



Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA
Biuro: os. Dolnośląskie 315/137; 97 400 Bełchatów; tel.: 603 232 256; fax: 44 789 04 84 www.s-dgsa.pl; KRS: 0000143009 REGON: 356648426 NIP: 6772213779
Konto: ING – Bank Śląski o. Bełchatów 26 1050 1937 1000 0023 0693 0161

Bełchatów, dnia 7 listopada 2016 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Stanowisko Stowarzyszenia Doradców ds. bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych w sprawie projektu ustawy z 30 września 2016 r. o zmianie Ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Po zapoznaniu się z projektem zmian do ustawy Prawo o ruchu drogowym, oraz niektórych innych ustaw z dnia 30 września 2016 roku, pragniemy przedstawić swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Poniżej zamieszczamy szczegółowe uwagi co do projektu zmian proponowanych w Ustawie

1. Proponowany Art. 60 ust. 2 pkt 6: „6) *używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku*” należy zastąpić zapisem: „**6) *używania pojazdu nieoznaczonego w sposób wymagany do przewożonego ładunku lub osób***”.

Dotychczasowa propozycja przepisu nie przewiduje sytuacji, gdy pojazd w ogóle nie posiada wymaganego oznakowania – a jest to sytuacja nagminna, zwłaszcza przy przewozach towarów niebezpiecznych w sztukach przesyłki (tablice barwy pomarańczowej) lub towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych (znak LQ). Należy również uwzględnić oznakowanie pojazdów przy przewozie określonych grup osób – np. przewóz dzieci.

Brak w dokumentach towarzyszących projektowi sankcji karnych – powinny one być wprowadzone do rozporządzenia z dnia 24 listopada 2003 r. Prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń.

2. Art. 81 ust. 4 pkt 2, Art. 81 ust. 6, Art. 81 ust. 11 pkt 4, Art. 86 ust. 4 pkt 3, Art. 86 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz §5. ust. 1 pkt 13 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu badań technicznych... – każdorazowo występuje zapis „*pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych*”. Proponujemy użycie sformułowania: „**pojazdu, dla którego wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do przewozu towarów niebezpiecznych**”.

Dotychczasowe sformułowanie jest bardzo szerokie i obejmuje **wszystkie** pojazdy przewożące towary niebezpieczne: również w sztukach przesyłki, w ilościach niewymagających oznakowania tablicami barwy pomarańczowej lub pakowanych w ilościach ograniczonych. Przez „**wyposażenie**” należy rozumieć nie tylko wymagania zawarte w części 9 ADR, ale również wyposażenie przeciwpożarowe i dodatkowe wymienione w rozdziałach 8.1.4 i 8.1.5 ADR. „**Odpowiednie przystosowanie**” i „**Wyposażenie**” – to również specjalistyczna zabudowa skrzyni ładunkowej, np. do przewozu butli z gazem lub przewozu w temperaturze kontrolowanej. Takie rozumienie tego przepisu skutkuje tym, że nowe pojazdy o dmc do 3,5 t obecnie muszą przechodzić **corocznie** okresowe badania techniczne **w okręgowej stacji kontroli pojazdów**, a zgodnie z ustawową propozycją – **w stacji kontroli pojazdów TDT**. Pojazdy o dmc powyżej 3,5 t obecnie przechodzą badania w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, a zgodnie z ustawową propozycją – będą musiały przechodzić badania **w stacji kontroli pojazdów TDT**. Ponadto zgodnie z Art. 81 ust. 11 pkt 4 **badaniu dodatkowemu** podlegają pojazdy przystosowane lub wyposażone zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Również treść §6. ust. 1 wymienionego wyżej rozporządzenia sugeruje, że badanie dodatkowe dotyczy pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych **oraz** pojazdów, o których mowa w podrozdziale 9.1.2.3 ADR.

W rozdziale 9.1.2 ADR, w przypadku pojazdów innych niż EX/II, EX/III, FL, OX, AT i MEMU, wyraźnie sformułowano **zakaz** wymagania dodatkowych świadectw. Logicznym zatem jest, aby również badania techniczne odbywały się na warunkach ogólnych.

3. Art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy o dozorcze technicznym – powinno być: „**wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych...**”. Proponowana nazwa dokumentu jest zgodna z nomenklaturą używaną w umowie ADR i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.
4. Załącznik 2, pkt 6.1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu badań technicznych... - jako usterkę skutkującą uznaniem stanu technicznego za niezadowalający podano brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza. Z kolei w podrozdziale 9.1.2.1, akapit czwarty umowy ADR jednoznacznie zastrzeżono, że dokumentacja ta powinna zostać przedłożona podczas pierwszego badania technicznego. Wnioskujemy, aby zapis w rozporządzeniu uzupełnić uwagą: „- **tylko podczas pierwszego badania technicznego**”.
5. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia proponujemy wykreślenie z Załącznika nr 3, poz. 13 tablic do oznakowania pojazdów przewożących materiały niebezpieczne i lamp ostrzegawczych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

Umowa ADR w podrozdziale 5.3.2.2 jednoznacznie określa parametry tablic barwy pomarańczowej – współrzędne trójchromatyczne, właściwości odbłaskowe oraz elementy, które mogą znajdować się na tablicy. Nie przewidziano możliwości umieszczania jakichkolwiek innych elementów na tablicy. Służby kontrolne innych państw kwestionują umieszczane na polskich tablicach znaki bezpieczeństwa „B”, numery normy itp.

ADR już w 2001 roku dopuścił możliwość stosowania innych niż lampy błyskowe znaków ostrzegawczych: trójkątów lub pachołków. Funkcjonujący w polskich przepisach wymóg jest obecnie anachronizmem i należy go usunąć.

6. Nie znajdujemy uzasadnienia w odebraniu Okręgowym Stacjom Kontroli Pojazdów możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych. Zarówno wyposażenie stacji prowadzonych przez TDT, jak również uprawnienia zatrudnionych diagnostów, niczym się nie będą różnić, a w wielu przypadkach wiedza i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących na prywatnych stacjach będzie większe niż pracowników TDT.

Z poważaniem

M. Nicopulos

Maria Nicopulos

Prezes Zarządu



Norbert Świderek

Wiceprezes Zarządu