

SKUTECZNA KOMUNIKACJA  
W PROCESIE STANOWIENIA PRZEPISÓW  
O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW  
NIEBEZPIECZNYCH W POLSCE

THE EFFECTIVE COMMUNICATION IN THE PROCESS  
OF MAKING LAW IN ROAD CARRIAGE  
OF DANGEROUS GOODS IN POLAND

MAŁGORZATA WIELEBA-WALICKA

*„Powiedz mi, zapomnę. Pokaż, może zapamiętam.  
Zaangażuj mnie w to, a zrozumiem.”<sup>1</sup>*

**ABSTRAKT**

Niniejszy artykuł opisuje rolę skutecznej komunikacji w procesie stanowienia przepisów krajowych o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce. W pięciu zwięzłych punktach autorka przedstawia elementy skutecznej komunikacji, cechy takiej komunikacji w omawianym procesie, oraz przyczyny i skutki jej braku dla bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Na zakończenie autorka dokonuje podsumowania tych punktów oraz przedstawia własne wnioski. Celem artykułu jest zapoznanie czytelnika z elementami komunikacji w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce oraz analiza tych elementów, które są najważniejsze dla skuteczności komuni-

---

<sup>1</sup> Przysłowie chińskie, [w:] S. Jarmuż, T. Witkowski, *Podręcznik trenera Praktyka prowadzenia szkoleń*, Biblioteka Moderatora, Wrocław 2004, s. 15.

kacji i bezpieczeństwa omawianego przewozu, Artykuł, oprócz zagadnień teoretycznych dotyczących sztuki porozumiewania się, zawiera komentarze, odwołania do przydatnej dla czytelnika literatury oraz cytaty, a także spostrzeżenia autorki.

**SŁOWA KLUCZOWE:**

komunikacja, przewóz drogowy, bezpieczeństwo przewozu drogowego, towary niebezpieczne, proces stanowienia przepisów

**ABSTRACT**

The aim of this article is to present a basic knowledge about effective communication in the process of making law in road carriage of dangerous goods in Poland. In five parts the author gives the most important information on that matter, which is based on the most popular literature and governmental legislation process, additional theoretical questions and comments. To make the article more useful, author presents not only theory but also current observations and remarks, interesting glossaries and annotations. The article brings up subjects from social communication, safety and security studies in road carriage of dangerous goods as well as legal studies.

**KEYWORDS:**

communication, road carriage, safety of road carriage, dangerous goods, process of making la, governmental legislation process

**WPROWADZENIE**

Komunikacja jest ważnym i koniecznym elementem procesu stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Uczestnicy tego procesu komunikują się pomiędzy sobą na każdym etapie stanowienia tych przepisów, zarówno międzynarodowym, unijnym, jak i krajowym, w różnych formach i płaszczyznach komunikowania się, zarówno werbalnych, jak i niewerbalnych oraz świadomych i nieświadomych. Komunikacja wpływa na przebieg stanowienia omawianych przepisów oraz na ich treść normatywną, a to oznacza, że powinna być świadoma, a co za tym idzie, skuteczna.

Celem niniejszej pracy jest omówienie podstawowych pojęć dotyczących komunikacji, cech i istoty skutecznej komunikacji w procesie sta-

nowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce oraz wskazanie przyczyn i efektów (skutków) braku takiej komunikacji w omawianym procesie.

Na potrzeby niniejszej pracy autorka przyjmuje następujące definicje<sup>2</sup> używanych określeń:

„towary niebezpieczne” – materiały lub przedmioty, które ze względu na stwarzane zagrożenia, wynikające z ich właściwości fizycznych, chemicznych i biologicznych, mogą być przewożone wyłącznie na warunkach i po spełnieniu wymagań określonych w przepisach. W odniesieniu do przewozu drogowego przepisami tymi są: Umowa ADR<sup>3</sup>, zwana dalej „ADR”, dyrektywa 2008/68/WE<sup>4</sup>, zwana dalej „dyrektywą” oraz ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych<sup>5</sup>, zwana dalej „ustawą o ptn”;

„przewóz drogowy towarów niebezpiecznych” – każde przemieszczanie towarów niebezpiecznych pojazdem po drodze publicznej lub po innych drogach ogólnodostępnych, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem<sup>6</sup>;

„proces stanowienia przepisów” – ciąg uporządkowanych, powtarzalnych zdarzeń lub czynności podejmowanych przez organy administracji rządowej, zmierzających do uchwalenia ustaw lub do wydania rozporządzeń, jako zbiorów norm określających pożądany sposób postępowania w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce;

„komunikacja” – każda świadoma lub nieświadoma interakcja zachodząca pomiędzy ludźmi. Interakcja ta polega na przekazywaniu informacji pomiędzy uczestnikami komunikacji, tj. pomiędzy nadawcą i odbiorcą, poprzez kanały informacyjne, w określonym kontekście, za pomocą sym-

---

<sup>2</sup> Autorka formułuje definicje przywołujące relacje oznaczania, tzn. relacje, które zachodzą pomiędzy nazwą a jej desygnatami. Szerzej na ten temat, [w:] M. Zieliński, *Wykładania prawa Zasady, Reguły, Wskazówki*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa, 2006, s. 208.

<sup>3</sup> Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 815).

<sup>4</sup> Dyrektywa 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 dnia 30.9.2008, s. 13-59).

<sup>5</sup> (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.).

<sup>6</sup> Art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, *Ibidem*.

boli tworzonych przez słowa oraz mowę ciała (obrazy, dźwięki, czy dotyk), dzięki czemu nawiązywany jest stan łączności (kontakt)<sup>7</sup>. Autorka przyjmuje również, że określenie „komunikacja” obejmuje dialog wewnętrzny, czyli świadomą lub nieświadomą interakcję zachodzącą pomiędzy myślami wyrażającymi procesy racjonalne i emocjonalne przebiegające w mózgu jednego człowieka.

Na potrzeby niniejszej pracy autorka przyjmuje następującą hipotezę<sup>8</sup>:

„Zakładam, że w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce, skuteczna komunikacja jest to komunikacja, która realizuje cel tego procesu, tj. uchwalenie lub wydanie norm określających pożądany sposób postępowania w tym przewozie”.

Przyjmując ww. hipotezę autorka ogranicza obszar badań do procesu stanowienia ustaw i rozporządzeń w ramach rządowego procesu legislacyjnego, którego uczestnikami są: Rada Ministrów, Prezes Rady Ministrów, ministrowie oraz podmioty stanowiące czynnik społeczny, głównie polskie stowarzyszenia związane z omawianym przewozem<sup>9</sup>. Wprowadzenie takich ograniczeń autorka uzasadnia podmiotowym i terytorialnym zakresem obowiązywania ustaw i rozporządzeń, (zawierają przepisy powszechnie obowiązujące wszystkich, na całym terytorium Polski) oraz swoim doświadczeniem, jako legislatora w rządowym procesie legislacyjnym.

## ROZWINIĘCIE

### 1. SKŁADNIKI, PRZEBIEG I SKUTECZNOŚĆ KOMUNIKACJI

Biorąc pod uwagę wskazaną we wstępie definicję określenia „komunikacja”, należy stwierdzić, że zawiera ona zespół niezbędnych i stałych skład-

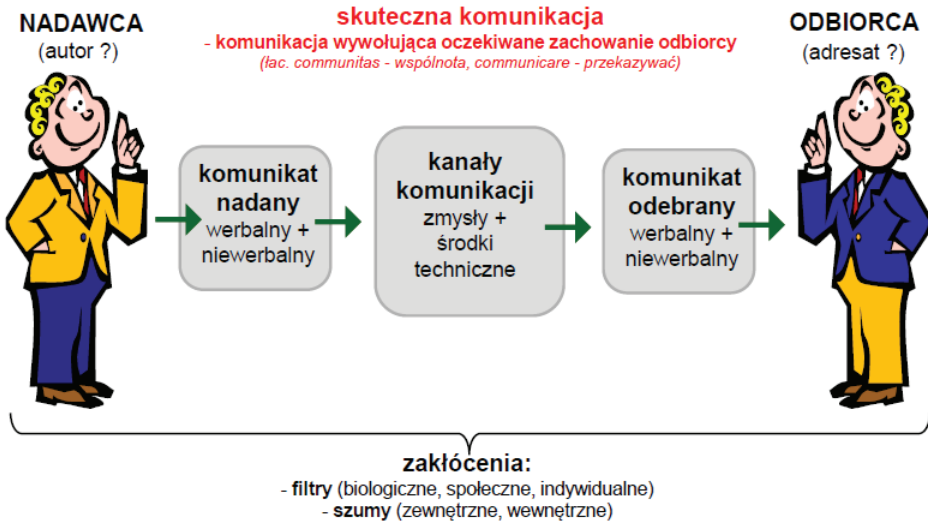
---

<sup>7</sup> A. Wiszniewski, *Jak przekonująco mówić i przemawiać*, Wydawnictwo „TEXT”, Wrocław-Warszawa 1996, s. 10; J. Stankiewicz, *Komunikowanie się w organizacji*, Wydawnictwo Politechniki Zielonogórskiej, Zielona Góra 1998, s. 48; H. Mruk (red.), *Komunikowanie się w biznesie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2002, s. 7; Z. Nęcki, *Komunikacja międzyludzka*, Oficyna Wydawnicza: Drukarnia ANTYKWA s.c., Kraków 2000, s. 98.

<sup>8</sup> Szerzej na temat hipotez, jako domysłów i przypuszczeń w badaniach naukowych, [w:] M. Pelc, *Elementy metodologii badań naukowych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2012, s. 40-42.

<sup>9</sup> Szerzej na temat ustawy i rozporządzenia, jako zbioru norm postępowania (przepisów prawa) oraz na temat rządowego procesu legislacyjnego, w: A. Szmyt, *Konstytucyjny system źródeł prawa w praktyce*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa, 2005, s. 5-189.

ników, charakterystycznych dla każdego procesu komunikowania się. Składnikami tymi są: źródło, komunikat, kanał, sprzężenie zwrotne, kontekst i zakłócenia, a przedstawia je rysunek poniżej:



Rys. 1. Komunikacja interpersonalna. Charakterystyka i pojęcia podstawowe<sup>10</sup>.

Źródłem w komunikacji jest zarówno nadawca (autor), jak i odbiorca (adresat), którzy mogą być tymi samymi albo innymi osobami, a komunikatem jest przekazywana pomiędzy nimi treść, czyli informacja (wiadomość) o charakterze prywatnym lub służbowym. Każde źródło cechuje motywacja, system wartości, stopień zaangażowania w akt komunikacji oraz subiektywne nastawienie do drugiego źródła. Sposób przekazywania komunikatu to kanał<sup>11</sup>, którym są zmysły człowieka oraz środki techniczne, np. telefony, faksy, komputery, czy tablety.

Dokonując wyboru kanału komunikacji nadawca i odbiorca powinni zwrócić szczególną uwagę na umiejętność posługiwania się środkami technicznymi, jako pośrednimi kanałami komunikacji, które mogą znie-

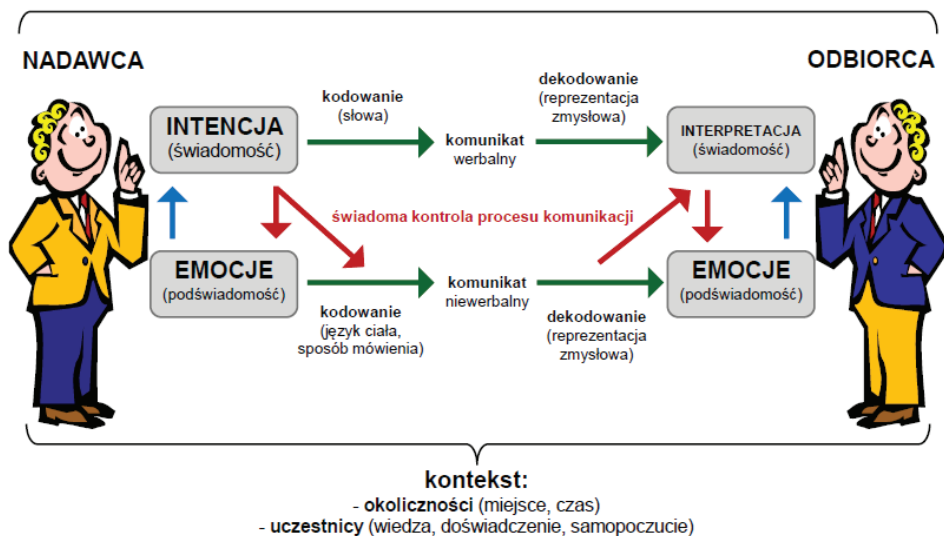
<sup>10</sup> Źródło: K. Grzegorzcyk, M. Wieleba-Walicka, Materiały szkoleniowe Projektu współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu społecznego w ramach programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007–2013, Priorytet IX „Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach”, Działanie 9.4. „Wysoko wykwalifikowane kadry systemu oświaty”, Projekt nr POKL.09.04.00-14-110/09 „Edukacja na rzecz bezpieczeństwa i skuteczna komunikacja nauczyciel-uczeń”.

<sup>11</sup> J. Stankiewicz, *Komunikowanie się w organizacji*, Wydawnictwo Politechniki Zielonogórskiej, Zielona Góra 1998, s. 59.

kształcać nadawaną i otrzymywaną informację. Sprzężenie zwrotne jest to reakcja<sup>12</sup> odbiorcy na komunikat nadawcy; jest to również nastawienie oraz postawa odbiorcy wobec nadawcy i jego komunikatu.

Komunikacja przebiega w określonym miejscu, czasie i warunkach (okolicznościach), a jej uczestników cechuje określony poziom wiedzy i doświadczenia oraz określone samopoczucie wpływające na nadawany i odbierany komunikat.

Procesowi komunikacji towarzyszą zakłócenia, czyli filtry – biologiczne, społeczne i indywidualne, np. przekonania, wartości i poglądy, oraz szumy – zewnętrzne i wewnętrzne zniekształcenia, np. hałas, negatywne myśli. Zakłócenia te wpływają na treść nadanego i odebranego komunikatu, na sposób i jakość jego nadawania i odbierania oraz na reakcję odbiorcy na nadany komunikat.



Rys. 2. Proces komunikacji. Składniki, struktura i przebieg<sup>13</sup>.

Komunikacja przebiega:

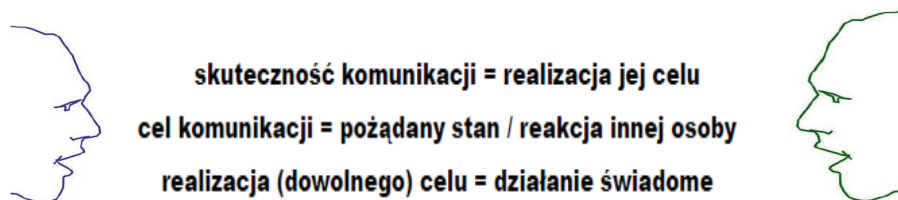
- na dwóch poziomach: świadomym – racjonalnym oraz nieświadomym – emocjonalnym, na których przekazywane są komunikaty;
- w dwóch formach: werbalnej – słownej (ustnej albo pisemnej) oraz niewerbalnej – mowa ciała (znaki, symbole, gesty, sposoby zachowania się,

<sup>12</sup> J. Stankiewicz, *Komunikowanie się w organizacji...*, s. 60.

<sup>13</sup> Źródło: K. Grzegorzczak, M. Wieleba-Walicka, Materiały szkoleniowe Projektu współfinansowanego przez Unię Europejską

mimika, dźwięk, postawa ciała). Wyboru formy dokonują uczestnicy komunikacji, zależy on od treści komunikatu, warunków jego przekazywania, rodzaju odbiorcy, nadawcy i planowanych efektów<sup>14</sup>.

Komunikacja od strony nadawcy polega na przekazywaniu odbiorcy na poziomie świadomym i nieświadomym: wynikającego z intencji oraz mogącego wynikać z emocji komunikatu werbalnego, zakodowanego za pomocą słów i reguł użytego języka oraz wynikającego z emocji i mogącego wynikać z intencji komunikatu niewerbalnego, zakodowanego za pomocą mowy ciała. Komunikacja od strony odbiorcy polega natomiast na odbieraniu komunikatu werbalnego i niewerbalnego przekazanego przez nadawcę oraz na odkodowaniu i interpretacji tego komunikatu na poziomie świadomym i nieświadomym. Każda komunikacja wywołuje skutek, ale nie każda komunikacja jest skuteczna (np. gdy nadany komunikat odbiera osoba trzecia, nie zaś odbiorca oczekiwany przez nadawcę). Skutkiem komunikacji jest wywieranie wpływu, czyli wywoływanie przez nadawcę komunikatu określonego (jakiegoś) zachowania po stronie odbiorcy tego komunikatu.



Rys. 3. Skuteczność komunikacji<sup>15</sup>.

Skuteczna komunikacja z punktu widzenia nadawcy to komunikacja, która wywołuje po stronie odbiorcy zachowanie świadomie oczekiwane przez nadawcę. Świadomy nadawca kontroluje treść nadawanego komunikatu, czego skutkiem jest usunięcie z niego części nieświadomej. Skuteczna komunikacja z punktu widzenia odbiorcy polega na odczytaniu i zrozumieniu (otrzymanego) komunikatu zarówno w jego części świadomej, jak i nieświadomej. Świadomy odbiorca kontroluje wpływ, jaki ma na niego odbierany komunikat, nie dopuszczając, aby wpływ ten przebiegał poza jego świadomością.

<sup>14</sup> H. Mruk (red.), *Komunikowanie się w biznesie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2002, s. 8.

<sup>15</sup> Źródło: Ibidem.

## CECHY KOMUNIKACJI W PROCESIE STANOWIENIA PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Proces stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, którego definicję wskazano na wstępie, przebiega na trzech poziomach:

- *międzynarodowym*, obejmującym:
  - przygotowywanie własnych i analizę proponowanych zmian do ADR,
  - przygotowanie oficjalnego stanowiska Polski i instrukcji wyjazdowych z tym związanych,
  - reprezentowanie Polski w komitetach ekspertów i w grupach roboczych Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz
  - raportowanie ministrowi właściwemu do spraw transportu działań podjętych w ramach ww. prac;
- *unijnym*, obejmującym ww. czynności podejmowane na poziomie organów Unii Europejskiej (UE), tj. na forach komitetów Komisji Europejskiej i Rady;
- *krajowym*, obejmującym: wprowadzanie zmian wynikających z nowelizacji ADR oraz unijnego procesu legislacyjnego w oparciu o rządowy proces legislacyjny oraz inicjowanie w kraju innych, niezbędnych zmian merytorycznych i legislacyjnych.

Proces stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce dzieli się na etapy stanowienia przepisów, tj. projektowanie, uzgadnianie, podpisywanie i publikowanie; jest uporządkowany hierarchicznie, tj. istnieje określona kolejność każdej z nich oraz jest inicjowany przez organy administracji rządowej. Etap projektowania obejmuje: analizę potrzeby wprowadzenia zmian do przepisów, ocenę skutków wprowadzanych zmian (OSR), opracowanie założeń do projektu aktu prawnego obejmującego wyłącznie zmiany albo opracowanie projektu nowego aktu prawnego, przygotowywanie treści tego projektu, wewnątrzresortowe i zewnątrzresortowe konsultacje treści projektu, w tym organizowanie konferencji uzgodnieniowych i komisji prawniczych, w przypadku ustaw – czytania sejmowe i komisje sejmowe, na które zapraszany jest czynnik społeczny oraz podpisanie aktu prawnego i jego opublikowanie w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej<sup>16</sup>. Szczegółowy opis każdego etapu w omawianym procesie oraz czynności podejmowanych na tych eta-

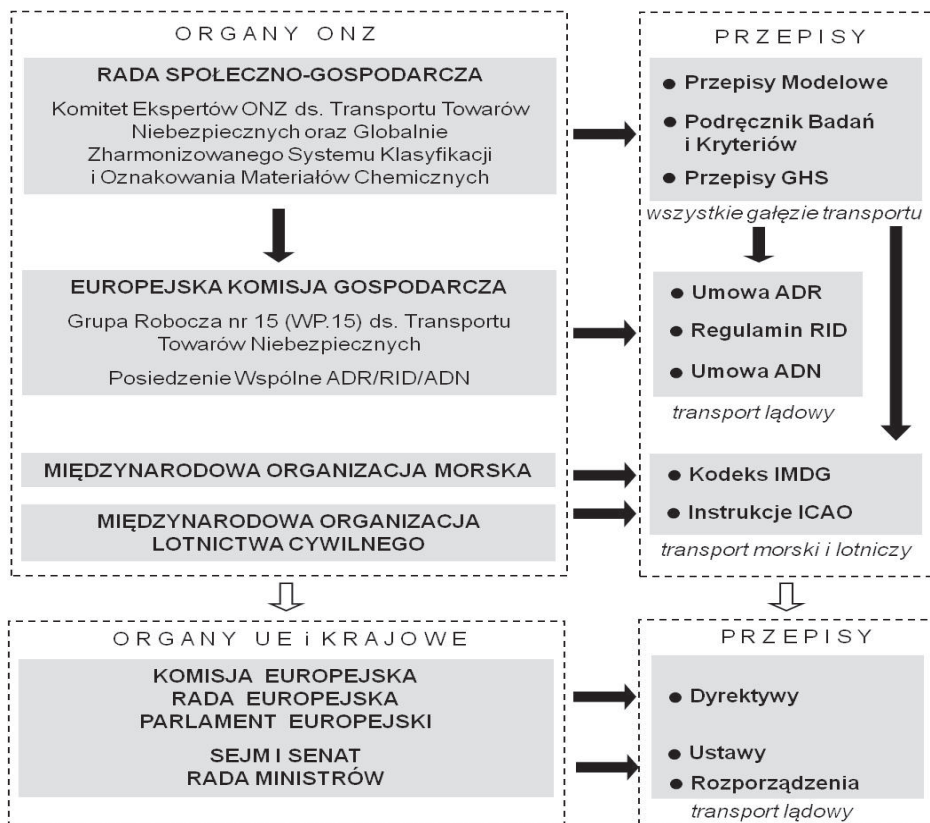
---

<sup>16</sup> Szerzej na temat procesu legislacyjnego w Polsce, w: Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r., Nr 178, poz. 483, z późn. zm.).



pach został przedstawiony przez Rządowe Centrum Legislacji i dostępny jest na stronach internetowych tej instytucji<sup>17</sup>.

Proces stanowienia przepisów o przewozie lądowym, w tym drogowym, towarów niebezpiecznych, na wszystkich poziomach razem, przedstawia rysunek poniżej:



Rys. 4. Proces stanowienia przepisów w przewozie lądowym towarów niebezpiecznych<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> <http://www.rcl.gov.pl/>.

<sup>18</sup> Źródło: Opracowanie własne na podstawie: J. S. Michalik, A. Gajek, K. Grzegorzczak, S. Gredecki, M. Piękniewski, L. Słomka, P. Janik, D. Dziwulski, S. Zając Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy „Opracowanie programów zarządzania ryzykiem związanym z transportem drogowym niebezpiecznych chemikaliów. Określenie kryteriów oceny zagrożeń oraz wymagań dotyczących transportu drogowego substancji oraz materiałów niebezpiecznych Polsce w kontekście przeciwdziałania katastrofom chemicznym w transporcie tych materiałów, z uwzględnieniem rozwiązań zastosowanych w niektórych państwach”, Warszawa, listopad 2008 r.

Komunikacja w tak skonstruowanym i złożonym procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, posiada zespół charakterystycznych dla niej cech, odróżniających ją od komunikacji w innych dziedzinach. Cechy te są następujące:

- ograniczony krąg uczestników (nadawców i odbiorców). Uczestnikami tymi są bowiem organy wchodzące w skład administracji rządowej, tj. wymienione we wstępie Rada Ministrów, Prezes Rady Ministrów, ministrowie i polskie stowarzyszenia związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych;
- reprezentacja osobowa ww. uczestników to pracownicy urzędów obsługujących tych uczestników, czyli głównie członkowie korpusu służby cywilnej albo urzędnicy mianowanymi, to legislatorzy, a w odniesieniu do ustaw to głównie czynnik polityczny, czyli posłowie i senatorowie;
- zróżnicowany poziom wiedzy i przygotowania ww. uczestników do komunikacji w omawianym procesie. Są tu bowiem osoby o ograniczonym przygotowaniu merytorycznym, osoby o ograniczonym przygotowaniu w zakresie stosowania zasad komunikacji oraz osoby o bardzo dobrym przygotowaniu prawniczo-legislacyjnym, tj. osoby, które posiadają wiedzę i umiejętności o teoretycznych i praktycznych zasadach tworzenia przepisów;
- globalny krąg odbiorców, tj. odbiorcami są wszyscy ludzie przebywający na terytorium Polski i podlegający polskiej jurysdykcji, bowiem przepisy i wynikające z nich normy postępowania adresowane są do ogółu uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
- hierarchiczny sposób stanowienia przepisów, przebiegający na trzech poziomach prawa: międzynarodowym, unijnym i krajowym, skutkujący koniecznością stanowienia tych przepisów w uporządkowanej, zorganizowanej formie, jako przepisów wyższego rzędu (ustawy) i przepisów niższego rzędu (rozporządzenia)<sup>19</sup>;
- zróżnicowanie merytoryczne zadań uczestników komunikacji, tj. osoby będące nadawcami i odbiorcami mają zadania dostosowane do roli, którą pełnią w procesie stanowienia przepisów, np. są inicjatorami procesu legislacyjnego, posiadającymi inicjatywę ustawodawczą;
- sformalizowana, obligatoryjnie stosowana procedura stanowienia przepisów na każdym poziomie i etapie, określona bardzo szczegółowo

---

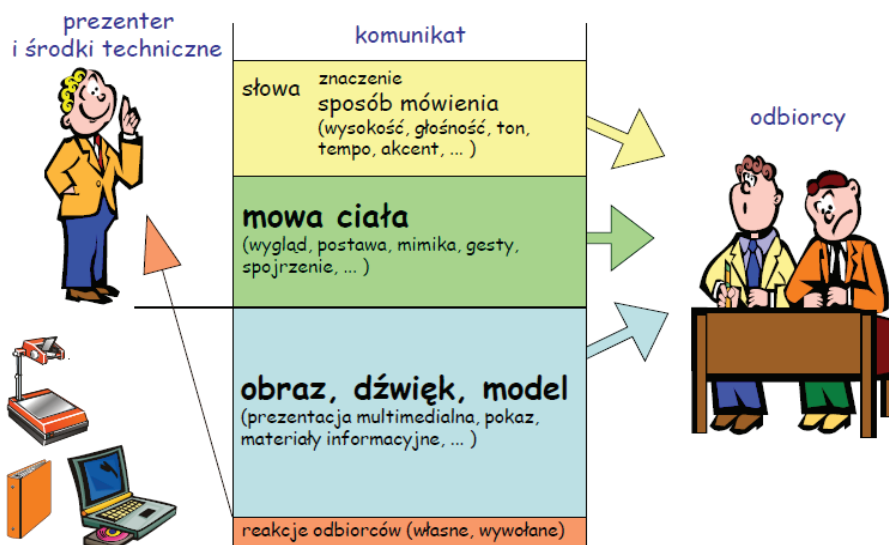
<sup>19</sup> Szerzej na temat ustawy i rozporządzenia w: A. Szmyt, *Konstytucyjny system źródeł prawa...*, s. 5-189.

- w obowiązujących uczestników komunikacji procedurach i regulaminach, np. w Regulaminie pracy Rady Ministrów, czy w Regulaminie Sejmu RP;
- najczęściej stosowana komunikacja werbalna, pisemna i bardzo sformalizowana, a stopień tej formalizacji wynika z wewnętrznych procedur w administracji rządowej, dotyczących np. sposobu przedstawiania uwag do projektów ustaw i rozporządzeń, zasad obiegu dokumentów w ministerstwach, zasad reprezentacji ministrów w procesie legislacyjnym; Formalizm jest jednocześnie trudnością, ponieważ dla ważności aktu prawnego należy przestrzegać procedur jego stanowienia, ale z drugiej strony procedury te stwarzają schemat postępowania dla procesu komunikacji i każdy komunikat jest formalnie określony i znany odbiorcom, czytelny i powtarzalny, np. w każdym projekcie ustawy jest Ocena Skutków Regulacji projektowana zawsze według jednego, przyjętego wzoru, znanego wszystkim uczestnikom omawianej komunikacji;
  - ograniczone stosowanie komunikacji niewerbalnej, obecnej w pracach legislacyjnych na posiedzeniach komisji lub na innych spotkaniach, czy telekonferencjach;
  - presja czasu, czyli ograniczenie terminowe dokonania niektórych czynności w procesie stanowienia przepisów, często determinujące sposób i jakość tych przepisów;
  - specyficzny język komunikacji, tj. język sformalizowany, prawniczy i legislacyjny, zrozumiały dla niektórych uczestników komunikacji;
  - ogłaszanie ustanowionych przepisów w przeznaczonych do tego celu dziennikach urzędowych oraz pozostawienie czasu na zapoznanie się użytkownikom tych przepisów przed ich wejściem w życie, tzw. *vacatio legis*, np. wejście w życie przepisów ustawy po upływie 14 dni od dnia ich ogłoszenia w Dzienniku Ustaw RP;
  - narażenie komunikacji na wpływy polityczne, bowiem uczestnikami tej komunikacji są również politycy, np. posłowie, senatorowie, reprezentujący różne partie i poglądy oraz interesy polityczne;
  - narażenie uczestników komunikacji na wpływy i manipulacje osób trzecich, np. realizacja interesów wybranej grupy przewoźników towarów niebezpiecznych, czy stanowienie przepisów w odpowiedzi na natychmiastowe i pilne żądania społeczne powstałe w wyniku negatywnych zdarzeń;
  - sztuka wypracowania kompromisu nie tylko merytorycznego, ale również finansowego, np. sztuka znalezienia form finansowana z budżetu państwa proponowanych rozwiązań w danej dziedzinie;

- komunikacja raczej z przymusu i z obowiązku, niż z wyboru, bowiem często udział w procesie stanowienia prawa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych związany jest z poleceniem służbowym, nie zaś z dobrowolnym działaniem i jednocześnie zaangażowaniem związanym z tym działaniem;
- ograniczony i bardzo nieliczny krąg uczestników komunikacji posiadających jednocześnie wiedzę (przygotowanie merytoryczne) i doświadczenie (przygotowanie praktyczne) w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

#### **CECHY SKUTECZNEJ KOMUNIKACJI W PROCESIE STANOWIENIA PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

Skuteczna komunikacja w omawianej dziedzinie jest to po pierwsze komunikacja, która posiada wymienione na wstępie składniki i opisany przebieg oraz jest świadoma, a po drugie jest to komunikacja, która uwzględnia opisane powyżej jej specyficzne cechy w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W komunikacji tej, w szczególności podczas konferencji uzgodnieniowych przy projektach aktów prawnych, czy podczas komisji prawniczych, na których rozstrzygane są sprawy sporne, istotne znaczenie ma przekazanie trudnych merytorycznie zagadnień związanych z omawianym przewozem w sposób przystępny, prosty, a jednocześnie interesujący dla przynajmniej większości odbiorców. Oprócz przekazania merytorycznej treści komunikatów, ważne jest zaangażowanie w omawiany proces wszystkich możliwych kanałów komunikacji (w tym prezentacji i pokazów), przy jednoczesnej świadomości istnienia filtrów zniekształcających przekazywane komunikaty, co przedstawia rysunek poniżej:



Rys. 5. Kanały komunikatu. Efektywność komunikatu<sup>20</sup>.

Ważne jest również zaangażowanie w omawiany proces wszystkich możliwych systemów reprezentacji zmysłowej odbiorców (w tym słuchu i wzroku), a to ułatwia rozumienie nadawanych komunikatów, co przedstawia rysunek poniżej:

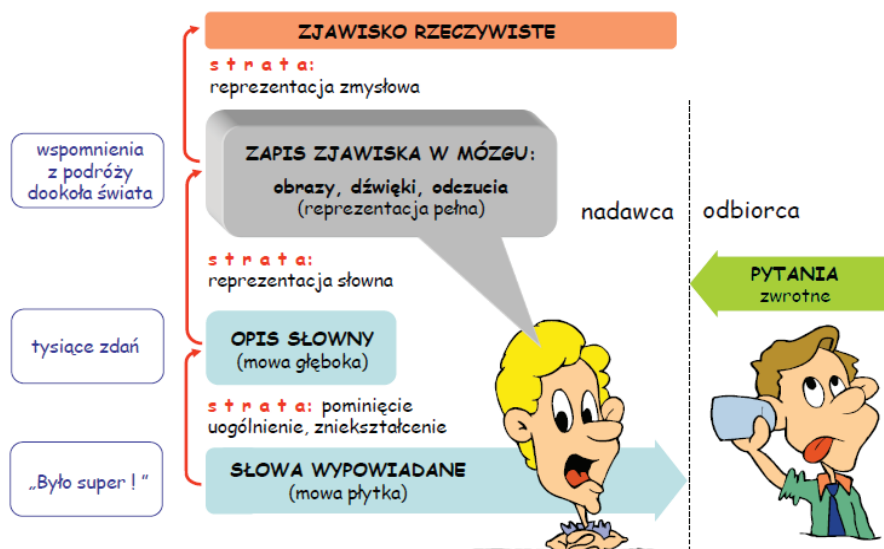


Rys. 6. Kilka zasad skutecznej komunikacji<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> K. Grzegorzczak, M. Wieleba-Walicka, Materiały szkoleniowe Projektu współfinansowanego przez Unię Europejską

<sup>21</sup> Ibidem.

Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych jest specjalistyczną gałęzią transportu drogowego, z którą wiąże się specjalistyczne słownictwo, a zatem dla skutecznej komunikacji istotne jest posługiwanie się prostymi wyrazami na oznaczenie skomplikowanej treści oraz prostymi sposobami logicznego myślenia na ustanowienie skomplikowanych warunków technicznych omawianego przewozu. Dodatkowo, istotna jest umiejętność odczytywania znaczenia mowy głębokiej i płytkiej odbiorców i nadawców przekazywanych komunikatów, co przedstawia rysunek poniżej:



Rys. 7. Język w komunikacji. Mowa głęboka i płytka<sup>22</sup>

Wybór formy komunikacji zależy od poziomu stanowienia prawa oraz od etapu, na którym stanowienie to ma miejsce. Rozpoczęcie prac legislacyjnych, opracowanie założeń i przygotowanie projektu, to głównie komunikacja werbalna, pisemna, natomiast dyskusja i uzgadnianie ostatecznej treści przepisów to głównie komunikacja werbalna ustna, rzadziej pisemna. Istota tej komunikacji polega jednak na takim wykorzystaniu jej składników i jej przebiegu, aby osiągnąć oczekiwany przez nadawcę skutek, czyli uchwalenie lub wydanie norm określających pożądany sposób postępowania w tym przewozie, tj. uwzględniający bezpieczeństwo ludzi, mienia i środowiska przyrodniczego. Istotne jest tu także zrównoważenie interesów państwa i interesów społeczeństwa oraz wchodzących w jego

<sup>22</sup> Ibidem.

skład jednostek, bowiem przepisy ustaw i rozporządzeń, jako zbiory norm postępowania w omawianej gałęzi transportu są powszechnie obowiązujące i adresowane do wszystkich, w tym do organów państwa.

### **PRZYCZYNY BRAKU SKUTECZNEJ KOMUNIKACJI W PROCESIE STANOWIENIA PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

Przyczyny braku skutecznej komunikacji w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych należy podzielić na te, które wynikają z istoty tego procesu, jako procesu prawniczo-legislacyjnego związanego ze stanowieniem norm postępowania w omawianym przewozie oraz na te, które wynikają oraz z istoty komunikacji.

Przyczyny wynikające z istoty procesu stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych są następujące:

- brak zachowania hierarchii źródeł prawa, tj. obejmowanie zakresem przedmiotowym wydawanych rozporządzeń spraw należących do zakresu przedmiotowego uchwalanych ustaw, np. obowiązek zgłaszania przez kierowników ośrodków szkolenia do właściwych marszałków województw listy osób na egzamin dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, który zamiast w ustawie o ptn znajduje się w rozporządzeniu wydanym na podstawie tej ustawy;
- brak takiego przygotowania merytorycznego i legislacyjnego uczestników komunikacji, które pozwala na projektowanie skutecznych i użytecznych przepisów, mających zastosowanie w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych bez konieczności dokonywania interpretacji urzędowych, wypełniających luki w tych przepisach;
- bezużyteczne, często wyłącznie prowizoryczne angażowanie czynnika społecznego w proces stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, polegające na realizacji obowiązku konsultacji tych przepisów z polskimi stowarzyszeniami, jednak bez uwzględniania ich często słusznych i wynikających z praktyki uwag oraz propozycji zmian przepisów;
- istnienie wielu źródeł konfliktów, jako sytuacji emocjonalnego i intelektualnego zaangażowania uczestników, które powstają na tle kontaktu społecznego (tu kontaktem tym może być np. posiedzenie komisji prawniczej) i które prowadzą do zniekształcenia więzi łączących ludzi i są przyczyną trudności w nawiązywaniu i utrzymywaniu kontaktów in-

terpersonalnych<sup>23</sup>. Każdy uczestnik komunikacji dąży bowiem do realizacji swojego celu, przyjętego przez siebie lub nakazanego przez przełożonego w formie polecenia służbowego albo instrukcji wyjazdowej w przypadku delegacji zagranicznych. Przykładem konfliktu może być również konferencja uzgodnieniowa, podczas której propozycja wprowadzenia zmian w przepisach pociąga za sobą koszty z budżetu państwa, które należy dokładnie oszacować;

- bariery językowe, szczególnie widoczne na obradach w komitetach ekspertów ONZ oraz na obradach w Komisji Europejskiej UE. Bariery te powodują brak merytorycznego rozumienia przedmiotu obrad, wyrażanego w językach obcych i często głosowanie nad niezrozumiałymi dla polskiej delegacji zmianami przepisów. Aby zrealizować cel komunikacji na tym poziomie stanowienia przepisów należy również rozumieć kontekst językowy oraz sposób używania słów w obcych językach, a dodatkowo należy rozumieć specjalistyczne słownictwo techniczne dotyczące ADR;
- przypadkowość w doborze członków delegacji polskiej na ww. obrady, nieciągłość osobowa w delegacjach zagranicznych niewłaściwy dobór merytoryczny uczestników komunikacji.

Przyczyny wynikające z istoty komunikacji są następujące:

- brak uwzględnienia faktu, że każdy uczestnik procesu komunikacji ma różny system reprezentacji zmysłowej niekoniecznie ten, który jest preferowany i używany w komunikacie przez nadawcę, np. zbyt obszerne uzasadnienia projektów aktów prawnych, długie, niezawierające żadnych konstruktywnych wniosków wypowiedzi na konferencjach uzgodnieniowych;
- nieumiejętne posługiwanie się środkami technicznymi, nieczytelne komunikaty werbalne w formie pism i notatek, długie i nudne wystąpienia, nieciekawe, zawierające wyłącznie skopiowane i nieczytelne treści prezentacje multimedialne;
- brak umiejętności i wiedzy w zakresie wystąpień publicznych, w zakresie odczytywania (odkodowywania) komunikatów niewerbalnych z postaw, gestów i zachowań innych uczestników procesu komunikacji;

---

<sup>23</sup> Szerzej na temat konfliktów i negocjacji, [w:] J. Borkowski, M. Dyrda, L. Rokicki, *O konflikcie w negocjacjach*, Skrypt Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej i Zarządzania, Seria Skrypty, Warszawa 2000.



- brak umiejętności skutecznego wpływania na innych uczestników komunikacji oraz umiejętności świadomego i sprawnego postępowania z trudnymi słuchaczami-odbiorcami;
- brak umiejętności oraz wiedzy w zakresie prowadzenia negocjacji i w zakresie prowadzenia sporów, w szczególności na poziomie specjalistycznych warunków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
- zakłócenia procesu komunikacji poprzez szумы i filtry, wynikające ze zmęczenia wcześniejszą lub dotychczasową pracą, czy hałas na zewnątrz budynku obrad;
- bariery w komunikacji przedstawione na rysunku poniżej, ze szczególnym uwzględnieniem używania dźwięków nieartykułowanych, które przeszkadzają w skutecznym odbiorze komunikatu:

„Chodzi mi o to, aby język giętki powiedział wszystko, co pomyśli głowa.”

(J. Słowacki)

### WARTO UNIKAĆ:

- ✓ błędów językowych (wziąć, włanczać, odnośnie czegoś, w cudzysłowie, żeśmy)
- ✓ tautologii (godzina czasu, cofać do tyłu)
- ✓ błędów technicznych (cicho, głośno, chaotycznie, jednostajnie, niewyraźnie)
- ✓ słów natrętnych (jakby, tak naprawdę, po prostu)
- ✓ dźwięków nieartykułowanych - „paramowy” (eee..., yyy...)
- ✓ zacięć (mówię słowo A, kiedy nie znam słowa B)



Rys. 8. Usuwanie barier w komunikacji, jako usprawnienie komunikacji werbalnej<sup>24</sup>.

## SKUTKI BRAKU SKUTECZNEJ KOMUNIKACJI W PROCESIE STANOWIENIA PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Skutki, o których mowa, należy podzielić na ogólne – istotne dla systemu stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz na szczególne – istotne dla wybranych elementów tego systemu, stosowanych w praktyce.

<sup>24</sup> Ibidem.

Skutki ogólne są następujące:

- podejmowanie wybiórczych i przypadkowych, często izolowanych od kontekstu działań w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, przy braku działań o charakterze systemowym (całościowym);
- obowiązywanie przepisów zawierających liczne luki prawne wypełniane przez przypadkowe działania uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych kierujących się racjonalizmem i dotychczasowym doświadczeniem oraz indywidualnym interesem;
- obowiązywanie przepisów niemożliwych do stosowania w praktyce przez ich adresatów, tj. przepisów niewykonalnych, np. zgłaszanie uczestników kursów w terminach niemożliwych do realizacji, bo kurs trwa jeden dzień;
- sprzeczności pomiędzy przepisami ogólnymi w przewozie drogowym oraz przepisami szczególnymi w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych powodujące np. brak możliwości skutecznej kontroli drogowej Inspekcji Transportu Drogowego pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony przewożącego towary niebezpieczne;
- brak rzetelnej analizy i oceny skutków wprowadzanych przepisów, tzw. oceny skutków regulacji, która zamiast podlegać odrębnej analizie, tworzona jest na zasadzie kopiowania z innych projektów aktów prawnych;
- krótkie *vacatio legis* albo brak *vacatio legis*, co powoduje ograniczoną możliwość albo jej brak w odniesieniu do zapoznania się z wprowadzanymi zmianami w przepisach;
- uzasadniona lukami prawnymi konieczność dokonywania wykładni urzędowej przez organy administracji publicznej.

Skutki szczególne są następujące:

- ponad dwuletnie opóźnienie w transpozycji postanowień dyrektywy do prawa polskiego przez ustawę o ptn, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2012 r., zamiast najpóźniej w dniu 1 lipca 2009 r., skutkiem, czego postępował proces braku harmonizacji wymagań i warunków w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych np. w odniesieniu do używania jednolitych nazw tych towarów w transporcie lądowym, będących efektem klasyfikacji, jako najważniejszego elementu strony przedmiotowej bezpieczeństwa omawianego transportu;
- wypaczenie celu ww. dyrektywy poprzez stworzenie ww. ustawy, która w sposób nadmiernie kazuistyczny reguluje zbyt obszernie zasady prze-

- wozu drogowego towarów niebezpiecznych, a ponadto zawiera nieobjęte transpozycją omawianej dyrektywy postanowienia dotyczące np. ciśnieniowych urządzeń transportowych;
- brak w ww. ustawie przepisów przejściowych i dostosowujących, powodujący ponad dziewięćmiesięczny paraliż systemu szkolenia i egzaminowania doradców ds. bezpieczeństwa, jako osób nadzorujących spełnianie warunków i wymagań przez uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (czuwających nad stanem bezpieczeństwa w firmach), skutkujący trwałą i nieodwracalną utratą uprawnień przez tych doradców, którzy posiadają wykształcenie średnie. Sytuacja ta spowodowała zamknięcie dostępu do zawodu doradcy dla osób posiadających ponad kilkunastoletnie, wręcz unikatowe doświadczenie w pracy związanej z bezpieczeństwem omawianego przewozu w firmach transportowych;
  - poważne błędy merytoryczne w ADR zarówno w wersji obowiązującej w latach 2009–2011, 2011–2013, jak również w wersji 2013–2015, mogącej być stosowanej obecnie, np.: „Za środowisko wodne uważa się w odniesieniu do organizmów wodnych, że żyją one w wodzie oraz w wodnym ekosystemie, którego są częścią”, albo „Postanowienia paragrafu 5.3.1 w zakresie nalepek powinny uwzględniać mutatis mutandis w zakresie znaków”;
  - paraliż najpierw szkolenia kierowców przewożących towary niebezpieczne, będących podmiotowym elementem bezpieczeństwa omawianego przewozu, poprzez brak regulacji prawnych umożliwiających przeprowadzanie szkoleń, potem brak regulacji prawnych umożliwiających przeprowadzanie egzaminów, a następnie brak regulacji prawnych umożliwiających właściwym władzom – marszałkom województw wydawanie blankietów zaświadczeń ADR potwierdzających, że kierowcy są osobami przeszkolonymi i posiadają umiejętności w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa omawianego przewozu;
  - wypaczenie celu szkolenia kierowców i ich egzaminowania, którym obecnie zamiast poznania zasad bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych i praktycznych umiejętności zachowania się podczas zaistnienia zagrożenia dla życia, zdrowia i mienia (majątku), kierowcy i prowadzący szkolenie wręcz toną w biurokratycznej, papierkowej stronie szkolenia i egzaminu wyrażającej się w kilkukrotnym zgłaszaniu do tych

- samych podmiotów identycznych informacji związanych z danymi kierowców lub ich uprawnieniami;
- brak spójnych i jednolitych działań podejmowanych przez instytucje i organizacje uczestniczące od strony państwa w egzaminowaniu kierowców, skutkujący zróżnicowaniem wymagań egzaminacyjnych w zakresie możliwości posiadania pomocy naukowych podczas egzaminu. Na terenie jednych województw kierowcy w trakcie egzaminów mogą korzystać z podręczników i notatek, na terenie innych tylko z ADR, na terenie pozostałych nie mogą zaś korzystać z żadnych materiałów a nawet przepisów;
  - wykorzystywanie przez uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych luk w polskich regulacjach prawnych oraz wykorzystywanie nadmiernej kazuistyki ww. regulacji, jako argumentu przy ponoszeniu odpowiedzialności w omawianym przewozie;
  - ciągłe i skuteczne poszukiwanie niezgodności polskich przepisów z wymaganiami i warunkami przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ustalonymi na poziomie międzynarodowym i krajowym, prowadzące do omijania rozwiązań prawnych bezpieczeństwo omawianego przewozu;
  - podejmowanie działań związanych z organizowaniem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z pominięciem niemożliwych do zastosowania przepisów, na własną rękę, często bez zachowania istoty bezpieczeństwa omawianego przewozu, a przez to z narażeniem życia i zdrowia uczestników tego przewozu;
  - brak jednolitych i jednoznacznych kryteriów podziału odpowiedzialności uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, skutkujących przenoszeniem tej odpowiedzialności na podmioty mniejsze i słabsze ekonomicznie, np. w odniesieniu do zasad mocowania ładunków i obowiązków z tym związanych;
  - nierównomierne rozłożenie ciężarów (obowiązków) uczestników omawianego przewozu poprzez przypisanie zbyt wielu obowiązków kierowcom, których zadaniem jest bezpieczne wykonanie zadania przewozowego, a nie biurokracja i prowadzenie postępowań związanych z kontrolami;
  - ustawa o ptn zamiast transponować postanowienia dyrektywy, w sposób nadmiernie szczegółowy, często bezużyteczny z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych reguluje drobne, incydentalne sprawy mające zastosowanie w pojedynczych przypadkach. Tymczasem rolą przepisów krajowych powinno być jedy-

nie odtworzenie a nie tworzenie obowiązujących już zasad bezpiecznego przewozu omawianych towarów, ustanowionych na poziomie międzynarodowym i europejskim,

- wypaczony zostaje cel polskich rozporządzeń, które zamiast być wydawane w celu wykonania ww. ustawy, regulują materię ustawową, stając się swoistą furtką pozwalającą na uzupełnienie i naprawienie niedoskonałości przepisów rangi ustawowej.

## ZAKOŃCZENIE

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że obecnie w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce brak jest skutecznej komunikacji uczestników tego procesu. Uchwalane ustawy i wydawane rozporządzenia, a zatem wynikające z nich normy, nie określają w sposób pożądaný postępowania w omawianym przewozie, zawierają natomiast systemowe i gałęziowe sprzeczności, luki prawne i inne niedoskonałości utrudniające albo wręcz uniemożliwiające stosowanie tych ustaw i rozporządzeń w praktyce na terytorium Polski. Skuteczna komunikacja ogranicza się wyłącznie do wybranych elementów omawianego procesu i dotyczy ona głównie komunikacji na poziomie stanowienia prawa międzynarodowego i unijnego, pomiędzy zagranicznymi delegacjami uczestniczącymi w obradach ONZ i UE.

Sytuacja ta wynika zarówno z braku zaangażowania w omawiany proces merytorycznie i legislacyjnie przygotowanych uczestników komunikacji ze strony rządowej, z braku skutecznej woli politycznej do systemowego rozwiązania opisanych sytuacji, z przekonania o samodzielności i nieomyślności administracji rządowej oraz z niedopuszczania do skutecznego tworzenia przepisów również przez czynnik społeczny, tj. polskie specjalistyczne stowarzyszenia związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

Wobec powyższego z pewnością należy rozważyć udział wykwalifikowanej polskiej delegacji w dyskusji nad treścią przepisów ADR ustalaną w ONZ oraz zmianę w strukturze organizacyjnej organów administracji rządowej mającą na celu usprawnienie systemu stanowienia przepisów w omawianym zakresie. Z pewnością należy również rozważyć analizę wszystkich obecnie obowiązujących przepisów dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz zwiększenie wpływu stowarzyszeń na treść tych przepisów.

Od lutego br. podjęto prace w ww. zakresie i powołano zespoły składające się z przedstawicieli administracji rządowej i czynnika społecznego. Zespoły te będą opracowywać nowelizację przepisów ADR oraz analizować wybrane elementy systemu szkolenia i egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz doradców do spraw bezpieczeństwa w omawianym przewozie. Prace te należy ocenić pozytywnie, a przede wszystkim potraktować je również, jako dobry początek zmian w skutecznej komunikacji w procesie stanowienia przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w Polsce.

#### BIBLIOGRAFIA

1. BIRKENBIHL V. F., *Komunikacja międzyludzka Trening sukcesu Ćwiczenie własnej umysłu*, Wydawnictwo ASTRUM, Wrocław 1998.
2. BREDEMEIER K., *Sekrety retoryki Reguły skutecznej komunikacji*, Wydawnictwo HELION, Gliwice 2008.
3. BORKOWSKI J., Dyra M., Kanarski L., Rokicki B., *O konflikcie w negocjacjach, Wybrane problemy psychologii organizacji*, Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzania w Warszawie, Warszawa 2002.
4. GOLEMAN D., *Inteligencja emocjonalna w praktyce*, Wydawnictwo Media Rodzina, 1999.
5. GRZEGORCZYK K., WIELEBA-WALICKA M., Materiały szkoleniowe Projektu współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu społecznego w ramach programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013, Priorytet IX „Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach”, Działanie 9.4. „Wysoko wykwalifikowane kadry systemu oświaty”, Projekt nr POKL.09.04.00-14-110/09 „Edukacja na rzecz bezpieczeństwa i skuteczna komunikacja nauczyciel-uczeń”.
6. HARTLEY P., *Komunikacja w grupie*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2000.
7. JARMUŻ S., WITKOWSKI T., *Podręcznik trenera Praktyka prowadzenia szkoleń*, Biblioteka Moderadora, Wrocław 2004.
8. MCKAY M., DAVIS M., FANNING P., *Sztuka skutecznego porozumiewania się*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2002.
9. KOCHAN M., *Pojedynek na słowa Techniki erystyczne w publicznych sporach*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2005.
10. MRUK H. (red.), *Komunikowanie się w biznesie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2002.

11. NĘCKI Z., *Komunikacja międzyludzka*, Oficyna Wydawnicza: Drukarnia ANTYKWA s.c., Kraków 2000.
12. PELC M., *Elementy metodologii badań naukowych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2012.
13. STANKIEWICZ J., *Komunikowanie się w organizacji*, Wydawnictwo Politechniki Zielonogórskiej, Zielona Góra 1998.
14. SZMYTA A. (red.), *Konstytucyjny system źródeł prawa w praktyce*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2005.
15. WISZNIEWSKI A., *Aforyzmy i cytaty dla mówców, dyskutantów i biesiadników*, Oficyna Wydawnicza LOGOS, Wrocław-Warszawa 1998.
16. WISZNIEWSKI A., *Jak przekonująco mówić i przemawiać*, Wydawnictwo „TEXT”, Wrocław-Warszawa 1996.
17. WISZNIEWSKI A., *Jak przekonująco mówić i przemawiać*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław 1994.
18. ZIELIŃSKI M., *Wykłady prawa Zasady, Reguły, Wskazówki*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2006.