

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2017 r.

**w sprawie sposobu przewozu ładunku<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 61 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Sposób mocowania ładunku przeznaczonego do przewozu powinien odpowiadać wymaganiom określonym w wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących mocowania ładunków w transporcie drogowym<sup>4)</sup>.

2. Ładunek powinien być:

- 1) umieszczony na pojeździe w sposób uniemożliwiający jego przemieszczanie podczas przewozu w wyniku sił działających na ładunek;
- 2) rozmieszczony na pojeździe z uwzględnieniem konstrukcji pojazdu, rodzaju przewożonego ładunku oraz zaleceń producenta.

3. Ładunek, umieszczony na pojeździe, powinien być zabezpieczony w sposób uniemożliwiający jego przechylenie się albo wywrócenie oraz pozwalający stawić opór następującym siłom wynikającym z przyspieszenia albo hamowania:

- 1) w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz
- 2) w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz
- 3) w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

<sup>2)</sup> 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 uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 379. Tekst jednolity nie uwzględnia zmiany ogłoszonej w Dz. U z 2017 r. poz. 60.

<sup>4)</sup> Wytyczne Komisji Europejskiej odnośnie do europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym (<http://bookshop.europa.eu/pl/wytyczne-z-2014-r.-odno-nie-do-europejskich-najlepszych-praktyk-w-zakresie-mocowania-ładunk-w-w-transporcie-drogowym-pbMI0614080/>).

§ 2.1. Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku powinna spełniać wymagania normy PN-EN-12642-01 „Zabezpieczanie ładunków na pojazdach drogowych – Konstrukcja nadwozi pojazdów do przewozu towarów – Wymagania minimalne”.

2. Przestrzeń ładunkowa powinna być pozbawiona zabrudzeń wpływających na zmianę współczynnika tarcia stykających się powierzchni albo utrudniających załadunek i rozładunek ładunku.

§ 3. Wymagania techniczne w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu, w szczególności kontenerów ISO, nadwozi wymiennych, plandek, żerdzi - kłonic, powinny być zgodne z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-ISO 1161 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Naroża zaczepowe - Wymagania, PN-ISO-1496 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Wymagania i metody badań - Kontenery ogólnego użytku do różnych ładunków, PN-EN-283 „Nadwozia wymienne - Badania”, PN-EN 12641 „Nadwozia wymienne - Opończe - Część 1: Wymagania minimalne” i EUMOS 40511 „Metoda badania słupów zamontowanych, używanych do zabezpieczania ładunku na drogowych pojazdach i przyczepach”.

§ 4. 1. Pojazd przeznaczony do przewozu ładunków o płaskiej konstrukcji powierzchni załadunkowej powinien być wyposażony w punkty mocowania ładunku spełniające wymagania normy PN-EN-12640 „Mocowanie ładunku na pojazdach drogowych – Punkty mocowania na pojazdach używanych do przewozu towarów – Minimalne wymagania i badania”.

2. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do przewozu ładunków:

- 1) luzem;
- 2) o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku.

§ 5. Urządzenia służące do mocowania ładunku na pojeździe powinny być:

- 1) wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-EN-12195-2 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 2: Pasy mocujące ładunki”, PN-EN-12195-3 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 3: Odciągi

łańcuchowe” oraz PN-EN-12195-4 „Elementy mocujące ładunki na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 4: Liny stalowe mocujące”;

- 2) montowane lub wpinane w elementy konstrukcyjne pojazdu do tego przeznaczone, gwarantujące wytrzymałość w połączeniu z jego konstrukcją zgodnie z certyfikatem wytrzymałości wystawionym przez producenta;
- 3) wyposażone w czytelne cechy potwierdzające ich wytrzymałość.

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

- 1) zamykania;
- 2) blokowania miejscowego albo ogólnego;
- 3) mocowania za pomocą odciągów prostych;
- 4) mocowania przepasaniami od góry.

2. Zastosowane metody mocowania powinny być odpowiednie do rodzaju ładunku, właściwości fizycznych ładunku i opakowań, rodzaju pojazdu, urządzeń służących do mocowania i metod mocowania tak, aby zapewnić trwałość zabezpieczenia ładunku przy przyspieszeniu albo gwałtownym hamowaniu z uwzględnieniem spełnienia wymagań określonych w normie PN-EN-12195-1 „Zestawy do utwierdzania ładunków na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 1: Obliczanie sił mocowania”.

3. Mocowanie ładunku powinno być sprawdzane podczas jazdy, a także po każdym niespodziewanym gwałtownym hamowaniu lub innym zdarzeniu, mogącym negatywnie oddziaływać na mocowanie ładunku.

§ 7. Przy załadunku na pojazd powinno być używane wyposażenie dodatkowe, w szczególności maty antypoślizgowe i nakładki. Wyposażenie dodatkowe powinno być stosowane odpowiednio do danego rodzaju ładunku, właściwości fizycznych ładunku i metody jego unieruchomienia.

§ 8. Opakowanie ładunku używane w trakcie przewozu powinno być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie EUMOS 40509 „Metoda badania sztywności jednostki ładunkowej”.

§ 9. 1. Ładunki płynne lub zachowujące się podobnie jak płynne, będące towarami niebezpiecznymi, przewożone są zgodnie z postanowieniami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 882), wraz ze zmianami

obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej umową „ADR”.

2. Do przewozu ładunków płynnych lub zachowujących się podobnie jak płynne, niebędących towarami niebezpiecznymi stosuje się odpowiednio przepis Załącznika A Część 4 Działu 4.3 pkt 2.2.4 umowy ADR.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego

  
Tomasz Warchol

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa 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. 128, ze zm.).

W obowiązującym stanie prawnym brak jest szczegółowych regulacji dotyczących sposobu przewozu ładunku. Ustawodawca w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* 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.

Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji uwzględnia 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 zdatności 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).

Projekt rozporządzenia określa sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia oraz wpływu mocowania na pojeździe stosownie do rodzaju przewożonego ładunku. Przedmiotowy projekt wprowadza także wymagania dla urządzeń służących do mocowania ładunku na pojeździe. Projekt rozporządzenia dotyczy pojazdów należących do kategorii N i O, o których mowa w załączniku nr 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.

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.

Projekt rozporządzenia określa w § 1, że sposób mocowania ładunku przeznaczonego do przewozu powinien odpowiadać wymaganiom określonym w *Wytycznych z 2014 r. odnośnie do europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym*, które zostały opracowane przez Grupę Ekspertów powołaną przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu. W jej skład weszli eksperci wyznaczeni przez państwa członkowskie i branżę. Jest to akt wydany przez Komisję Europejską niemający mocy wiążącej. Podczas korzystania z wytycznych w zakresie najlepszych praktyk należy upewnić się, czy stosowane metody są odpowiednie w odniesieniu do określonej sytuacji i w stosownych przypadkach podjąć dalsze środki ostrożności.

Ładunek należy umieścić na pojeździe w taki sposób, aby nie mógł przemieścić się podczas jazdy. Przy rozmieszczeniu ładunku istotne jest uwzględnienie konstrukcji pojazdu, rodzaju przewożonego ładunku oraz zaleceń producenta. Podczas przewozu zabezpieczenie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku. Należy zabezpieczyć ładunek w sposób umożliwiający sprostanie przyspieszeniom podczas eksploatacji pojazdu na drodze. System mocowania ładunku powinien stawić opór siłom wynikającym z przyspieszenia bądź

zmniejszenia prędkości pojazdu wynoszącym: 0,8 razy waga ładunku w kierunku jazdy oraz 0,5 razy waga ładunku w kierunku bocznym i przeciwnym do kierunku jazdy.

Projektodawca w § 2 określił wymagania dla konstrukcji przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku. Przestrzeń ładunkowa powinna być utrzymana w czystości.

Wymagania techniczne w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku, w szczególności kontenerów ISO, nadwozi wymiennych, plandek, żerdzi – kłonic, powinny być zgodne z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej. Wymagania te zostały opisane w następujących normach:

- 1) PN-ISO 1161 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Naroża zaczepowe – Wymagania. Norma ustala podstawowe wymiary i wymagania funkcjonalne i wytrzymałościowe dla naroży zaczepowych do kontenerów ładunkowych serii 1;
- 2) PN-ISO-1496 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Wymagania i metody badań - Kontenery ogólnego użytku do różnych ładunków;
- 3) PN-EN-283 „Nadwozia wymienne - Badania”;
- 4) PN-EN 12641 „Nadwozia wymienne - Opończe - Część 1: Wymagania minimalne”;
- 5) EUMOS 40511 „Metoda badania słupów zamontowanych, używanych do zabezpieczania ładunku na drogowych pojazdach i przyczepach”.

Elementy konstrukcji pojazdu takie jak kłonicy mogą służyć także do mocowania ładunków. Mogą być przyspawane do konstrukcji nośnej pojazdu, jednak najczęściej mocuje się je w specjalnych otworach w nadwoziu. Kłonicy stosuje się po obu stronach pojazdu w celu zabezpieczenia ładunków przed poprzecznym przemieszczeniem poprzez ich blokowanie. W tym zakresie doskonale sprawdza się montowanie kilku żerdzi usytuowanych w jednej linii w osi podłużnej powierzchni ładunkowej.

Pojazd przeznaczony do przewozu ładunków o płaskiej konstrukcji powierzchni załadunkowej powinien być wyposażony w punkty mocowania ładunku spełniające wymagania normy PN-EN-12640 „Mocowanie ładunku na pojazdach drogowych – Punkty mocowania na pojazdach używanych do przewozu towarów – Minimalne wymagania i badania”. W niniejszej normie ustalono minimalne wymagania i metody badań punktów mocowania zainstalowanych na pojazdach i przyczepach ogólnego użytku, o płaskiej konstrukcji podłogi i o maksymalnej masie całkowitej większej niż 3,5 t.

Spośród urządzeń służących do mocowania ładunku na pojeździe najczęściej stosowane są pasy mocujące z włókien syntetycznych oraz łańcuchy. Łańcuchy są odpowiednie do łączenia punktu mocowania na ładunku z punktem mocowania na pojeździe, ponieważ łańcuch nie styka się z żadnymi innymi częściami. W przypadku szczególnych rodzajów ładunku

zalecane jest stosowanie stalowych lin mocujących. Urządzenia służące do mocowania ładunku należy wykorzystywać zgodnie ze specyfikacją podaną przez producenta.

Do urządzeń służących do mocowania ładunku będą miały zastosowanie następujące normy:

- 1) norma PN-EN 12195-2 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 2: Pasy mocujące ładunki” zawiera charakterystykę pasów mocujących z włókien syntetycznych, określa wymagania dotyczące bezpieczeństwa, wykaz zagrożeń, opis badań i sposób znakowania;
- 2) norma PN-EN 12195-3 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 3: Odciągi łańcuchowe” zawiera charakterystykę łańcuchów, które można stosować do mocowania ładunku, określa wymagania dotyczące bezpieczeństwa, wykaz zagrożeń, opis badań i sposób znakowania;
- 3) norma PN-EN 12195-4 „Elementy mocujące ładunki na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 4: Liny stalowe mocujące” zawiera charakterystykę stalowych lin, które można stosować do mocowania. W niniejszej normie zostały zawarte wymagania bezpieczeństwa dotyczące lin stalowych mocujących, płaskich lin stalowych mocujących lub połączenia obu rodzajów dla bezpiecznego transportu powierzchniowego ładunków na pojazdach i przyczepach drogowych, umieszczonych na jednostkach pływających, wagonach kolejowych lub będących ich kombinacją. Podano procedury dotyczące badań lin stalowych mocujących oraz płaskich lin stalowych mocujących.

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 unikanie przemieszczania się ładunku wynikającego z przyspieszenia bądź zmniejszenia prędkości pojazdu dlatego też projektodawca wskazał, aby mocowanie ładunku było sprawdzane podczas jazdy. Do zabezpieczenia ładunku można wykorzystać oddzielnie lub łącznie następujące metody mocowania takie jak: ryglowanie, blokowanie miejscowe albo ogólne, mocowanie za pomocą odciągów prostych i mocowanie z opasaniem od góry. Działania te mają na celu ochronę osób zajmujących się załadunkiem, wyładunkiem i prowadzeniem pojazdu oraz innych uczestników ruchu drogowego. Zastosowane metody mocowania powinny spełniać wymagania określone w normie PN-EN 12195-1 „Zestawy do utwierdzania ładunków na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 1: Obliczanie sił mocowania”. W normie tej zostały zawarte metody bezpiecznego (blokowania, mocowania lub ich kombinacji) zabezpieczenia ładunków w transporcie drogowym.

Przy załadunku na pojazd należy zapewnić odpowiednie wykorzystanie niezbędnego dodatkowego wyposażenia, w szczególności mat antypoślizgowych i nakładek.

W rezultacie projekt wprowadza także regulacje odnoszące się do opakowań ładunku używanych w trakcie przewozu, które w zależności od rodzaju ładunku mogą ochronić ładunek przed warunkami atmosferycznymi, uszkodzeniem albo umożliwią jego skuteczne zamocowanie. Opakowanie ładunku powinno być także wytrzymałe w odniesieniu do sił

działających na ten ładunek. W konsekwencji, zaproponowane w projekcie rozwiązania odnoszące się do opakowań ładunku używanych w trakcie przewozu, przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Projekt rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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.).

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, 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. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



**Nazwa projektu**  
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  
Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  
Anna Szwarczewska, referendarz, [Anna.Szwarczewska@mib.gov.pl](mailto:Anna.Szwarczewska@mib.gov.pl)  
Departament Transportu Drogowego w MIB, tel. (22) 630 16 47.

**Data sporządzenia**  
11.04.2017 r.

**Źródło:**  
Upoważnienie ustawowe

**Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa**  
140

## 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. 128, ze 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 wpływu mocowania na pojeździe stosownie do rodzaju przewożonego ładunku. Rozporządzenie wprowadzi także wymagania dla urządzeń służących do mocowania 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 zdatności 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).

### 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) wymagania dla przestrzeni ładunkowej pojazdu, wymagania techniczne w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku oraz wymagania dla urządzeń służących do mocowania ładunku, które powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w poszczególnych normach – doprecyzowanie wymienionych wymagań jest istotne dla ochrony przewożonego 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?

Komisja Europejska w 2014 r. wydała *Wytyczne odnośnie do europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym*. Niniejszy akt został opracowany przez Grupę Ekspertów powołaną przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu, w której skład weszli eksperci wyznaczeni przez państwa członkowskie i branżę. Wytyczne stanowią przewodnik dotyczący właściwego mocowania ładunków we wszystkich sytuacjach, jakie mogą wystąpić w ruchu drogowym. W państwach członkowskich mogą obowiązywać szczególne wymogi związane z mocowaniem ładunków, które nie zostały ujęte w ww. wytycznych.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów kategorii Ni i O	2,7 mln.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – poprzez wyposażenie pojazdów w tzw. wyposażenie dodatkowe używane podczas załadunku na pojazd.

Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	-	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.
Komenda Główna Policji	1	-	Bezpośrednie – sprawdzenie sposobu przewozu ładunków podczas kontroli na drodze.
Producenci pojazdów	45	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – zamontowanie niektórych urządzeń służących do mocowania ładunku zgodnie z nowymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniu.

## 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 Warmiński – 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.

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wyniósł 14 dni.

## 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
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								
	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).

tak

nie

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 elektroniczności.	<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, sposobu jego zabezpieczenia oraz urządzeń służących do mocowania ładunku 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.

## TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU: TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku 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).				
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU	Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Termin wejścia w życie projektu wynika z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych który stanowi, że akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy.				
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie
Załącznik III pkt 1.1.	<p>1. Zabezpieczenie ładunku musi oprzeć się następującym siłom wynikającym z przyspieszenia/zmniejszenia prędkości pojazdu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz</li> <li>— w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz</li> <li>— w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku,</li> <li>— oraz ogólnie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku.</li> </ul>	T	§ 1 ust. 2 pkt 1 i ust. 3 projektu	<p>§ 1 ust. 2 pkt 1 i ust. 3</p> <p>2. Ładunek powinien być:</p> <p>1) umieszczony na pojeździe w sposób uniemożliwiający jego przemieszczanie podczas przewozu w wyniku sił działających na ładunek;</p> <p>3. Ładunek, umieszczony na pojeździe, powinien być zabezpieczony w sposób uniemożliwiający jego przechylenie się albo wywrócenie oraz pozwalający stawić opór następującym siłom wynikającym z przyspieszenia albo hamowania:</p>	-

				<p>1) w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz</p> <p>2) w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz</p> <p>3) w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku.</p>	
Załącznik III pkt 1.2.	2. Rozmieszczanie ładunku musi uwzględniać maksymalny dopuszczalny nacisk osi, a także niezbędny minimalny nacisk osi w granicach dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, zgodnie z przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów.	T	§ 1 ust. 2 pkt 2 projektu	<p>§ 1 ust. 2 pkt 2 Ładunek powinien być:</p> <p>2) rozmieszczony na pojeździe z uwzględnieniem konstrukcji pojazdu, rodzaju przewożonego ładunku oraz zaleceń producenta.</p>	-
Załącznik III pkt 1.3.	3. Podczas zabezpieczania ładunku uwzględnia się mające zastosowanie wymogi w odniesieniu do wytrzymałości niektórych części pojazdu, takich jak burty przednie, burty boczne, burty tylne, kłonicie lub punkty mocowania ładunku, gdy elementy te są wykorzystywane do zabezpieczania ładunku.	T	§ 2, § 3 i § 4 projektu	<p>§ 2 Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczanego do przewożenia ładunku powinna spełniać wymagania normy PN-EN-12642-01 „Zabezpieczanie ładunków na pojazdach drogowych – Konstrukcja nadwozi pojazdów do przewożenia towarów – Wymagania minimalne”.</p> <p>§ 3 Wymagania techniczne w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu, w szczególności kontenerów ISO, nadwozi wymiennych, plandek, żerdzi - kłonic, powinny być zgodne z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-ISO 1161 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Naroża zaczepowe -</p>	-

Załącznik III pkt 1.4.	4. Do zabezpieczenia ładunku można wykorzystać jedną, więcej niż jedną lub połączenie następujących metod mocowania ładunku: — zamykanie, — blokowanie (miejscowe/ogólne), — mocowanie za pomocą odciągów prostych,	T	§ 6 ust. 1 projektu	<p>Wymagania, PN-ISO-1496 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Wymagania i metody badań - Kontenery ogólnego użytku do różnych ładunków, PN-EN-283 „Nadwozia wymienne - Badania”, PN-EN 12641 „Nadwozia wymienne - Opończe - Część 1: Wymagania minimalne” i EUMOS 40511 „Metoda badania słupów zamontowanych, używanych do zabezpieczania ładunku na drogowych pojazdach i przyczepach”.</p> <p>§ 4</p> <p>Pojazd przeznaczony do przewozu ładunków o płaskiej konstrukcji powierzchni załadunkowej powinien być wyposażony w punkty mocowania ładunku spełniające wymagania normy PN-EN-12640 „Mocowanie ładunku na pojazdach drogowych – Punkty mocowania na pojazdach używanych do przewozu towarów – Minimalne wymagania i badania”; nie dotyczy to pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków luzem i pojazdów przeznaczonych wyłącznie do przewozu ładunków o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku.</p>	-
			§ 6 ust. 1	Ładunek mocuje się z zastosowaniem co najmniej jednej z następujących metod: 1) zamykania; 2) blokowania miejscowego albo ogólnego; 3) mocowania za pomocą odciągów prostych;	

Załącznik III pkt 1.5.	<p>— mocowanie przepasaniami od góry.</p> <p>5. Mające zastosowanie normy:</p> <p>Norma</p> <p>Dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— EN 12195-1 Wylizanie sił mocujących</li> <li>— EN 12640 Punkty mocowania ładunku</li> <li>— EN 12642 Wytrzymałość struktury nadwozia</li> <li>— EN 12195-2 Pasy mocujące z włókien syntetycznych</li> <li>— EN 12195-3 Łańcuchy mocujące</li> <li>— EN 12195-4 Stalowe liny mocujące</li> <li>— ISO 1161, ISO 1496 Kontener ISO</li> <li>— EN 283 Nadwozia wymienne</li> <li>— EN 12641 Plandeki</li> <li>— EUMOS 40511 Żerdzie – Kłonice</li> <li>— EUMOS 40509 Opakowanie transportowe</li> </ul>	T	<p>§ 2 ust. 1, § 3, § 4, § 5 pkt 1, § 6 ust. 2, § 8 projektu</p>	<p>4) mocowania przepasaniami od góry.</p> <p>§ 2 ust. 1</p> <p>Konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczony do przewozu ładunku powinna spełniać wymagania normy PN-EN-12642-01 „Zabezpieczanie ładunków na pojazdach drogowych – Konstrukcja nadwozi pojazdów do przewozu towarów – Wymagania minimalne”.</p> <p>§ 3</p> <p>Wymagania techniczne w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu, w szczególności kontenerów ISO, nadwozi wymiennych, plandek, żerdzi - kłonic, powinny być zgodne z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-ISO 1161 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Naroża zaczepowe - Wymagania, PN-ISO-1496 „Kontenery ładunkowe serii 1 - Wymagania i metody badań - Kontenery ogólnego użytku do różnych ładunków, PN-EN-283 „Nadwozia wymienne - Badania”, PN-EN 12641 „Nadwozia wymienne - Opończe - Część 1: Wymagania minimalne” i EUMOS 40511 „Metoda badania słupów zamontowanych, używanych do zabezpieczania ładunku na drogowych pojazdach i przyczepach”.</p> <p>§ 4</p> <p>Pojazd przeznaczony do przewozu ładunków o płaskiej konstrukcji powierzchni ładunkowej powinien być wyposażony w punkty mocowania ładunku spełniające wymagania normy PN-EN-12640 „Mocowanie ładunku na pojazdach drogowych – Punkty mocowania na pojazdach</p>	-
------------------------	--	---	--	--	---



			<p>używanych do przewozu towarów – Minimalne wymagania i badania”; nie dotyczy to pojazdów przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków luzem i pojazdów przeznaczonych wyłącznie do przewozu ładunków o szczególnych wymaganiach w zakresie mocowania ładunku.</p> <p><b>§ 5 pkt 1</b></p> <p>Urządzenia służące do mocowania ładunku na pojeździe powinny być:</p> <p>1) wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-EN-12195-2 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 2: Pasy mocujące ładunki”, PN-EN-12195-3 „Mocowanie ładunków - Bezpieczeństwo - Część 3: Odciaży łańcuchowe” oraz PN-EN-12195-4 „Elementy mocujące ładunki na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 4: Liny stalowe mocujące”;</p> <p><b>§ 6 ust. 2</b></p> <p>Zastosowane metody mocowania powinny być odpowiednie do rodzaju ładunku, właściwości fizycznych ładunku i opakowań, rodzaju pojazdu, urządzeń służących do mocowania i metod mocowania tak, aby zapewnić trwałość zabezpieczenia ładunku przy przyspieszeniu albo gwałtownym hamowaniu z uwzględnieniem spełnienia wymagań określonych w normie PN-EN-12195-1 „Zestawy do utwierdzenia ładunków na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 1: Obliczanie sił mocowania”.</p>
--	--	--	---

				<p><b>§ 8</b> Opakowanie ładunku używane w trakcie przewozu powinno być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normie EUMOS 40509 „Metoda badania sztywności jednostki ładunkowej”.</p>	
--	--	--	--	--	--