

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Bożyk, Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: maciej.bozyk@mi.gov.pl, nr tel. 22 630 13 29; Małgorzata Świdarska, główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: malgorzata.swiderska@mi.gov.pl, nr tel. 22 630 16 47.</p>	<p>Data sporządzenia 03.07.2026 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE Inicjatywa własna</p> <p>Decyzja 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 (Dz. Urz. UE L z 30.04.2024)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC87</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych 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 wynagradzania 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 ADN¹) lub ze względu na ich niejednorodny charakter.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

(Ad 1.) Projekt ustawy ma celu wdrożenie przepisów decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1254, która w art. 3 pkt 1 lit. b stanowi, iż „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 (...)”. Natomiast obecnie obowiązujący art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, zwanej dalej „ustawą”, wskazuje (zgodnie z ówczesnym brzmieniem tej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1999 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych), iż „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 (...)”. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniła termin, w jakim należy przekazać przedmiotowe sprawozdanie. Ponadto art. 3 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ograniczył zakres danych przekazywanych

¹ ADR - Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 642 i 1575), RID - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 593); ADN - Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 975)

Komisji Europejskiej – nie należy przekazywać informacji, o której mowa w art. 105 ust. 1 pkt 1 ustawy, tzn. faktycznej lub szacunkowej objętości towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym (w tonach transportowanych lub w tonokilometrach).

(Ad 2.) Projekt zakłada doprecyzowanie i zmianę niektórych przepisów dotyczących przeprowadzania egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne. Nastąpi również zmiana wysokości wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład komisji poprzez cykliczną waloryzację.

(Ad 3.) Projekt zakłada także wprowadzenie przepisów doprecyzowujących uprawnienia Ministra Obrony Narodowej i Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w odniesieniu do koordynowania spraw związanych z przewozem towarów niebezpiecznych pojazdami sił zbrojnych, 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 implementacji narodowego planu mobilności wojskowej w ramach projektu PESCO Military Mobility. Uproszczenia i ujednoczenia 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 oraz personel Sił Zbrojnych Kanady oraz Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki (tylko dwóch członków Sojuszu Północnoatlantyckiego NATO nie jest 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 oraz 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 kierowców przez komisję egzaminacyjną, ograniczy ryzyko zaistnienia wypadku związane z przewozem towarów niebezpiecznych oraz rozmiar ewentualnych szkód, a tym samym poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. 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).

Ponadto, ze względu na konieczność dostosowania przepisów do zmian wynikających z nowelizacji ADR, RID i ADN, a także ze względu na ewidentne błędy merytoryczne, legislacyjne i interpunkcyjne dokonano korekty niektórych przepisów ustawy.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

(Ad 1.) Przepisy 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, są jednoznaczne i ich treść jest wdrażana wprost do przepisów – nie ma możliwości modyfikacji i zmian w sposób inny niż wdrożenie tych przepisów wprost do krajowego porządku prawnego.

(Ad 2.) Konieczność przeprowadzania egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne i wydawania zaświadczeń ADR wynika wprost z przepisów umowy ADR i dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13, z późn. zm.). W innych państwach członkowskich są zróżnicowane mechanizmy dotyczące egzaminów, nie ma przy

tym przepisów międzynarodowych nakładających obowiązek centralizacji przy przeprowadzaniu egzaminu.

(Ad 3.) W Polsce regulacje dotyczące sił zbrojnych są określone w ustawie, niemniej jednak przepisy międzynarodowe nie obligują do stosowania przepisów „cywilnych” również w przypadku przewozów wojskowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	-	Przygotowanie sprawozdania dla Komisji Europejskiej co dwa lata zamiast co roku, z wyłączeniem jednej z danych - faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym (w tonach transportowanych lub w tonokilometrach).
Marszałkowie Województw	16	-	Zmiana w zakresie egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne i nadzoru nad ośrodkami szkolenia.
Podmioty prowadzące ośrodki szkolenia kierowców ADR	ok. 620	Dane udostępnione przez TDT	Zmiana w zakresie egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne i nadzoru nad ośrodkami szkolenia.
Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych	1	-	Przeprowadzanie egzaminów w języku urzędowym lub w języku angielskim dla żołnierzy oraz członków personelu cywilnego sił zbrojnych państw obcych.
Minister Obrony Narodowej	1	-	Możliwość wyboru podmiotów do wykonywania czynności administracyjnych w sprawach, badań, klasyfikacji oraz warunków dopuszczania do przewozu towarów niebezpiecznych.
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	-	Zaprzestanie prowadzenia ewidencji ekspertów ADN, ekspertów ADN do spraw przewozu gazów i ekspertów ADN do spraw przewozu chemikaliów.
Dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie	1	-	Prowadzenie ewidencji ekspertów ADN, ekspertów ADN do spraw przewozu gazów i ekspertów ADN do spraw przewozu chemikaliów.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 0,065
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	część 29 budżetu państwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W tabeli wyszczególniono Ministra Obrony Narodowej ze względu na zmianę art. 27 ust. 1 i 5 ustawy. Jednakże, stosownie do wyliczeń Ministra Obrony Narodowej koszty wprowadzenia zmian będą wynosiły 6500 zł (sześć tysięcy pięćset złotych) rocznie. Zatem koszty wejścia w życie projektowanego aktu prawnego będą finansowane z części 29 budżetu państwa, będącej w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej, w ramach limitu wydatków obronnych wyliczonych zgodnie z regułą zawartą w art. 40 ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2025 r. poz. 825) bez konieczności dodatkowego ich zwiększenia ponad ustawowo przyjęty wskaźnik.</p> <p>W tabeli ujęto również Transportowy Dozór Techniczny („TDT”) i Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie ponieważ ustawa przewiduje, że ewidencję ekspertów ADN, ekspertów ADN do spraw przewozu gazów i ekspertów ADN do spraw przewozu chemikaliów, o której mowa w art. 37 ustawy będzie prowadził Dyrektor ww. Urzędu zamiast Dyrektora TDT.</p> <p>Koszty dotyczące prowadzenia ewidencji są niewielkie i pomijalne w OSR, tzn. nastąpią zmiany wewnątrz organizacji bez znaczących skutków skutki finansowych, mogą wystąpić jednorazowe koszty związane z przekazaniem ewidencji (migracja danych, czynności administracyjne), ale w ujęciu systemowym zmiana ma charakter neutralny finansowo i nie powoduje zwiększenia wydatków.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-0,078	-	-0,093 (po 6 latach) -1,118 (po 9 latach)	-1,289	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Projektowane przepisy będą miały bezpośredni wpływ na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw z uwagi na zakładaną waloryzację wysokości wynagrodzenia osobom wchodzącym w skład komisji egzaminacyjnej. Projektowany przepis art. 31a określa, że <i>Wysokość wynagrodzenia, o której mowa w art. 21 ust. 5, podlega co 3 lata waloryzacji w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres 3 poprzednich lat obliczonemu na podstawie średniorocznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.</i></p> <p>Zakłada się, że liczba egzaminów jest rokrocznie na zbliżonym poziomie. Wydawanych jest ok. 30 000 zaświadczeń ADR rocznie a maksymalna liczba osób na egzaminie to 25 osób, dlatego przyjęto, że egzaminów jest minimum (30000/25) 1200 rocznie, co oznacza, że koszty dla przedsiębiorców po trzech</p>							

		latach od wejścia w życie przepisów art. 31a wyniosą ok. 78200 zł (przyjmując jako bazową kwotę 200 zł dla przewodniczącego i 150 zł dla członka komisji, oraz szacując wskaźnik z lat 2023 – 2025). Ponadto obliczono koszty po 6 i 9 latach.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Wzrost kosztu egzaminu może potencjalnie wywierać wpływ na ceny kursów dla kandydatów na kierowców i kierowców przewożących towary niebezpieczne. Jednak, z uwagi na fakt, że prowadzenie kursów jest działalnością gospodarczą, ceny kursu są ustalane przez rynek, dlatego nie są możliwe do określenia skutki dla przedmiotowej grupy.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	Urzędy Marszałkowskie	Większa liczba osób mogących uczestniczyć w komisjach przeprowadzających egzaminy dla kierowców przewożących towary niebezpieczne.
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Obowiązki regulacyjne dotyczą organów państwowych, tzn. obowiązek sprawozdawczy do Komisji Europejskiej (KE) dotyczy Głównego Inspektora Transportu Drogowego (GITD) i wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1999 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych, wdrożonej do polskiego ładu prawnego poprzez przepisy ustawy. W dniu 30 kwietnia 2024 r. została opublikowana zmiana do ww. dyrektywy, która wymaga wdrożenia poprzez zmianę art. 105 ustawy. Należy podkreślić, że zmiany mają na celu zmniejszenie obciążeń sprawozdawczych – GITD będzie zobowiązany do przekazywania sprawozdania KE co dwa lata zamiast co roku, a ponadto został zmniejszony zakres informacji wymaganych do przekazania KE.

Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych będzie przeprowadzał egzaminy w języku urzędowym lub w języku angielskim dla żołnierzy oraz członków personelu cywilnego sił zbrojnych państw obcych, wyznaczonych do kierowania pojazdami przewożącymi towary niebezpieczne.

Określono dodatkowe dokumenty dot. egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne co wprowadzi ujednoczenie dokumentacji we wszystkich województwach.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie nowej ustawy to 6 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z określonymi w ustawie wyjątkami.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Miernikiem będzie liczba egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz kierowców sił zbrojnych. Zakłada się, że ewaluacja zostanie dokonana na podstawie danych, które udostępnią Urzędy Marszałkowskie i Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)