

Uzasadnienie

I. Potrzeba i cel projektowanej ustawy

Projektowana nowelizacja ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643), zwana dalej również „ustawą”, ma na celu:

1. wdrożenie przepisów art. 3 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1254 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, 2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywę Rady 96/67/WE w odniesieniu do niektórych wymogów w zakresie sprawozdawczości w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa,
2. zmianę przepisów w zakresie egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne, w tym określenie waloryzacji wynagrodzenia komisji egzaminacyjnych,
3. zmianę przepisów dotyczących sił zbrojnych,

a także poprawę brzmienia niektórych przepisów, z uwagi na ich niezgodność z przepisami międzynarodowymi (ADR, RID lub ADN) lub ze względu na ich nieprecyzyjne merytorycznie lub legislacyjnie sformułowanie.

II. Opis szczegółowych rozwiązań zawartych w projekcie:

1) wdrożenie przepisów art. 3 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1254 z dnia 24 kwietnia 2024 r.

Przepis art. 3 *decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1254 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, 2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywy Rady 96/67/WE w odniesieniu do niektórych wymogów w zakresie sprawozdawczości w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa* wprowadza zmiany do *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1999 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych*.

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych dokonała w zakresie swojej regulacji wdrożenia *dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych* – dyrektywa 2022/1999 stanowi tekst jednolity dyrektywy 95/50/WE. Decyzja 2024/1254 wprowadza zmiany w zakresie obowiązku sprawozdawczego, dlatego wymaga wdrożenia do krajowego porządku prawnego. Poniższa tabela przedstawia obecny i projektowany krajowy stan prawny w powiązaniu z wdrażanymi przepisami przedmiotowej dyrektywy, przed i po zmianie.

art. 9 ust. 1 dyrektywy 2022/1999 – przed zmianą	obecne brzmienie art. 105 ust. 1 ustawy	art. 9 ust. 1a po zmianie wprowadzonej decyzją 2024/1254	projektowane brzmienie art. 105 ustawy
<p>1. Każde państwo członkowskie przesyła Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia tego roku, sprawozdanie w sprawie stosowania dyrektywy 95/50/WE i niniejszej dyrektywy, sporządzone zgodnie z wzorcowym formularzem standardowym określonym w załączniku III do niniejszej dyrektywy, zawierające następujące dane:</p> <p>a) jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w tonach transportowanych lub w tonokilimetrach;</p> <p>b) ilość przeprowadzonych kontroli;</p> <p>c) ilość pojazdów sprawdzonych według miejsca rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich lub w krajach trzecich);</p> <p>d) ilość stwierdzonych naruszeń według kategorii ryzyka, o których mowa w załączniku II;</p> <p>e) rodzaj i ilość nałożonych kar.</p>	<p>1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia zakończenia tego roku, sprawozdanie dotyczące kontroli drogowego przewozu towarów niebezpiecznych zawierające następujące dane:</p> <p>1) jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym (w tonach transportowanych lub w tonokilimetrach);</p> <p>2) liczbę przeprowadzonych kontroli;</p> <p>3) liczbę pojazdów sprawdzonych w miejscu rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub w państwach trzecich);</p> <p>4) liczbę i rodzaj stwierdzonych naruszeń;</p> <p>5) rodzaj i liczbę nałożonych kar.</p>	<p>1a. Od dnia 1 stycznia 2024 r. sprawozdania za każdy rok kalendarzowy, o których mowa w ust. 1 akapit pierwszy, przedkłada się Komisji co dwa lata, nie później niż 12 miesięcy po zakończeniu drugiego roku, oraz zawierają one następujące informacje:</p> <p>a) liczba przeprowadzonych kontroli</p> <p>b) liczba pojazdów sprawdzonych w miejscu rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich);</p> <p>c) liczba stwierdzonych naruszeń według kategorii ryzyka, o których mowa w załączniku II;</p> <p>d) rodzaj i liczba nałożonych kar.</p>	<p>1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej co dwa lata sprawozdanie za każdy rok kalendarzowy, nie później niż 12 miesięcy po zakończeniu drugiego roku okresu sprawozdawczego, zawierające następujące dane:</p> <p>1) liczbę przeprowadzonych kontroli;</p> <p>2) liczbę pojazdów sprawdzonych z podziałem na miejsce rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub w państwach trzecich);</p> <p>3) liczbę i rodzaj stwierdzonych naruszeń;</p> <p>4) rodzaj i liczbę nałożonych kar.</p>

Reasumując, decyzja 2024/1254 zmieniła termin, w jakim należy przekazać sprawozdanie dotyczące kontroli drogowego przewozu towarów niebezpiecznych oraz ograniczyła zakres danych przekazywanych Komisji Europejskiej. Oznacza to, że w nowym stanie prawnym nie będzie przekazywana informacja dotycząca faktycznej lub szacunkowej objętości towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym (w tonach transportowanych lub w tonokilometrach).

Powyższe zmiany zostały uwzględnione w nowelizowanym przepisie art. 105 ust. 1 o przewozie towarów niebezpiecznych.

2) zmianę przepisów w zakresie egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne

Projekt zakłada waloryzację wynagrodzenia dla komisji egzaminującej kierowców przewożących towary niebezpieczne. W projekcie przyjęto podobne rozwiązanie jak w art. 80zd ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) z tym, że częstotliwość waloryzacji określono na 3 lata. Okres ten oszacowano jako optymalny w zakresie zarówno legislacyjnym (konieczność ogłaszania w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” wysokość stawek wynagrodzenia) jak i istotnie dostosowujący wysokość wynagrodzenia do warunków gospodarczych. Ponadto, jeżeliby zaistniałaby potrzeba zmiany wynagrodzenia w innym terminie i w innej wysokości pozostaje możliwość znowelizowania rozporządzenia wydanego na podstawie art. 31 ustawy.

Ponadto w nowelizacji przewidziano doprecyzowanie niektórych przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Wykaz tych regulacji oraz uzasadnienie zmian przedstawia poniższa tabela.

Zmieniany przepis	Uzasadnienie
art. 20	<p>Cel – wprowadzanie zmian spowoduje usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnym brzmieniem ADR.</p> <p>Obecnie ustawa nie odzwierciedla właściwie przepisów Umowy ADR w zakresie rodzajów kursów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, co powoduje wątpliwości interpretacyjne i niespójność stosowania przepisów w różnych województwach. Ponadto, obecnie chcąc przedłużyć ważność zaświadczenia ADR kierowca jest obowiązany, w okresie 12 miesięcy poprzedzających dzień upływu ważności zaświadczenia ADR ukończyć kurs ADR początkowy lub doskonalący i złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 4 ustawy. Po spełnieniu tych wymagań marszałek województwa</p>

	<p>przedłuża ważność zaświadczenia ADR na okres kolejnych 5 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowego zaświadczenia ADR, wydając nowe zaświadczenie ADR. W praktyce, w większości przypadków podmioty zgłaszają kursy ADR początkowe, w których udział biorą zarówno osoby, które ubiegają się o wydanie zaświadczenia ADR po raz pierwszy, jak i te, które ubiegają się o przedłużenie ważności zaświadczenia ADR. Jeśli podmiot na 10 dni przed rozpoczęciem kursu wskaże marszałkowi, że zgłasza kurs doskonalący, nie miał możliwości zapisania na taki kurs osób, które ubiegają się o wydanie zaświadczenia ADR po raz pierwszy. Przedmiotowa nowelizacja zmienia ten stan prawny i faktyczny.</p>
<p>art. 21 ust. 1a – 1c</p>	<p>Cel – określenie wieku osoby przystępującej do egzaminu ADR oraz warunków przystąpienia do tego egzaminu.</p> <p>Obecnie ustawa nie określa minimalnego wieku osoby przystępującej do egzaminu, a wskazuje jedynie warunki otrzymania zaświadczenia ADR. Jeżeli osoba przystępująca do egzaminu będzie miała 18 lat i uzyska wynik pozytywny to zaświadczenie ADR otrzyma dopiero w wieku 21 lat. Należy wziąć pod uwagę, że po tak odległym czasie, kierowca nie będzie miał utrwalonej wiedzy z zakresu kursu ADR, który jest szkoleniem specjalistycznym, mającym skomplikowany charakter. Wydając zaświadczenia ADR, trzeba mieć na względzie konieczność zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ograniczenia do minimum niebezpieczeństwa istniejącego podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Wydanie zaświadczenia ADR, np. po 3 latach od zdania przez kierowców egzaminu wiąże się z problemami formalnymi leżącymi po stronie marszałków województw. Kierowca przystępując do egzaminu wskazuje komisji egzaminacyjnej adres zamieszkania, na który otrzyma dokument oraz składa formularz zgłoszeniowy z fotografią. Przez ten czas kierowca może zmienić adres zamieszkania, a wymogi dotyczące fotografii na zaświadczeniu ADR również mogą ulec zmianie. Ponadto kierowcy w tym czasie mogą również zmienić dane personalne (nazwisko), które umieszczone zostają na dokumencie.</p> <p>Ponadto projekt obniża wiek kierowców, którzy mogą uzyskać zaświadczenie ADR. Powyższe dotyczy kierowców, którzy otrzymali kartę kwalifikacji kierowcy albo prawo jazdy z</p>

	<p>kodem 95. Rozwiązanie to ma na celu dostosowanie do rozwiązań przyjętych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210). W opinii projektodawcy osoba, która jest „kierowcą zawodowym” i odbyła odpowiedni kurs ADR, zdała egzamin ADR posiada niezbędną wiedzę i kompetencję do przewożenia towarów niebezpiecznych. Ponadto analiza przepisów z innych państw wykazała, że dopuszczone są podobne rozwiązania tzn. jest możliwość uzyskania zaświadczenia ADR przez osoby 18-letnie.</p>
<p>art. 21 ust. 2, 3 i 3a</p>	<p>Cel – ustalenie transparentnych zasad przeprowadzenia egzaminu kończącego kurs ADR.</p> <p>Projektowana zmiana powinna ujednoczyć w ramach wszystkich województw wymogi dla członków komisji egzaminacyjnych.</p> <p>Ponadto szczegółowe wymogi dla członków komisji powinny spowodować większy obiektywizm i bezstronność oceny egzaminu (dla porównania przepis § 54 ust. 8 rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu przeprowadzania egzaminu maturalnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 2537) stanowi, iż „W skład zespołu nadzorującego nie może wchodzić nauczyciel przedmiotu, z którego jest przeprowadzana część pisemna egzaminu maturalnego, oraz wychowawca zdających.”).</p> <p>Intencją przepisu jest wyłączenie osoby ze składu komisji, która nie prowadziła danego kursu, tj. po którym jest egzamin. Nie jest zatem intencją generalne wyłączenie wszystkich osób prowadzących inne kursy w danym ośrodku (vide ww. § 54 ust. 8 rozporządzenia).</p> <p>Zatem zmiana pozwoli na niezależne i bezstronne przeprowadzenie egzaminu a w konsekwencji na niedopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego przez osoby, które nie spełniają określonych przepisami wymagań. Ponadto przepis art. 21 ust. 2 i 3 umożliwi prawidłowy przebieg egzaminu ADR i zabezpieczenie dokumentacji z egzaminu.</p> <p>Z tym, że na wniosek Ministra Obrony Narodowej przepisy art. 21 ust. 3 pkt 2 nie będą dotyczyły jednostek wojskowych, co jest spowodowane przyjętymi tam rozwiązaniami organizacyjnymi.</p>

<p>art. 21 ust. 4</p>	<p>Cel – ujednoczenie przepisów ustawy.</p> <p>Katalog pytań dla kierowców powinien zostać objętym tymi samymi regulacjami co katalog pytań, o którym mowa w art. 22 ust. 2, art. 33 ust. 2, art. 43 ust. 2.</p>
<p>art. 21 ust. 4a</p>	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów ustawy</p> <p>W obecnie obowiązujących przepisach nie określono co stanowi dokumentację egzaminacyjną, co powoduje, że każde województwo może w odmienny sposób interpretować jakie dokumenty są niezbędne a jakie nie są włączone do tej dokumentacji.</p>
<p>art. 21 ust. 5a</p>	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów ustawy</p> <p>W obecnie obowiązujących przepisach nie określono na podstawie jakiego stosunku pracy osoby wchodzące w skład komisji przeprowadzają egzamin, co powoduje odmienną interpretację tej relacji.</p> <p>Niemniej jednak, biorąc pod uwagę generalne przepisy prawa cywilnego, zaproponowano ogólny przepis, który nie narzuca formy umowy, przez co daje stronom umowy pewną możliwość kształtowania jej treści. Niemniej jednak specyfika czynności – tj. przeprowadzenie egzaminu państwowego, na podstawie wyniku którego wydawane jest zaświadczenie ADR, powoduje ograniczenia prawne, takie jak wskazanie przez Marszałka Województwa z kim ośrodek szkolenia ma obowiązek zawarcia przedmiotowej umowy.</p>
<p>art. 23 (i art. 24)</p>	<p>Cel – ujednoczenie procedur we wszystkich województwach i usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnym brzmieniem ADR.</p> <p>Protokół, jako główny dokument z przeprowadzonego egzaminu, zawierałby informacje dotyczące wszystkich zdających - zarówno tych, którzy uzyskali wynik pozytywny, jak i tych z wynikiem negatywnym. Obecnie przepis nakłada obowiązek umieszczenia danych w protokole wyłącznie osób, które zdały egzamin, co budzi wiele kontrowersji i wątpliwości, że negatywny wynik z egzaminu można odczytać jedynie w arkuszu odpowiedzi, wypełnionym przez kierowcę, którego wzór nie jest prawnie określony. Jednocześnie z uwagi na szeroki zakres danych jakie będzie zawierał protokół projektodawca podjął decyzję aby jego wzór został określony w przepisach wykonawczych.</p>

	<p>Dodatkowo uwzględniono przepis 8.2.2.8.2 lit. a jak i lit. b ADR, które stanowią, iż nowe zaświadczenie powinno być wydane, jeżeli kierowca wykazał, że uczestniczył w kursie doskonalącym, zgodnie z 8.2.2.5 i złożył z wynikiem pozytywnym egzamin, zgodnie z 8.2.2.7:</p> <p>(a) w okresie 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia ważności zaświadczenia właściwa władza powinna wydać nowe zaświadczenie ważne przez okres 5 lat, a okres jego ważności powinien być liczony od daty wygaśnięcia okresu ważności poprzedniego zaświadczenia;</p> <p>(b) w okresie wcześniejszym niż 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia ważności zaświadczenia, właściwa władza powinna wydać nowe zaświadczenie ważne przez okres 5 lat, liczony od daty złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu ukończonego kursu doskonalącego.</p> <p>Ponadto, doprecyzowano, że „Przewodniczący komisji przekazuje protokół marszałkowi województwa a w przypadku egzaminu, o którym mowa w art. 22 ust. 1, Szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, w terminie 3 dni roboczych od dnia przeprowadzenia egzaminu.” (art. 23 ust. 3), dzięki czemu przewodniczący będzie miał możliwość dotrzymania ww. terminu, w szczególności kiedy egzaminy przeprowadzane są przed dniami świątecznymi.</p>
art. 24 ust. 6	Konsekwencja zmian art. 23 ust. 4
art. 25	<p>Cel – poprawa przepisu z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne</p> <p>Przepis ma jednoznacznie wskazywać, że opłata o której mowa w art. 25 jest wpłacana <u>przed</u> wydaniem przedmiotowego dokumentu. Urzędy Marszałkowskie zgłaszały problemy interpretacyjne w tym zakresie.</p>
art. 26 ust. 1	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów ustawy</p> <p>Należy pamiętać, że stosownie do przepisów stanowiących o zabezpieczeniu przed fałszerstwem dokumentów publicznych każdy dokument posiada indywidualny numer, co oznacza, że wtórnik będzie miał inny numer niż dokument, na którego wtórnik został wydany.</p>
art. 31 pkt 4a	Cel – ujednoczenie procedur we wszystkich województwach i usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnym brzmieniem ADR.

	<p>Określony wzór protokołu z egzaminu i wzoru arkusza pytań egzaminacyjnych wraz z arkuszem odpowiedzi na pytania egzaminacyjne wprowadzi ujednoczenie wzorów tych dokumentów we wszystkich województwach.</p>
art. 53 ust. 1 pkt 1	<p>Cel – ujednoczenie procedur we wszystkich województwach</p> <p>Wskazano, że informacje o których mowa w art. 53 ust. 1 pkt 1 ustawy są przekazywane w terminie „na co najmniej 10 dni przed rozpoczęciem kursu”.</p>
art. 53 ust. 1 pkt 1a	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów ustawy</p> <p>Konsekwencja zmiany art. 51 ust. 3.</p>
art. 53 ust. 1 pkt 2	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów ustawy</p> <p>Doprecyzowano przepisy dotyczące kursu, który rozpoczyna się w sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy.</p>
art. 53 ust. 1 pkt 4	<p>Cel – poprawa przepisu z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne („luka prawna”).</p> <p>W sytuacji, gdy na kurs zostały zgłoszone 1 lub 2 osoby i żadna z tych osób nie ukończyła kursu powstaje luka informacyjna. Marszałek odpowiedzialny za kurs i ewentualny egzamin nie wie czy kurs się odbył, czy też nie, czy może osoby, które kurs rozpoczynały po prostu go nie ukończyły. Wymagana jest zatem informacja, że żaden uczestnik nie ukończył kursu.</p>
art. 53 ust. 2	<p>Cel – uchylenie przepisu, który jest często „niewykonalny”</p> <p>Po pierwsze, adresatem obowiązku określonego w przepisie art. 53 ust. 2 ustawy jest „podmiot prowadzący kursy”, zaś sam obowiązek przekazania dokumentacji dotyczącej przeprowadzonych kursów ma być realizowany po zakończeniu działalności gospodarczej w tym zakresie (a więc w czasie, gdy już podmiot ten nie prowadzi kursów). Po drugie, jeżeli byt prawny podmiotu prowadzącego kursy ustał (np. spółka prawa handlowego została zlikwidowana) i brak jest innego podmiotu, który przejąłby obowiązki lub co do którego możliwe byłoby ustalenie, że odpowiada za zrealizowanie obowiązków określonych w tym przepisie to nie ma prawnej możliwości wyegzekwowania od kogokolwiek tego obowiązku. Ponadto, w odniesieniu do samej możliwości wyegzekwowania tego obowiązku, zauważyć należy, że już sama dyspozycja art. 53 ust. 2,</p>

	<p>znacznie utrudnia ustalenie, kiedy przekazanie dokumentacji powinno nastąpić. Przepis ten bowiem wskazuje na okoliczność zakończenia prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia kursów, jako przesłankę powstania z mocy samego prawa obowiązku przekazania dokumentacji marszałkowi województwa. Nie określa on natomiast żadnego terminu, w jakim ten obowiązek ma być zrealizowany.</p> <p>Należy również zauważyć, że w ustawie nie jest określone w jakim celu wprowadzono obowiązek przekazania dokumentacji, o którym mowa w art. 53 ust. 2, ponieważ część informacji dotyczących przeprowadzonych kursów marszałek województwa powinien posiadać w wyniku wykonania przez podmiot prowadzący kursy obowiązków określonych w przepisach art. 53 ust. 1 pkt 1 – 5.</p>
art. 54	<p>Cel – poprawa przepisu z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne („luka prawna”).</p> <p>Ograniczenie w przepisie możliwości prowadzenia kontroli tylko w zakresie terminowości wykonania przez podmioty prowadzące kursy określonych obowiązków, nie ma uzasadnienia. Z praktyki wynika, że dany podmiot przekazuje do marszałka informacje we właściwym terminie, ale zdarza się, że są to informacje wprowadzające w błąd, wewnętrznie sprzeczne i uniemożliwiające wyrażenie zgody na przeprowadzenie kursu, np. inny jest rodzaj, dzień rozpoczęcia i zakończenia kursu a inny w harmonogramie zajęć. Albo też harmonogram zajęć zawiera zbyt małą liczbę godzin zajęć dla danego kursu, w harmonogramie nie uwzględniono ćwiczeń praktycznych pomimo takiego obowiązku – harmonogram jednak został dostarczony w terminie.</p> <p>Z tym, że intencją przepisu nie jest karanie ośrodka za niedopatrzenie kursanta, czy też za oczywiste omyłki pisarskie, tylko karanie stosownie do istoty i wagi nieprawdziwych informacji – typu wydanie dokumentu dla osoby, która nie uczestniczyła w danym kursie.</p>
art. 56 ust. 4	<p>Cel – poprawa przepisu z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne („luka prawna”).</p> <p>W celu uniknięcia (ponownie) sytuacji, aby Marszałkowie popełniali błędy w zakresie prawidłowego sprawozdania zawierającego wymagane dane.</p>

art. 58	<p>Cel – ujednolicenie procedur we wszystkich województwach i usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnym brzmieniem ADR.</p> <p>Stworzenie wzorów dokumentów pozwoli wprowadzić ujednolicenie dokumentów we wszystkich województwach.</p>
---------	--

3) zmianę przepisów dotyczących sił zbrojnych

Projekt zakłada wprowadzenie przepisów doprecyzowujących uprawnienia Ministra Obrony Narodowej i Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w odniesieniu do koordynowania spraw związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, w tym także przemieszczenia wojsk sojusznicych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z potrzebami, zgłaszanymi przez dowódców jednostek wojsk sojusznicych realizujących zadania na terytorium kraju w zakresie szkolenia i pozyskiwania uprawnień wymaganych przepisami ADR, istnieje potrzeba nowelizacji obowiązującej ustawy poprzez wprowadzenie przepisów rozszerzających uprawnienia Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych do organizacji egzaminowania i wydawania stosownych w tym zakresie uprawnień, nie tylko dla kierowców Sił Zbrojnych RP, ale także odpowiednio żołnierzy i personelu cywilnego sił zbrojnych państw sojusznicych, realizujących zadania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Powyższe wpisuje się w realizację zobowiązań w obszarze mobilności wojskowej (tzw. „*Military Mobility Pledge*”) podjętych przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej w ramach Rady Unii Europejskiej, Rady Północnoatlantyckiej, dotyczących działań na rzecz poprawy swobody przemieszczania wojsk (ang. *Freedom of Movement*) oraz implementacją narodowego planu mobilności wojskowej w ramach projektu *PESCO Military Mobility*. Uproszczenia i ujednolicenia transgranicznych wojskowych procedur transportowych zwiększą zdolności obronne kraju poprzez sprawniejsze oraz bezpieczniejsze przemieszczanie wojsk. Zaproponowane zmiany przepisów projektu ustawy nawiązują również do umowy o wzmocnionej współpracy obronnej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki podpisanej w dniu 15 sierpnia 2020 r. Żołnierze i personel Sił Zbrojnych Kanady oraz Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki (tylko ci dwaj członkowie Sojuszu Północnoatlantyckiego NATO nie są stronami umowy ADR) przebywający na terytorium RP zobowiązani są do przestrzegania przepisów umowy ADR oraz uzyskiwania stosownych zaświadczeń ADR umożliwiających prowadzenie pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Celem projektowanych zmian ustawy jest umożliwienie egzaminowania kierowców sił zbrojnych państw obcych w języku urzędowym lub w języku angielskim przez komisję egzaminacyjną powołaną przez Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. Żołnierze i członkowie personelu cywilnego sił zbrojnych państw obcych, wyznaczeni do kierowania pojazdami przewożącymi towary niebezpieczne, będą mogli wziąć udział w egzaminach poprzedzonych specjalistycznymi kursami. Wiedza specjalistyczna przekazana na kursach oraz sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na przedmiotowych kierowców przez komisję egzaminacyjną zmniejszy ryzyko zaistnienia wypadku związane z przewozem towarów niebezpiecznych oraz rozmiar ewentualnych szkód, a tym samym poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Projekt zmiany ustawy dodatkowo doprecyzowuje przepisy

umożliwiający kierowcy, który zdał egzamin z wynikiem pozytywnym posiadanie zarówno zaświadczenia ADR wydanego przez Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, jak i zaświadczenia wydanego przez marszałka województwa, po uiszczeniu opłaty przez żołnierza lub pracownika wojska. Ponadto zostanie dopuszczona możliwość upoważnienia przez Ministra Obrony Narodowej własnych jednostek badawczych – tak jak jest to przewidziane obecnie np. dla ministra właściwego do spraw gospodarki (art. 9 ust. 2a ustawy).

Należy również wyjaśnić, że w przepisie art. 51 ust 3 ustawy wskazano, iż „3. Podmioty prowadzące kursy, o których mowa w art. 50 ust 2, mogą prowadzić kursy dla kierowców sił zbrojnych, wyznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych na warunkach ustalonych z Szefem Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.”. Intencją projektodawcy jest, aby w przypadku kursów dla kierowców sił zbrojnych obowiązywały zasady ogólne („cywilne”), ale również mogą zostać ustanowione dodatkowe wymagania wyłącznie dla tej grupy kursantów. Ponadto, w przypadku kontroli przez Urząd Marszałkowski, urząd ten weryfikuje tylko ogólne wymagania a nie kontroluje warunków ustalonych z Szefem Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, dlatego w projekcie dodano art. 54 ust. 2a w brzmieniu: „2a. Kontrola, o której mowa w ust. 1, nie obejmuje warunków ustalonych z Szefem Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, o których mowa w art. 51 ust. 3.”.

Zmiana brzmienia przepisów z uwagi na ich niezgodność z przepisami międzynarodowymi lub ze względu na ich błędne merytorycznie lub legislacyjnie sformułowanie (błędy oczywiste i istotne).

Projektowany przepis	Uzasadnienie
art. 2 pkt 1	<p>Cel – ujednoczenie z przepisami międzynarodowymi.</p> <p>Wprowadzanie zmiany wynika ze zmiany tytułu umowy ADR.</p>
art. 2 pkt 18, 19 i 21, art. 9 ust. 1 pkt 4 lit. e, art. 25, art. 26 ust. 1 pkt 4, art. 40 ust. 2, art. 43 ust. 8, art. 52	<p>Cel – poprawa redakcyjna przepisów z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne i legislacyjne, w tym: błędna interpunkcja, która powoduje, że przepis nie jest prawidłowo skonstruowany, nieuwzględnienie wszystkich adresatów danego przepisu, nieuwjęcie wszystkich możliwych sytuacji określonych w przepisie, sprzeczność przepisów. Dzięki wprowadzonym zmianom przepis staje się czytelny a jego treść oddaje cel regulacji.</p>
art. 3 ust. 3	<p>Cel – ograniczenie nadmiernych obciążeń administracyjnych</p> <p>Propozycja dotyczy zamieszczenia informacji w języku, o którym mowa w przepisie 5.2.1.5 ADR co usprawni przewóz środkami transportu sił zbrojnych lub za które siły zbrojne są odpowiedzialne, w szczególności w przypadku sztuk przesyłek, które mają informacje w języku innym niż polski.</p>
art. 4a	<p>Cel – ograniczenie nadmiernych obciążeń administracyjnych</p> <p>Proponowane rozwiązanie utrzymuje kluczowy mechanizm w postaci obowiązku posiadania ważnych badań okresowych (informacja o przeprowadzonym badaniu okresowym butli jest</p>

	<p>trwale naniesiona na powierzchni butli) a jednocześnie ograniczy nadmiernych obciążeń administracyjne związane z eksploatacją butli, o których mowa w ADR i RID. Rozwiązanie koncentruje się na rzeczywistym celu regulacyjnym, tj. weryfikacji stanu technicznego oraz spełnienia wymagań bezpieczeństwa, bez generowania dodatkowych czynności administracyjnych.</p>
<p>art. 9 ust.1 pkt 4 lit. f i g</p>	<p>Cel – uwzględnienie wymagań dla właściwej władzy przewidzianych w ADR i RID .</p> <p>Proponowany zapis podyktowany jest zmianami wprowadzonymi w wydaniach ADR i RID 2023 w rozdziale 1.8.6, 1.8.7 i 1.8.8.</p> <p>Zakres czynności administracyjnych ujętych w 1.8.6 (1.8.7 i 1.8.8) przed ww. zmianą w 2023 r. dotyczył tylko przewozu gazów klasy 2 oraz niektórych towarów niebezpiecznych innych klas niż klasa 2 wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2010/35/WE. Urządzeniami tymi są cysterny, kontenery cysterny itp. wyprodukowane wg działu 6.8 oraz naczynia ciśnieniowe wyprodukowane zgodnie z działem 6.2.</p> <p>W wyniku zatwierdzenia przez kraje członkowskie ADR i RID efektów prac grupy roboczej ds. cystern od 2023 r. czynności administracyjne zawarte w rozdziale 1.8.6 (1.8.7 i 1.8.8) w zakresie: oceny zgodności, badania okresowego, badania pośredniego, badania nadzwyczajnego, weryfikacji dopuszczenia do eksploatacji oraz autoryzacji i nadzoru nad służbą kontroli wewnętrznej zgodnie z działami 6.2 i 6.8, odnoszą się do wszystkich cystern objętych wymaganiami działu 6.8 oraz wszystkich naczyń ciśnieniowych objętych wymaganiami działu 6.2. Wprowadzone zmiany ujednolicają wymagania oraz postępowanie wszystkich właściwych władz ADR i RID w zakresie wykonywanych czynności administracyjnych dla wszystkich urządzeń objętych przepisami zawartymi w 6.2 i 6.8.</p> <p>W związku z powyższym dotychczas wykonywane czynności przez Dyrektora TDT w ramach posiadanych kompetencji wynikające z art. 9 pkt 4 lit. a i c ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nie odzwierciedlają aktualnych ustaleń przypisanych właściwej władzy w zakresie czynności administracyjnych obejmujących ocenę zgodności, badania okresowe, badania pośrednie,</p>

	<p>badania nadzwyczajne, weryfikację dopuszczenia do eksploatacji oraz autoryzację i nadzór nad służbą kontroli wewnętrznej wynikających z przepisów ADR/RID zawartych w rozdziale 1.8.6 (1.8.7 i 1.8.8). Dotychczasowe zapisy ustawy „warunków technicznych i badań” nie pokrywają się również z wprowadzonymi w ADR i RID 2023 nazwami czynności administracyjne wymienionych w działach 1.8.6-1.8.8 między innymi: ocena zgodności, weryfikacja dopuszczenia do eksploatacji, nadzór nad produkcją, autoryzacja i nadzór nad służbą kontroli wewnętrznej co może powodować różnego rodzaju interpretacje i zapytania.</p> <p>W zakresie czynności wynikających z ADR i RID ustawa nie ustanowiła żadnej innej właściwej władzy. Należy podkreślić, że ww. propozycja dotyczy tylko i wyłącznie czynności administracyjnych o których mowa w ADR i RID, natomiast procedury wynikające z dyrektywy 2010/35/UE dotyczącej ciśnieniowych urządzeń transportowych (przepisy szczególne obowiązujące jedynie w krajach UE) w zasadzie ograniczają czynności administracyjne właściwej władzy. W ustawie przepisy zawarte w rozdziale 7 dotyczącym ciśnieniowych urządzenia transportowych, pozostają niezmienione, i zgodne z art. 81 ustawy:</p> <p>„Art. 81 Za opracowanie i stosowanie procedur koniecznych do oceny, notyfikacji i dalszego monitorowania jednostek notyfikowanych biorących udział w procedurach związanych z ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi odpowiada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie działalności związanej z przewozem drogowym oraz przewozem kolejowym towarów niebezpiecznych; 2) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej – w zakresie działalności związanej z przewozem żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych.”
art. 12 ust. 1	<p>Cel – poprawa przepisu, aby uwzględniał również dyżurnego ruchu stacji/linii kolejowej.</p> <p>Należy wyjaśnić, że zarządzający to każdy, kto odpowiada za nadzór nad bezpieczeństwem w strefie zagrożenia, np. w przypadku terminala kontenerowego – kierownik terminala/dyspozytor na danej zmianie; stacji kolejowej – dyżurny ruchu</p>

	<p>itd. Przy czym należy pamiętać, że sposób działania zależy od konkretnej sytuacji, np. jeżeli nastąpił wyciek kropelkowy z kontenera-cysterny stojącego na terminalu, to kierownik terminala powinien podjąć stosowne działania.</p>
art. 17 w ust. 1	<p>Cel – usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnymi brzmieniem umowy ADR.</p>
art. 32 ust. 6 pkt 3, art. 34 ust. 1, 3, 3a[nowyy], 3b[nowyy], 5 i art. 35 ust. 1	<p>Cel – usunięcie niezgodności przepisów krajowych z aktualnymi przepisami umowy ADN w zakresie wydawania i przedłużania świadectwa eksperta ADN do spraw przewozu gazów i świadectwa eksperta ADN do spraw przewozu chemikaliów.</p>
art. 34 ust. 2, art. 37 ust. 1 i 2, art. 97 ust. 2 pkt 2 lit. b	<p>Cel – poprawa brzmienia przepisu z uwagi na nieprecyzyjne brzmienie merytoryczne.</p> <p>Egzamin na eksperta ADN jest przeprowadzany w urzędzie żeglugi śródlądowej. Zatem to Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie powinien być organem właściwym ds. prowadzenia ewidencji ekspertów ADN – Dyrektor TDT nie bierze udziału w egzaminowaniu.</p>
art. 60 ust. 3	<p>Cel – usunięcie niezgodności przepisów krajowych z brzmieniem umowy ADR.</p> <p>Transportowy Dozór Techniczny wykonuje badania dla pojazdów MEMU, cystern w tym także elementów pojazdu-baterii, dla których następnie na wniosek przewoźnika, właściciela lub użytkownika wydane są świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR.</p>
art. 60 ust. 4a	<p>Cel – doprecyzowanie przepisów dot. doręczania decyzji administracyjnych</p> <p>W projekcie wskazano, że świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR mogą być przesyłane do wnioskodawcy również firmą kurierską.</p>
art. 60 ust. 6 i 6a	<p>Cel – ujednoczenie przepisów</p> <p>W przypadku utraty zaświadczenia ADR kierowca jest zobowiązany do złożenia stosownego oświadczenia, nie było dotychczas tego wymogu w stosunku do świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Należy zauważyć, że zarówno zaświadczenie</p>

	ADR jak i świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR to dokumenty publiczne i w ocenie projektowany regulacje powinny być zbieżne.
--	---

III. Określenie terminu wejścia w życie ustawy

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1:

- 1) pkt 10 lit. a, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia,
- 2) pkt 10 lit. b - d i f - g, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia,
- 3) pkt 19, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.,
- 4) pkt 29 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.
- 5) pkt 30, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.

Dodatkowo wskazano, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 31, art. 58 i art. 106 ust. 1 pkt 3 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 31, art., 58 i art. 106 ust. 1 pkt 3 ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Ponadto ustalono, że do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących skarg, o których mowa w art. 22 ust. 3 ustawy, sporządzania i przekazywania protokołu kończącego egzamin ADR, o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy, ewidencji ekspertów ADN, ekspertów ADN do spraw przewozu gazów i ekspertów ADN do spraw przewozu chemikaliów, o której mowa w art. 37 ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Poza tym w zakresie przekazania ewidencji, dotychczas prowadzonej przez Dyrektora TDT, o której mowa w art. 37 ustawy wskazano, że zostanie ona przekazana Dyrektorowi Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych¹.

Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, o którym mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady

¹ Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597

Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów² w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowana ustawa dotyczy funkcjonowania samorządu terytorialnego i zostanie przedstawiona do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej³.

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców ze względu na doprecyzowanie przepisów dotyczących egzaminowania kierowców. Jednocześnie może spowodować nieznaczny wzrost obciążeń z uwagi na prawdopodobne podniesienie wynagrodzenia dla komisji egzaminacyjnych przeprowadzających egzaminy dla kierowców.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa⁴ oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt podlega udostępnieniu w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

² M.P. z 2024 r. poz. 806

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 949

⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535