



MINISTER INFRASTRUKTURY

Wpłynęło  
data..... godz.....

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2018 r.

DK.4.0810.14.5.2018.CG

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Kancelaria Ogólna



04879418

NU: 86833/18

data 10.08.18 godz. 15:20

podpis [signature]

Przydział SEP

Data 13.08.18 Zał. ....

UNK 37110/18

Pani Ewa Polkowska  
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

[Signature]

w związku z otrzymaną Informacją o wynikach kontroli pn. *Realizacja przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych*, zgodnie z art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm.), przedstawiam poniżej stanowisko do ww. dokumentu.

Ministerstwo przychyliła się do wniosku Najwyższej Izby Kontroli dotyczącego *podjęcia zmian legislacyjnych mających na celu wyłączenie obowiązku zawiadamiania podmiotu prowadzącego kursy z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych o zamiarze wszczęcia kontroli*, o której mowa w art. 54 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650). Wstępne propozycje przepisów umożliwiających wprowadzenie niezapowiedzianych kontroli podmiotów prowadzących kursy, zostały już roboczo omówione w trakcie spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami urzędów marszałkowskich, którzy pozytywnie zaopiniowali zakładane rozwiązania. W trakcie najbliższej nowelizacji ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych podjęte zostaną prace nad zmianą przepisów w tym zakresie.

Ministerstwo uznaje także za zasadny wniosek Izby dotyczący *nałożenia na uczestników przewozu towarów niebezpiecznych obowiązku przesyłania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) informacji o wyznaczeniu doradcy do spraw przewozu towarów niebezpiecznych (w szczególności doradcy, który uzyskał uprawnienia poza terytorium Polski)*. W opinii Ministerstwa przedmiotowa propozycja przyczyni się do efektywniejszego sprawowania nadzoru nad działalnością doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W trakcie najbliższej nowelizacji ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych zostaną przygotowane przepisy mające na celu realizację omawianego wniosku.

W odniesieniu zaś do wniosku *o ustanowienie przepisów wprowadzających okresy prowadzenia oceny organizacji ruchu* należy wskazać, że zgodnie z przepisami § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784) organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu na drogach w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonując oceny organizacji ruchu na drogach, o której mowa wyżej, bierze pod uwagę wszystkie regulacje dotyczące organizacji ruchu, a nie tylko te, które odnoszą się do przewozu towarów niebezpiecznych. W ocenie Ministerstwa, z uwagi na zróżnicowaną wielkość sieci dróg podległych organom sprawującym nadzór, brak jest uzasadnienia do określenia częstotliwości przeprowadzania oceny. Ponadto należy wskazać, że Najwyższa Izba Kontroli nie kwestionuje faktu przeprowadzania przez organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem ocen organizacji ruchu (tj. NIK nie stwierdza braku takiej oceny), a jedynie częstotliwość ich przeprowadzania. Należy również podkreślić, iż zwiększenie częstotliwości ocen organizacji ruchu na drogach może mieć negatywny wpływ na jakość tych działań poprzez znaczne ograniczenie ich zakresu oraz nie gwarantuje realizacji oczekiwań NIK zawartych we

*wiepodlega*

POLSKA  
STANOWISKO ORZECZANIWA  
NIK

wniosku tj. ograniczenia ryzyka związanego z przejazdem pojazdów transportujących towary niebezpieczne. Podsumowując należy stwierdzić, że z Informacji NIK nie wynika związek pomiędzy brakiem regulacji określających częstotliwość przeprowadzania oceny organizacji ruchu a sposobem realizacji tej oceny, w przypadku kiedy oceny te są wykonywane przez organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach.

Mając na względzie powyższe nie ma uzasadnienia do wprowadzania dodatkowych regulacji prawnych w zakresie częstotliwości przeprowadzania ocen organizacji ruchu na drogach.

Odnosząc się zaś do zmiany, dotyczącej *utworzenia centralnego systemu monitorowania przewozów towarów niebezpiecznych*, gromadzącego szczegółowe dane w zakresie transportowanych towarów niebezpiecznych oraz dróg, po których poruszają się pojazdy transportujące ww. ładunki, Ministerstwo rozważa przeprowadzenie analizy pod kątem możliwości wykorzystania m.in. danych gromadzonych przez przedstawicieli Krajowej Administracji Skarbowej za pomocą Platformy Usług Elektronicznych Służby Celnej, wykorzystywanej podczas weryfikacji przestrzegania przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2017 r. poz. 708 z późn. zm.). Należy wskazać, iż ww. system gromadzi dane przedstawiane przez podmioty wykonujące przewóz drogowy towarów, w tym w znacznej części towarów sklasyfikowanych jako niebezpieczne. Wnikliwa analiza wymienionego systemu umożliwi skoordynowanie współpracy organów zobowiązanych do prowadzonych kontroli drogowych oraz uniknięcie budowy odrębnego systemu, pozwalając ograniczyć czas przeznaczony na utworzenie systemu oraz poniesienie przez Skarb Państwa dodatkowych nakładów finansowych.

W naszej ocenie za zasadne należy uznać również *wykonanie na poziomie wojewódzkim i krajowym oceny ryzyka i opracowanie rekomendacji mającej na celu ograniczenie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka przez obszary o dużej gęstości zaludnienia, czego konsekwencją powinno być wprowadzenie odpowiednich ograniczeń ruchu na tych obszarach*. Nie ulega wątpliwości, iż przedmiotowe oceny i rekomendacje przyczyniłyby się do ograniczenia ryzyka wystąpienia potencjalnie dużych skutków dla ludzi w przypadku awarii lub wypadku podczas przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka. Warunkiem koniecznym do minimalizowania ryzyka towarzyszącego podczas przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest zapewnienie odpowiedniej współpracy przedstawicieli poszczególnych organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo (jak Inspekcja Transportu Drogowego, Państwowa Straż Pożarna, Państwowa Inspekcja Pracy, Policja, Transportowy Dozór Techniczny). W związku z tym Ministerstwo zwróci się do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o przeprowadzenie takiej oceny we współpracy z ww. służbami i przekazanie jej wyników ministrowi właściwemu ds. transportu.

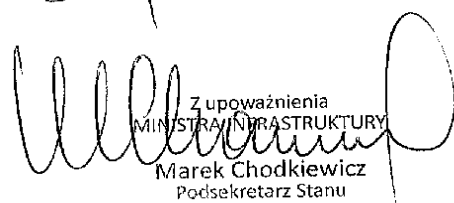
Odnosząc się z kolei do propozycji *przywrócenia kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy (PIP), Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ) oraz Państwowej Straży Pożarnej (PSP) w zakresie prowadzenia kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w miejscach prowadzenia działalności gospodarczej uczestników przewozu towarów niebezpiecznych*, Ministerstwo rozważy przedmiotowe rozwiązanie. Obowiązujący stan prawny umożliwia prowadzenie kontroli w siedzibach uczestników przewozu w szerokim zakresie jedynie Inspekcji Transportu Drogowego. Umożliwienie prowadzenia kontroli przez PIP, PSP, TDT oraz IOŚ może znacząco wpłynąć na wywiązywanie się uczestników przewozu z powierzonych im obowiązków, określonych w przepisach prawa krajowego oraz międzynarodowego. W związku z tym Ministerstwo zwróci się do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o dokonanie analizy w tym zakresie, od wyniku której uzależnione będzie podjęcie dalszych działań.

Odnosnie do wniosku o *kompleksowe uregulowanie kwestii związanej z zapewnieniem odpowiedniej liczby parkingów, na które powinny być usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne*, należy nadmienić, że zgodnie z art. 102 ust. 1 pkt. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych „W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, mających wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu, osoba przeprowadzająca kontrolę: podejmuje czynności zmierzające do usunięcia środka transportu wraz z ładunkiem i zdeponowania go w miejscu postojowym umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie na koszt właściciela lub posiadacza środka transportu.” Z kolei rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. z 2012 r. poz. 1293) szczegółowo określa warunki techniczne parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne. Z kolei zgodnie z art. 130a ust. 5f ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.) usuwanie pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla tych pojazdów należy do

zadań własnych powiatu. Starosta realizuje te zadania przy pomocy powiatowych jednostek organizacyjnych lub powierza ich wykonywanie zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Przedmiotowe przepisy jednoznacznie określają właściwość Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz starosty w zakresie parkingów, na które usuwane są pojazdy przewożące towary niebezpieczne. Niemniej jednak Ministerstwo wystąpi do Starostów z prośbą o określenie czy na terenie poszczególnych powiatów funkcjonują parkingi, na które usuwane są pojazdy przewożące towary niebezpieczne, spełniające warunki określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz czy podejmowane są działania mające na celu tworzenie takich parkingów. Ponadto Ministerstwo zwróci się do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o dokonanie analizy rozmieszczenia na terytorium Polski parkingów do awaryjnego usuwania pojazdów przewożących towary niebezpieczne pod kątem wskazaniem miejsc w których istnieje potrzeba ich wyznaczenia.

Niezależnie od powyższego, mając na uwadze ustalenia z kontroli przeprowadzonej przez NIK, opracowywany jest projekt procedury kontroli marszałków województw w zakresie realizacji przez nich czynności wynikających z przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

z Powiatu



Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Marek Chodkiewicz  
Podsekretarz Stanu