



DTD.4.4400.3.36.2018.AS.1

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123 oraz z 2018 r. poz. 130) po rozpatrzeniu petycji z dnia 3 kwietnia 2018 r., (data wpływu do MI: 4 kwietnia 2018 r.), dotyczącej uchylecia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku jako niezgodnego z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz jako naruszającego słuszne interesy obywateli polskich oraz zaprzestania wydawania przepisów, które wprowadzają jako standardy i normy poprzez ich przytoczenie, gdyż stanowi to naruszenie zasad swobodnego dostępu obywateli do przepisów oraz narusza zasady ich tworzenia zawiadamia, że Państwa petycja została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

W dniu 12 kwietnia 2017 r. projekt rozporządzenia w sprawie sposobu przewozu ładunku został skierowany do konsultacji publicznych. Odniesienie się do uwag zgłoszonych do ww. projektu rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych znajduje się w raporcie z konsultacji publicznych. W toku konsultacji publicznych [redacted] nie zgłosiło uwag do projektu. Przebieg prac legislacyjnych nad ww. projektem rozporządzenia był powszechnie dostępny pod numerem z wykazu prac legislacyjnych – 180 w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Przebieg prac legislacyjnych był również na bieżąco aktualizowany.

Pismem z dnia 15 stycznia 2018 r., znak RCL.DPPRI.555.115/2017, Rządowe Centrum Legislacji poinformowało, że projekt rozporządzenia nie wymaga rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą. W dniu 25 stycznia 2018 r. Minister Infrastruktury podpisał rozporządzenie w sprawie sposobu przewozu ładunku. Dodatkowo, informacja na ten temat została zamieszczona na stronie Ministerstwa Infrastruktury w zakładce Aktualności. W dniu 13 lutego 2018 r. rozporządzenie zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw. Petycja wpłynęła do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 4 kwietnia 2018 r., (wówczas rozporządzenie obowiązuje przez okres jednego miesiąca).

Poniżej przedstawiam następujące wyjaśnienia:

W petycji [redacted] wystąpiło o uchylenie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku (Dz. U. poz. 361) jako niezgodnego z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz jako naruszającego słuszne interesy obywateli polskich. W uzasadnieniu petycji wskazano, że rozporządzenie to wydano w sposób budzący wątpliwości odnośnie zgodności z normami prawa określonymi w Konstytucji RP a w szczególności w zakresie regulacji art. 1, który stanowi, że Rzeczpospolita Polska jest dobrem wspólnym wszystkich obywateli. Należy wskazać, że [redacted] wywodzi z ww. artykułu, że regulacje związane z obowiązującym prawem nie powinny przewidywać możliwości decydowania o stosunkach prawnych organizacjom zagranicznym o charakterze zamkniętym takim jak stowarzyszenia wydające standardy lub

organy zagraniczne wydające normy. W tym zakresie Minister wydając rozporządzenie zobowiązał obywateli do stosowania normy PN-EN 12195-1.

Odnosząc się do pierwszego postulatu, należy wskazać, że „Z tego, że Rzeczpospolita Polska jest dobrem wspólnym wszystkich obywateli wynika, że ustrojodawcy chodzi o uznanie przede wszystkim słuźebnej roli państwa i jego organów wobec obywateli, a nie o podkreślenie znaczenia określonego zachowania się obywateli wobec państwa (B. Banaszak, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2012).

Uprzejmie informuję, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku zostało wydane na podstawie upowaźnienia zawartego w art. 61 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) 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 upowaźnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia dotyczącego tych kwestii. Niniejsze rozporządzenie jednocześnie wypełnia fakultatywne upowaźnienie oraz w zakresie swojej regulacji wdruża 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). Przywołanie normy PN-EN 12195-1 w rozporządzeniu wynika z konieczności wdrożenia załącznika III dyrektywy 2014/47/UE, w którym została ona wymieniona w ramach norm mających zastosowanie przy zabezpieczaniu ładunku. Mając na uwadze przepisy unijne, mimo że nie jest ona dostępna w języku polskim, obowiązek jej stosowania musiał zostać wprowadzony również na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Odnosząc się do kwestii metod mocowania ładunku, pragnę wyjaśnić, że § 6 ust. 1 rozporządzenia wprowadził obowiązek stosowania co najmniej jednej z wymienionych metod mocowania, a nie tylko jednej z metod, co nie wyklucza możliwości ich łączenia. Ponadto, zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia 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. Błędym jest wskazanie w przedłożonej petycji, że siatki nie mogą być stosowane w transporcie drogowym, ponieważ należą one do elementów zabezpieczenia ładunku.

[redacted] zwrócił uwagę, że rozporządzenie wprowadza wyłączenie dla towarów niebezpiecznych (§1), przy czym w załączniku wprowadza się regulacje dla gazów (a więc towarów niebezpiecznych) rozumianych jako gazy sprężone wymagając umieszczenia ich w skrzyni. Jest to niezgodne z obecną praktyką. Odnosząc się do podniesionej kwestii przewozu gazów sprężonych należy wyjaśnić, że załącznik do rozporządzenia w przepisie 1.5 określa, że stalowe skrzynie do butli ze sprężonym gazem powinny być zabezpieczone za pomocą metody ryglowania. Jest to jedna z sytuacji do której ta metoda ma zastosowanie.

Niezależnie od powyższego, m. in. zgodnie z wyłączeniem dotyczącym przewozu gazów zawartym w przepisie 1.1.3.2 Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119) przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do przewozu gazów grup A i O (zgodnie z 2.2.2.1), których ciśnienie w naczyniu lub w cysternie w temperaturze 20°C nie przekracza 200kPa (2 bary), i które podczas przewozu nie są w stanie skroplonym lub schłodzonym skroplonym. Niniejsze wyłączenie obejmuje wszystkie rodzaje naczyń i cystern oraz części maszyn i urządzeń. Natomiast według przepisu 2.2.2.1.2 umowy ADR gazem sprężonym jest gaz, który zapakowany pod ciśnieniem w celu przewozu pozostaje całkowicie w stanie gazowym do temperatury -50 °C; kategoria ta obejmuje wszystkie gazy charakteryzujące się temperaturą krytyczną niższą lub równą -50 °C. A contrario z ww. przepisów wynika, że nie do każdego gazu sprężonego stosuje się przepisy umowy ADR i tym samym nie zachodzi

sprzeczność z przepisem § 1 ust. 2 rozporządzenia wprowadzającym wyłączenie towarów niebezpiecznych z zakresu przedmiotowego rozporządzenia.

W przedłożonej petycji wskazano, że problem mocowania ładunków jest związany z właściwościami ładunków a nie pojazdów. Należy zauważyć, że z art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) wynika, że ładunek nie może powodować przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu. W przypadku, gdy wysokość rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z ładunkiem jest większa od dopuszczalnej, przewidzianej w przepisach ustawy pozwala zakwalifikować taki pojazd jako pojazd nienormatywny. Natomiast art. 61 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy wskazuje, że ładunek na pojeździe umieszcza się w taki sposób, aby nie powodował przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę. W związku z tym, zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia w celu zapewnienia trwałości zabezpieczenia ładunku przy przyspieszeniu, gwałtownym hamowaniu lub gwałtownym wykonywaniu manewrów pojazdem zastosowane metody mocowania ładunku powinny być odpowiednie m. in. do rodzaju pojazdu. Na związek zabezpieczenia ładunku z właściwościami pojazdów wskazuje następujący przepis z załącznika III dyrektywy: *Podczas zabezpieczenia 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 zabezpieczenia ładunku.* Dlatego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 855), które także dokonuje wdrożenia w zakresie swojej regulacji dyrektywy 2014/47, określa wymagania techniczne i wytrzymałościowe w odniesieniu do elementów konstrukcji pojazdu związanych z zabezpieczeniem przewożonego ładunku.

W związku z powyższym, postanawiam jak na wstępie.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Bogdan Oleksiak
Dyrektor
Departamentu Transportu Drogowego