zakresu przewozu kolejną towarów niebezpiecznych powinno być realizowane na etapie prac nad ustawą budżetową na kolejny rok.

W art. 41 ust. 3 projektu ustawy przewidziano konieczność powoływania przez ministra właściwego do spraw transportu komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin kończący kursy dla doradców do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych. Nałożenie obowiązku powoływania komisji egzaminacyjnej na egzamin, o którym mowa w art. 40 ust. 2 pkt 4 projektu ustawy, spośród osób posiadających wiedzę w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych nie wpłynie i nie spowoduje wzrostu kosztów działalności resortu w przypadku podjęcia takich działań przez ministra właściwego do spraw transportu.

W projekcie ustawy nałożono na Dyrektora TDT obowiązki związane m.in. z wydawaniem, przedłużaniem ważności i cofaniem, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, prowadzeniem ewidencji doradców, sprawdzaniem statków pod względem spełnienia przez nie dodatkowych wymagań technicznych i wydawaniem świadectw dopuszczenia pojazdu ADR. W projekcie ustawy przewiduje się konieczność uiszczenia opłaty za egzamin na doradcę, przedłużenie świadectwa doradcy oraz wydanie jego wtórnika, a także za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Opłaty te będą stanowiły przychód TDT i będą przeznaczone na finansowanie działań podejmowanych i wynikających z projektu ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zakłada się, że wpływy z pobranych opłat będą pokrywały koszty wynikające z przyznanych Dyrektorowi TDT nowych zadań. Dotychczas za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR była pobierana opłata skarbowa w wysokości 132 zł, stanowiąca dochód budżetu jednej gminy (Warszawa) niewykonującej żadnych zadań związanych z wydawaniem takiego świadectwa. Dlatego celowe jest ustanowienie tej opłaty jako przychodu TDT, który będzie służył pokrywaniu kosztów wydawania świadectw ADR przez TDT. Szacuje się, iż rocznie wydawanych jest ok. 15 000 świadectw dopuszczenia pojazdu ADR, co przy opłacie w wysokości 132 zł daje kwotę 1 980 000 zł – o tyle ulegną zmniejszeniu dochody budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

W przypadku przedmiotowej ustawy nie będzie miał zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), ponieważ projekt ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nie przewiduje zmiany poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych, w tym jednostek samorządu terytorialnego. Wprawdzie, jak wskazano wyżej, ze względu na likwidację opłaty skarbowej za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR zmianie ulegnie wysokość dochodów gminy Warszawa, jednak dochody te nie wiązały się z koniecznością wykonywania jakichkolwiek zadań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, a wprowadzane ustawą rozwiązania nie oznaczają nałożenia na tę jednostkę konieczności ponoszenia jakichkolwiek wydatków. W związku z powyższym należy uznać, że wprowadzone regulacje nie będą miały wpływu na wydatki tej jednostki samorządu terytorialnego.

Dochód budżetu państwa będą stanowiły opłaty za wydanie świadectw eksperta ADN (w tym także eksperta do przewozu gazów i chemikaliów) i ich wtórników oraz za wydanie świadectwa dopuszczenia statku ADN. Dochodem budżetu państwa będą także administracyjne kary pieniężne przewidziane w rozdziale 8 ustawy, nakładane za naruszenie przepisów ustawy. W okresie od 1 stycznia 2009 r. do 30 czerwca 2010 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 31 042 pojazdów w zakresie przewozu drogowego

towarów niebezpiecznych, stwierdzając 3 296 naruszeń. Ogółem w ww. okresie na podstawie wydanych decyzji ITD nałożyło kary na kwotę 107 978 690 zł. Brak danych, jaką część z tej kwoty stanowiły kary za naruszenia związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych. W zakresie przewozu towarów niebezpiecznych koleją i żeglugą śródlądową w 2010 r. nie nałożono administracyjnych kar pieniężnych.

Opłacie będą podlegały również egzamin kończący kurs ADR oraz przedłużenie i wydanie wtórnika zaświadczenia ADR. Opłaty tę będą stanowiły przychód jednostki, o której mowa w art. 23 projektu ustawy i będą pokrywały koszty wynikające z przyznanych tej jednostce zadań.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu ustawy nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

W projekcie ustawy przewiduje się, że uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt, co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres wykonywanego przewozu lub czynności z nim związanych.

Przyjęcie rozwiązania, polegającego na konieczności wyznaczenia doradcy nie spowoduje wzrostu kosztów działalności uczestników przewozu towarów niebezpiecznych ponieważ powieła rozwiązania obecnie obowiązujące.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie projektu ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.