

Bełchatów, 28 marca 2018 r.

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

### Uwagi i propozycje zmian do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych

1. Art. 2 pkt 1), 2) i 3) – zaktualizować numer dziennika ustaw.
2. Art. 2 pkt 5), 6) i 7) – należałoby doprecyzować, o jakie „czynności związane z tym przewozem” chodzi; np.: „oraz krótkotrwałe składowanie towarów niebezpiecznych, występujące między operacjami transportowymi, związane ze zmianą rodzaju lub środka transportu”.
3. Art. 2 pkt 12) – definicja „pojazdu” w brzmieniu ustawowym jest tożsama z definicją „jednostki transportowej” w ADR, natomiast ADR, Artykuł 1 Umowy podaje osobno definicję „pojazdu” – jako „pojazd samochodowy, pojazd członowy, przyczepę i naczepę”.

**UWAGA: w polskim wydaniu ADR, w 1.2.1 jest definicja „pojazdu drogowego”, której nie ma w 1.2.1 ADR angielskim**

4. Art. 2 pkt 16) – zamiast „pojazd MEMU” proponuję „MEMU” – urządzenia te są zabudowywane albo na stałe do pojazdu, albo w ramie kontenera;

Proponuję wykreślić z definicji „duży pojemnik do przewozu luzem DPPL”.

DPPL jest zgodnie z RID/ADR/ADN opakowaniem i podlega w sprawach warunków technicznych i badań jednostce upoważnionej przez ministra właściwego ds. gospodarki (na dzisiaj COBRO i Instytut Mechaniki Precyzyjnej). Natomiast w kontekście art. 9 ust. 1 pkt 4) lit. a) właściwą władzą w sprawie warunków technicznych i badań urządzeń transportowych (a więc i DPPL) jest Dyrektor TDT. W tej sytuacji dochodzi do kolizji kompetencji. Ponadto dodatkowe badania wymagane w 4.1.2.2 dotyczą wyłącznie DPPL metalowych, ze sztywnego tworzywa sztucznego i złożonych, oraz zgodnie z 6.5.4.4.1 – badania te mają być wykonywane **w sposób uznany** przez właściwą władzę, a nie przez właściwą władzę. RID/ADR/ADN nie precyzuje, z którego Państwa Strony RID/ADR/ADN powinna uznać sposób badany – równie dobrze może to być niemiecki BAM czy belgijski Remitack.

5. Art. 3 ust. 1 pkt 1) – należy przeformułować przepis – RID/ADR/ADN nie wskazuje przypadków, w których nie stosuje się prawa krajowego, lecz wskazuje przypadki, w których przewóz

towarów niebezpiecznych może być zwolniony całkowicie lub częściowo ze stosowania RID/ADR/ADN.

6. Art. 4 – wykreślić. Ustawa może regulować wyłącznie obszary, które nie są regulowane przez RID/ADR/ADN, lub gdy władze krajowe (właściwe władze) zostały wyraźnie zobowiązane do uregulowania określonych obszarów (dot. m.in. ciśnieniowych urządzeń transportowych).
7. Art. 5 ust. 1 i 2 – wykreślić – zapisy tych ustępów wynikają jednoznacznie z zapisów RID/ADR/ADN (definicja towaru niebezpiecznego).
8. Art. 8 ust. 2 pkt 3) – proponujemy zapis: „3) warunki i tryb wydawania wojskowego świadectwa zatwierdzenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, a także wzór i sposób jego wypełniania”. Nazwa dokumentu powinna być analogiczna do nazwy dokumentu cywilnego.
9. Art. 9 – wymaga gruntownej zmiany. Obecne zapisy powodują, że mamy szereg obszarów, gdzie de facto nie ma wskazanej właściwej władzy, albo kompetencje nie są doprecyzowane. Szczegóły zawarte są w zestawieniu przekazanym Zespołowi jesienią 2017 roku. A może dać delegację Radzie Ministrów do wydania rozporządzenia w tej sprawie? W praktyce łatwiej jest zmienić rozporządzenie niż ustawę.
10. Art. 12 ust. 1 i 2 – ujednolicić zapisy, obecnie jest: „niezwłocznie powiadomić” i „niezwłocznie powiadamia”.
11. Art. 13 ust. 1 – nie jest sprecyzowane, który uczestnik i w jakie dokumenty powinien wyposażyć osobę wykonującą przewóz. Problem do przedyskutowania.

Art. 13 ust. 2 – wykreślić. Nie ma takiego wymagania w RID/ADR/ADN. Uzasadnienie: *Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych w większości przypadków nie mają możliwości technicznych, finansowych i prawnych stosowania nowego przepisu.*

*Stan taki spowodowany jest następującymi problemami:*

*1) Stosowane programy informatyczne firm spedycyjnych generujące zlecenia przewozu oraz dokumenty przewozowe nie są dostosowane do wdrożenia nowego wymagania (nie obejmują wymagania podania właściciela towaru). Wdrożenie wszelkich zmian do systemów informatycznych jest niezwykle kosztowne. W przypadku dużych światowych firm korporacyjnych mających swoje oddziały w Polsce a działających na jednym wspólnym systemie informatycznym zmiany takie są niemożliwe;*

*2) Obecnie najczęściej stosowany dokument przewozowy wynikający z Konwencji CMR nie przewiduje pola w którym umieszcza się „właściciela towaru”;*

*3) Brak możliwości egzekwowania od zagranicznych nadawców wymogu podania „właściciela towaru”, w szczególności dotyczy przesyłek z importu lub na przesyłkach tranzytowych. Dodatkowo, stosowanie nowych obowiązków jedynie w odniesieniu do transportu krajowego*

*powoduje dyskryminację polskich przedsiębiorstw prowadzących dozwoloną działalność związaną z przewozem wyłącznie na terenie Polski;*

*4) Przewoźnik, który wykonuje usługę przewozu zobowiązany jest do weryfikacji poprawności umieszczenia nowych zapisów. Przewoźnik nie może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłki towaru niebezpiecznego, jeżeli nowe zapisy dotyczące właściciela nie są zamieszczone. Odmowa naraża go na poniesienie kar związanych z niewywiązaniem się z umowy przewozu, w konsekwencji do utraty zleceń spedycyjnych i kontraktów;*

*5) Nowy zapis naraża uczestników przewozu na poświadczanie nieprawdy, skąd bowiem przyjmując towar do przewozu np. po przeładunku (załadowca) ma wiedzieć czy właściciel towaru jest taki sam. Pozyskiwanie takich informacji wydłuża proces transportowy, tym bardziej, że często przewożony jest nie jeden a wiele różnych towarów niebezpiecznych;*

*6) Brakuje interpretacji dotyczącej zakresu stosowania nowego przepisu, m.in.:*

*Kto jest właścicielem próżnej nieoczyszczonej: cysterny, butli oraz innych próżnych opakowań stosowanych w przewozach lądowych towarów niebezpiecznych?*

*Kto jest właścicielem pojazdu do przewozu po przewozie luzem, będących zgodnie z definicją towarem niebezpiecznym?*

*Czy nowe zapisy są wymagane są w odniesieniu do realizacji przewozu towarów niebezpiecznych na wyłączeniach zgodnie z przepisem 3.4 (LQ), 3.5 (LE) oraz 1.1.3.6 ADR/RID/ADN?*

*Kto będzie sprawdzał czy wymagane nowe zapisy zostały zamieszczone prawidłowo?*

*Ustawa - Prawo energetyczne dotyczy paliw stałych i ciekłych, dlatego dziwi nas fakt, iż dodatkowe obowiązki zostały nałożone na przewozy lądowe wszystkich towarów niebezpiecznych. Ponadto, nie mają one żadnego znaczenia dla bezpiecznego realizowania przewozu tych towarów.*

*Jeżeli wprowadzona zmiana wynika z przyczyn ekonomicznych (uszczelnienia systemu podatkowego) wymaganie podania „nazwy i adresu podmiotu, którego własnością, w chwili przekazania osobie wykonującej przewóz jest dany towar” może być podane na innych dokumentach związanych z przewozem, np. dowodu wydania/atestu, dokumentach z odprawy celnej itp.*

*Pragniemy również zaznaczyć, iż zgodnie z przepisem 5.4.4 Umowy ADR Nadawca i Przewoźnik zobowiązany jest do przechowywania kopii dokumentu przewozowego przez okres co najmniej trzech miesięcy. Usuwanie dokumentów przewozowych po trzech miesiącach od daty przewozu jest stosowaną standardową praktyką wśród uczestników przewozu.*

*13. Art. 14 ust. 2 – po słowach „świadectwem doradcy” zamiast przecinka postawić kropkę i wykreślić dalszą część zdania. Sformułowanie „osoba posiadająca wiedzę i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia” jest nieprecyzyjne i stwarzające*

pole do szerokiej interpretacji: czy uprawnienia inspektora bhp są wystarczające?; czy konieczne jest posiadanie przeszkolenia pedagogicznego?

14. Art. 15 ust. 2 – obecny zapis jest nieprecyzyjny – cały RID/ADR/ADN to są ograniczenia dotyczące ilości lub sposobu pakowania. Dotyczy również tylko przewozu (patrz: wątpliwości co do definicji przewozu). Proponuję sformułowanie: „Obowiązek wyznaczenia doradcy nie dotyczy uczestników przewozu, o których mowa w ust. 1,
- a. każdorazowo wykonujących czynności w ilościach, które nie wymagają oznakowania środka transportu lub urządzenia transportowego tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami,
16. Art. 17 ust. 1 – obecne przepisy są sprzeczne z obowiązującymi przepisami podrozdziału 1.8.5.1 RID/ADR/ADN:
- a. RID/ADR/ADN wymienia konkretnych uczestników przewozu: załadowcę, napełniającego, przewoźnika i odbiorcę – a nie, jak w ustawie ogólnie „uczestnik przewozu”,
  - b. wymienieni w ppkt a) uczestnicy przewozu mają się UPEWNIĆ, że raport powypadkowy został sporządzony. RID/ADR/ADN nie wskazuje, kto ten raport powinien sporządzić,
  - c. termin wykonania raportu wynosi 1 miesiąc, a nie 14 dni, jak wskazano w ustawie.
17. Art. 20 ust. 2 – Proponuję zapis: „2. Do egzaminu dopuszczona może być osoba, która:
- 1) ukończyła 21 lat, z wyjątkiem kierowców pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
  - 2) posiada prawo jazdy kategorii B i/lub C,
  - 3) ukończyła odpowiedni kurs ADR:
    - a. początkowy - jeżeli ubiega się o wydanie zaświadczenia ADR po raz pierwszy lub dotychczasowe zaświadczenie ADR utraciło ważność,
    - b. doskonalący lub początkowy - jeżeli ubiega się o przedłużenie zaświadczenia ADR.
  - 3. Doradca posiadający ważne świadectwo doradcy w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych może być dopuszczony do egzaminu bez ukończenia kursu, o którym mowa w ust. 2 pkt. 3).
  - 4. Zaświadczenie ADR otrzymuje osoba, która złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin, o którym mowa w ust. 2.”

Dotychczasowe przepisy budzą wiele wątpliwości. Do egzaminu dopuszczane są osoby, które nie mają ukończonych 21 lat (nawet 18-19 latnie), z tym, że marszałek województwa wstrzymuje wydanie zaświadczenia do czasu ukończenia wymaganego wieku. Zapis dotychczasowego ppkt. 2) jest często interpretowany w taki sposób, że kierowca posiadający prawo jazdy kat. C powinien posiadać ważne badania lekarskie, psychologiczne oraz kwalifikację, bez względu na to, jakim pojazdem będzie wykonywał przewóz towarów niebezpiecznych – o dmc do, czy powyżej 3,5 t. To, czy kierowca spełnia wymagania ustawy o kierujących pojazdami i ustawy o transporcie drogowym jest możliwe de facto do weryfikacji dopiero w trakcie kontroli na drodze. Często są sytuacje, że kierowca posiadający kategorię C nie wykonuje badań lekarskich i psychologicznych oraz nie robi kwalifikacji, bowiem na co dzień

kieruje pojazdem o dmc do 3,5 t. Nielogiczne jest również wymaganie od doradcy ukończenia kursu dla kierowców, w sytuacji, gdy ma on uprawnienie do prowadzenia takiego kursu. Dotychczasowe brzmienie przepisu sugeruje, że kierowca przedłużający uprawnienia powinien ukończyć kurs doskonalący – nie może uczestniczyć w kursie początkowym.

- ~~18. Art. 21 – do dyskusji – zmiana miejsca i sposobu egzaminowania. ADR dopuścić przeprowadzanie egzaminu w formie elektronicznej. Ewentualnie można zastosować stosunkowo długi, np. dwuletni okres przejściowy – tak aby na spokojnie można było wdrożyć nowy system egzaminowania.~~
19. Art. 22 ust. 2 – przepis ma zastosowanie wyłącznie do egzaminów „wojskowych”. Należałoby go powtórzyć również w art. 20.
20. Art. 23 – należy brzmienie ustalić odpowiednio do nowelizacji art. 21.
21. Art. 24 ust. 2 – kierowca przedłużający zaświadczenie ADR powinien mieć możliwość odbycia nie tylko kursu doskonalącego, ale również początkowego. W ostatnim zdaniu wykreślić słowa „o wydanie wtórnika” – jest to oczywisty błąd redakcyjny.
22. Art. 33 ust. 2 – jest sprzeczny z 8.2.2.7.1.3 oraz 8.2.2.7.2.3 ADN – na egzaminie powinny być stosowane pytania z katalogu pytań oficjalnie ogłoszonego na stronie EKG ONZ: [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/catalog\\_of\\_questions.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/catalog_of_questions.html)
23. Art. 40 ust 2 – wykreślić. RID/ADR/ADN, w rozdziale 1.8.5 nie określa kto powinien wykonać ten raport, lecz w jakich sytuacjach raport powinien być sporządzony. Raport powinien być wykonany również, gdy uczestnik przewozu nie ma obowiązku wyznaczania doradcy, np. przy przewozie przy zastosowaniu przepisu 1.1.3.6 (np. uwolnienie powyżej 1000 l/kg towarów kategorii transportowej 4, uwolnienie dowolnej ilości towarów klasy 6.2). Nie wiadomo kto powinien wykonać raport w sytuacji, gdy w zdarzeniu będzie uczestniczył przewoźnik zagraniczny – a jako uczestnik przewozu ma prawo domagać się (upewnić) wykonania raportu. W praktyce, nawet gdy jest wyznaczony doradca – to zanim dotrze on na miejsce zdarzenia – to miejsce będzie już uprzątnięte i raport sporządzany jest na podstawie danych zebranych przez służby ratownicze, Policję lub ITD.
24. Art. 54 – należałoby jednoznacznie określić prawo marszałka do kontroli przeprowadzanego kursu w terminach podanych w zgłoszeniu kursu – np. obecności uczestników.
25. Art. 60 ust. 1, 4 – 7, Art. 61, Art. 63 ust. 1 i inne – zamiast „świadczenie dopuszczenia pojazdu ADR” powinno być „zatwierdzenie ADR” – patrz 9.1.2.1 ADR – definicja „zatwierdzenie ADR”.
26. Art. 99 ust. 1 pkt 1) – należy doprecyzować, że kontrola prowadzona przez ITD obejmuje również przewóz towarów niebezpiecznych pojazdami o dmc do 3,5 t oraz może dotyczyć również uczestnika przewozu, który nie jest przewoźnikiem.
27. Art. 99 – W zakresie kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych - przywrócić inspektorom Państwowej Inspekcji Pracy uprawnienia kontrolne, które posiadali na podstawie

uchylonej Ustawy z dnia z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W obecnym stanie prawnym przedsiębiorcy nie posiadający środków transportu nie są kontrolowani na terenie swojego przedsiębiorstwa w zakresie wymagań Umowy ADR przez żadne organy kontrolne. Państwowa Inspekcja Praca mogłaby przeprowadzać kontrolę u uczestnika przewozu (pakującego, nadawcę, załadowcę, rozładowcę itp.)

28. Taryfikator – brak sankcji za niewłaściwe umieszczenie gaśnic,

- punkt 3.6 – wymagania w stosunku do pojazdu są również w części 7, np. 7.3.1, 7.3.2, 7.3.3

- punkt 4.1 – wprowadzić stopniowanie niezgodności opakowań w zależności od rzeczywistego zagrożenia – obecnie karę w wysokości 3000 zł można nałożyć zarówno za przewóz w przeterminowanym DPPL jak i w sztuce przesyłki LQ bez zafoliowanej od spodu „tacy”.

- punkt 5.9 – rozszerzyć zakres również na ADR i ADN.

- punkt 5.13 – w obecnym brzmieniu przewoźnik, o ile nie będzie wykonywał przewozu towarów niebezpiecznych, nie może być ukarany za zamontowanie zbyt dużych zbiorników...

29. Proponujemy rozpoczęcie prac legislacyjnych przy współpracy z przedstawicielami Ministra właściwego do spraw gospodarki (obecnie Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju) oraz Ministra właściwego do spraw wewnętrznych Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji nad *Rozporządzeniem dot. Monitorowania przewozu drogowego towarów dużego ryzyka*. Podjęcie prac legislacyjnych ma na celu poprawę bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych dużego ryzyka zgodnie z wymaganiami działu 1.10 Umowy ADR. Towary, te mogą być użyte, niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar, masowych zniszczeń lub szczególnie w przypadku klasy 7, społeczno-ekonomiczną dezorganizację. W aktualnym systemie prawnym brak określenia (np. Rozporządzeniem) szczegółowych zasad i wytycznych, jakim powinny odpowiadać plany ochrony towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, które wymagane są przepisami działu 1.10 Umowy ADR. W naszej ocenie obecnie rozwiązania legislacyjne nie zapewniają realizacji celu - jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa państwa i obywateli w związku z zagrożeniami związanymi z załadunkiem, rozładunkiem, przewozem towarów niebezpiecznych dużego ryzyka.

W naszej ocenie brakuje szczególnie przepisów dotyczących konwojowania transportów z materiałami niebezpiecznymi dużego ryzyka w szczególności z materiałami wybuchowymi (podobnymi do przepisów dot. środków pieniężnych).

W ustawie o ochronie osób i mienia za opracowanie i uzgodnienie planu ochrony transportu powinien odpowiadać wykonujący przewóz, a nie szef ochrony obszaru, z którego następuje wyjazd.



W ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych należy jednoznacznie określić, że jeżeli jest opracowany, uzgodniony i wdrożony plan ochrony wynikający z ustawy o ochronie osób i mienia, spełniający jednocześnie wytyczne ADR/RID, to nie jest wymagany osobny plan ochrony wynikający z działu 1.10 ADR/RID.

30. Zmiana rozporządzenia w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania. Obecnie obowiązujący wzór rocznego sprawozdania ciągle wywołuje w środowisku przedsiębiorców i doradców wiele kontrowersji związanych głównie z opisem sposobu jego wypełniania.

Pierwsza uwaga dotyczy czynności „pakowania”. „Pakujący” oznacza przedsiębiorstwo, które umieszcza towary niebezpieczne w opakowaniach, z uwzględnieniem opakowań dużych i dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), a także - jeżeli jest to konieczne - przygotowuje sztuki przesyłek do przewozu. Pakujący towary niebezpieczne nie korzystając z wyłączenia LQ, zapakowane towary (oznakowane numerem UN oraz nalepkami ostrzegawczymi) może przekazać załadowcy bądź nadawcy, który nada je do przewozu na pełnym ADR lub na wyłączeniu 1.1.3.6 (nie podlegają pod roczną sprawozdawczość). Czy powinien on wykazać je w rocznym sprawozdaniu? Czasami pakujący nie ma wiedzy, czy zapakowane przez niego towary będą nadawane na częściowym wyłączeniu ze względu na ilość towarów w jednostce transportowej. Ponadto sam pakujący będący jednocześnie nadawcą i załadowcą może prowadzić działalność w ramach częściowego wyłączenia 1.1.3.6.

Druga uwaga dotyczy faktu, że w załączniku do rozporządzenia nie wymieniono cystern stałych i pojazdów-cystern, w których realizuje się większość przewozów drogowych towarów niebezpiecznych. Zakładamy jednak, że zgodnie z definicją podaną w dziale 1.2 Umowy ADR w rocznym sprawozdaniu uwzględnia się ilości towarów przewożonych w cysternach stałych i pojazdach cysternach. Definicja, o której mowa to: *„Cysterna” oznacza zbiornik wraz z jego wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym. Określenie to użyte samodzielnie oznacza kontener-cysternę, cysternę przenośną, cysternę odejmowalną lub cysternę stałą, zgodnie z definicjami podanymi w niniejszej części, z uwzględnieniem cystern stanowiących element pojazdów-baterii lub MEGC (patrz również „cysterna odejmowalna”, „cysterna stała”, „cysterna przenośna” oraz „wieloelementowy kontener do gazu”).*

Trzecia najważniejsza uwaga dotyczy jednostek. Zgodnie z rozporządzeniem, ilość towarów niebezpiecznych podaje się w następujących jednostkach, zaokrąglonych do pełnych jedności:

– dla materiałów ciekłych i gazów sprężonych: pojemność nominalna naczyń w litrach [l].

W dokumentach przewozowych najczęściej stosowaną jednostką są kilogramy. Powoduje to konieczność pracochłonnego przeliczania kilogramów na litry, przy użyciu gęstości. W szczególności trudność ta dotyczy przewoźników drogowych oraz firm spedycyjnych, które nie mają dostępu do kart charakterystyki przewożonych towarów.

Biorąc pod uwagę ww. uwagi, a także zakres postulowanych przez nas zmian, ich merytoryczną zawartość oraz odniesienie zmian do wszystkich trzech gałęzi transportu lądowego towarów niebezpiecznych, proponujemy sporządzenie projektu nowego rozporządzenia, który zawierałby podstawę prawną, odniesienie do załącznika oraz przepis uchylający obecne rozporządzenie i ustalający datę wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, a także nowy wzór rocznego sprawozdania wraz z opisem sposobu jego wypełniania.

**Z poważaniem**

*M. Nicopulos*

**Maria Nicopulos**  
**Prezes Zarządu**



**Norbert Świderek**  
**Wiceprezes Zarządu**