



Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA
Biuro: os. Dolnośląskie 315/137; 97 400 Bełchatów; tel.: 603 232 256; fax: 44 789 04 84 www.s-dgsa.pl;
KRS: 0000143009 REGON: 356648426 NIP: 6772213779
Konto: ING – Bank Śląski o. Bełchatów 26 1050 1937 1000 0023 0693 0161

Warszawa, dnia 29.05.2017 r.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
Departament Transportu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: PROJEKTU USTAWY Z DNIA O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

W związku z projektem z dnia 18 kwietnia 2017 r. **ustawy z dnia o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw**, Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA, przedstawia następujące uwagi do ww. projektu.

Ad. art. 1 pkt 4 projektu ustawy (w zakresie zmiany art. 89a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

Stosowanie przez Inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy warunków i trybu kontroli określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. może spowodować kolizję ze stosowanymi obecnie warunkami i trybem kontroli Państwowej Inspekcji Pracy. Celem uniknięcia takiej sytuacji, postulujemy wprowadzenie przepisów określających, które warunki i który tryb będzie miał zastosowanie w przypadku ww. kolizji lub innej sprzeczności tak, aby wszyscy Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy stosowali przepisy w sposób jednolity, co zapewni równość traktowania kontrolowanych podmiotów.

Ad. art. 1 pkt 8 projektu ustawy (w zakresie zmiany art. 92a ust. 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

Z proponowanych zmian wynika wprost podwyższenie maksymalnej kary pieniężnej za stwierdzone naruszenia dla przedsiębiorców o 5000 zł (z 10000 zł obecnie do 15000 zł projektowane) oraz dla zarządzających przedsiębiorstwem lub transportem w przedsiębiorstwie i innych osób o 3000 zł (z 2000 zł obecnie do 5000 zł projektowane).

Biorąc pod uwagę obecnie trudną sytuację na rynku usług transportowych związaną chociażby ze spadającą liczbą kierowców zawodowych, obciążenia dla uczestników przewozu wynikające nie tylko z faktu wykonywania transportu drogowego rzeczy, a także inne, wysokie sankcje wprowadzane

odrębnymi przepisami prawa pośrednio tylko związanymi z transportem, takie rozwiązanie należy ocenić negatywnie.

Dodatkowo zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu do omawianego projektu ustawy brak jest jakiegokolwiek informacji o przyczynach przyjęcia takiego dotkliwego rozwiązania. Opis zmian zawarty w pkt 8 uzasadnienia odnoszący się do nowelizacji omawianego przepisu wydaje się wręcz absurdalny, bowiem podwyższenia maksymalnego limitu kar w żadnym stopniu nie można nazwać konkurencyjnością ani tym bardziej ochroną polskich przedsiębiorców przed dyskryminacją na rynku usług transportowych. Wobec niniejszego uzasadnienie zawarte w omawianej części należy uznać za pozorne i w sposób oczywisty pomijające najważniejszą, planowaną zmianę, tj. podwyższenie ww. limitów kar pieniężnych.

Ad. art. 1 pkt 8 projektu ustawy (w zakresie zmiany art. 92a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

Definicja „wysyłającego” powinna zostać rozszerzona o podmioty powiązane z transportem. Zgodnie z definicją zawartą w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) nadawca oznacza przedsiębiorstwo, które wysyła towary niebezpieczne, zarówno we własnym imieniu jak też w imieniu osoby trzeciej, np. w imieniu spedytora, czy zleceniobiorcy.

Ponadto, analogiczne zasady odpowiedzialności, w tym obowiązki i kary pieniężne, powinny dotyczyć również „wysyłającego”. Obecnie, mająca miejsce w praktyce bezkarność nadawców, w szczególności nadawców towarów niebezpiecznych, jest częstym powodem krzywdzenia przewoźników, tj. częstym powodem ponoszenia przez przewoźników odpowiedzialności za naruszenia będące konsekwencją działań nadawców.

Dzięki postulowanym ww. rozszerzeniu definicji, obowiązków i odpowiedzialności nad prawidłowym wykonywaniem usług przewozowych w ramach całego łańcucha dostaw, czuwać będzie nie tylko przewoźnik, ale także wysyłający, spedytor, nadawca lub załadowca. Dodatkowo, takie rozwiązanie pozwoli na indywidualne ponoszenie odpowiedzialności przez podmioty faktyczne popełniające naruszenia warunków i wymagań przewozowych.

Ad. art. 1 pkt 8 projektu ustawy (w zakresie zmiany art. 92a ust. 9 i 10 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

W projektowanych przepisach użyto ogólnych określeń „odpowiedzialność administracyjna” oraz „odpowiedzialność administracyjna przedsiębiorcy”, które należy doprecyzować poprzez konkretyzację w odniesieniu do stosowanych kar pieniężnych nakładanych w drodze decyzji administracyjnych oraz do określonego ustawowo trybu postępowania administracyjnego.

Ad. art. 3 pkt 5 projektu ustawy (w zakresie zmiany art. 110 ustawy z dnia 19 października 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych)

Wprowadzenie proponowanego rozwiązania ograniczającego limit kar pieniężnych do kwoty 10000 zł na każdego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest niezgodne z projektowanymi zmianami dotyczącymi limitów kar w transporcie drogowym.

Biorąc pod uwagę fakt, że uczestnikiem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych może być zarządzający przedsiębiorstwem lub transportem w przedsiębiorstwie oraz inna osoba fizyczna prowadząca działalność związaną z tym przewozem, to stosując zasady równego traktowania podmiotów, do limitu kar za naruszenia powinny mieć zastosowanie przepisy ogólne dotyczące transportu drogowego, a więc kwota 5000 zł a nie 10000 zł.

Dodatkowo, nie określono, czy limit kar 10000 zł za naruszenia dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych będzie wliczony w proponowany limit kar 15000 zł w transporcie drogowym. Takie rozwiązanie może spowodować dodatkowe napiętnowanie przewozów drogowych towarów niebezpiecznych, do których będzie stosować się sumę dwóch ww. limitów, czyli kwotę nie 25000 zł, a takie rozwiązanie należy uznać za całkowicie bezzasadne i naruszające równość traktowania podmiotów uczestniczących w przewozie drogowym rzeczy.

Wobec powyższego proponuje się przyjęcie obecnie stosowanego rozwiązania przyjętego w art. 110 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

Z poważaniem

M. Nicopulos

Maria Nicopulos
Prezes Zarządu



Norbert Świderek
Wiceprezes Zarządu



Rafał Buchcar
Wiceprezes Zarządu