



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

Warszawa, dnia 8.02.2018 r.

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

w sprawie zmiany przepisów projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku.

Szanowny Panie Ministrze,

Zgodnie z zasadą wyrażoną w art.63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, a uszczegółowioną w art.2 ust. 3 ustawy z dnia 11 listopada 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r., poz. 1195) wnosimy petycję o podjęcie przez Pana Ministra działań mających na celu

- 1) usunięcie zapisu § 1 ust. 2 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku.

tj. zapisu:

„Przepisów rozporządzania 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) zmianę załącznika (WARUNKI STOSOWANIA METOD MOCOWANIA ŁADUNKU ORAZ DODATKOWE SPOSOBY ZABEZPIECZENIA OKREŚLONYCH RODZAJÓW ŁADUNKU) do Rozporządzenia, oraz
- 3) usunięcie sprzeczności między zapisami § 1 ust. 1 a § 4 i § 6 ust. 3,

Petycja składana jest w interesie publicznym i ma celu zmniejszenie ryzyka oraz poprawę bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Wnioskodawca stosownie do art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach wyraża zgodę na ujawnienie danych osobowych na stronie internetowej organu.

UZASADNIENIE

Dotyczy punktu 1)

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku w zakresie swojej regulacji ma na celu wdrożenie 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 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).

Projekt rozporządzenia został opiniowany w kwietniu 2017 roku. Również nasze Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA, przesyłało swoje uwagi w tym zakresie. Ogromnym zaskoczeniem dla nas jest umieszczenie w styczniu 2018 r. w Rządowym Centrum Legislacji ostatecznej wersji projektu skierowanego do podpisu Ministra w którym pojawił się zapis § 1.2 *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).*

W Uzasadnieniu projektu czytamy:

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.

Przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 dotyczą towarów, w tym również towarów niebezpiecznych. Nie ma żadnych podstaw prawnych, aby towary niebezpieczne wyłączyć spod działania dyrektywy w tym krajowego rozporządzenia wdrażającego tę dyrektywę.

Rozporządzenie, którego celem jest poprawa jakości transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego przez wprowadzenie standaryzowanych procedur zabezpieczenia ładunku nie obejmuje towarów niebezpiecznych, których przewóz regulowany jest Umową ADR. W rozdziale 7.5.7.1 Umowy ADR zapisy dotyczące manipulowania i układania są bardzo ogólne: *„wszystkie towary powinny być tak umocowane lub zaklinowane w pojeździe lub kontenerze, aby zapobiec uwolnieniu się towarów niebezpiecznych”*. Dodatkowo mamy odniesienie do norm, których stosowanie jest dobrowolne.

Nowe rozporządzenie, które określa sposób przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia na pojeździe, a także warunki stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku ma zastosowanie jedynie do towarów neutralnych, co Naszym zdaniem jest oczywistym błędem i niedopatrzaniem.

W Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w Artykule 13 dotyczącym kontroli zabezpieczenia wspomniane są towary niebezpieczne:

„2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak objęte europejską umową dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (1), zabezpieczenie ładunku i kontrola zabezpieczenia ładunku mogą być przeprowadzane zgodnie z zasadami i – w stosownych przypadkach – normami określonymi w załączniku III sekcja I. Można korzystać z najnowszej wersji tych norm zawartej w załączniku III, sekcja I pkt 5, albowiem Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE 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).

Ponieważ Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA jest członkiem Stowarzyszenia EASA (krajowych Stowarzyszeń Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych) przestaliśmy zapytać do członków EASA, czy w ich krajowych aktualnie procedowanych regulacjach implementujących Dyrektywę 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 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) również wyłączono towary niebezpieczne. Otrzymaliśmy odpowiedzi z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, Luksemburga, Danii, Hiszpanii, Węgier, Szwajcarii i Norwegii. Żadne z wymienionych państw nie wyłącza towarów niebezpiecznych implementując Rozporządzenie Rady (lub wdrażając je wprost) w krajowych przepisach.

Mając na względzie fakt, że większość transportów stanowi połączenie towarów neutralnych z niebezpiecznymi mamy paradoksalną sytuację, iż dla towarów neutralnych mamy wskazane metody mocowania ładunku oraz dodatkowe sposoby zabezpieczenia a dla niebezpiecznych towarów mamy wskazane ogólne przepisy Umowy ADR 7.5.7.1: „Wszystkie towary powinny być tak umocowane lub zaklinowane w pojeździe lub kontenerze, aby zapobiec uwolnieniu się towarów niebezpiecznych”.

Dotyczy punktu 2)

10 stronicowy załącznik do Rozporządzenia dotyczący warunków stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowych sposobów ich zabezpieczenia dla określonych rodzajów ładunku zawiera merytoryczne błędy i de facto jest częściową kopią (w szczególności rysunki) z 213 stronicowego dokumentu opracowanego przez Komisja Europejską - Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu *Wytyczne odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym* (w załączeniu). Wytyczne te są aktualizowane w miarę potrzeb, m.in. w związku ze zmianą norm europejskich. Wydaje się celowym umieszczenie lub odniesienie się do tych wytycznych w projektowanym rozporządzeniu całościowo a nie wybiórczo.

Dotyczy punktu 3)

W § 1 ust. 1 wskazuje się, że przepisy rozporządzenia dotyczą pojazdów kategorii N i O. Natomiast w § 4 i § 6 ust. 3 enumeratywnie wskazano, że przepisy rozporządzenia stosuje się do pojazdów kategorii N₂, N₃, O₃, O₄ i O₅. W ten sposób, de facto, wyłączono spod przepisów rozporządzenia pojazdy silnikowe i przyczepy/naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Pojazdy o dmc do 3,5 t mogą przewozić ładunki o masie nawet 2 ton. Wobec tych pojazdów można zastosować jedynie ogólnikowe przepisy Art. 61 ust. 1 - 4 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260). Uważamy, że przepisy rozporządzenia powinny dotyczyć wszystkich pojazdów kategorii N i O, bez względu na dopuszczalną masę całkowitą pojazdów.

PODSUMOWUJĄC:

Dyrektywa 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 obejmuje towary niebezpieczne. Projekt rozporządzenia Ministra

Infrastruktury i Budownictwa z dnia2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku „wyłączając” towary niebezpieczne jest z nią w sprzeczności.

Wymagania mocowania dotyczą wszystkich towarów a w szczególności powinny dotyczyć towarów niebezpiecznych. Wyłączenie ich z rozporządzenia nie tylko nie poprawia bezpieczeństwa transportu ale wprowadza zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ to mocowanie i zabezpieczenie towarów niebezpiecznych powinno być przedmiotem szczególnej uwagi ustawodawcy.

Prosimy o przychylne rozpatrzenie naszej petycji

Załącznik

Wytyczne odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym opracowane przez Komisję Europejską, Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu

Z poważaniem

M. Nicopulos

Maria Nicopulos
Prezes Zarządu



Norbert Świderek
Wiceprezes Zarządu



Rafał Buchcar
Wiceprezes Zarządu