

# Nowa ustawa – nowe problemy

**O**d 1 stycznia br. obowiązuje ustawa z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.). Ustawa wdraża do polskiego systemu prawnego m. in. dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13). Przez transport lądowy należy rozumieć przewóz drogowy (Umowa ADR), przewóz kolejowy (Regulamin RID) i przewóz żeglugą śródlądową (Umowa ADN).

W związku z wejściem w życie nowej ustawy tracą moc dotychczas obowiązujące: ustawa z 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.) oraz ustawa z 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, z późn. zm.). Zmianie ulega również wiele innych ustaw, m. in. z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego.

## Nowa ustawa wnosi:

- zmianę właściwych władz, wykonujących, zgodnie z ADR, niektóre czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych,
- zmianę zasad egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne,
- zmianę zasad egzaminowania kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych (DGSA),
- zmianę taryfikatora kar za naruszenia w przewozie towarów niebezpiecznych,
- zniesienie obowiązku zgłaszania przewozu niektórych towarów niebezpiecznych,
- zmianę uprawnień służb kontrolnych.

Jak wspomniano, razem z poprzednimi ustawami utraciły moc wydane na ich podstawie akty wykonawcze. Pozostawiono jednak „furtkę”: mogą one być stosowane do czasu wydania nowych rozporządzeń, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy. Cóż z tego, skoro niektóre przepisy zmieniły się diametralnie i bez nowych rozporządzeń nie można przeprowadzać egzaminów dla kierow-

ców i doradców do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych, a Transportowy Dozór Techniczny wystawiał świadectwa dopuszczenia pojazdów bez pobierania opłaty! Popatrzmy, jakie najważniejsze zmiany w przewozie towarów niebezpiecznych zafundowała nam nowa ustawa.

## 1. Właściwe władze

ADR, RID i ADN w około 280 przypadkach (dla każdej z tych umów osobno) powołują się na tzw. właściwe władze, które powinny dokonywać odpowiednich czynności związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. W art. 9 nowej ustawy zostały wymienione te władze i zakres ich odpowiedzialności. W porównaniu do poprzedniej ustawy za najważniejsze należy uznać:

- przeniesienie kompetencji dotyczących egzaminowania doradców z wojewódzkiego inspektora transportu drogowego do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,
- wykreślenie z listy właściwych władz Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego; nadzór nad wytwarzaniem i badaniem urządzeń ciśnieniowych do przewozu gazów przejął Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego,
- wykreślenie z listy właściwych władz komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej – jego kompeten-

cje przejął Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Tutaj pojawia się kolejny problem: **nie ma procedur związanych z uzyskiwaniem zezwolenia i powiadomienia właściwych władz w przypadku konieczności wykonania czynności ładunkowych niektórych towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym.** Jest to szczególnie istotne w przypadku awarii pojazdu i konieczności przeładunku towaru. Do tej pory sprawą od początku do końca zajmowali się strażacy. Nie wyobrażam sobie ministra wydającego w piątek po południu zezwolenie na przeładunek towaru z uszkodzonej cysterny...

- wyznaczenie Ministra Zdrowia jako właściwej władzy w zakresie przewozu materiałów zakaźnych. Do tej pory minister właściwy do spraw zdrowia miał jedynie wskazać taką władzę. Nie zrobił tego od 2002 r., przez cały czas obowiązywania poprzednich przepisów...

Prace nad ustawą trwały od marca 2009 roku i w międzyczasie uległ zmianie przepis w ADR dotyczący wydawania świadectwa przeszkolenia kierowcy – może to zrobić jedynie właściwa władza. Niestety zostało to zignorowane w trakcie uchwalania ustawy i mamy kuriozalną sytuację: wyznaczono w przepisach ustawy (art. 23 ust. 3) marszałka województwa, jako organ wydający ten dokument. Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 8,





w kontekście punktów 1-7 właściwą władzą w sprawie wydawania zaświadczeń, katalogu pytań egzaminacyjnych i nadzoru nad egzaminem jest minister właściwy do spraw transportu. W tej sytuacji upoważnienie marszałka województwa do wydawania zaświadczeń dla kierowców jest sprzeczne zarówno z art. 9 ustawy, jak i punktem 8.2.1.1 ADR. Zatem konieczna jest nowelizacja ustawy polegająca na wskazaniu w art. 9 ustawy marszałka województwa, jako właściwej władzy. Powyższego błędu nie popełniono w przypadku kierowców pojazdów należących lub będących w dyspozycji Sił Zbrojnych: art. 9 ust. 3 pkt 1 lit. a jako właściwą władzę wskazuje szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

Punkt 1.8.4 Umowy ADR wymaga, aby strony Umowy ADR powiadomiły Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ o właściwych władzach w danym kraju. Wykaz właściwych władz jest podawany do ogólnej wiadomości na stronie internetowej. Brak marszałka województwa w wykazie może skutkować kwestionowaniem przez służby kontrolne innych krajów legalności wydanych zaświadczeń. Swoją

drogą, w chwili pisania tego artykułu (koniec marca 2012) na rzeczony stronie internetowej w dalszym ciągu podane były informacje dotyczące właściwych władz sprzed 1 stycznia 2012 r.

## 2. Szkolenie i egzaminowanie kierowców

Ośrodki szkolące nie tylko kierowców, ale również doradców i ekspertów ADN powinny być wpisane do rejestru podmiotów prowadzących kursy prowadzonego przez marszałka województwa właściwego dla siedziby bądź miejsca zamieszkania podmiotu prowadzącego kurs. W przypadku podmiotów zagranicznych wpisuje dokonuje marszałek województwa mazowieckiego. Wszystkie dotychczas zarejestrowane podmioty powinny do końca czerwca 2012 r. uzyskać ponowny wpis do rejestru. Na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego powinien być umieszczony spis wszystkich ośrodków szkoleniowych.

O ile zasady szkolenia kierowców nie ulegają zmianom, to istotnej zmianie podlega tryb egzaminowania i wydawania zaświadczeń. Skrócone zostają czasy trwania poszczególnych rodzajów

egzaminów do 60 minut w przypadku egzaminu po kursie podstawowym, 40 minut w przypadku egzaminu po kursie specjalistycznym w zakresie przewozu w cysternach i 30 minut w przypadku egzaminów po kursach specjalistycznych w zakresie przewozu towarów klasy 1 i klasy 7. Komisję egzaminacyjną – dwuosobową – powołuje marszałek województwa spośród osób posiadających odpowiednie kwalifikacje i przyjęto zasadę, że nie może to być osoba prowadząca szkolenie w danym ośrodku. Również zaświadczenie jest wydawane przez marszałka województwa i powinno to nastąpić w ciągu 7 dni od daty egzaminu. Zainteresowany powinien zapłacić 25 zł za wydanie zaświadczenia oraz 1 zł opłaty ewidencyjnej. Zgłoszenia wydanych zaświadczeń do CEPiK-u dokonuje obecnie marszałek województwa, a nie jak do tej pory ośrodki szkolenia. Do końca tego roku będą wydawane zaświadczenia wg dotychczasowego wzoru, po 1 stycznia 2013 r. wszystkie nowo wydane zaświadczenia powinny mieć formę dokumentu plastikowego o wymiarach karty płatniczej. Ustawa ogranicza wysokość opłaty do 50 zł. W przypadku dokumentu plastikowego kwota

może być zbyt niska, już dzisiaj za wydanie prawa jazdy płacimy 84,50 zł. Również 7-dniowy termin wydania zaświadczenia może być nierealny. Czekamy zatem na nowelizację ustawy.

### 3. Egzamin doradców

W przypadku egzaminowania doradców zmiany są rewolucyjne. Sprawy związane z egzaminowaniem doradców i wydawaniem zaświadczeń są w tej chwili w kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Egzamin na doradcę składa się z 2 części: ogólnej jednolitej dla wszystkich 3 rodzajów przewozu oraz specjalistycznej – osobno dla przewozu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej. Doradca, który chce mieć uprawnienia dla więcej niż jednego rodzaju przewozu nie musi ponownie zdawać części ogólnej, zdaje tylko, w wybranym przez niego terminie, kolejną część specjalistyczną. W części ogólnej egzaminu zdajemy test składający się z 40 pytań wielokrotnego wyboru z 3 odpowiedziami. Część specjalistyczna składa się z testu wielokrotnego wyboru (30 pytań, po 3 odpowiedzi) i zadania problemowego. Zadania nie rozwiązują doradcy przedłużający uprawnienia.

Ustawa przyznała dyrektorowi TDT prawo cofania uprawnień w określonych sytuacjach. Ale w Polsce są doradcy, którzy wykonują swoje czynności na podstawie uprawnień uzyskanych za granicą. W stosunku do tych osób dyrektor TDT nie może wyciągnąć żadnych konsekwencji.

### 4. Raport powypadkowy

Ustawa przewiduje, że raport powypadkowy powinien sporządzić doradca. Obowiązek przekazania raportu, w ciągu 14 dni od daty zdarzenia, spoczywa zgodnie z ustawą na uczestniku przewozu. Zapisy te są w jawnej sprzeczności z ADR. Zgodnie z ADR uczestnik przewozu ma obowiązek jedynie upewnienia się, czy raport został sporządzony. ADR przewiduje, że raport powinien być sporządzony również w sytuacjach, kiedy nie ma obowiązku wyznaczania doradcy, na przykład przy przewozach w ograniczonych ilościach (tzw. wyłączenie 1.1.3.6) czy przy przewozie na wyładunku LQ. Raport powinien być sporządzony m. in. w sytuacji, gdy nastąpiła śmierć lub obrażenia ciała w wyniku bezpośredniego oddziaływania przewożonego towaru niebezpiecznego, wystąpiła konieczność interwencji

służb ratowniczych, w tym konieczność zamknięcia szlaków komunikacyjnych na czas dłuższy niż 3 godziny z powodu zagrożenia stwarzanego przez towary niebezpieczne bądź uwolnienia nawet najmniejszej ilości materiałów żarzących. Nie ma również odpowiedzi na pytanie, kto ma sporządzić raport w przypadku zdarzenia z udziałem przewoźnika zagranicznego.

### 5. Roczne sprawozdanie

Ustawa zmieniła termin i miejsce składania sprawozdania. Obecnie powinno być złożone przez przedsiębiorcę w terminie do 28 lutego do wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego właściwego ze względu na siedzibę uczestnika przewozu (w przypadku przewozu drogowego), prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (w przypadku przewozu kolejowego) lub do odpowiedniego dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej (w przypadku przewozu żeglugą śródlądową). Zmodyfikowano również taryfikator kar za niezłożenie w terminie sprawozdania. W zależności od wielkości spóźnienia zapłacimy od 200 do 5000 zł. W dalszym ciągu dyskusyjna jest kwestia przedsiębiorstw, które mają oddziały w wielu rejonach kraju. Informacje o wielkości przewozów są przekazywane do WITD właściwego ze względu na siedzibę firmy i obejmują sumarycznie cały kraj, bez rozbicia na poszczególne województwa. W tej sytuacji jakakolwiek próba szacowania wielkości przewozów w danym województwie jest obciążona istotnym błędem.

### 6. Zgłaszanie przewozów

W nowych przepisach zrezygnowano - po burzliwej dyskusji w sejmowej podkomisji - z obowiązku zgłaszania przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. Obowiązujący dotychczas przepis, od chwili wejścia Polski do strefy Schengen, był martwy. Swobodny przepływ towarów na granicach unijnych spowodował, że wjazd towarów niebezpiecznych na tych granicach jest de facto niemożliwy do skontrolowania. Ale uwaga: w dalszym ciągu obowiązują przepisy ustawy o ochronie osób i mienia i wynikający z nich obowiązek zgłaszania niektórych przewozów materiałów wybuchowych.

### 7. Kontrola przewozów

Ustawa określiła organy upoważnione do kontroli przewozu towarów niebezpiecznych oraz zakres tych kontro-

li. Określony został również taryfikator kar za naruszenia i sposób ich nakładania. Do najistotniejszych zmian w porównaniu do poprzednich przepisów należy uznać przeniesienie taryfikatora kar nakładanych w drodze decyzji administracyjnej z ustawy o transporcie drogowym do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Taka zmiana umożliwia nakładanie kar nie tylko na przewoźników, ale również na innych uczestników przewozu towarów niebezpiecznych. Jest też możliwe nakładanie kar administracyjnych w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych pojazdami o DMC poniżej 3,5 t. Ustawa przewiduje nakładanie kar w drodze postępowania w sprawach o wykroczenia w formie grzywny lub mandatu karnego na osoby fizyczne wykonujące określone czynności. Są to nie tylko kierowcy, ale również nadawcy, załadowcy, spedytorzy.

### Podsumowanie

Jak wspomniano, ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych dokonuje wdrożenia do polskiego systemu prawnego dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych. Zgodnie z tą dyrektywą przepisy krajowe powinny ukazać się do 30 czerwca 2009 r., a więc nasza ustawa weszła w życie z 2,5-letnim opóźnieniem. **Mimo to do chwili obecnej (20 marca 2012 r.) nie mamy kluczowych aktów wykonawczych.** Co prawda ustawodawca zapisał, że do czasu wprowadzenia w życie nowych rozporządzeń można stosować przez pół roku dotychczasowe akty wykonawcze, ale w przypadku egzaminowania kierowców i doradców konieczne są nowe uregulowania. Opieszałość Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej spowodowała, że przez ponad 2 miesiące nie były przeprowadzane egzaminy dla kierowców i do chwili obecnej nie prowadzi się egzaminów dla doradców. W tym czasie ok. 30 doradców utraciło uprawnienia i nie mogą wykonywać obowiązków. Przystępując do egzaminu będą traktowani jak osoby, które zdają egzamin po raz pierwszy. Powinni zatem odbyć szkolenie dla kandydatów na doradców i zdawać egzamin w pełnym zakresie...

Ustawa w wielu miejscach jest sprzeczna z ADR/RID/ADN, więc należy spodziewać się, że w krótkim czasie będzie nowelizowana.

Norbert Świderek