

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, w tym doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych;

- podmiotów prowadzących działalność w zakresie prowadzenia kursów, o których mowa w ustawie.

2. Konsultacje społeczne (wyniki konsultacji odnoszą się do projektu ustawy z marca 2009 r.)

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 (dalej 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-Pomorski, 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 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 dot. art. 2 ustawy poprzez usunięcie definicji „czynności związanych z przewozem towarów niebezpiecznych”.
- uwzględniono uwagę DGSA dot. skreślenia art. 4 ust. 2 odwołującego się do ustawy – Prawo atomowe.
- uwzględniono uwagę DGSA dot. uwzględnienia w art. 6 pkt 2 lit. b również nadwozi pojazdów do przewozu luzem towarów niebezpiecznych.
- uwzględniono propozycję DGSA i OZPTD dot. rezygnacji z konieczności odbywania kursów doskonalących przez doradcę.
- uwzględniono uwagę DGSA dot. wpisu do rejestru przedsiębiorców poprzez modyfikację wymagań, tak aby nie dyskryminować przedsiębiorców zagranicznych.
- uwzględniono uwagę DGSA dot. 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 dot. 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 dot. zrezygnowania z nakładania na podmiot prowadzący kurs obowiązku przesyłania listy kierowców przystępujących do egzaminu.
- uwzględniono uwagę ZPMD dot. 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, iż 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 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, iż 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 dot. 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 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 dot. wykreślenia art. 9 ustawy.
- nie uwzględniono uwagi OZPTD dot. 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 dot. 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 dot. dyskryminującego charakteru ustawowych wymagań dla doradców – określone w ustawie wymagania są takie same dla doradców polskich i zagranicznych.
- nie uwzględniono uwagi ZMPD dot. rezygnacji z umieszczania w projekcie ustawy definicji i określeń – słowniczek ustawy 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 dot. 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

W projekcie ustawy proponuje się ujednoczenie organów w zakresie prowadzenia kontroli podmiotów prowadzącymi 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, iż 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 sprawowana była przez jeden organ – marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce prowadzenia kursu. Zgodnie z art. 52 zadania w zakresie kontroli, o której mowa wyżej, będą wykonywane przez marszałka województwa jako zadania zleczone z zakresu administracji rządowej. W zakresie przewozu drogowego sytuacja nie ulegnie zmianie, ponieważ w chwili obecnej zadania te również wykonywane są przez marszałka

województwa. Nowe zadania w tym zakresie będą dotyczyły przewozu kolejną i żegluga śródlądową, jednak uwzględniając niewielką liczbę ośrodków prowadzących kursy w zakresie przewozu kolejną i przewozu żegluga śródlądową, ocenia się, że przyjęte rozwiązanie nie powinno spowodować 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 ze środków pochodzących z opłat za wpis do rejestru oraz kar administracyjnych nakładanych za naruszenie przepisów ustawy, które będą stanowiły dochód budżetu państwa. Podkreślić należy, że za pozostawieniem kompetencji 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 stanowić będzie 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, będzie wymagało zatrudnienia w urzędach marszałkowskich 1 osoby mającej w zakresie obowiązków wykonywanie zadań, o których mowa wyżej. Przewidywany roczny koszt zatrudnienia takiej osoby w urzędzie marszałkowskim to: 1 os. x 12 mies. x średnie miesięczne wynagrodzenie ok. 3000 zł = ok. 36000 zł, co w skali kraju (x 16) daje kwotę ok. 576 000 zł. Oznacza to konieczność zwiększenia kwoty dotacji celowych z budżetu państwa na pokrycie kosztów nowych zadań zleconych marszałkowi województwa.

Przewiduje się, iż 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 3 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 wotornika a także wystawienie i przedłużenie oraz wydanie wotornika 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, iż wpływy z pobranych opłat będą pokrywały koszty wynikające z przyznanych Dyrektorowi TDT nowych zadań. Dotychczas za wydanie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR była pobierana opłata skarbową w wysokości 132 zł stanowiącą dochód budżetu jednej gminy (Warszawa), nie wykonującej 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.

Dochód budżetu państwa będą stanowiły opłaty za wydanie świadectw eksperta ADN (w tym także eksperta do przewozu gazów i chemikaliów) i ich wotorników oraz za wydanie świadectwa dopuszczenia statku ADN wydanie jego wotornika. Dochodem budżetu państwa

będą także administracyjne kary pieniężne przewidziane w Rozdziale 8 ustawy, nakładane za naruszenie przepisów ustawy.

Opłacie będą podlegały również egzamin kończący kurs ADR oraz przedłużenie i wydanie wtórnika zaświadczenia ADR. Opłaty tę będą stanowiły przychód jednostki upoważnionej, o której mowa w art. 20 ust. 1 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, iż uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych obowiązany jest 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 powiela rozwiązania obecnie obowiązujące.

Zmiany w ustawie z dnia 30 kwietnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r., Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.) dotyczą skreślenia wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z listy podmiotów prowadzących kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe.

Konsekwencją wprowadzanych zmian w ustawie o systemie zgodności przyznanie uprawnień kontrolnych w tym zakresie organom dozoru technicznego.

Wynika to między innymi z faktu, iż zarówno inspektorzy transportu drogowego jak i pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego nie posiadają wystarczającej wiedzy praktycznej, technicznej i doświadczenia w zakresie między innymi badań butli, zbiorników rurowych, bębnow ciśnieńowych, naczyń kriogenicznych, wiązki butli oraz cystern, łącznie z cysternami odejmowalnymi, kontenerami-cysternami, pojazdami bateriami, pojazdami cysternami stosowanymi w transporcie gazów klasy 2 oraz w transporcie określonych towarów niebezpiecznych innych klas, łącznie z ich zaworami i innym wyposażeniem odpowiednio zgodnie z umową ADR albo umową RID.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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