

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

w sprawie sposobu przewozu ładunku²⁾

Na podstawie art. 61 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79 i 106) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do przewozu ładunku pojazdami kategorii N i O, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do przewozów objętych Umową europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119).

§ 2. Przestrzeń ładunkowa powinna być utrzymana w czystości.

§ 3. 1. Ładunek powinien być umieszczony na podłodze przestrzeni ładunkowej pojazdu w sposób zapewniający jego stabilność.

2. Środek ciężkości ładunku powinien znajdować się możliwie najniżej i najbliższej osi wzdłużnej pojazdu.

3. Stabilność ładunku zapewnia się przez równomierne rozłożenie ciężaru oraz jak najniższe położenie środka ciężkości ładunku.

§ 4. Ładunek umieszczony na podłodze przestrzeni ładunkowej pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄, powinien być zabezpieczony w sposób uniemożliwiający jego przemieszczanie,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

przechylenie albo wywrócenie oraz w sposób pozwalający zrównoważyć siły wynikające z przyspieszenia albo hamowania:

- 1) w kierunku jazdy: 80% ciężaru ładunku oraz
- 2) w kierunku bocznym: 50% ciężaru ładunku, oraz
- 3) w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 50% ciężaru ładunku.

§ 5. 1. Ładunek powinien być zamocowany z uwzględnieniem współczynnika tarcia, w taki sposób, aby nie mógł przemieszczać się podczas przewozu lub spowodować wywrócenia pojazdu w wyniku drgań oraz sił działających na ładunek, oraz z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

2. Dla zwiększenia współczynnika tarcia pomiędzy podłogą przestrzeni ładunkowej a ładunkiem albo pomiędzy częściami ładunku mogą być stosowane dodatkowe środki zabezpieczające ładunek.

§ 6. 1. Ładunek mocuje się z zastosowaniem co najmniej jednej z następujących metod:

- 1) ryglowania;
- 2) blokowania, w tym blokowania miejscowego lub całościowego;
- 3) mocowania za pomocą odciągów prostych;
- 4) mocowania odciągami przepasującym od góry.

2. W celu zapewnienia trwałości zabezpieczenia ładunku przy przyspieszeniu, gwałtownym hamowaniu lub gwałtownym wykonywaniu manewrów pojazdem zastosowane metody mocowania ładunku powinny być odpowiednie do rodzaju pojazdu, rodzaju ładunku, właściwości fizycznych ładunku i opakowań oraz elementów mocowania i zabezpieczenia ładunku.

3. W przypadku pojazdów kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ zastosowane metody mocowania ładunku powinny umożliwić spełnienie wymagań określonych w normie przenoszącej normę EN 12195-1.

4. Warunki stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku określa załącznik do rozporządzenia.

§ 7. Rozmieszczenie oraz mocowanie ładunku powinno być sprawdzane:

- 1) podczas każdego załadunku, częściowego rozładunku lub przeładunku;
- 2) po gwałtownym hamowaniu lub innym zdarzeniu mogącym negatywnie oddziaływać na mocowanie ładunku.

§ 8. Dopuszcza się mocowanie ładunku za pomocą pasów mocujących posiadających nacięcia poprzeczne poniżej 10% przekroju.

§ 9. Dopuszcza się oznakowanie elementów mocowania i zabezpieczenia ładunku posiadające drobne uszkodzenia, pod warunkiem, że oznakowanie to jest czytelne.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia2018 r.
(poz.....)

Załącznik

WARUNKI STOSOWANIA METOD MOCOWANIA ŁADUNKU ORAZ DODATKOWE SPOSOBY ZABEZPIECZENIA OKREŚLONYCH RODZAJÓW ŁADUNKU

1. Ryglowanie

1.1. Metodę ryglowania stosuje się w przypadku, gdy możliwe jest dopasowanie kształtu ładunku do pojazdu, w sposób uniemożliwiający względny ruch ładunku.

1.2. Ryglowanie wymaga specjalnych urządzeń ryglujących znajdujących się na pojeździe i ładunku.

1.3. W przypadku zastosowania metody ryglowania dopuszcza się wolne przestrzenie pomiędzy częściami ładunku a:

- 1) ścianą przednią względem kierunku jazdy w odległości do 5 cm; przerwy pomiędzy kolejnymi częściami ładunku nie mogą w sumie wynosić więcej niż 15 cm, a pojedyncze przerwy nie mogą wynosić więcej niż 5 cm;
- 2) ścianami bocznymi w odległości do 15 cm łącznie, wraz z pojedynczymi przerwami pomiędzy częściami ładunku;
- 3) tylną granicą przestrzeni ładunkowej w odległości do 15 cm.

1.4. Kontenery ISO i nadwozia wymienne

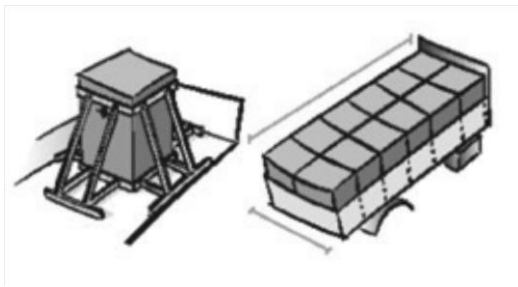
Kontenery ISO i nadwozia wymienne wyposażone w zaczepy do łączników skrętnych przewozi się na podłodze przestrzeni ładunkowej wyposażonej w odpowiednie łączniki skrętne. Wykorzystuje się co najmniej 4 łączniki skrętne zapobiegające ruchom kontenera albo nadwozia wymiennego.

1.5. Stalowe skrzynie do butli ze sprężonym gazem

Butle ze sprężonym gazem przewozi się w stalowych skrzyniach, których podłoże jest dopasowane do otworów w podłodze przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu skrzyń oraz ryglowane za pomocą specjalnych sworzni.

2. Blokowanie

2.1. Metodę blokowania stosuje się do sztywnego zabezpieczenia ładunku.



Rys. 1. Blokowanie

2.2. Blokowanie miejscowe

2.2.1. Ładunki są układane przy usztywnionej ścianie, listwie, słupie lub przy innych ładunkach. Luki można wypełnić kawałkami drewna lub podobnym materiałem, jeżeli nie ma możliwości bezpośredniego wsparcia ładunku o usztywnioną część pojazdu.

2.2.2. W przypadku gdy ładunek jest podatny na przechyłanie się, tworzy się sztywne podpory na odpowiedniej wysokości. Ładunek unieruchamia się na wysokości powyżej środka ciężkości. W celu uniemożliwienia przechylenia się ładunku stosuje się poziomą lub pionową belkę blokującą.

2.2.3. Blokowanie miejscowe progowe

Polega na utworzeniu progu, który zablokuje w płaszczyźnie wzdłużnej podstawę wyższej warstwy ładunku, poprzez odpowiednie rozmieszczenie ładunku lub umieszczenie pod ładunkiem materiałów podwyższających część ładunku, w szczególności palet.

2.2.4. Blokowanie miejscowe płytowe

Polega na umieszczeniu płyty lub palety o odpowiedniej powierzchni między ładunkami tak, aby znajdowała się wyżej niż podstawa wyższej warstwy w celu stabilizacji ładunku.

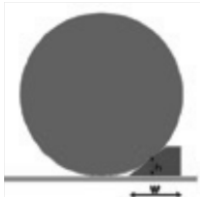
2.2.5. Blokowanie miejscowe przy użyciu klinów

2.2.5.1. Kliny stosuje się w celu uniemożliwienia przemieszczania się obiektów cylindrycznych po podłodze przestrzeni ładunkowej.

2.2.5.2. Do unieruchomienia ładunku podczas przewozu stosuje się kliny blokowe albo łożysko klinowe.

2.2.5.2.1. Kliny blokowe powinny stykać się z obiektem cylindrycznym płaszczyzną pochyloną pod kątem i powinny być przymocowane do podłogi przestrzeni ładunkowej. Wysokość klinów powinna wynosić:

- co najmniej jedną trzecią promienia tocznego, jeżeli nie stosuje się mocowania odciałem przepasującym od góry lub
- maksymalnie 200 mm w przypadku, gdy toczenie po klinach w drugą stronę jest niemożliwe.



Rys. 2. Klin blokowy

2.2.5.2.2. Łożysko klinowe powinno być wyposażone w dwa długie kliny unieruchamiane za pomocą nastawnych poprzecznych elementów mocujących takich jak śruby. Mocowanie poprzeczne należy ustawić w taki sposób, aby pomiędzy cylindrem a podłogą przestrzeni ładunkowej był zachowany 20-milimetrový odstęp.

2.2.5.3. Do unieruchomienia ładunku podczas załadunku i rozładunku stosuje się kliny ostro zakończone, zwykle o kącie 15° .

2.3. Blokowanie całościowe

Polega na wypełnieniu pustych przestrzeni materiałami odpornymi na odkształcenie, w szczególności pustymi paletami wstawionymi pionowo lub poziomo, w razie potrzeby unieruchomionymi dodatkowymi listwami drewnianymi. Dopuszcza się niewielkie przestrzenie pomiędzy ładunkami, które nie wymagają wypełnienia. W przypadku

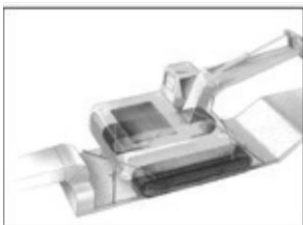
zastosowania wyłącznie blokowania całościowego suma pustych przestrzeni w każdym kierunku poziomym nie powinna przekraczać 15 cm.

3. Mocowanie za pomocą odciągów prostych

3.1. Mocowanie za pomocą odciągów prostych stosuje się w celu przeciwdziałania przemieszczania ładunku w kierunku wzdłużnym lub poprzecznym względem pojazdu przy zastosowaniu odciągów, takich jak pasy, łańcuchy lub liny mocujące. Metodę tę stosuje się w celu wytworzenia siły o przeciwnym kierunku względem sił bezwładności. W przypadku zastosowania mocowania za pomocą odciągów prostych dopuszcza się ruch ładunku w zakresie nośności mocowania odciągowego. W przypadku wyposażenia ładunku w zaczepy mocujące o wytrzymałości odpowiadającej wytrzymałości odciagu, należy bezpośrednio połączyć zaczepy ładunku z punktami mocowania na pojeździe. W przypadku braku odpowiednich punktów mocowania można je utworzyć poprzez zastosowanie pętli.

3.2. Mocowanie ukośne

Każdy odciąg łączy punkt mocowania na ładunku z jednym punktem mocowania na pojeździe, w przybliżeniu po przekątnych podłogi przestrzeni ładunkowej. Co najmniej cztery odciągi nie mogą przebiegać równoległe do płaszczyzny pionowej w kierunku jazdy ani do płaszczyzny pionowej w kierunku poprzecznym. Kąty pomiędzy mocowaniem a płaszczyzną poziomą powinny być jak najmniejsze, z uwzględnieniem stabilności punktów mocowania. Jeżeli występuje stabilny punkt mocowania na ładunku, można go wykorzystać do zamocowania dwóch odciągów.



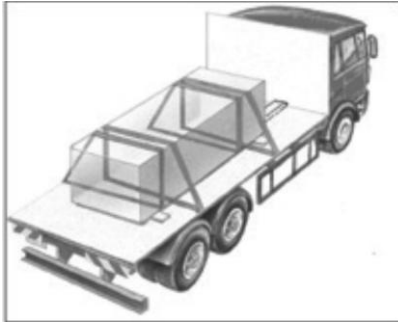
Rys. 3. Mocowanie ukośne

3.3. Mocowanie równoległe

Mocowanie równoległe polega na zastosowaniu 8 odciągów jednakowej długości mocowanych równoległe parami po każdej stronie ładunku. Liczba punktów mocowania na pojeździe powinna odpowiadać liczbie punktów mocowania na ładunku.

3.4. Mocowanie z zastosowaniem półpętli

Mocowanie z zastosowaniem półpętli stosuje się w celu uniemożliwienia ruchów poprzecznych elementów ładunku poprzez zastosowanie odciągów zaczynających się w punkcie mocowania z boku pojazdu, z prawej albo lewej strony. Odciąg przechodzi pod ładunkiem i z powrotem górą nad ładunkiem, do początkowego punktu mocowania lub innego, znajdującego się w pobliżu. W przypadku długiego ładunku stosuje się co najmniej dwa odciągi z przodu i dwa przy końcu ładunku.



Rys. 4. Mocowanie z zastosowaniem półpętli

3.5. Mocowanie przez nałożenie czołowe (szpringowe)

Mocowanie przez nałożenie czołowe (szpringowe) stosuje się w celu uniemożliwienia przesuwania się i odchylenia ładunku w jednym kierunku. Pojedynczy odciąg przebiega od punktu mocowania po jednej stronie pojazdu, przechodzi wzdłuż przodu albo tyłu ładunku i zostaje przymocowany do punktu mocowania po drugiej stronie pojazdu.

3.5.1. Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą pustych palet lub podobnych materiałów

Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą pustych palet lub podobnych materiałów polega na zastosowaniu odciagu przymocowanego do punktu mocowania po jednej stronie pojazdu, przechodzącego wzdłuż ułożonej pionowo pustej palety lub innego

podobnego materiału i przymocowanego do punktu mocowania po przeciwległej stronie pojazdu, na przeciwko pierwszego punktu mocowania.

3.5.2. Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą odciagu przechodzącego po przekątnej (mocowanie krzyżowe)

Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą odciagu przechodzącego po przekątnej (mocowanie krzyżowe) polega na zastosowaniu odciągów krzyżujących się z przodu albo z tyłu ładunku. W przypadku ładunków podatnych na odkształcenie należy zastosować taką liczbę odciągów krzyżowych, która uniemożliwi wsunięcie się ładunku pomiędzy odciągi.

3.5.3. Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą zawiesia

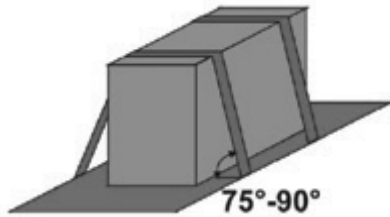
Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą zawiesia polega na zamocowaniu ładunku przy użyciu nałożonego na górną przednią lub tylną krawędź ładunku zawiesia naciągniętego do tyłu albo przodu, z obu stron wzdłuż ładunku. W przypadku ładunków, które są podatne na odkształcenie, należy przeprowadzić badanie skuteczności zamocowania.



Rys. 5. Mocowanie przez nałożenie czołowe za pomocą zawiesia

4. Mocowanie odciągiem przepasującym od góry

Mocowanie odciągiem przepasującym od góry stosuje się w celu zwiększenia sił tarcia pomiędzy podłożem ładunku a podłogą przestrzeni ładunkowej lub pomiędzy ładunkami, w przypadku piętrowego ułożenia ładunku. Kąt pomiędzy odciągiem w górnych częściach a podłogą przestrzeni ładunkowej powinien być jak największy. Ze względu na podatność tego mocowania na odkształcenia podczas przewozu, należy kontrolować stopień naciągu mocowania. Mocowanie odciągiem przepasującym od góry jest najskuteczniejsze przy dużym współczynniku tarcia.



Rys. 6. Mocowanie odciągiem przepasującym od góry

5. Dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunków

5.1. Stosowanie A-kształtnych stojaków przy przewozie ładunków

A-kształtne stojaki wykorzystuje się do przewozu płaskich obiektów. A-kształtne stojaki należy obciążać i odciążać symetrycznie. A-kształtne stojaki mogą być skierowane w kierunku jazdy albo w kierunku poprzecznym.

W przypadku zdejmowalnych A-kształtnych stojaków należy, o ile jest to możliwe, zastosować ryglowanie w celu uniemożliwienia przesuwania się i odchylenia zdejmowalnego A-kształtnego stojaka obciążonego płaskimi obiektami. Jeżeli nie jest możliwe zastosowanie ryglowania, należy zastosować blokowanie miejscowe. Aby zapobiec odchyłaniu ładunku, można zastosować mocowanie za pomocą odciągów prostych.



Rys. 7. Mocowanie za pomocą połączenia blokującego, A-kształtnego stojaka, odciągów przepasujących i przepasania od góry

5.2. Mocowanie drewna

5.2.1. Mocowanie drewna okrągłego

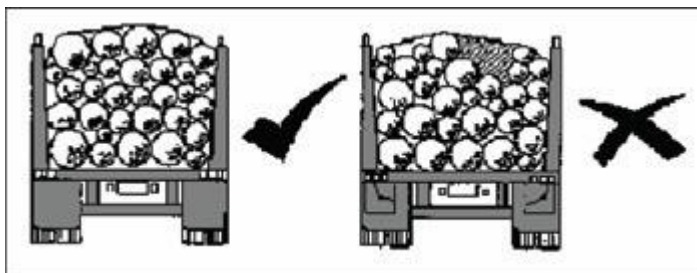
Ładunek powinien opierać się o ścianę przednią lub podobną barierę. Zaleca się stosowanie odciągów łańcuchowych lub taśmowych. Wszystkie odciągi powinny zostać napięte za pomocą urządzenia napinającego. Ładunek i odciągi należy sprawdzać przed

wyjazdem na drogę publiczną, a następnie regularnie kontrolować podczas przewozu. Nie dopuszcza się przewozu drewna ułożonego poprzecznie (leżącego w poprzek pojazdu) opierającego się o ścianę przednią i tylny wspornik, z zastrzeżeniem pkt 5.2.1.2.

5.2.1.1. Ułożenie wzdłużne

Zewnętrzne kłody lub sztuki drewna powinny opierać się o co najmniej dwie kłonicie o odpowiedniej wytrzymałości lub być zabezpieczone na górze łańcuchami zapobiegającymi ich rozpieraniu na boki przez ładunek. Każda sztuka drewna krótsza niż odległość pomiędzy dwiema kłonicami powinna być umieszczona w środku ładunku. Jeżeli sztuka drewna opiera się o dwie kłonicie, jej końce powinny wystawać poza kłonicę na nie mniej niż na 300 mm.

Oś żadnej zewnętrznej sztuki drewna nie może znajdować się wyżej niż kłonica. Górna środkowa sztuka drewna musi być wyższa niż sztuki skrajne.



Rys. 8. Prawidłowe (lewa strona) i nieprawidłowe (prawa strona) ułożenie drewna okrągłego

Pojazd powinien być wyposażony w ścianę przednią spełniającą wymagania określone w normie przenoszącej normę EN 12642, a ładunek nie powinien być od tej ściany wyższy. Jeżeli pojazd nie posiada przedniej ściany o odpowiedniej wytrzymałości lub nie jest wyposażony w automatyczne napinacze, konieczne jest zastosowanie:

- dwóch odciągów w przypadku elementów drewna o długości do 3 m,
- trzech odciągów w przypadku elementów drewna o długości do 5 m,
- czterech odciągów w przypadku elementów drewna o długości powyżej 5 m.

W przypadku przewozu drewna ułożonego wzdłużnie zespołem pojazdów ze ścianą przednią w pojeździe ciągnącym każdą sekcję ładunku (stertę drewna) należy to drewno zamocować co najmniej:

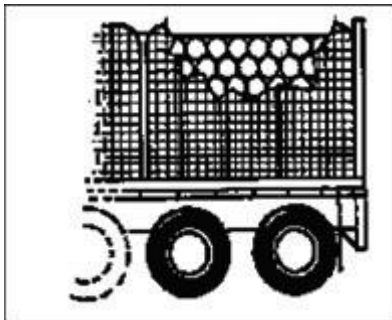
- jednym odciągami przepasującym od góry, jeżeli ładunek stanowi drewno nieokorowane o długości nieprzekraczającej 3,3 m,

– dwoma odciągami przepasującymi od góry, jeżeli ładunek jest dłuższy niż 3,3 m lub niezależnie od długości, jeżeli drewno jest okorowane.

Odciągi przepasujące od góry powinny przechodzić poprzecznie pomiędzy przednią i tylną parą kłonic w danej sekcji w sposób możliwie symetryczny.

5.2.1.2. Ułożenie poprzeczne

Drewno ułożone poprzecznie powinno być przewożone jedynie pomiędzy sztywnymi ścianami bocznymi lub w klatce, przy czym w tym drugim przypadku drewno nie może wystawać przez otwory klatki. Ładunek drewna nie może być wyższy niż sztywne ściany boczne. W kierunku wzdłużnym ładunek musi zostać podzielony na sekcje za pomocą sztywnych przegród lub kłonic. Długość ładunku nie może przekraczać 2,55 m. Każdy ładunek należy zabezpieczyć za pomocą co najmniej dwóch odciągów przepasujących od góry z naprężeniem wstępnym wynoszącym co najmniej 400 daN.



Rys. 9. Drewno ułożone poprzecznie ze ścianą boczną

5.2.2. Mocowanie drewna dłużycowego

Do przewozu drewna dłużycowego służy zespół pojazdów składający się z pojazdu oraz przyczepy dłużycowej.

Przyczepa dłużycowa może być przewożona na pojeździe lub ciągnięta za pojazdem pod warunkiem wyposażenia jej w odpowiednie urządzenie sprzęgające.

Jeżeli zespół pojazdów jest połączony ładunkiem, przyczepa dłużycowa może nie być wyposażona w urządzenie sprzęgające, o którym mowa w Regulaminie nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów, stanowiącym załącznik do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych

wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1135).

Ładunek powinien zostać umocowany za pomocą co najmniej dwóch odciągów do każdej pary kłonic. Każdy z odciągów w kłonicach wewnętrznych powinien być naprężony siłą wynoszącą co najmniej 750 daN. Naprężenie wstępne dla każdej pary kłonic umieszczonych skrajnie powinno wynosić co najmniej 2000 daN.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu przewozu ładunku został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 61 ust. 17 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79 i 106).

W obowiązującym stanie prawnym nie występują krajowe szczegółowe wymagania w zakresie mocowania ładunku na pojeździe. Ustawodawca w art. 61 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* określił jedynie podstawowe zasady odnoszące się do sposobu przewozu ładunku i jednocześnie wprowadził fakultatywne upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia dotyczącego tych kwestii. Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża także „Zasady zabezpieczenia ładunku” określone w pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

Projekt rozporządzenia w sprawie sposobu przewozu ładunku wdraża tylko część pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE*. Do pełnego wdrożenia niezbędna jest zmiana *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*, w którym zostaną określone wymagania techniczne i wytrzymałościowe w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku.

Celem projektu rozporządzenia w sprawie sposobu przewozu ładunku jest poprawa jakości transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego przez wprowadzenie standaryzowanych procedur zabezpieczenia ładunku. Projekt określa sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia na pojeździe, a także warunki stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku. Nieodpowiednie rozmieszczenie lub zamocowanie ładunku prowadzi do wypadków drogowych, dlatego też ładunek powinien być zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska.

Zgodnie z § 1 ust. 1 projektowanego rozporządzenia przepisy tego rozporządzenia będzie stosować się do przewozu ładunku kategorii N i O, o których mowa w załączniku nr 2 do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, tj. odpowiednio do pojazdów samochodowych mających co najmniej cztery koła i zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków oraz do przyczep. Jakkolwiek wdrażane przepisy wyżej wymienionej dyrektywy mają zastosowanie także do niektórych pojazdów kategorii M₂, M₃ (niektóre pojazdy samochodowe przeznaczone do przewozu osób mające co najmniej cztery koła) i T₅ (niektóre ciągniki rolnicze), jednakże pojazdów tych nie można zaliczyć do pojazdów

służących do przewozu ładunku. W związku z tym, że jedynie pojazdy kategorii N i O służą do przewozu ładunku, stosowanie projektowanych przepisów zostało ograniczone jedynie do tych pojazdów.

Zgodnie z § 1 ust. 2 projektu, przepisów rozporządzenia nie stosuje się do przewozów drogowych objętych Umową europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U z 2017 r. poz. 1119). W odniesieniu do przewozu towarów niebezpiecznych obowiązują szczególne wymagania dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wyłączenie towarów niebezpiecznych z zakresu regulacji niniejszego rozporządzenia jest niezbędne dla uniknięcia niejasności w zakresie pierwszeństwa stosowania przepisów.

W § 2 określone zostało wymaganie dla przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku. Przestrzeń ładunkowa powinna być utrzymana w czystości.

Zgodnie z § 3 ładunek powinien być umieszczony na podłodze przestrzeni ładunkowej pojazdu w sposób zapewniający stabilność ładunku. Zasadniczo największą ładowność można osiągnąć tylko wtedy, gdy środek ciężkości jest usytuowany w połowie długości przestrzeni ładunkowej. Równomierne rozłożenie ciężaru pozwoli uniknąć przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę.

Paragraf 4 projektu określa, że podczas przewozu ładunku, zabezpieczenie powinno zapobiegać przemieszczaniu się, przechyleniu się lub wywróceniu ładunku. Należy zabezpieczyć ładunek w sposób umożliwiający sprostanie przyspieszeniom podczas eksploatacji pojazdu na drodze mając na względzie zmieniający się rozkład obciążeń. System mocowania ładunku powinien zrównoważyć siły wynikające z przyspieszenia bądź zmniejszenia prędkości pojazdu kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄, wynoszące: 80% ciężaru ładunku w kierunku jazdy oraz 50% ciężaru ładunku w kierunku bocznym i przeciwnym do kierunku jazdy.

Zgodnie z § 5 ładunek powinien być zamocowany w taki sposób, aby uwzględnił współczynnik tarcia. Dla zwiększenia współczynnika tarcia między podłogą przestrzeni ładunkowej a ładunkiem albo między warstwami ładunku mogą być stosowane dodatkowe środki. Istnieje wiele rodzajów materiałów, które mogą zwiększyć współczynnik tarcia tj. gumowe maty antypoślizgowe, maty antypoślizgowe wykonane z materiałów innych niż guma, arkusze antypoślizgowe. Doprecyzowanie sposobu mocowania przewożonego ładunku jest kluczowym wymaganiem, które zapewni stosowny poziom bezpieczeństwa, przy założeniu poprawnego stanu technicznego pojazdu oraz przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego. Podstawową zasadą dotyczącą mocowania ładunku jest umieszczenie go na pojeździe w taki sposób, aby uniknąć przemieszczania się ładunku podczas przewozu wynikającego z drgań oraz sił działających na ładunek.

Do zabezpieczenia ładunku można wykorzystać oddzielnie lub łącznie następujące metody mocowania takie jak: ryglowanie, blokowanie, w tym blokowanie miejscowe

albo całościowe, mocowanie za pomocą odciągów prostych i mocowanie odciągiem przepasującym od góry. Działania te mają na celu ochronę: osób zajmujących się załadunkiem, wyładunkiem, prowadzeniem pojazdu, innych uczestników ruchu drogowego, samego ładunku oraz pojazdu. Wybór metody mocowania jest uzależniony od właściwości ładunku (kształtu, stabilności, współczynnika tarcia, odporności na nacisk i odkształcenia), rodzaju ładunku, jak również rodzaju i konstrukcji pojazdu, wytrzymałości ścian bocznych, przedniej i tylnej oraz elementów mocowania i zabezpieczenia ładunku.

Mając na względzie siły wynikające z przyspieszenia i hamowania oraz współczynniki tarcia w przypadku pojazdów kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ zastosowane metody mocowania powinny umożliwić spełnienie wymagań określonych w normie przenoszącej normę EN 12195-1. Stosowanie metod mocowania ładunku oraz dodatkowych sposobów zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku określonych w załączniku do projektu rozporządzenia pozwoli uniknąć wypadków drogowych i szkód z powodu nieodpowiedniego rozmieszczenia lub zamocowania ładunku.

Podstawową zasadą dotyczącą mocowania ładunku jest unikanie przemieszczania się ładunku wynikającego z przyspieszenia bądź zmniejszenia prędkości pojazdu dlatego też projektodawca w § 7 wskazał w celu zapewnienia bezpieczeństwa, aby rozmieszczenie oraz mocowanie ładunku było sprawdzane podczas każdego załadunku, częściowego rozładunku lub przeładunku oraz po gwałtownym hamowaniu lub innym zdarzeniu mogącym negatywnie oddziaływać na mocowanie ładunku.

W § 8 i § 9 projektu zostały określone dopuszczalne uchybienia w postaci nacięć poprzecznych na pasach mocujących poniżej 10% przekroju oraz drobne uszkodzenia oznakowania elementów mocowania i zabezpieczenia ładunku pod warunkiem zapewnienia ich czytelności. Są to drobne uchybienia, które mogą mieć miejsce pod warunkiem, że ładunek został odpowiednio zabezpieczony.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, gdyż opisują sposób postępowania przy mocowaniu i zabezpieczeniu ładunku.

Zgodnie z § 10 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) pomimo, że państwa członkowskie Unii Europejskiej mają obowiązek stosowania przepisów dyrektywy 2014/47/UE od dnia 20 maja 2018 r.. W związku z tym, że projekt określa sposób przewozu ładunku oraz metody jego mocowania zgodnie z utrwaloną praktyką i wieloletnim doświadczeniem uczestników przewozu, a także wytycznymi Komisji Europejskiej, wskazany termin wejścia w życie jest wystarczający dla dostosowania się adresatów projektowanych przepisów. Należy podkreślić, że projektowane przepisy nie określają parametrów, które powinien spełniać osprzęt do mocowania ładunku, tym samym stosowanie metod określonych w projekcie nie wpłynie na konieczność wyposażenia przez przedsiębiorców pojazdów w szczególne, dodatkowe elementy służące mocowaniu, czy zabezpieczeniu ładunku. Przepisy

niniejszego projektu rozporządzenia uzupełnią stan prawny w zakresie standaryzowanych procedur przewozu ładunku i pozytywnie wpłyną na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej* w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem w trybie ww. ustawy.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu przewozu ładunku</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, referendarz, Anna.Szwarczewska@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego, tel. (22) 630 16 47.</p>	<p>Data sporządzenia 27.10.2017 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra 140</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z braku szczegółowych regulacji dotyczących sposobu przewozu ładunku. Ustawodawca w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) określił jedynie podstawowe kwestie odnoszące się do sposobu przewozu ładunku i jednocześnie wprowadził fakultatywne upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w tych kwestiach. Rozporządzenie określi sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia oraz mocowania na pojeździe. Rozporządzenie wprowadzi także metody mocowania służące prawidłowemu zabezpieczeniu ładunku. Niniejszy projekt rozporządzenia w zakresie swojej regulacji uwzględni także „Zasady zabezpieczenia ładunku” określone w pkt 1 załącznika III *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE*.

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

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) sposób przewozu ładunku przy uwzględnieniu jego rozmieszczenia na pojeździe - prawidłowe zabezpieczenie ładunku wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie będzie stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska;
- 2) metody mocowania związane z zabezpieczeniem przewożonego ładunku – określenie metod jest istotne dla ochrony przewożonego ładunku oraz warunki stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku.

Projektowane przepisy mają na celu zagwarantowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska.

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

W państwach członkowskich UE, podobnie jak w Polsce, problematyka objęta przedmiotem projektowanych regulacji została sformalizowana na mocy przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE*.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów kategorii N i O w przypadku wykonywania nimi przewozu ładunków	2,7 mln.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – poprzez stosowanie prawidłowego rozmieszczenia ładunku i metod mocowania określonych niniejszymi przepisami. Wyposażenie pojazdu w fakultatywne dodatkowe środki

			używane podczas przewozu ładunku.
Inspekcja Transportu Drogowego	Ok. 700 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów użytkowych	ITD	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo dokonania kontroli	KGP	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.

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

Projekt rozporządzenia został przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłudzienko,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
13. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
14. Związek Pracodawców Motoryzacji,
15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa,
16. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
17. Związek Dealerów Samochodów,
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego,
19. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM),
20. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
21. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR,
22. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa,
24. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL,
25. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
26. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
27. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
28. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
29. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
30. Transport i Logistyka Polska,
31. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych,
32. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
33. Rada Dialogu Społecznego,
34. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT,
35. Dekra Polska,
36. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
37. Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa w Transporcie Drogowym „Akademia Mocowania”,
38. Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga”,
39. Instytut Naukowy „Logistic Technologies Sp. z o.o.”,
40. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.

Uwagi podmiotów zostały omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.

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

		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							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność małych i średnich przedsiębiorstw, gdyż opisują sposób postępowania przy mocowaniu i zabezpieczeniu ładunku.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Użytkownicy pojazdów	Określenie wymagań w zakresie sposobu przewozu ładunku wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

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 type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Określenie wymagań dla rozmieszczenia ładunku i sposobu jego zabezpieczenia wpłyną pozytywnie na ochronę środowiska naturalnego.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.