

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 z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.)

- w zakresie przewozu kolejną w ustawie z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną 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 wyznaczania 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ww. umów międzynarodowych. Projekt przewiduje określenie w jednym akcie prawnym zasad przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, przewozu koleją towarów niebezpiecznych i przewozu żeglugą 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.) oraz art. 41 ust. 2- 8 i 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.).

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 kształcących i otrzymywaniem przez kierowców zaświadczenia ADR. Zaświadczenie ADR otrzymuje osoba, która m.in. ukończy z wynikiem pozytywnym odpowiedni kurs kształcący 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 kształcących wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców

prowadzących kursy kształcące. Organem, który prowadzi ww. rejestr i jednocześnie sprawuje nadzór nad prowadzeniem kursów kształcących 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. 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych towarów niebezpiecznych nadzór i kontrolę (za pośrednictwem pracowników Urzędu Transportu Kolejowego) nad przewozem koleją towarów niebezpiecznych sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa w przewozie koleją towarów niebezpiecznych są również wydawane, przedłużane i cofane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który także prowadzi ewidencję doradców do spraw bezpieczeństwa. Nadzorowi Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 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 Urzędu Transportu Kolejowego. Do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 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 dla 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 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ww. umów międzynarodowych. 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. Do zadań tych należy również zaliczyć zadania związane z kontrolą i nadzorem nad przewozem towarów niebezpiecznych.

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 RP 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 odniesieniu do przewozu realizowanego przez siły zbrojne RP przewidziano w art. 8 projektu pewne odstępstwa od ogólnych regulacji w tym zakresie a także upoważniono Ministra Obrony Narodowej do określenia w drodze rozporządzenia m.in. warunków krajowego przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do sił zbrojnych. Wprowadzenie tego rodzaju regulacji, w ocenie projektodawcy wynika z potrzeby uregulowania istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego kwestii. Dla 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 tego przepisu odpowiada obecnie obowiązującym regulacjom. 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.

W art. 10 projektu określono nową właściwość komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej. Sprawozdawczość wypadkowa, do której komendant ten jest obowiązany będzie miała miejsce tylko w przypadku poważnego wypadku lub awarii, a nie w każdym przypadku zaistnienia wypadku lub awarii.

Stosownie do przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, w art. 11 projektu zawarto przepis zwalniający z obowiązku informacyjnego administratorów danych przetwarzających dane osobowe, tj. podmioty prowadzące rejestry i ewidencje określone w ustawie. W projekcie ustawy istnieje podział prowadzonych ewidencji, na takie, które są stworzone na wewnętrzne potrzeby podmiotów wypełniających zadania administracyjne związane z przewozem towarów niebezpiecznych – ewidencje te dotyczą wydanych dokumentów (zaświadczeń ADR, świadectw dopuszczenia pojazdu i statku) i są wykorzystywane m.in. przy przedłużaniu ww. dokumentów lub przy wydawaniu wtórników tych dokumentów. Natomiast ewidencje, co do których w projekcie zaznaczono, że są ogólnodostępne i prowadzone w systemie teleinformatycznym, to ewidencje dotyczące podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych na rzecz innych podmiotów i społeczeństwa, co przemawia za zapewnieniem powszechnego dostępu do tych ewidencji i objęciu ich wymogami ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (dz. U. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.).

W rozdziale 2 projektu ustawy uregulowano kwestie związane z obowiązkami uczestników przewozu towarów niebezpiecznych. Uczestnikami przewozu towarów niebezpiecznych są podmioty wskazane odpowiednio w umowach międzynarodowych ADR, RID i ADN, prowadzące działalność związaną z przewozem towarów niebezpiecznych. Te umowy również przewidują określone obowiązki dla tych podmiotów. Projektodawca skonkretyzował i usystematyzował te obowiązki poprzez 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. 13), 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. 14), wyznaczenie doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (art.16), zgłoszenie

przewozu określonych towarów niebezpiecznych (art. 18). Treść tych przepisów odpowiada obecnie obowiązującym regulacjom.

W projekcie ustawy zaproponowano obowiązek zgłoszenia przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przewozu kolejną do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewozu żegluga śródlądową do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na trasę przewozu. W każdym z tych przewozów istnieć będzie również obowiązek ich zgłoszenia do komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej. 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 i w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

W rozdziale 3 (art. 20 – 37) projektu ustawy uregulowano kwestie wymagań w stosunku do 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. 21 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. Dla 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 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 egzaminu do ministra właściwego do spraw transportu. Opłata za egzamin zawiera w sobie m.in. koszt wydania zaświadczenia ADR. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu wykonawczego określone w art. 29 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. 73). Kierowcy sił zbrojnych będą zdawać egzamin w wojskowym Centrum Szkolenia Logistyki (art. 23).

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 żegludze 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 odpowiednich świadectw. 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 (art. 38 – 47) projektu ustawy uregulowano kwestie dotyczące doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Zgodnie z art. 16 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 umieszczono 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 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. 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 odrębnym rozdziale 5 projektu ustawy (art. 48-56) została ujęta problematyka działalności gospodarczej w zakresie przeprowadzania kursów doszkalających 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 oraz uprawnienia osób wykonujących tę kontrolę. W przypadku stwierdzenia w toku kontroli okoliczności, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, 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 - 60) 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 1 roku przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W art. 59 projektu ustawy przewidziano analogiczne rozwiązanie dla statków. 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, przedłużenie i wydanie wtórnika zostanie określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie upoważnienia (art. 60).

Rozdział 7 projektu ustawy (art. 61 – 72) dotyczy zagadnień związanych z nadzorem i kontrolą. Zgodnie z art. 61 projektu ustawy nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych oraz nad jednostkami realizującymi zadania związane z tym przewozem sprawować będzie minister właściwy do spraw transportu. Wynika to ze specyfiki i charakteru wykonywanych przewozów, szczególnego niebezpieczeństwa związanego z tymi przewozami, właściwości merytorycznej w zakresie umów międzynarodowych tj. 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 nad przewozem towarów niebezpiecznych sprawują: inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego – w zakresie przewozu drogowego, upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego – w zakresie przewozu kolejną, upoważnieni pracownicy urzędu żeglugi śródlądowej – w zakresie przewozu żeglugą śródlądową. Ponadto kontroli mogą dokonywać funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze Służby Celnej oraz żołnierze Żandarmerii Wojskowej (art. 63). Przedmiotowy zakres przeprowadzanych kontroli określa art. 64. Osoby przeprowadzające kontrolę są obowiązane wypełnić w jej trakcie listę kontrolną oraz są obowiązane sporządzić protokół kontroli, z wyjątkiem funkcjonariuszy Służby Celnej i Żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, którzy sporządzają wyłącznie protokół kontroli. W przypadku, gdy kontrola jest przeprowadzana podczas odprawy granicznej, protokół kontroli będzie sporządzany tylko w sytuacji stwierdzenia nieprawidłowości uzasadniających nałożenie kary pieniężnej (art. 65). Art. 66 projektu ustawy określa uprawnienia osób przeprowadzających kontrolę w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

W rozdziale 8 projektu ustawy (art. 69 – 72) uregulowano kwestię kar pieniężnych za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy. Kary te są wymierzane w formie decyzji administracyjnych, 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. 69). Wpływy z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa (art. 72).

Rozdział 9 projektu ustawy (art. 73 – 90) 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 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 oraz w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z dnia 2007 r., Nr 75, poz. 493 z późn. zm.). Zmiany te mają charakter dostosowujący do nowowprowadzanych 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 koleją towarów niebezpiecznych i ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej zachowują moc po wejściu w życie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zaproponowano, aby termin obowiązywania utrzymanych czasowo w mocy aktów wykonawczych wynosił 12 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.

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 koleją towarów niebezpiecznych (art. 89). Ponadto zaproponowano, aby ustawa weszła w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. W trybie ustawy z dnia 7 lipca 2006 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingsową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad ww. projektem 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. Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.