**Warszawa, 05.03.2018 r.**

**Nowe regulacje w zakresie sposobu przewozu ładunku**

W dniu 28 lutego 2018 roku weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku (Dz.U.2018.361, zwanej dalej „Rozporządzeniem”). Potrzeba jego wydania wynikała z braku szczegółowych regulacji dotyczących sposobu przewozu ładunku w polskim ustawodawstwie.

**Prawo UE**

Na gruncie prawa europejskiego kwestię przewozu ładunku reguluje 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 uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014). Nadto w 2014 roku Komisja Europejska wydała wytyczne odnośnie do europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym. Wytyczne służą jako przewodnik dotyczący właściwego mocowania ładunków we wszystkich sytuacjach, jakie mogą wystąpić w normalnych warunkach ruchu drogowego oraz jako wspólna podstawa dla praktycznego stosowania i egzekwowania mocowania ładunków. Wytyczne nie mają jednak charakteru wiążącego w rozumieniu aktu prawnego przyjętego przez Unię Europejską.

**Prawo polskie**

Dotychczas na gruncie prawa polskiego funkcjonowały jedynie ogólne zasady przewozu ładunków wskazane w art. 61 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U.2017.1260 z późn. zm., zwanej dalej „p.r.d.”). Zgodnie z powyższą regulacją ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu. Nie może on mieć odrażającego wyglądu lub wydzielać odrażającej woni. Co więcej ładunek na pojeździe umieszcza się w taki sposób, aby:

1. nie powodował przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę;
2. nie naruszał stateczności pojazdu;
3. nie utrudniał kierowania pojazdem;
4. nie ograniczał widoczności drogi lub nie zasłaniał świateł, urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych tablic albo znaków, w które pojazd jest wyposażony.

W powyższym przepisie znajdują się również ogólne informacje dotyczące sposobu przewozu ładunku sypkiego, ładunku wystającego poza płaszczyzny obrysu pojazdu, przewozu drewna długiego czy też ładunku wystającego poza przednią, boczne oraz tylną płaszczyznę obrysu pojazdu oraz ogólne regulacje dotyczące oznaczania ładunków. Brak natomiast było szczegółowej regulacji w tym zakresie.

**Rozporządzenie w sprawie sposobu przewozu ładunku**

Mocowanie ładunku jest niezwykle ważne z uwagi na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, dlatego też do polskiego porządku prawnego wprowadzono szczegółowe regulacje w tym zakresie.

**Zastosowanie Rozporządzenia**

Przepisy rozporządzenia stosuje się do przewozu ładunkupojazdami kategorii N (tj. pojazdami samochodowymi mającymi co najmniej cztery koła i zaprojektowanymi i wykonanymi do przewozu ładunków) i O (tj. przyczep), nie mają natomiast zastosowania do przewozów objętych Umową europejską dotyczącą międzynarodowego przewozudrogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

**Zakres regulacji**

Rozporządzenie określa sposób przewozu ładunku przy uwzględnieniu jego rozmieszczenia oraz mocowania na pojeździe stosownie do rodzaju przewożonego ładunku. Zgodnie z jego treścią ładunek powinien być umieszczony na podłodze przestrzeni ładunkowej pojazdu w sposób zapewniający jego stabilność oraz powinien zostać zamocowany 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. Środek ciężkości ładunku powinien znajdować się możliwie najniżej i najbliżej osi wzdłużnej pojazdu. 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.

**Metody mocowania ładunku**

Rozporządzenie wskazuje na konieczność mocowania ładunku z zastosowaniem co najmniej jednej z następujących metod:

1. ryglowania,
2. blokowania, w tym blokowania miejscowego lub całościowego,
3. mocowania za pomocą odciągów prostych, w tym mocowania ukośnego, mocowania równoległego, mocowania z zastosowaniem półpętli, mocowania przez nałożenie czołowe (szpringowe),
4. mocowania odciągiem przepasującym od góry.

Zgodnie z treścią załącznika do Rozporządzenia metodę ryglowania stosuje się w przypadku, gdy możliwe jest dopasowanie kształtu ładunku do pojazdu, w sposób uniemożliwiający względny ruch ładunku. Natomiast metodę blokowania stosuje się do sztywnego zabezpieczania ładunku. Mocowanie za pomocą odciągów prostych stosuje się zaś w celu przeciwdziałania przemieszczaniu 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. Mocowanie odciągiem przepasującym od góry stosuje się natomiast w celu zwiększenia sił tarcia pomiędzy podłożem ładunku a podłogą przestrzeni ładunkowej lub pomiędzy ładunkami, w przypadku piętrowego ułożenia ładunku. Mocowanie odciągiem przepasującym od góry jest najskuteczniejsze przy dużym współczynniku tarcia.

**Dodatkowe sposoby zabezpieczania niektórych ładunków**

W treści załącznika do Rozporządzenia opisane zostały również dodatkowe sposoby zabezpieczenia określonych rodzajów ładunków. W przypadku przewozu płaskich obiektów zastosowanie mogą mieć A-kształtne stojaki, zaś w przypadku przewozu drewna rozporządzenie wskazuje na różne sposoby mocowania w zależności od tego czy przewożone jest drewno okrągłe czy dłużycowe.

Szczegółowy opis metod mocowania ładunku oraz dodatkowych sposobów zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku (wraz z ilustrującymi je wzorami) określone zostały w załączniku do rozporządzenia.

**Obowiązek załadunku**

Zgodnie z treścią art. 43 ustawy z dnia z dnia 15 listopada 1984 r. prawa przewozowego (t.j. Dz.U.2017.1983, dalej „prawo przewozowe”) czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy, chyba że umowa lub przepis szczególny stanowią inaczej. Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.

Zgodnie zaś z treścią art. 72 ust. 1 pkt 2 prawa przewozowego nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z nienależytego wykonania czynności ładunkowych. Żaden z powyższych przepisów nie zwalnia kierowcy, który dokonuje transportu ciągnikiem siodłowym z obowiązku zachowania bezpieczeństwa i poruszania się zgodnie z przepisami dotyczącymi ruchu drogowego. Kierowca ma obowiązek (niezależnie od obowiązków nadawcy) kontrolować proces załadunku i poruszać się powierzonym pojazdem zgodnie z zasadami ruchu drogowego. Wskazane powyżej obowiązki ciążące na nadawcy nie zwalniają kierowcy z odpowiedzialności z tytułu świadomego naruszania przepisów ustanawiających zasady ruchy drogowego[[1]](#footnote-1). Jeżeli zatem kierowca zauważy uchybienia w dokonywanym przez nadawcę załadunku, zobowiązany jest zgłosić nadawcy zauważone nieprawidłowości oraz dopilnować by zostały usunięte.

Dopełnieniem powyższych regulacji są regulacje przewidziane w Rozporządzeniu, które wprowadza wprost do polskiego porządku prawnego obowiązek sprawdzania rozmieszczenia oraz mocowania ładunku podczas każdego załadunku, częściowego rozładunku lub przeładunku oraz po gwałtownym hamowaniu lub innym zdarzeniu mogącym negatywnie oddziaływać na mocowanie ładunku. Niemniej jednak powyższa regulacja nie precyzuje na kim ciążą te obowiązki, niemniej jednak należy domniemywać, iż ciążą na każdym podmiocie biorącym udział w poszczególnych etapach przewozu, a w szczególności obowiązki te obciążają kierowcę.

**Odpowiedzialność za naruszenie przepisów dotyczących przewozu ładunków**

Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 10 000 złotych za każde naruszenie (art. 92a ust. 1 u.t.d.). Powyższe ma zastosowanie m.in. do nadawcy, odbiorcy oraz załadowcy pod warunkiem, że okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia (art. 92a ust. 7 u.t.d.).

Co więcej naruszenie reguł dotyczących sposobu przewozu ładunków skutkować może powstaniem odpowiedzialności karnej przewidzianej m.in. w art. 177 § 1 k.k. (wypadek w wyniku którego obrażeń doznała inna osoba) czy w art. 173 § 1 k.k. (sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach) oraz wykroczeniowej przewidzianej, w szczególności w art. 86 k.w. (zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym) czy też w art. 97 k.w. (naruszenie przepisów o bezpieczeństwie lub porządku w ruchu drogowym).

Mając na uwadze fakt, iż czynności ładunkowe co do zasady należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy (chyba że umowa przewozu stanowi inaczej), zaś przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić prawidłowość załadunku oraz sygnalizować ewentualne nieprawidłowości w tym zakresie, toteż wprowadzona regulacja zawierająca szczegółowe i precyzyjne opisy sposobu mocowania ładunku w odniesieniu do poszczególnych rodzajów ładunku będzie w tym zakresie niezwykle pomocna. Przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz będzie stanowić punkt odniesienia podczas kontroli przeprowadzanej przez organy państwowe (ITD) czy też w przypadku sporu z podmiotem dokonującym załadunku.

Autor: Małgorzata Kosela-Rębowska, radca prawny, Grupa CHWP - Kancelaria Prawna Chałas i Wspólnicy

**\*\*\***

### O Grupie CHWP

### Grupa CHWP opiera swoją działalność na 3 filarach: CHWP Law, CHWP Tax & Finance Advisory oraz CHWP Accounting. Kancelaria Chałas i Wspólnicy wchodząca w skład Grupy koncentruje się na obsłudze dużego biznesu i specjalizuje się w obsłudze podmiotów gospodarczych. Chałas i Wspólnicy jest jedną z nielicznych firm prawniczych w Polsce o globalnym zasięgu. Największym atutem CHWP Tax & Finance Advisory jest grono eksperckie specjalizujące się w różnych gałęziach prawa, ekonomii, finansów, rachunkowości przedsiębiorstw. Na czele CHWP Tax & Finance Advisory stoi były wiceminister finansów dr hab., prof. nadzw. Konrad Raczkowski. Grupa CHWP posiada oddziały zagraniczne w Niemczech, Ukrainie oraz Kazachstanie.

1. Z uzasadnienia Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 24 października 2017 r., sygn. akt I PK 29/17, LEX nr 2438317. [↑](#footnote-ref-1)