Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego
Rzeczpospolita Polska
Dofinansowane przez Unię Europejską

Politechnika Świętokrzyska
Wydział Mechatroniki i Budowy Maszyn

Kierunek studiów:
**Transport i Logistyka**

**Andrzej Zuska**

Materiały dydaktyczne do przedmiotu

# PRZEWOZY SPECJALISTYCZNE W TRANSPORCIE DROGOWYM

opracowane w ramach realizacji Projektu
**„Dostosowanie kształcenia w Politechnice Świętokrzyskiej do potrzeb współczesnej gospodarki”**
FERS.01.05-IP.08-0234/23

Kielce, 2024

# Spis treści

1. Wprowadzenie ... 3
2. Przepisy i procedury dotyczące transportu niestandardowych ładunków ... 4
2.1. Normy techniczne dotyczące wymiarów, masy całkowitej i nacisków osi pojazdów ... 5
2.2. Kategorie zezwoleń na przewozy ponadnormatywne ... 9
2.3. Pilotowanie pojazdów nienormatywnych ... 16
3. Przepisy i procedury dotyczące lądowego transportu towarów niebezpiecznych ... 18
3.1. Podstawa prawna lądowego transportu towarów niebezpiecznych ... 18
3.2. Zagrożenia stwarzane przez towary niebezpieczne, klasyfikacja towarów niebezpiecznych ... 19
3.3. Wyłączenia z przepisów ADR ... 24
3.4. Sposoby przewozu towarów niebezpiecznych ... 27
3.5. Wymagania dotyczące doradców, załogi pojazdu, wyposażenia pojazdu i dokumentacji ... 28
4. Przepisy i procedury dotyczące transportu odpadów ... 32
4.1. Podstawa prawna transportu odpadów ... 32
4.2. Transport odpadów ... 33
5. Przepisy i procedury, dotyczące transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych ... 37
5.1. Podstawa prawna transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych 37
5.2. Środki transportu przeznaczone do transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych (ATP) ... 38
6. Przepisy i procedury, dotyczące transportu żywych zwierząt ... 43
6.1. Wymagania prawne i organizacyjne ... 43
6.2. Powierzchnie załadunkowe dla poszczególnych gatunków zwierząt ... 45
6.3. Środki transportu drogowego przeznaczone do transportu zwierząt ... 47
7. Literatura ... 50



Politechnika Świętokrzyska Kielce University of Technology
*Projekt „Dostosowanie kształcenia w Politechnice Świętokrzyskiej do potrzeb współczesnej gospodarki” nr FERS.01.05-IP.08-0234/23*

Materiały dydaktyczne objęte licencją Creative Commons BY 4.0.

Licencja dostępna pod adresem: https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

# 1. Wprowadzenie

Transport jest jednym z ważniejszych czynników, określających rozwój gospodarczy kraju. Sprawnie funkcjonujący transport aktywizuje gospodarkę i sprzyja zwiększeniu uczestnictwa krajowych producentów w życiu gospodarczym całego świata, umożliwiając międzynarodową wymianę dóbr materialnych, czyli realizację procesów handlu zagranicznego. Jak wiadomo, handel zagraniczny jest tą gałęzią gospodarki, której zadaniem jest wymiana części produkcji własnej danego kraju na dobra lub usługi wytwarzane przez inne kraje.
Wśród ładunków można wyróżnić takie, dla przewozu których spełnienie wymagań wynikających z ogólnych warunków wykonywania międzynarodowego transportu drogowego jest nie wystarczające. Stanowią one odrębną grupę ładunków o specyficznych właściwościach; ich transport pojazdami samochodowymi wymaga spełnienia wielu dodatkowych warunków i szczególnej organizacji przewozów, zwłaszcza ze względu na bezpieczeństwo samego ładunku, bezpieczeństwo w ruchu drogowym i otoczeniu dróg, po których takie przewozy mogą się odbywać.
Do omawianej grupy ładunków o specyficznych właściwościach zalicza się:

- ✓ ładunki o dużych masach i dużych wymiarach gabarytowych,
- ✓ materiały niebezpieczne,
- ✓ odpady,
- ✓ ładunki wrażliwe na czas i warunki przewozu (atmosferyczne, drogowe), zwłaszcza zwierzęta i artykuły spożywcze.

Przewozy tego rodzaju ładunków zalicza się do wysoko specjalizowanego transportu, wymagającego odpowiednich pojazdów i rozeznania w problematyce ich organizacji i wykonywania.



Politechnika Świętokrzyska Kielce University of Technology
*Projekt „Dostosowanie kształcenia w Politechnice Świętokrzyskiej do potrzeb współczesnej gospodarki” nr FERS.01.05-IP.08-0234/23*

# 2. Przepisy i procedury dotyczące transportu niestandardowych ładunków

Wszelkie ładunki umieszczone na pojeździe samochodowym nie powinny wagowo przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu. Podczas przewozu, ładunek umieszczony na pojeździe nie powinien:

- ✓ powodować przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę,
- ✓ naruszać stateczności ruchu pojazdu,
- ✓ utrudniać kierowania pojazdem,
- ✓ ograniczać widoczności drogi, zasłaniać świateł, urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych tablic albo znaków, w jakie pojazd jest wyposażony na czas wykonywania danego przewozu.

Ładunek na pojeździe należy tak rozmieścić i ewentualnie zamocować, aby nie mógł zmienić położenia ani wywoływać nadmiernego hałasu. Urządzenia służące do mocowania ładunku powinny zabezpieczać go przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem czy spadnięciem podczas jazdy.
Ładunek sypki może być umieszczany tylko w szczelnej skrzyni ładunkowej, wyposażonej dodatkowo w odpowiednie zasłony uniemożliwiające jego wysypywanie się na drogę.
Możliwe jest przewożenie ładunków wystających poza płaszczyzny obrysu pojazdu pod warunkiem, że będzie on umieszczony na pojeździe w taki sposób, aby całkowita szerokość pojazdu wraz z ładunkiem nie przekraczała 2,55 m. Jeżeli szerokość pojazdu wynosi już 2,55 m, to jego szerokość z ładunkiem może dojść do 3 m, przy spełnieniu dodatkowo warunku, że ładunek będzie tak umieszczony, aby z jednej strony pojazdu nie wystawał więcej niż 23 cm.
Z tyłu pojazdu ładunek nie może wystawać więcej niż 2 m poza płaszczyznę tylnego obrysu pojazdu, a w przypadku przyczepy kłonicowej nie więcej niż 2 m od osi przyczepy, z wyjątkiem drewna długiego, które może wystawać do 5 m.
Z przodu pojazdu ładunek nie może wystawać na odległość większą niż 1,5 m od przedniej krawędzi fotela kierowcy.
Na czas procesu przewozowego ładunek wystający poza płaszczyznę obrysu pojazdu (poza tylną już przy odległości wystawania powyżej 0,5 m), powinien być oznakowany:

- ✓ z przodu pojazdu – chorągiewką barwy pomarańczowej lub dwoma białymi i dwoma czerwonymi pasami, tak aby były widoczne z boków i z przodu pojazdu, a w przypadku niedostatecznej widoczności ponadto światłem białym umieszczonym na najbardziej wystającej do przodu części ładunku;
- ✓ z boku pojazdu – chorągiewką barwy pomarańczowej o wymiarach nie mniejszych niż 50 x 50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku, a ponadto w przypadku niedostatecznej widoczności światłem

odblaskowym białym skierowanym do przodu i czerwonym skierowanym do tyłu. Światła te nie powinny się znajdować w odległości większej niż 40 cm od najbardziej wysuniętej krawędzi ładunku. Jeżeli długość wystającego z boku ładunku, mierzona wzdłuż pojazdu, przekracza 3 m, to chorągiewki i światła umieszcza się odpowiednio przy przedniej i tylnej części ładunku;

- ✓ z tyłu pojazdu – pasami białymi i czerwonymi umieszczonymi bezpośrednio na ładunku lub tarczy na jego tylnej płaszczyźnie względnie usytuowanej na końcu ładunku bryle geometrycznej (np. stożku, ostrosłupie). Widoczna od tyłu powierzchnia pasów powinna wynosić co najmniej 1000 $cm^2$, przy czym należy pamiętać o co najmniej dwu pasach każdej barwy. Ponadto w przypadku niedostatecznej widoczności na najbardziej wystającej do tyłu krawędzi ładunku umieszcza się czerwone światło i czerwone światło odblaskowe. Przy przewozie drewna długiego zamiast oznakowania pasami białymi i czerwonymi możliwe jest oznakowanie końca ładunku chorągiewką lub tarczą barwy pomarańczowej.

Wysokość pojazdu z ładunkiem nie może przekraczać 4 m.

Pojazdy, których masa, naciski osi lub wymiary z ładunkiem względnie bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi oraz wymienionych wyżej, uważa się za pojazdy nienormatywne. Ich przejazd wymaga zezwolenia. Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym, pojazd nienormatywny to pojazd lub zespół pojazdów, którego:

- ✓ naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach ustawy o drogach publicznych,

lub

- ✓ którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Ustawa, 2024).

## 2.1. Normy techniczne dotyczące wymiarów, masy całkowitej i nacisków osi pojazdów

Wymagania dotyczące wymiarów gabarytowych samochodów i zestawów samochodowych, ich dopuszczalnych mas całkowitych oraz obciążeń osi, reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Obwieszczenie Ministra Infrastruktury, 2024).
Dopuszczalne wymiary pojazdów nie mogą przekraczać:

- ✓ długość pojazdu samochodowego, z wyjątkiem autobusu – 12,00 m;
- ✓ długość przyczepy, z wyjątkiem naczepy – 12,00 m;
- ✓ długość pojazdu członowego – 16,50 m;
- ✓ długość zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy – 18,75 m;
- ✓ długość zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy – 22,00 m;
- ✓ szerokość pojazdu nie może przekraczać 2,55 m;
- ✓ szerokość pojazdu, który przeznaczony jest do przewozu towarów w określonej temperaturze, może wynosić do 2,6 m;
- ✓ wysokość pojazdu nie może przekraczać 4,00 m.

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów nie może przekraczać w przypadku:

- ✓ pojazdu składowego zespołu pojazdów:
  - przyczepy o jednej osi, z wyjątkiem naczepy – 10 ton,
  - przyczepy o dwóch osiach, z wyjątkiem naczepy – 18 ton,
  - przyczepy o liczbie osi większej niż dwie, z wyjątkiem naczepy – 24 ton;
- ✓ zespołu pojazdów, złożonego z pojazdów mających łącznie co najmniej 5 osi, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd samochodowy – 40 ton, z wyjątkiem pojazdu członowego mającego 5 lub 6 osi składającego się z:
  - ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o trzech osiach, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, przewożących jeden lub więcej kontenerów lub wymiennych nadwozi, o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp (13,72 m) – 42 tony,
  - ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o dwóch lub trzech osiach, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, przewożących jeden lub więcej kontenerów lub wymiennych nadwozi, o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp (13,72 m) – 44 tony,
  - ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o trzech osiach przystosowanej technicznie do operacji transportu intermodalnego, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego – 42 tony,
  - ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o dwóch lub trzech osiach przystosowanej technicznie do operacji transportu intermodalnego, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego – 44 tony;

- ✓ zespołu pojazdów mającego 3 osie – 28 ton;
- ✓ zespołu pojazdów mającego 4 osie, składającego się z pojazdu samochodowego o dwóch osiach i przyczepy o dwóch osiach – 36 ton;
- ✓ zespołu pojazdów mającego 4 osie, składającego się z pojazdu samochodowego o trzech osiach i przyczepy o jednej osi – 35 ton; dopuszcza się 36 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- ✓ pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o dwóch osiach, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy:
  - wynosi nie więcej niż 1,8 m – 36 ton,
  - wynosi więcej niż 1,8 m – 36 ton; dopuszcza się 38 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne;
- ✓ pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o jednej osi – 35 ton; dopuszcza się 36 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- ✓ pojazdu samochodowego o dwóch osiach – 18 ton;
- ✓ pojazdu samochodowego o trzech osiach – 25 ton; dopuszcza się 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu „Super Single") i zawieszenie pneumatyczne
- ✓ lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- ✓ pojazdu samochodowego o liczbie osi większej niż trzy – 32 tony;
- ✓ ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego wyposażonego w koła ogumione:
  - o dwóch osiach – 18 ton,
  - o trzech i więcej osiach – 24 tony – przy czym udział obciążenia osi kierowanej oraz osi napędowej w każdym stanie obciążenia ciągnika nie może być mniejszy niż 20% jego masy własnej;
- ✓ zespołu pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest wyposażony w koła ogumione pojazd wolnobieżny lub wyposażony w koła ogumione ciągnik rolniczy – masy wynikającej z sumy dopuszczalnych mas całkowitych pojazdów wchodzących w jego skład, która nie może przekraczać 40 ton.

Nacisk osi nie może przekraczać w przypadku:

- ✓ pojedynczej osi nienapędowej – 10 ton;
- ✓ podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
  - mniej niż 1 m (d < 1,0) – 11 ton,
  - pomiędzy 1,0 m a 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) – 16 ton,
  - pomiędzy 1,3 m a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) – 18 ton,
  - 1,8 m lub więcej (1,8 ≤ d) – 20 ton;
- ✓ potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
  - 1,3 m i mniej niż 1,3 m (d ≤ 1,3) – 21 ton,
  - pomiędzy 1,3 m a 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4) – 24 tony;
- ✓ pojedynczej osi napędowej – 11,5 tony,
- ✓ podwójnej osi napędowej, przy odległości (d) między osiami składowymi:
- ✓ mniej niż 1 m (d < 1,0) – 11,5 tony,
- ✓ pomiędzy 1,0 m a 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) – 16 ton,
- ✓ pomiędzy 1,3 m a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) – 18 ton albo 19 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5c, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony (Obwieszczenie Ministra Infrastruktury, 2024).

**Odstępstwo od warunków technicznych pojazdów**

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może, w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym uzasadnionym przypadku, zezwolić na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze:

- ✓ konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu oraz bezpieczeństwa pieszych;
- ✓ zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdu na środowisko i infrastrukturę drogową;
- ✓ przeznaczenie pojazdu oraz sposób jego wykorzystania.

Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu, nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Jest ono udzielane bezterminowo dla konkretnego pojazdu na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu (Ustawa, 1997).

## 2.2. Kategorie zezwoleń na przewozy ponadnormatywne

Ustawa Prawo o ruchu drogowym wprowadza pięć kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Poszczególne kategorie zezwoleń, zostały opracowane w zależności od:

- ✓ charakterystyki pojazdu nienormatywnego (wymiarów, masy, nacisków na osie),
- ✓ kategorii drogi, po której umożliwia się jego przejazd.

Aby uzyskać odpowiednie zezwolenie, należy wykazać niepodzielność ładunku (z wyjątkiem kategorii I), gdyż niemożliwe jest przewiezienie ładunku nie niepodzielnego pojazdem nienormatywnym (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2021).

**Zezwolenie kategorii I**

Zezwolenie kategorii I dotyczy przejazdu nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów, składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej o:

- ✓ długości, wysokości, naciskach osi oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych,
- ✓ szerokości nieprzekraczającej 3,5 m.

Wydawane jest przez starostę właściwego ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu i jest ważne przez 12 miesięcy (rys. 1).

**Zezwolenie kategorii II**

Zezwolenie kategorii II dotyczy pojazdu nienormatywnego o:

- ✓ naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych,
- ✓ szerokości nieprzekraczającej 3,2 m,
- ✓ długości nieprzekraczającej:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
- ✓ wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;

Wydaje je starosta właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu. Natomiast przy wjeździe pojazdu nienormatywnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zezwolenie kategorii II wydaje naczelnik urzędu celno-skarbowego. W zależności od wskazanego we wniosku okresu, jego ważność może wynosić: jeden miesiąc, sześć miesięcy, dwanaście miesięcy lub dwadzieścia cztery miesiące (rys. 2).

**Zezwolenie kategorii III**

Zezwolenie kategorii III dotyczy pojazdu nienormatywnego o:

- ✓ rzeczywistej masie całkowitej oraz naciskach osi nie większych od dopuszczalnych,
- ✓ szerokości nieprzekraczającej 3,4 m,
- ✓ długości nieprzekraczającej:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
  - 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- ✓ wysokości nieprzekraczającej 4,3 m.

Wydaje je Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Natomiast przy wjeździe pojazdu nienormatywnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zezwolenie kategorii III wydaje naczelnik urzędu celno-skarbowego. W zależności od wskazanego we wniosku okresu, zezwolenie może być ważne: jeden miesiąc, sześć miesięcy, dwanaście miesięcy lub dwadzieścia cztery miesiące (rys. 2).

**Zezwolenie kategorii IV**

Zezwolenie kategorii IV dotyczy pojazdu nienormatywnego o:

- ✓ szerokości nieprzekraczającej:
  - 3,4 m dla drogi jednojezdniowej,
  - 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S,
- ✓ długości nieprzekraczającej:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
  - 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- ✓ wysokości nieprzekraczającej 4,3 m,
- ✓ rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t,
- ✓ naciskach osi nie większych od dopuszczalnych.

Wydaje je Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W zależności od wskazanego we wniosku okresu, zezwolenie może być ważne: jeden miesiąc, sześć miesięcy, dwanaście miesięcy lub dwadzieścia cztery miesiące (rys. 2).

**Zezwolenie kategorii V**

Zezwolenie kategorii V dotyczy pojazdu nienormatywnego o:

- ✓ wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I–IV,
- ✓ naciskach osi przekraczających wielkości dopuszczalne.

Wydaje je Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg. W przypadku gdy trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta. Zezwolenie może być ważne przez okres:

- ✓ 14 dni – w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
- ✓ 30 dni – w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd, liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia (rys. 3, rys. 4).

Za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia po drogach publicznych, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Celnej lub zarządca drogi (Ustawa, 1997).

[Tekst alternatywny. Druk wzoru wniosku, którego wypełnioną wersję należy złożyć do Organu wydającego zezwolenie „kategorii I" na przejazd pojazdu nienormatywnego. We wniosku znajdują się informacje dotyczące: instytucji, do której kierowany jest wniosek (nazwa i adres właściwego starosty); wnioskodawcy (imię i nazwisko lub nazwa, adres, numer telefonu, NIP, REGON, PESEL); planowanego terminu realizacji przewozu; pojazdu nienormatywnego (marka, typ i numer rejestracyjny); osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktu (imię, nazwisko, numer telefonu)]

.....
(miejscowość, data)

.....
(nazwa i adres właściwego starosty)

**WNIOSEK**
**o wydanie zezwolenia kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego na okres 12 miesięcy**

**Wnioskodawca:** _____
(imię i nazwisko/nazwa)

**Adres:** _____

Nr tel.: _____, nr faksu: _____

NIP**) _____ REGON**) _____

PESEL**) _____

wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd w terminie:

**od** _____ **do** _____

po drogach publicznych, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad, pojazdu nienormatywnego: pojazdu wolnobieżnego*), ciągnika rolniczego*) albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej*), którego:

1) długość, wysokość, naciski osi oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych;
2) szerokość nie przekracza 3,5 m.

| Informacje o pojeździe | Pojazd wolnobieżny*) | Ciągnik rolniczy*) | Przyczepa specjalna*) |
|---|---|---|---|
| Marka i typ | | | |
| Numer rejestracyjny*) Numer nadwozia, podwozia lub ramy*) | | | |

**dla podmiotu:** _____
(nazwa)

**adres:** _____

Dane osoby wyznaczonej przez wnioskodawcę do kontaktu: _____
(imię i nazwisko, tel.)

Załącznik: dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia

.....
(podpis wnioskodawcy lub osoby przez niego upoważnionej)

*) Niepotrzebne skreślić.
**) O ile nadano.

Rys. 1. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia kategorii I (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2021).

[Tekst alternatywny. Druk wzoru wniosku, którego wypełnioną wersję należy złożyć do Organu wydającego zezwolenie kategorii II, III i IV na przejazd pojazdu nienormatywnego. We wniosku znajdują się informacje dotyczące: instytucji, do której kierowany jest wniosek (nazwa i adres właściwego starosty, właściwego naczelnika urzędu celnego – skarbowego, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad); wnioskodawcy (imię i nazwisko lub nazwa, numer telefonu, NIP, REGON, PESEL); planowanego terminu realizacji przewozu; wymiarów gabarytowych pojazdu nienormatywnego (długość, wysokość i szerokość); rzeczywistej masy całkowitej pojazdu i nacisków osi; osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktu (imię, nazwisko, numer telefonu)].

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII II–IV NA PRZEJAZD POJAZDU NIENORMATYWNEGO

.....
(miejscowość, data)

.....
(nazwa i adres*))

**WNIOSEK**

**o wydanie zezwolenia kategorii: II/III/IV*** na przejazd pojazdu nienormatywnego na okres miesiąca/ 6 miesięcy/ 12 miesięcy/ 24 miesięcy***

**Wnioskodawca:** _____
(imię i nazwisko/nazwa)

_____

**Adres:** _____

_____

Nr tel.: _____, nr faksu: _____

NIP** _____ REGON** _____

PESEL** _____

wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd w terminie **od dnia** _____ **do dnia** _____ po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego, którego:

1) długość nie przekracza***:
   - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
   - 23 m dla zespołu pojazdu,
   - 30 m dla zespołu pojazdu o skrętnych osiach;
2) szerokość nie przekracza***:
   - 3,2 m,
   - 3,4 m,
   - 4 m;
3) wysokość nie przekracza 4,3 m;
4) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych***;
5) rzeczywista masa całkowita nie jest większa od dopuszczalnej***;
6) rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t***;

**dla podmiotu:** _____
(nazwa)

_____

**adres:** _____

_____

Dane osoby wyznaczonej przez wnioskodawcę do kontaktu: _____
(imię i nazwisko, tel.)

Załącznik: dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia

.....
(podpis wnioskodawcy lub osoby przez niego upoważnionej)

*) Wpisać odpowiednio nazwę i adres właściwego starosty, właściwego naczelnika urzędu celnego-skarbowego albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.
**) O ile nadano.
***) Niepotrzebne skreślić.

Rys. 2. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia kategorii II-IV (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2021).

[Tekst alternatywny. Pierwsza strona wniosku, którego wypełnioną wersję należy złożyć do Organu wydającego zezwolenie kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego. Na stronie tej umieszczane są informacje dotyczące: instytucji, do której kierowany jest wniosek (nazwa i adres właściwego zarządcy drogi); wnioskodawcy (imię i nazwisko lub nazwa, numer telefonu, NIP, REGON, PESEL); nadawcy (imię i nazwisko lub nazwa i numer telefonu); trasy przejazdu (adres rozpoczęcia i zakończenia przejazdu); planowanego terminu realizacji przejazdu; pojazdu nienormatywnego (marka, typ, numer rejestracyjny, data pierwszej rejestracji, masa własna, dopuszczalna ładowność i liczba osi)].

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII V NA PRZEJAZD POJAZDU NIENORMATYWNEGO

.....
(miejscowość, data)

.....
(nazwa i adres właściwego zarządcy drogi)

**WNIOSEK**
**o wydanie zezwolenia kategorii V na jednokrotny/wielokrotny*)**
**przejazd pojazdu nienormatywnego**

**Wnioskodawca:** _____
(imię i nazwisko/nazwa)

**Adres:** _____

Nr tel.: _____, nr faksu: _____

NIP**) _____ REGON**) _____

PESEL**) _____

wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd **jednokrotny/wielokrotny***) pojazdu nienormatywnego, **dla podmiotu:** _____
(nazwa)

**adres:** _____

**Nadawca ładunku:** _____, nr tel./faksu: _____
(imię i nazwisko/nazwa)

**Przejazd:**
**z miejscowości:** _____ ul. _____

województwo: _____ powiat: _____ gmina: _____

**do miejscowości:** _____ ul. _____

województwo: _____ powiat: _____ gmina: _____

**Ilość przejazdów:** _____

**Termin przejazdu(ów):** od dnia _____ do dnia _____

**Ładunek:** _____ o masie _____ t.
(rodzaj ładunku)

Przejazd: nie będzie/będzie*) odbywał się w kolumnie.

| Informacje o pojeździe | Samochód/ciągnik*) | Przyczepa/naczepa*) |
|---|---|---|
| Marka i typ | | |
| Numer rejestracyjny | | |
| Data pierwszej rejestracji | | |
| Masa własna | | |
| Dopuszczalna ładowność | | |
| Ilość osi | | |

Rys. 3. Wzór pierwszej strony wniosku o wydanie zezwolenia kategorii V (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2021).

[Tekst alternatywny. Druga strona wniosku, którego wypełnioną wersję należy złożyć do Organu wydającego zezwolenie kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego. Na stronie tej znajdują się informacje dotyczące: wymiarów pojazdu bez ładunku i z ładunkiem (maksymalna długość, szerokość i wysokość); masy całkowitej (pojazdu bez ładunku i z ładunkiem); liczby osi; numeru osi napędowej i kierowanej; nacisków osi (dla pojazdu z ładunkiem i bez ładunku); odległości między osiami (dla pojazdu z ładunkiem i bez ładunku); osoby wskazanej przez wnioskodawcę do kontaktu (imię, nazwisko, numer telefonu)].

**Wymiary oraz masa całkowita bez ładunku i wraz z ładunkiem:**

maksymalna długość _____ m / _____ m
maksymalna szerokość _____ m / _____ m
maksymalna wysokość _____ m / _____ m
masa całkowita _____ t / _____ t

| Numer osi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Liczba kół na osi | | | | | | | | |
| Zaznaczyć oś napędową (X) | | | | | | | | |
| Zaznaczyć oś kierowaną (X) | | | | | | | | |
| Naciski osi pojazdu wraz z ładunkiem w tonach | | | | | | | | |
| Naciski osi pojazdu bez ładunku w tonach | | | | | | | | |
| Odległość między osiami z ładunkiem (m) | | | | | | | | |
| Odległość między osiami bez ładunku (m) | | | | | | | | |

**Zawieszenie pneumatyczne lub równoważne – TAK/NIE*)**

Informuję, że pojazdem nienormatywnym przewożony będzie ładunek niepodzielny.

Dane osoby wyznaczonej przez wnioskodawcę do kontaktu: _____
(imię i nazwisko, tel.)

.....
(podpis wnioskodawcy lub osoby przez niego upoważnionej)

*) Niepotrzebne skreślić.
**) O ile nadano.

Rys. 4. Wzór drugiej strony wniosku o wydanie zezwolenia kategorii V (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2021).

## 2.3. Pilotowanie pojazdów nienormatywnych

Przejazd pojazdu nienormatywnego za zezwoleniem wymaga jego pilotowania, tzn. wykonywania określonych czynności na drodze przejazdu przez pilotów, korzystających z pojazdów pilotujących w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na drodze.
Pojazd nienormatywny, który przekroczył co najmniej jeden z następujących wymiarów gabarytowych:

- ✓ długość 23 m,
- ✓ szerokość 3,2 m,
- ✓ wysokość 4,5 m,

lub jego masa całkowita jest większa od 60t, powinien być pilotowany przez jeden pojazd pilotujący.
Natomiast jeżeli pojazd ma jeden z wymiarów gabarytowych większy od następujących:

- ✓ długość 30 m,
- ✓ szerokość 3,6 m,
- ✓ wysokość 4,7 m,

lub jego masa całkowita jest większa od 80t, to powinien być pilotowany przez dwa pojazdy pilotujące, poruszające się z przodu i tyłu pojazdu pilotowanego.
Pilotem pojazdu powinna być osoba, która przyjęła bezpośrednio odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze oraz zminimalizowanie utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu nienormatywnego.
Pilot przejęte zadania wykonuje:

- ✓ właściwie organizując proces przewozowy,
- ✓ sprawując bezpośredni nadzór nad pojazdami nienormatywnymi podczas ich przejazdu, jak i podczas postoju,
- ✓ kierując ruchem drogowym w niezbędnym zakresie,
- ✓ podejmując decyzje o ewentualnym wstrzymaniu pilotowania, gdyby zaistniało istotne utrudnienie ruchu drogowego lub zagrożenie jego bezpieczeństwa.

Pojazdem wykonującym pilotowanie może być pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, o rodzaju nadwozia BB, AF lub AG i wysokości nie mniejszej niż 1,7 m.
Pojazd pilotujący powinien być oznakowany następująco:

- ✓ napis „PILOT” umieszczony na przedniej pokrywie silnika pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na pokrywie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; dopuszcza się wykonanie napisu na przedniej pokrywie pojazdu – w formie lustrzanego odbicia;
- ✓ pasy barwy białej i czerwonej umieszczone na przedniej pokrywie pojazdu, na bokach pojazdu oraz na pokrywie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; pasów

barwy białej i czerwonej na przedniej pokrywie pojazdu nie stosuje się, jeżeli wymiary pokrywy nie pozwalają na jednoczesne umieszczenie pasów i napisu „PILOT”.

Pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w:

- ✓ co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej, umieszczone na dachu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu;
- ✓ światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu; dopuszcza się umieszczenie tych świateł w jednej lampie zespolonej ze światłami;
- ✓ dwa światła umieszczone z przodu pojazdu oraz dwa światła umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu na wysokości od 250 mm do 1500 mm od dolnej krawędzi obudowy światła do powierzchni jezdni, a odległość pomiędzy ich osiami nie może być mniejsza niż 0,6 m;
- ✓ środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi, w tym co najmniej jedno urządzenie przenośne umożliwiające bezpośrednią łączność radiową spoza pojazdu wykonującego pilotowanie;
- ✓ urządzenia nagłaśniające;
- ✓ co najmniej 4 pachołki drogowe U-23 o wysokości nie mniejszej niż 750 mm;
- ✓ tarczę do zatrzymywania pojazdów;
- ✓ latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej do dawania sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego podczas niedostatecznej widoczności;
- ✓ wysokościomierz o możliwości pomiaru wysokości nie mniej niż 5 m;
- ✓ taśmę mierniczą o zakresie pomiaru nie mniej niż 30 m (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2023).

# 3. Przepisy i procedury dotyczące lądowego transportu towarów niebezpiecznych

## 3.1. Podstawa prawna lądowego transportu towarów niebezpiecznych

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) została sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. Zmiany do przepisów umowy ADR następują w cyklu dwuletnim, a ostatnia wersja weszła w życie 1 stycznia 2023 roku. Stronami umowy jest obecnie 48 państw. Polska ratyfikowała umowę ADR w 1975 r., a włączenie jej do krajowego systemu prawnego zrealizowano na podstawie ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
Umowa ADR składa się z umowy głównej oraz z załączników A i B. Załączniki A i B do ADR składają się z 9 części. Załącznik A zawiera części od 1 do 7, a załącznik B części 8 i 9. Każda część podzielona jest na działy, a każdy dział podzielony jest na rozdziały i podrozdziały (ADR Partner; Oświadczenie Rządowe, 2023).

**Przepisy krajowe:**

- ✓ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147, z 2023 r. poz. 1123),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2019 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli (Dz.U. z 2019 r. poz. 2302),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2150,
- ✓ Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2021 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR,
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 84),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 356),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. poz. 436),

- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. z 2022 r. poz. 1227),
- ✓ Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. z 2023 r. poz. 24).

**Przepisy międzynarodowe:**

- ✓ Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych - ADR (Umowa ADR 2023),
- ✓ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów,
- ✓ Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych,
- ✓ Zgodnie z umową ADR, towary niebezpieczne to takie materiały i przedmioty, których międzynarodowy przewóz drogowy jest zabroniony lub dozwolony pod pewnymi warunkami ustalonymi w załącznikach A i B.

## 3.2. Zagrożenia stwarzane przez towary niebezpieczne, klasyfikacja towarów niebezpiecznych

W zależności od dominującego zagrożenia powodowanego przez dany towar niebezpieczny przepisy Umowy ADR dzielą je na 13 klas. Poszczególne klasy posiadają również zagrożenia dodatkowe, które pozwalają na pełną charakterystykę zagrożeń (ABC-szkolenia, 2024; Oświadczenie Rządowe, 2023).

Klasa 1 – materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi
Do klasy 1 należą:

- ✓ materiały wybuchowe stałe lub ciekłe,
- ✓ przedmioty z materiałami wybuchowymi,
- ✓ materiały pirotechniczne,
- ✓ materiały i przedmioty niewymienione powyżej, które wytwarza się w celu uzyskania efektów praktycznych.

Materiały wybuchowe zostały zaklasyfikowane do jednej z sześciu podklas (1.1 do 1.6) i jednej z trzynastu grup zgodności (A do S).

Klasa 2 – gazy

W skład tej klasy wchodzą gazy czyste, mieszaniny gazów, mieszaniny jednego lub więcej gazów z innymi materiałami oraz przedmioty zawierające takie materiały. Gazy są podzielone ze względu na stan w jakim są przewożone np. gaz sprężony, skroplony, zaadsorbowany. Wspólnym zagrożeniem dla gazów jest możliwość wybuchu fizycznego (spowodowanego wzrostem ciśnienia) lub chemicznego (spowodowanego reakcją chemiczną). Różnorodność gazów i duże ryzyko związane z ich transportem wymusza konieczność dobrej znajomości ich charakterystyk, żeby w razie zaistnienia zagrożenia móc odpowiednio zareagować.

Klasa 3 – materiały zapalne ciekłe

Klasa obejmuje materiały i przedmioty, które:

- ✓ są materiałami ciekłymi lub ciekłymi odczulonymi wybuchowymi,
- ✓ mają temperaturę zapłonu nie wyższą niż 60°C,
- ✓ mają temperaturę zapłonu wyższą niż 60°C i są przewożone w stanie podgrzanym do temperatury równej lub wyższej od ich temperatury zapłonu.

Zagrożeniem dodatkowym materiałów tej klasy może być działanie trujące, żrące lub oba te działania łącznie.

Klasa 4.1 – materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące, oraz materiały wybuchowe odczulone stałe

Do materiałów tej klasy zaliczamy:

- ✓ materiały zapalne stałe – są łatwo zapalającymi się ciałami stałymi oraz materiałami stałymi, które mogą zapalić się wskutek tarcia np. zapałki;
- ✓ materiały samoreaktywne – substancje chemiczne niestabilne podatne na rozkład silnie egzotermiczny, nawet bez udziału tlenu (powietrza);
- ✓ materiały wybuchowe stałe odczulone – są to materiały zwilżone wodą lub alkoholem lub są rozcieńczone za pomocą innych substancji obniżających ich właściwości wybuchowe;
- ✓ materiały polimeryzujące – są to substancje, które bez stabilizowania są podatne na silną egzotermiczną reakcję.

Klasa 4.2 – materiały podatne na samozapalenie

W klasie tej występują:

- ✓ materiały piroforyczne – w zetknięciu z powietrzem zapalają się samorzutnie w czasie nie dłuższym niż 5 minut;
- ✓ materiały i przedmioty samonagrzewające się – w zetknięciu z powietrzem są podatne na samonagrzewanie bez dostarczenia energii z zewnątrz.

Klasa 4.3 – materiały wytwarzające z wodą gazy palne
Oprócz gazów palnych materiały te mogą tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Jako zagrożenie dodatkowe może wystąpić działanie trujące, żrące, samonagrzewanie się lub zapalność materiału ciekłego bądź stałego. Przypisane są do I, II lub III grupy pakowania, w zależności od ilości wydzielanego gazu w określonym czasie z próbki o masie jednego kilograma. Najbardziej znanym materiałem tej klasy jest karbid (węglik wapnia), który reagując z wodą tworzy acetylen.

Klasa 5.1- materiały utleniające
Obejmuje materiały, które same nie zawsze są palne, ale mogą spowodować zapalenie lub podtrzymanie palenia innego materiału, wskutek wydzielania tlenu, a także przedmioty zawierające takie materiały. Rozkład materiałów klasy 5.1 (np. azotanu amonu) może prowadzić do eksplozji. Zagrożenie dominujące i zagrożenia dodatkowe (żrące) powodują, że przewóz i manipulowanie tymi materiałami są bardzo niebezpieczne. Niektóre z nich nie są dopuszczone do przewozu.

Klasa 5.2 - nadtlenki organiczne
Materiały tej klasy należą do grupy nadtlenkowej, która jest chemicznie niestabilna i dzielą się następująco:

- ✓ nadtlenki organiczne niewymagające kontrolowania temperatury,
- ✓ nadtlenki organiczne wymagające kontrolowania temperatury.

Nadtlenki organiczne podatne są na rozkład egzotermiczny, który może być inicjowany przez ciepło, kontakt z zanieczyszczeniami np. (kwasami), tarcie lub uderzenie. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe lub palne gazy albo pary oraz tlen cząsteczkowy. W przypadku niektórych nadtlenków organicznych temperatura podczas przewozu powinna być kontrolowana.

Klasa 6.1- materiały trujące.
Materiały, które mogą spowodować uszczerbek na zdrowiu lub śmierć człowieka w wyniku ich wdychania, przenikania przez skórę lub połknięcia. Każdy z tych sposobów oddziaływania ma określony sposób kwalifikowania do odpowiedniej grupy pakowania, w zależności od dawki śmiertelnej podanej drogą inhalacyjną, dermalną lub doustną. Jako zagrożenie dodatkowe może wystąpić działanie żrące, utleniające, emisja gazów palnych w kontakcie z wodą lub zapalność materiału ciekłego bądź stałego.

Klasa 6.2 - materiały zakaźne
W skład tej klasy wchodzą materiały, o których wiadomo lub co do których istnieje uzasadnione podejrzenie, że zawierają drobnoustroje chorobotwórcze. Materiały klasy 6.2 dzielą się na:

- ✓ materiały zakaźne działające na ludzi,
- ✓ materiały zakaźne działające tylko na zwierzęta,
- ✓ odpady medyczne,
- ✓ materiały biologiczne.

Klasa 7 - materiały promieniotwórcze.
Materiały zawierające izotopy promieniotwórcze, w których zarówno stężenie promieniotwórcze, jak i aktywność całkowita przesyłki przekraczają wartości określone w ADR.
Zasady klasyfikacji są tutaj odmienne niż we wszystkich pozostałych klasach. Zagrożenie dominujące (emisja promieniowania) jest związane z postacią materiału promieniotwórczego, jego ilością i sposobem zapakowania.

Klasa 8 - materiały żrące.
Materiały tej klasy niszczą tkankę nabłonkową skóry lub błony śluzowej lub działają niszcząco na inne materiały lub środki transportu. Do klasy tej należą również materiały, które tworzą ciecz żrącą tylko w obecności wody lub wydzielają pary lub mgły żrące w warunkach naturalnej wilgoci powietrza.
Jako zagrożenie dodatkowe wystąpić może działanie trujące, żrące, utleniające, zapalność materiału ciekłego bądź stałego lub zagrożenie emisją gazów palnych w zetknięciu z wodą. Przynależność do jednej z grup pakowania zależy od czasu, w którym powodują martwicę nieuszkodzonej skóry lub wykazują działanie korodujące na powierzchnie aluminiowe.

Klasa 9 - różne materiały i przedmioty niebezpieczne.
W skład tej klasy wchodzą towary, które nie spełnią kryteriów pozostałych klas, lecz posiadają cechy, które mogą stwarzać pewne zagrożenie. Przypisane mają kody klasyfikacyjne od M1 do M11 w zależności od właściwości fizycznych, biologicznych i temperatury. Do klasy tej należą m.in. azbest, różne przedmioty ratownicze, materiały zagrażające środowisku, niektóre organizmy zmienione genetycznie, kondensatory elektryczne i wiele innych (Oświadczenie Rządowe, 2023).

Szczególne znaczenie dla prawidłowego określenia towaru niebezpiecznego ma także grupa pakowania. **Grupa pakowania** oznacza grupę, do której - dla celów pakowania - można zaliczyć materiały niebezpieczne odpowiednio do natężenia stwarzanego przez nie zagrożenia. Znaczenie grup pakowania, jest następujące:

- ✓ grupa pakowania I: materiały stwarzające duże zagrożenie;
- ✓ grupa pakowania II: materiały stwarzające średnie zagrożenie; oraz
- ✓ grupa pakowania III: materiały stwarzające małe zagrożenie.

Ważnym elementem, mającym wpływ na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych, jest zastosowanie odpowiednich opakowań, pełniących rolę ochronną towarów przed ich uszkodzeniem, a także chroniących otoczenie przed negatywnym oddziaływaniem tego towaru. Ponadto opakowania powinny mieć określone oznakowanie zgodne z ujednoliconymi przepisami.
Typ opakowania jest zależny od przewożonego rodzaju ładunku, jego postaci fizycznej, wolumenu oraz objętości.
Każde opakowanie powinno charakteryzować się:

- ✓ dobrą jakością oraz dobrym stanem, konstrukcją i zamknięciem pozwalającym na ochronę zawartości przed możliwymi zanieczyszczeniami, a także uniemożliwiające wydostanie się zawartości na zewnątrz opakowania, wskutek zmian wilgotności, ciśnienia lub temperatury,
- ✓ odpornością na działanie sił, które wystąpią podczas transportu oraz operacji przeładunkowych,
- ✓ odpowiednim wykonaniem ( również zamknięcia ) z tworzywa odpornego na działanie materiału, substancji lub przedmiotu niebezpiecznego podczas bezpośredniego kontaktu z nim, nieprzepuszczalnego oraz niezawierającego żadnej substancji, która mogłaby zareagować z zawartością lub też stworzyć niebezpieczny związek (Neider, 2012).

Oprócz wymienionych cech, opakowania transportowe powinny spełniać określone wymagania, które są zależne od rodzaju towaru niebezpiecznego:

- ✓ tworzywo, z którego zostało wykonane opakowanie, powinno być wodoodporne lub odporne na wilgoć oraz pyłoszczelne,
- ✓ zamknięcia nie powinny przepuszczać gazów oraz par (hermetycznie pakowane), a także chronić przed wysypaniem lub wyciekiem zawartości,
- ✓ opakowanie powinno zostać wyposażone w odpowiednie urządzenia wentylacyjne w przypadku towarów, które mogą wywołać niekontrolowany wzrost ciśnienia poprzez wydzielanie gazów.

Oznakowanie opakowań składa się zazwyczaj z:

- ✓ symbolu ONZ dla opakowań lub liter „UN”, „ADR”, „ADR/RID”, cyfry lub dwóch cyfr arabskich, będących kodem opakowania i wskazujących rodzaj opakowania,
- ✓ dużej litery lub dwóch liter łacińskich, wskazujących rodzaj materiału wykorzystanego do wykonania opakowania,
- ✓ w niektórych przypadkach cyfry arabskiej, która wskazuje rodzaj, do którego należy opakowanie,
- ✓ litery wskazującej na „wytrzymałość” opakowania: X, Y, Z, dwóch cyfr znajdujących się na końcu, które określają datę produkcji (zazwyczaj rok, rzadziej miesiąc),

- ✓ oznaczenia państwa, które zezwoliło na nanoszenie oznakowań na opakowaniach,
- ✓ nazwy producenta lub też innego znaku określonego przez odpowiednie władze, które pozwoli rozpoznać opakowanie (Jarocka, Łyziński, 2015).

## 3.3. Wyłączenia z przepisów ADR

W przepisach ADR przewidziano wiele wyłączeń i ułatwień dla podmiotów i osób, które transportują towary niebezpieczne na własne potrzeby lub w celach niekomercyjnych (Oświadczenie Rządowe, 2023).

**Wyłączenia wynikające z charakteru operacji transportowych**
Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do:

- ✓ przewozu towarów niebezpiecznych wykonywanego przez osoby prywatne, jeżeli towary te znajdują się w opakowaniach stosowanych w sprzedaży detalicznej i służą tym osobom do osobistego użytku. Jeżeli towarami tymi są materiały zapalne ciekłe przewożone w naczyniach do wielokrotnego napełniania, napełnianych przez osobę prywatną lub dla niej, to zawartość w pojedynczym naczyniu nie powinna przekraczać 60 litrów i 240 litrów na jednostkę transportową. Towarów niebezpiecznych znajdujących się w DPPL, opakowaniach dużych lub w cysternach nie uważa się za przeznaczone do sprzedaży detalicznej;
- ✓ przewozu towarów wykonywanego przez przedsiębiorstwa w przypadkach, gdy ma on charakter pomocniczy wobec ich zasadniczej działalności, np. dostaw na teren budów, zwrotów z terenów budów oraz dostaw lub zwrotów w związku z przeglądami, naprawami i konserwacją urządzeń, w ilościach nie większych niż 450 litrów na opakowanie, w tym na DPPL i opakowanie duże i w ramach maksymalnych ilości podanych w 1.1.3.6. Należy zastosować środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości opakowań w normalnych warunkach przewozu. Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do klasy 7. Nie dotyczy to przewozu wykonywanego przez przedsiębiorstwa, o których mowa, w celu ich zaopatrzenia lub wewnętrznej i zewnętrznej dystrybucji;
- ✓ przewozu wykonywanego przez właściwe władze w ramach działań ratowniczych lub przewozu nadzorowanego przez te władze, jeżeli przewóz ten jest konieczny ze względu na prowadzone działania ratownicze;
- ✓ przewozu o charakterze ratunkowym, mającym na celu ratowanie ludzkiego życia lub ochronę środowiska, pod warunkiem, że zostały przedsięwzięte wszystkie środki niezbędne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa takiego przewozu;
- ✓ przewozu próżnych nieoczyszczonych stacjonarnych zbiorników magazynowych, które zawierały gazy klasy 2 grup A, O lub F, materiały klasy

3 lub 9, należące do II lub III grupy pakowania, lub pestycydy klasy 6.1, należące do II lub III grupy pakowania, pod następującymi warunkami:

- wszystkie otwory, z wyjątkiem otworów dla urządzeń obniżających ciśnienie (jeżeli występują), są zamknięte hermetycznie;
- zastosowano środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości w normalnych warunkach przewozu;
- ładunek jest unieruchomiony w łożach, w klatkach lub w innych urządzeniach do manipulowania lub jest zamocowany na pojeździe lub w kontenerze, w taki sposób, że nie nastąpi jego obluzowanie lub przesunięcie w normalnych warunkach przewozu.

Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do stacjonarnych zbiorników magazynowych, które zawierały materiały wybuchowe odczulone lub materiały, których przewóz jest zabroniony przez ADR.

**Wyłączenia dotyczące przewozu gazów**

Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do przewozu:

- ✓ gazów znajdujących się w zbiornikach paliwa gazowego pojazdu wykonującego operację transportową i służących do jego napędu lub do zasilania jego wyposażenia używanego lub przeznaczonego do użycia podczas przewozu (np. urządzenia chłodzącego);
- ✓ gazów grup A i O (zgodnie z 2.2.2.1), których ciśnienie w naczyniu lub w cysternie w temperaturze 20 °C nie przekracza 200 kPa (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;
- ✓ gazów znajdujących się w wyposażeniu eksploatacyjnym pojazdu (np. w gaśnicach), w tym w częściach zapasowych (np. w napompowanych kołach); niniejsze wyłączenie stosuje się również do napompowanych kół przewożonych jako ładunek;
- ✓ gazów znajdujących się w wyposażeniu specjalnym pojazdu, które są niezbędne do pracy tego wyposażenia podczas przewozu (systemów chłodzących, zbiorników dla ryb, podgrzewaczy itp.), jak również zbiorników zapasowych do takiego wyposażenia lub próżnych nieoczyszczonych zbiorników przeznaczonych do wymiany, przewożonych w tej samej jednostce transportowej;
- ✓ gazów zawartych w żywności lub w napojach gazowanych;
- ✓ gazów znajdujących się w piłkach przeznaczonych do użytku w sporcie.

**Wyłączenia dotyczące przewozu paliw ciekłych**

Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do przewozu paliwa znajdującego się w zbiornikach pojazdu i służącego do jego napędu lub do pracy jego

wyposażenia, które jest używane podczas przewozu lub przeznaczone do takiego użycia, w związku z wykonywaniem operacji transportowej. Paliwo, o którym mowa, może być przewożone w zbiornikach stałych, zgodnych z odpowiednimi przepisami, połączonych bezpośrednio z silnikiem pojazdu lub jego dodatkowym wyposażeniem lub przeznaczonych do tego celu zbiornikach przenośnych (np. w kanistrach). Pojemność całkowita zbiorników stałych nie powinna przekraczać 1500 litrów na jednostkę transportową, a pojemność zbiornika zamocowanego na przyczepie nie powinna przekraczać 500 litrów. W zbiornikach przenośnych dopuszcza się przewóz najwyżej 60 litrów paliwa na jednostkę transportową. Ograniczeń niniejszych nie stosuje się do pojazdów służb ratowniczych.

**Wyłączenia dotyczące ilości przewożonych w jednostce transportowej**

Jeżeli ilość:

- ✓ towarów niebezpiecznych przewożonych w jednostce transportowej nie przekracza ilości podanych w tabeli 1.1.3.6.3 umowy ADR dla danej kategorii transportowej (w przypadku, gdy towary niebezpieczne przewożone w jednostce transportowej należą do tej samej kategorii transportowej)

lub

- ✓ ilość ta nie przekracza ilości obliczonej zgodnie z 1.1.3.6.4 (w przypadku, gdy towary niebezpieczne przewożone w jednostce transportowej należą do różnych kategorii transportowych),

to towary te mogą być przewożone w sztukach przesyłek w jednej jednostce transportowe bez stosowania przepisów określonych w umowie ADR (1.1.3.6.2).

**Wyłączenie LIMITED QUANTITY**

Wyłączenie LIMITED QUANTITY daje możliwość przewiezienia niektórych towarów jako niepodlegających pewnym wymaganiom ADR. Mamy taką możliwość tylko dla części towarów i tylko w określonych warunkach. Kluczowe jest ograniczenie ilości na opakowanie wewnętrzne oraz zastosowanie opakowania zewnętrznego – także o ograniczonej masie brutto.

## 3.4. Sposoby przewozu towarów niebezpiecznych

Umowa ADR dopuszcza następujące sposoby przewozu towarów niebezpiecznych:

- ✓ **przewóz w sztukach przesyłki** – przewóz towarów niebezpiecznych w opakowaniach (ogólnie mówiąc) oraz przedmiotów zawierających materiały niebezpieczne, które ze względu na swój rozmiar, masę lub kształt mogą być przewożone bez opakowania, lub też w pakietach, klatach oraz urządzeniach do przenoszenia;
- ✓ **przewóz luzem** – przewóz w pojazdach, kontenerach lub kontenerach do przewozu luzem;
- ✓ **przewóz w cysternach** – przewóz gazów, cieczy lub materiałów stałych w cysternach (ADR Partner, 2024; Oświadczenie Rządowe, 2023).

**Oznakowanie pojazdów ADR przewożących sztuki przesyłki**

Pojazdy przewożące towary niebezpieczne w sztukach przesyłki należy oznakowywać gładkimi tablicami barwy pomarańczowej – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej.

**Oznakowanie pojazdów ADR w przewozie luzem**

Pojazdy przewożące towary niebezpieczne luzem należy oznakowywać w następujący sposób:

- ✓ gładkie tablice barwy pomarańczowej – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej, prostopadle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ tablice barwy pomarańczowej z numerami rozpoznawczymi zagrożenia i numerami UN – na dwóch bokach pojazdu równolegle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ duże nalepki właściwe dla danego towaru niebezpiecznego oraz duże znaki dla towaru zagrażającego środowisku – na dwóch bokach i z tyłu pojazdu.

Oznakowanie jednostki transportowej przewożącej kontener:

- ✓ gładkie tablice barwy pomarańczowej – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej, prostopadle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ tablice barwy pomarańczowej z numerami rozpoznawczymi zagrożenia i numerami UN – na dwóch bocznych ścianach kontenera równolegle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ duże nalepki właściwe dla danego towaru niebezpiecznego oraz duże znaki dla towaru zagrażającego środowisku – **na czterech bocznych ścianach kontenera**.

**Oznakowanie pojazdów ADR podczas przewozu w cysternie**

Oznakowanie pojazdów ADR przy przewozie w cysternach, gdy przewozimy jeden towar niebezpieczny, wygląda następująco:

- ✓ tablice barwy pomarańczowej z numerami rozpoznawczymi zagrożenia i numerami UN – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej, prostopadle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ duże nalepki właściwe dla danego towaru niebezpiecznego oraz duże znaki dla towaru zagrażającego środowisku – na obu bokach pojazdu oraz z tyłu.

Oznakowanie pojazdów przewożących w cysternie **różne towary niebezpieczne** wygląda następująco:

- ✓ tablice barwy pomarańczowej z numerami rozpoznawczymi zagrożenia i numerami UN – **na obu bokach każdej komory cysterny**, umieszczone równolegle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ gładkie tablice barwy pomarańczowej – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej, umieszczone prostopadle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ duże nalepki właściwe dla danego towaru niebezpiecznego oraz duże znaki dla towaru zagrażającego środowisku – **na obu bokach każdej komory cysterny** oraz z tyłu pojazdu, gdzie muszą znaleźć się w sumie wszystkie wzory nalepek umieszczone na bokach wszystkich komór cysterny.

W przypadku przewozu różnych paliw w wielokomorowej cysternie oznakowanie może wyglądać następująco:

- ✓ tablice barwy pomarańczowej z numerami rozpoznawczymi zagrożenia i numerami UN – **na obu bokach każdej komory cysterny**, umieszczone równolegle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ gładkie tablice barwy pomarańczowej – jedna z przodu, druga z tyłu jednostki transportowej, umieszczone prostopadle do osi podłużnej pojazdu;
- ✓ duże nalepki właściwe dla danego towaru niebezpiecznego oraz duże znaki dla towaru zagrażającego środowisku – na obu bokach **jednej komory** cysterny oraz z tyłu pojazdu.

## 3.5. Wymagania dotyczące doradców, załogi pojazdu, wyposażenia pojazdu i dokumentacji

Doradcą może być osoba, która posiada ważne świadectwo doradcy w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Wydawane jest, w drodze decyzji administracyjnej, przez Dyrektora TDT na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu (WITD, 2024; Oświadczenie Rządowe, 2023). Świadectwo doradcy otrzymuje osoba, która:

- ✓ posiada wykształcenie wyższe;
- ✓ nie była skazana za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu;
- ✓ ukończyła kurs doradcy (wymóg ukończenia kursu, dotyczy osób, które nie posiadają odpowiedniego świadectwa doradcy);
- ✓ złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu albo w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności świadectwa doradcy (dotyczy osób przedłużających swoje uprawnienia).

Do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne, w stosunku do którego Umowa ADR wymaga ukończenia przez jego kierowcę kursu ADR, jest uprawniona osoba, która posiada ważne zaświadczenie ADR.
Zaświadczenie ADR otrzymuje osoba, która:

- ✓ ukończyła 21 lat, z wyjątkiem kierowców pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- ✓ spełnia wymagania określone w przepisach prawa o ruchu drogowym i o transporcie drogowym w stosunku do kierowców wykonujących przewóz drogowy;
- ✓ ukończyła odpowiedni kurs ADR;
- ✓ złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kończący kurs ADR początkowy albo doskonalący.

**Członek załogi pojazdu** oznacza kierowcę lub osobę towarzyszącą kierowcy z przyczyn związanych z bezpieczeństwem, ochroną, szkoleniem lub czynnościami transportowymi.
Członek załogi pojazdu ADR musi mieć jasno określoną rolę w procesie przewozu towarów niebezpiecznych. Przykładami takich sytuacji mogą być:

- ✓ obecność drugiego kierowcy w tzw. podwójnej obsadzie, konieczna ze względu ograniczeń wynikających z czasu pracy;
- ✓ przewóz towarów niebezpiecznych wymagających nadzorowania;
- ✓ przewóz towarów niebezpiecznych z użyciem wyposażenia koniecznego do zapewnienia bezpieczeństwa przewozu (wyszkolony personel konieczny w przypadku awarii systemu chłodzenia itd.);
- ✓ praktyki zawodowe dla nowych pracowników firmy transportowej, w której rolę członka załogi pojazdu ADR będzie pełnić doświadczony kierowca lub wewnętrzny szkoleniowiec;
- ✓ pomoc przy załadunku i rozładunku (w wyjątkowych sytuacjach).

Powyższa lista to jedynie możliwe przykłady takich sytuacji. Przewóz członka załogi powinien mieć realne uzasadnienie. W sytuacji przewozu takiej osoby pojazdem

ADR należy dokonać właściwego wpisu w dokumencie przewozowym, z którego jasno będzie wynikać tożsamość członka załogi oraz powód, dla którego obecność tej osoby jest konieczna z punktu widzenia realizowanego przewozu (ADR Partner, 2024).

**Wyposażenie pojazdu**

Dla pojazdów od DMC do 3,5 tony przewożących towary niebezpieczne wymagane wyposażenie to:

- ✓ dwie gładkie tablice barwy pomarańczowej,
- ✓ minimalnie 2 gaśnice ABC o minimalnej całkowitej pojemności na jednostkę transportową 4 kg,
- ✓ klin pod koła,
- ✓ dwa stojące znaki ostrzegawcze,
- ✓ płyn do płukania oczu.

Wymagane wyposażenie na każdego członka załogi pojazdu:

- ✓ instrukcje pisemne zgodne z ADR,
- ✓ kamizelka ostrzegawcza,
- ✓ latarka (nieiskrząca),
- ✓ para rękawic ochronnych,
- ✓ ochrona oczu (np. okulary ochronne) (Oświadczenie Rządowe, 2023).

Wymagane wyposażenie dodatkowe dla niektórych klas:

- ✓ maska ucieczkowa dla każdego członka załogi (w przypadku numerów nalepek ostrzegawczych 2.3 lub 6.1),
- ✓ łopata (tylko dla klas 3, 4.1, 4.3, 8 lub 9),
- ✓ osłona otworów kanalizacyjnych (tylko dla klas 3, 4.1, 4.3, 8 lub 9),
- ✓ pojemnik do zbierania pozostałości (tylko dla klas 3, 4.1, 4.3, 8 lub 9).

**Dokumentacja przewozowa**

Lista wymaganych informacji jest wskazana w 5.4.1 i obejmuje najczęściej:

- ✓ czterocyfrowy numer UN poprzedzony literami „UN”,
- ✓ prawidłową nazwę przewozową,
- ✓ grupę pakowania (jeśli została przypisana danemu towarowi),
- ✓ liczbę i określenie sztuk przesyłki (nie podajemy tej informacji przy przewozie w cysternach lub luzem),
- ✓ całkowitą ilość każdego z towarów niebezpiecznych mającego odrębny numer UN,
- ✓ kod ograniczeń przewozu przez tunele (jeśli planowana trasa przewozu przebiega przez co najmniej jeden tunel),

- ✓ nazwę i adres nadawcy (a dla transportów rozpoczynających lub kończących się na terytorium Polski także wskazanie właściciela towarów niebezpiecznych w chwili przekazania ich do przewozu),
- ✓ nazwę i adres odbiorcy (ADR Partner, 2024; Oświadczenie Rządowe, 2023).

# 4. Przepisy i procedury dotyczące transportu odpadów

## 4.1. Podstawa prawna transportu odpadów

Podstawą regulacji międzynarodowego transportu odpadów jest Konwencja Bazylejska z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.
Rozporządzenie (WE) Nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów określa procedury i systemy kontroli w zakresie przemieszczania odpadów, zależnie od pochodzenia, przeznaczenia i trasy przemieszczania odpadów, rodzaju przesyłanych odpadów oraz przewidzianego trybu postępowania z odpadami w miejscu ich przeznaczenia.
Ma ono zastosowanie do przemieszczania odpadów:

- ✓ pomiędzy Państwami Członkowskimi, na terytorium Wspólnoty lub tranzytem przez państwa trzecie;
- ✓ przywożonych do Wspólnoty z państw trzecich;
- ✓ wywożonych ze Wspólnoty do państw trzecich;
- ✓ przewożonych w ramach tranzytu przez terytorium Wspólnoty, na trasie z oraz do państw trzecich (Furtak-Niczyporuk, 2017, s. 69-70; Rozporządzenie (WE), 2006).

**Pojęcia wykorzystywane w transporcie odpadów**
Odpady - oznaczają wszelkie substancje lub przedmioty należące do kategorii określonych poniżej, które ich posiadacz usuwa, zamierza usunąć lub ma obowiązek usunąć.
Kategorie odpadów:

- ✓ pozostałości z produkcji lub konsumpcji, niewyszczególnione poniżej;
- ✓ produkty nieobjęte specyfikacją;
- ✓ produkty, których termin przydatności do właściwego użycia minął;
- ✓ materiały rozlane, zagubione lub takie, które uległy innemu zdarzeniu losowemu łącznie z wszelkimi materiałami, sprzętem itp. zanieczyszczonymi wskutek zdarzeń losowych;
- ✓ materiały zanieczyszczone lub zabrudzone w wyniku planowanych działań (np.: pozostałości z czyszczenia, materiały z opakowań, pojemniki itp.);
- ✓ części nienadające się do wykorzystania (np.: usunięte baterie, zużyte katalizatory);
- ✓ substancje, które nie spełniają już należycie swoich funkcji (np.: zanieczyszczone kwasy, zanieczyszczone rozpuszczalniki, zużyte sole hartownicze);

- ✓ pozostałości z procesów przemysłowych (np.: żużle, pozostałości podestylacyjne);
- ✓ pozostałości z procesów usuwania zanieczyszczeń (np.: szlamy z płuczki, pyły z filtrów workowych, zużyte filtry itp.);
- ✓ pozostałości z obróbki skrawaniem lub wykończającej (np.: wióry, zgary itp.);
- ✓ pozostałości z wydobywania lub przetwarzania surowców (np.: pozostałości górnicze, gliny z pól naftowych);
- ✓ materiały zafałszowane lub podrobione (np.: oleje zanieczyszczone PCB itp.);
- ✓ wszelkie materiały, substancje lub produkty, których wykorzystywanie zostało prawnie zakazane;
- ✓ produkty, dla których posiadacz nie znajduje już dalszego zastosowania (np.: odpady z rolnictwa, gospodarstw domowych, odpady biurowe, z placówek handlowych, sklepów itp.);
- ✓ zanieczyszczone materiały, substancje lub produkty powstające podczas rekultywacji gleby i ziemi;
- ✓ wszelkie materiały, substancje lub produkty, które nie zostały uwzględnione w powyższych kategoriach.

## 4.2. Transport odpadów

Od 2018 roku papierowe zezwolenie na transport odpadów zastąpiono obowiązkiem posiadania odpowiedniego wpisu do rejestru Bazy Danych o produktach i opakowaniach tj. rejestru BDO. Zasady udzielenia wpisu do rejestru BDO ujęte zostały w ustawie o odpadach. Wpis do rejestru BDO zatwierdza Marszałek Województwa właściwy dla miejsca, w którym znajduje się siedziba transportującego. Transport odpadów odbywa się zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować odpady, w tym zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r., w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów (SOZOS, 2024).
Odpady należy transportować wraz z dokumentem potwierdzającym rodzaj transportowanych odpadów oraz dane zlecającego transport odpadów, a w przypadku odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości wraz z dokumentem potwierdzającym rodzaj transportowanych odpadów oraz nazwę gminy, z terenu której są odbierane odpady.

Pojazd albo zespół pojazdów transportujący odpady na terenie kraju oznacza się tablicą koloru białego. Na tablicy umieszcza się napis „ODPADY” naniesiony wielkimi literami koloru czarnego. Oznakowanie umieszcza się w widocznym miejscu z przodu środka transportu, na jego zewnętrznej powierzchni. Oznakowanie powinno być czytelne i trwałe, w tym odporne na warunki atmosferyczne (Rozporządzenie Ministra Środowiska, 2016).

W przypadku środków transportu, przeznaczonych do transgranicznego transportu odpadów, dopuszcza się oznakowanie środków transportu tablicą koloru białego, na której umieszcza się wielką literę „A" koloru czarnego.
Powyższych przepisów dotyczących dokumentacji oznakowania środków transportu nie stosuje się w przypadku gdy:

- ✓ nie ma obowiązku prowadzenia ewidencji odpadów, zgodnie z art. 66 ust. 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach;
- ✓ środkiem transportu transportuje się odpady inne niż niebezpieczne, w ilości nieprzekraczającej 100 kg (Rozporządzenie (WE), 2006).

Istnieją dwie podstawowe procedury dotyczące międzynarodowego przemieszczania odpadów, które zostały ujęte w rozporządzeniu (WE) NR 1013/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Rozporządzenie (WE), 2006).

**Procedura uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody**

Procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody podlegają przemieszczania następujących odpadów:

- ✓ jeżeli mają być poddane procesom unieszkodliwiania;
- ✓ jeżeli mają być poddane procesom odzysku.

Przemieszczanie powyższych odpadów wymaga uzyskania zezwolenia przez właściwe organy kraju wysyłki, przeznaczenia i tranzytu.
W Polsce zezwolenia wydawane są przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Przed wydaniem zezwolenia na przywóz odpadów na teren kraju Główny Inspektor Ochrony Środowiska:

- ✓ występuje z wnioskiem o przedstawienie informacji dotyczącej przestrzegania przez prowadzącego działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów przepisów o ochronie środowiska – do wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska właściwego ze względu na miejsce prowadzenia działalności związanej z gospodarowaniem odpadami, albo, jeżeli odbiorca odpadów nie będzie prowadził ich odzysku lub unieszkodliwiania, właściwego ze względu na jego miejsce siedziby albo zamieszkania;
- ✓ może wystąpić z wnioskiem o informację dotyczącą zgodności działalności prowadzonej przez odbiorcę odpadów z przepisami prawa regulującymi prowadzenie takiej działalności, w tym, w szczególności z przepisami o ochronie środowiska – do organu właściwego do wydania zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;
- ✓ występuje z wnioskiem do komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej o przedstawienie informacji dotyczącej przestrzegania przepisów dotyczących ochrony przeciwpożarowej w instalacji odzysku odpadów, w tym w miejscach magazynowania odpadów przed poddaniem ich

procesom odzysku; w przypadku odpadów niepalnych przepisu nie stosuje się.

Procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody nie podlega transport odpadów:

- ✓ przeznaczonych do badań laboratoryjnych,
- ✓ służących ocenie właściwości fizycznych lub chemicznych tych odpadów albo ustaleniu, czy nadają się one do odzysku lub unieszkodliwienia.

Zamiast tego obowiązują wymogi proceduralne określone w art. 18 rozporządzenia nr 1013/2006. Ilość odpadów objętych wyłączeniem w przypadku wyraźnego przeznaczenia ich do badań laboratoryjnych odpowiada minimalnej ilości racjonalnie potrzebnej do prawidłowego przeprowadzenia badań w konkretnym przypadku i nie może przekraczać 25 kg.

**Procedura informowania na podstawie art. 18 rozporządzenia nr 1013/2006 (tzw. załącznik VII)**

Ogólnym obowiązkom w zakresie informowania, podlegają przemieszczenia następujących odpadów przeznaczonych do odzysku, jeżeli ilość przemieszczanych odpadów przekracza 20 kg:

- ✓ odpadów wyszczególnionych w załączniku III lub IIIB rozporządzenia,
- ✓ mieszanin, niesklasyfikowanych pod żadnym kodem w załączniku III lub składających się z dwóch lub więcej rodzajów odpadów wymienionych w załączniku III, jeżeli skład tych mieszanin nie utrudnia poddania ich racjonalnemu ekologicznie odzyskowi i mieszaniny te zostały wyszczególnione w załączniku IIIA rozporządzenia.

Wymogi dotyczące procedury informowania określa art. 18 Rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r., w sprawie przemieszczania odpadów:

1. Przed rozpoczęciem przemieszczania odpadów wysyłający oraz odbiorca muszą zawrzeć pisemną umowę dotyczącą przemieszczania odpadów.
2. W celu ułatwienia śledzenia przemieszczania odpadów, osoba podlegająca jurysdykcji państwa wysyłki, która organizuje przemieszczanie, zobowiązana jest zapewnić, by do przemieszczenia dołączony był dokument określony w załączniku VII do rozporządzenia.
3. Dokument podpisywany jest przed dokonaniem przemieszczenia przez osobę, która organizuje przemieszczanie, przez prowadzącego instalację odzysku lub laboratorium oraz przez odbiorcę po otrzymaniu odpadów.

Wymogi ogólne dla międzynarodowego transportu odpadów:

1. W okresie od rozpoczęcia przemieszczania do dostarczenia odpadów do instalacji odzysku lub unieszkodliwiania odpady określone w dokumencie zgłoszeniowym lub w art. 18 nie mogą być mieszane z innymi odpadami.
2. Wszystkie dokumenty przesłane do właściwych organów lub przez te organy są przechowywane przez właściwe organy, zgłaszającego, odbiorcę i prowadzącego instalację odbierającą odpady na terytorium Wspólnoty przez okres przynajmniej trzech lat od daty rozpoczęcia przemieszczania.
3. Osoba, która zorganizowała przemieszczanie, odbiorca oraz prowadzący instalację odbierającą odpady przechowują na terytorium Wspólnoty informacje przekazane zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1013/2006 przez okres przynajmniej trzech lat od daty rozpoczęcia przemieszczania.
4. Właściwe organy miejsca wysyłki lub przeznaczenia mogą podać do wiadomości publicznej przy zastosowaniu właściwych środków, takich jak Internet, informacje o zgłoszeniach przemieszczenia, na które wydały zgodę, jeśli informacja taka nie jest poufna zgodnie z przepisami krajowymi lub wspólnotowymi.

**System SENT w transporcie odpadów**

System SENT obejmuje odpady w rozumieniu ustawy o odpadach, inne niż wymienione w ustawie o SENT, które są:

- ✓ przywożone do Polski lub przewożone „w tranzycie" z jednego państwa członkowskiego UE do drugiego państwa członkowskiego UE, przez Polskę, oraz
- ✓ przemieszczane na podstawie przepisów rozporządzenia nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przemieszczania odpadów.

Z obowiązku zgłaszania zwolnione są przewozy odpadów, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia 1013/2006, jeżeli ich ilość w przesyłce nie przekracza 20 kg. Każdy przywóz odpadów do Polski, oraz przewóz odpadów przez terytorium Polski transportem drogowym musi zostać zarejestrowany w SENT prowadzonym przez Krajową Administrację Skarbową. Obowiązek dotyczy wszystkich rodzajów odpadów, w tym także odpadów z tzw. zielonej listy, których przywóz nie wymaga uzyskania zezwolenia Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.

# 5. Przepisy i procedury, dotyczące transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych

## 5.1. Podstawa prawna transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych

Umowa ATP aktem prawnym obejmującym zakresem szereg zagadnień związanych z przewozem szybko psujących się artykułów żywnościowych. Umowa ATP została sporządzona w Genewie 1 września 1970 r.
Umowa ATP ma zastosowanie do:

- ✓ transportu samochodowego i kolejowego (oraz łączonego) środkami transportu chłodzonymi, ogrzewanymi lub izolowanymi cieplnie przy przewozie żywności,
- ✓ transportu morskiego ładunków (przy odległości nie większej niż 150km), gdy transportem lądowym będą one dowiezione i/lub odebrane bez zastosowania przeładunku,
- ✓ nie obowiązuje dla transportu lądowego kontenerów bez przeładunku, w przypadku gdy przedtem były one transportowane drogą morską (Ministerstwo Infrastruktury, 2024; Konecka, Stajniak, Szopik-Depczyńska, 2016).

Informacje na temat sanitarnych kontroli granicznych są w wymienionych aktach prawnych:

- ✓ Rozporządzenie (WE) nr 178/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2002 r. ustanawiające ogólne zasady i wymagania prawa żywnościowego, powołujące Europejski Urząd ds. bezpieczeństwa żywności oraz ustanawiające procedury w zakresie bezpieczeństwa żywności (Dz.U. L 31 z 1.2.2002, str. 1—24).
- ✓ Rozporządzenie (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regułami dotyczącymi zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt (Dz.U. L 165 z 30.4.2004, str. 1—141).
- ✓ Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2017 r. poz. 149, z późn. zm.).
- ✓ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 14 lutego 2007 r. w sprawie wzorów wniosku o dokonanie granicznej kontroli sanitarnej oraz świadectwa spełnienia wymagań zdrowotnych (Dz. U. z 2007r. nr 44., poz. 286).
- ✓ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 grudnia 2011 r. w sprawie wykazu towarów, które podlegają granicznej kontroli sanitarnej (Dz.U. z 2011 r., nr 272 poz. 1612).

- ✓ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 13 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie współpracy Państwowej Inspekcji Sanitarnej z organami celnymi w zakresie granicznych kontroli sanitarnych (Dz.U. z 2010r. nr 244, poz. 1635).
- ✓ Rozporządzenie (WE) nr 1935/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 2004r. w sprawie materiałów i wyrobów przeznaczonych do kontaktu z żywnością.

## 5.2. Środki transportu przeznaczone do transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych (ATP)

Umowa ATP określa cztery typy pojazdów do transportu artykułów szybko psujących – są to środki transportu:

- ✓ izotermiczne,
- ✓ z zasobnikiem zimna,
- ✓ z urządzeniem chłodniczym,
- ✓ z urządzeniem grzewczym (Umowa, Dz.U. 2022).

**Środek transportu izolowany termicznie - izotermiczny**
Jest to środek transportu, którego nadwozie wykonane jest ze sztywnych termoizolujących ścian łącznie z drzwiami, podłogą i dachem, pozwalających na ograniczanie wymiany ciepła między wewnętrzną i zewnętrzną powierzchnią nadwozia w taki sposób, że według współczynnika przenikania ciepła (współczynnik K) środek transportu może być zaliczony do jednej z dwóch następujących kategorii: środek transportu ze zwykłą izolacją termiczną (charakteryzujący się współczynnikiem K równym lub mniejszym niż 0,70 W/(m$^2$K)), izotermiczny środek ze wzmocnioną izolacją termiczną (współczynnik K równy lub mniejszy niż 0,40 W/(m$^2$K) i ściany o grubości co najmniej 45 mm dla środków transportu o szerokości większej niż 2,50 m.

**Środek transportu – lodownia**
Jest to środek transportu izolowany termicznie, który za pomocą źródła chłodu (lodu naturalnego, płyt eutektycznych, itd.) innego niż urządzenia mechaniczne lub absorpcyjne pozwala obniżać temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia i następnie utrzymywać ją przy średniej zewnętrznej temperaturze +30 $^o$C.

**Środek transportu z mechanicznym urządzeniem chłodniczym - chłodnia**
Jest to środek transportu izolowany termicznie, wyposażony w indywidualne lub wspólne dla kilku środków transportu urządzenie chłodnicze (mechaniczny agregat sprężarkowy, urządzenie absorpcyjne, itd.), pozwalające w średniej temperaturze

zewnętrznej +30 °C obniżać temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia, a następnie stale ją utrzymywać.

**Ogrzewany środek transportu**
Jest to środek transportu z izolacją termiczną, wyposażony w urządzenie grzewcze, pozwalające na podwyższenie temperatury wewnątrz próżnego nadwozia, a następnie utrzymywanie jej przez co najmniej 12 godzin bez włączania dodatkowego dopływu ciepła na praktycznie stałym poziomie nie niższym niż +12 °C.

**Środek transportu z mechanicznym urządzeniem chłodniczo-grzewczym**
Jest to środek transportu izolowany termicznie, wyposażony w indywidualne lub wspólne dla kilku środków transportu urządzenie chłodnicze (mechaniczny agregat sprężarkowy, urządzenie absorpcyjne, itd.) i grzewcze (grzejnik elektryczny, itd.), lub urządzenie chłodniczo-grzewcze pozwalające obniżyć temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia, a następnie stale ją utrzymać, jak i podwyższyć temperaturę, a następnie stale ją utrzymać przez co najmniej 12 godzin bez włączania dodatkowego dopływu ciepła na praktycznie stałym poziomie.

Przy transportach artykułów żywnościowych niezbędna dokumentacja składa się z następujących dodatkowych dokumentów:

- ✓ świadectwo jakości towarów żywnościowych,
- ✓ świadectwo stanu technicznego chłodni - certyfikat ATP,
- ✓ decyzja dopuszczająca środek transportu do przewozu żywności,
- ✓ orzeczenie zdolności kierowcy w zakresie przewozu żywności
- ✓ orzeczenie dla celów sanitarno - epidemiologicznych,
- ✓ karta badania kierowcy na nosicielstwo pałeczek S-S,
- ✓ książeczka zdrowa kierowcy,
- ✓ książka kontroli sanitarnej pojazdu,
- ✓ świadectwo dezynfekcji pojazdu,
- ✓ wydruk pomiaru temperaturowego (Konecka, Stajniak, Szopik-Depczyńska, 2016).

**Dopuszczenie pojazdu do przewozu artykułów żywnościowych - certyfikat ATP**

Certyfikat ATP to dokument potwierdzający, że pojazd przeznaczony do przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych spełnia wymagania techniczne określone w Umowie ATP. Dokument ten dotyczy w szczególności pojazdów izotermicznych, chłodniczych i ogrzewanych używanych w transporcie międzynarodowym.
Aby uzyskać certyfikat ATP, pojazd musi przejść badania techniczne wykonywane w akredytowanych stacjach badawczych. W ramach tych badań sprawdzane są:

- ✓ właściwości izolacyjne nadwozia,

- ✓ efektywność systemów chłodniczych lub grzewczych (zależnie od rodzaju pojazdu i przewożonego towaru).

Okres ważności certyfikatu ATP

- ✓ nowy pojazd otrzymuje certyfikat ważny przez 6 lat,
- ✓ po upływie 3 lat wymagana jest kontrola okresowa,
- ✓ po 6 latach od wydania pierwotnego certyfikatu pojazd musi przejść pełne badanie techniczne w celu uzyskania nowego certyfikatu.

Regularne przeglądy techniczne nadwozia i systemów chłodniczych/grzewczych są kluczowe, aby zachować ważność dokumentu.
Certyfikat ATP jest ważny na terenie wszystkich krajów, które podpisały Konwencję ATP, w tym w większości krajów europejskich oraz niektórych krajów spoza Europy, takich jak Rosja czy Chiny.
COCH jest jednostką akredytowaną do wykonywania badań zgodnych z Umową ATP i wydawania certyfikatów dla pojazdów przeznaczonych do międzynarodowego transportu szybko psujących się artykułów żywnościowych (COCH, 2024).

Środek transportu powinien być również wyposażony w prostokątną tabliczkę, która zawiera skrót ATP, opis „Dopuszczony do przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych", numer oficjalnego dopuszczenia, symbol kraju wydającego na to zgodę, numer indywidualny pojazdu, literowe oznaczenie ATP, a za nim znak rozpoznawczy pojazdu, datę (dzień, miesiąc, rok) dopuszczenia środka transportu poprzedzoną napisem „ważny do". Dodatkowo oznaczenia literowe pojazdów przeznaczonych do transportu artykułów żywnościowych muszą być umieszczone na naczepie w postaci naklejki z dużymi ciemnogranatowymi literami alfabetu łacińskiego na białym tle.

**Oznakowanie pojazdów zgodnie z Umową ATP**

Środki transportu żywności zdefiniowane przez umowę ATP muszą być oznakowane przy pomocy rozpoznawczych oznaczeń, składających się z dwóch lub trzech liter (oznakowanie dwuliterowe dla izoterm). W umowie ATP środki transportu są klasyfikowane zgodnie z ich przeznaczeniem i wyposażeniem oraz wartością współczynnika przenikania ciepła ,,K''(Umowa, Dz.U. 2022).
Pierwsza litera oznacza rodzaj środka transportu:
I – izotermiczny,
F – z mechanicznym urządzeniem chłodniczym – chłodnia,
C – ogrzewany środek transportu,
R – z układem chłodniczym – lodownia,
B – z mechanicznym urządzeniem chłodniczo-grzewczym.

Druga litera odpowiada za typ izolacji cieplnej:
R – izolacja wzmocniona,

N – izolacja normalna.

Trzecia litera oznacza klasę temperatur:
A÷F – dla chłodni,
A÷D – dla lodownia,
A÷D – dla ogrzewanych środków transportu,
A÷L – dla pojazdów z urządzeniem chłodniczym i grzewczym,
Litera X występująca na czwartej pozycji oznacza, że środek transportu wyposażony jest w zdejmowalne lub zależne urządzenie cieplne.

Przykłady oznakowań chłodni i odpowiadające im zakresy temperatur przewozu oraz współczynniki przenikania ciepła K:
FNA – od +12°C do 0°C, k ≤ 0,7 ⟨W/m²K⟩
FRB – od +12°C do -10°C, k ≤ 0,4 ⟨W/m²K⟩
FRC – od +12°C do -20°C, k ≤ 0,4 ⟨W/m²K⟩

Znak rozpoznawczy ATP składa się z:
- ✓ znaku klasyfikacji (na przykład FRC),
- ✓ daty ważności certyfikatu (na przykład 25-06-2024).

Znak rozpoznawczy ATP składa się z ciemnoniebieskich liter na białym tle i należy usunąć, gdy tylko środek transportu przestanie spełniać wymogi Umowy ATP. Dane podane na oznakowaniu ATP (rodzaj klasyfikacji i data ważności) muszą być zgodne ze specyfikacją powiązanego z nim certyfikatu ATP (Umowa, Dz.U. 2022).

**Kontrola okresowa środków transportu chłodniczego**
Kontrola okresowa środków transportu chłodniczego zgodnie z umową ATP jest wymagana regularnie, **począwszy od 6 lat od daty produkcji pojazdu, następnie co 3 lata.** Wyjątkowo, kontrola może być przeprowadzana na żądanie właściwych władz. Podczas tych badań sprawdzane są kluczowe parametry, takie jak efektywność urządzenia chłodniczego w schładzaniu nadwozia do odpowiedniej temperatury w określonym czasie oraz stan izolacji termicznej, uszczelnień drzwi, grubości ścian i działania termostatu. Pozytywny wynik kontroli pozwala na uzyskanie certyfikatu ATP i przedłużenie eksploatacji pojazdu w dotychczasowej klasie przez kolejne trzy lata. Kontrole przeprowadzają wyszkoleni inspektorzy w specjalistycznych stacjach badawczych, takich jak Centralny Ośrodek Chłodnictwa (COCH), korzystając z odpowiedniego sprzętu pomiarowego (COCH, 2025).

Wymogi jakie muszą być spełnione przez przewoźnika transportującego żywność:

- ✓ Pojazdy, używane w transporcie żywności muszą:
  - zostać zatwierdzone przez **Powiatowy Inspektorat Sanitarny**,
  - jeśli planowany jest nim transport mięsa lub produkty pochodzenia zwierzęcego – musi być zarejestrowany w **Głównym Inspektoracie Weterynaryjnym**.
- ✓ Pojazd, którym transportuje się produkty spożywcze musi być sprawny i dokładnie czyszczony po każdym transporcie. Jeśli jest to chłodnia, musi posiadać dodatkowo **system monitorujący i zapisujący temperaturę** w pomieszczeniu, gdzie składowany jest ładunek. Powodem jest konieczność utrzymania temperatury na odpowiednim poziomie przez cały czas transportu (utrzymanie tzw. „łańcucha chłodniczego") – produkty rozmrażane i ponownie zamrażane są równie niebezpieczne dla zdrowia, jak te przechowywane w niewłaściwych temperaturach.
- ✓ Dodatkowe obostrzenia dotyczą pojazdów, które przewożą materiały pochodzenia roślinnego – sypkie (np. zboże) oraz płyny:
  - konieczna jest ochrona produktów przed zanieczyszczeniami z zewnątrz (szkodnikami czy warunkami atmosferycznymi),
  - pojazd, którym takie produkty są przewożone powinien być wykorzystywany **wyłącznie do przewożenia żywności,**
  - pojazd, którym takie produkty są przewożone powinien być w sposób widoczny i nieścieralny **oznakowany jako pojazd do transportu żywności**.
- ✓ Kierowca powinien posiadać aktualną **książeczkę sanepidowską**. Ponadto wszystkie produkty pochodzenia zwierzęcego powinny zostać zarejestrowane przez powiatowego lekarza weterynarii (Clicktrans, 2024).

# 6. Przepisy i procedury, dotyczące transportu żywych zwierząt

## 6.1. Wymagania prawne i organizacyjne

Globalizacja gospodarki i zarazem specjalizacja określonych krajów w hodowli poszczególnych gatunków zwierząt wywołały potrzebę przewożenia ich na znaczne odległości. Zwierzęta należą do szczególnego rodzaju ładunków w przewozach środkami transportu. Ze względu na swą specyfikę wymagają specjalizowanych pojazdów i odpowiednio przygotowanych wykonawców procesu transportowego. Przewozy zwierząt, zwłaszcza będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, zawsze wiązały się z wieloma problemami, z którymi borykali się eksporterzy i przewoźnicy.
Przewóz zwierząt wymaga specjalnego obchodzenia się z nimi oraz stworzenia im odpowiednich warunków w czasie transportu. Wszystkie przedsięwzięcia powinny zmierzać do:

- ✓ ograniczania czasu przewozu od miejsca załadunku do miejsca przeznaczenia, a więc zapewnienia odpowiedniej prędkości dostawy,
- ✓ zapewnienia zwierzętom w czasie przewozu warunków chroniących je przed ubytkami wagi, chorobami i padnięciami.

Trzeba pamiętać, że kondycja przewożonych zwierząt, a w szczególności przeznaczonych do uboju, tj. ich wartość rzeźna w znacznym stopniu zależy od sposobu przewożenia oraz czynności poprzedzających i kończących proces przewozowy. Załadowywanie i wyładowywanie zwierząt powinno być odpowiednio przygotowane i wykonane sprawnie.
Przed rozpoczęciem prac ładunkowych należy wykonać czynności przygotowawcze polegające na:

- ✓ ustaleniu kolejności i sposobu ładowania,
- ✓ przygotowaniu niezbędnych pomostów lub ramp,
- ✓ przygotowaniu sprzętu i niezbędnych ilości paszy oraz wody na czas przewozu.

Międzynarodowe przewozy drogowe zwierząt prowadzone są pod nadzorem służb weterynaryjnych. Do transportu zwierząt kręgowych w obrębie Wspólnoty, jak również do przeprowadzanych przez właściwych urzędników specjalnych kontroli partii wjeżdżających na lub opuszczających obszar celny Wspólnoty stosuje się rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005.

Rozporządzenia (WE) nr 1/2005 nie stosuje się do transportu zwierząt:

- ✓ nie mającego związku z działalnością gospodarczą,
- ✓ bezpośrednio do lub z gabinetów lub klinik weterynaryjnych, odbywającego się z polecenia lekarza weterynarii.

Wyłączenia fakultatywne dotyczą:

- ✓ transportu zwierząt dokonywanego przez rolników wykorzystujących pojazdy rolnicze lub należące do nich środki transportu, w przypadku gdy warunki geograficzne wymagają transportu niektórych typów zwierząt w celu sezonowego wypasu;
- ✓ transportu własnych zwierząt dokonywanego przez rolników za pomocą własnych środków transportu na odległość mniejszą niż 50 km od ich gospodarstwa.

Jeżeli rolnik stosuje się do powyższych warunków, to zastosowanie wobec niego ma jedynie ogólne warunki transportu zwierząt oraz kontroli i rocznych sprawozdań właściwych władz.

Ogólne warunki transportu zwierząt:

- ✓ nie wolno przewozić zwierząt lub zlecać transportu zwierząt w sposób powodujący ich okaleczenie lub przyczyniający się do zadawania im cierpienia.
- ✓ należy wcześniej podjąć wszystkie niezbędne czynności celem skrócenia do minimum długości trwania przewozu oraz zapewnienia potrzeb zwierząt podczas przewozu;
- ✓ należy upewnić się, że zwierzęta są zdolne do podróży;
- ✓ urządzenia do załadunku i wyładunku muszą być odpowiednio zaprojektowane, skonstruowane, utrzymywane i obsługiwane tak, aby zapobiec zranieniu i cierpieniu zwierząt;
- ✓ personel zajmujący się zwierzętami posiada odpowiednie wyszkolenie lub kompetencje wymagane w tym przypadku i wykonuje swoje obowiązki bez stosowania przemocy lub jakiejkolwiek metody powodującej niepotrzebny strach, zranienie lub cierpienie;
- ✓ transport jest przeprowadzany bez opóźnień do miejsca przeznaczenia, natomiast warunki dobrostanu zwierząt są regularnie kontrolowane i utrzymywane na odpowiednim poziomie;
- ✓ zwierzęta mają zapewnioną odpowiednią powierzchnię podłogi i wysokość, właściwe dla ich wielkości i zaplanowanego przewozu;
- ✓ woda, karma i odpoczynek są zapewnione w odpowiednich odstępach czasu oraz odpowiadają ilościowo i jakościowo danemu gatunkowi i wielkości zwierząt.

Przewoźnikiem może być jedynie osoba, która otrzyma zezwolenie wydane przez właściwe władze. Podczas transportu zwierząt kopia zezwolenia powinna być dostępna dla właściwych władz. Przewoźnicy, powiadomią właściwe władze o wszelkich zmianach w odniesieniu do informacji i dokumentów w terminie nie dłuższym niż 15 dni roboczych od chwili zajścia zmian. Do prowadzenia pojazdu lub obsługi pojazdu transportującego gatunki domowych nieparzystokopytnych, bydła, owiec, kóz, świń lub drobiu uprawione są jedynie osoby posiadające licencję. Podczas transportu zwierząt licencja powinna być dostępna dla właściwych władz.

Do transportu zwierząt uprawnione są jedynie osoby posiadające w środku transportu dokumenty określające:

- ✓ pochodzenie zwierząt i ich właściciela;
- ✓ miejsce wyjazdu;
- ✓ datę i czas wyjazdu;
- ✓ przewidziane miejsce przeznaczenia;
- ✓ przewidywany czas trwania przewozu.

W przypadku transportu zwierząt realizowanego na odległość większą niż 65km dodatkowo wymagane są:

- ✓ Zezwolenie przewoźnika TYP 1 – na wykonywanie transportu zwierząt do 8 godzin (transport krótkotrwały).
- ✓ Zezwolenie przewoźnika TYP 2 – na wykonywanie transportu zwierząt powyżej 8 godzin (transport długotrwały).
- ✓ Licencja kierowców i osób obsługujących.
- ✓ Świadectwo zatwierdzenia środka transportu drogowego – wymagane w przypadku wykonywania przewozów długotrwałych.
- ✓ Dziennik podróży - w przypadku przewozów długotrwałych (powyżej 8 godzin) pomiędzy państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń (Jackowski, 2017, s 104; Rozporządzeniu Rady (WE), 2004).

## 6.2. Powierzchnie załadunkowe dla poszczególnych gatunków zwierząt

Przy ustaleniu norm załadunku należy brać pod uwagę zmienność takich czynników, jak wielkość, rodzaj i wiek zwierząt, temperatura otoczenia, warunki klimatyczne, czas trwania transportu itp. Dane o wymaganych powierzchniach dla różnych zwierząt zawarto tabelach (Rozporządzeniu Rady (WE), 2004). Wymagania powierzchniowe dla zwierząt domowych nieparzystokopytnych podano w tabeli 1.

Tabela1. Wielkość powierzchni ładunkowej w środku transportu dla zwierząt domowych nieparzystokopytnych

| Kategoria | Powierzchnia w $m^2$ na zwierzę |
|---|---|
| Źrebięta (0-6 miesięcy) | 1,40 $m^2$ (1,00 m x 1,40 m) |
| Młode konie (6-24 miesięcy) (do podróży trwającej do 48godzin | 1,20 $m^2$ (0,60 m x 2,00 m) |
| Młode konie (6-24 miesięcy) (do podróży trwającej ponad 48godzin | 2,40 $m^2$ (1,20 m x 2,00 m) |
| Konie dorosłe | 1,75 $m^2$ (0,70 m x 2,50 m) |
| Kucyki (poniżej 144 cm) | 1,80 $m^2$ (0,60 m x 1,80 m) |

Wymagania powierzchniowe dla bydła w zależności od ich masy podano w tabeli 2.

Tabela2. Wielkość powierzchni ładunkowej w środku transportu dla bydła

| Kategoria | Przybliżona masa, kg | Powierzchnia w $m^2$ na zwierzę |
|---|---|---|
| Małe cielęta | 50 | 0,30 do 0,40 |
| Cielęta średnich rozmiarów | 110 | 0,40 do 0,70 |
| Bydło średnich rozmiarów | 200 | 0,70 do 0,95 |
| Ciężkie cielęta | 325 | 0,95 do 1,30 |
| Bydło ciężkie | 550 | 1,30 do 1,60 |
| Bardzo ciężkie bydło | >700 | >1,60 |

Wymagania powierzchniowe dla owiec i kóz w zależności od ich masy podano w tabeli 3.

Tabela3. Wielkość powierzchni ładunkowej w środku transportu dla wiec i kóz

| Kategoria | Przybliżona masa, kg | Powierzchnia w $m^2$ na zwierzę |
|---|---|---|
| Owce strzyżone oraz jagnięta o masie 26 kg i powyżej | <55 | 0,20 do 0,30 |
| | >55 | >0,30 |
| Owce niestrzyżone | <55 | 0,30 do 0,40 |
| | >55 | >0,40 |
| Owce maciorki w zaawansowanej ciąży | <55 | 0,40 do 0,50 |
| | >55 | >0,50 |
| Kozy | <35 | 0,20 do 0,30 |
| | 35 do 55 | 0,30 do 0,40 |
| | >55 | 0,40 do 0,75 |
| Kozy w zaawansowanej ciąży | <55 | 0,40 do 0,50 |
| | >55 | >0,50 |

Wszystkie świnie muszą mieć możliwość przebywania co najmniej w naturalnej pozycji leżącej i stojącej. Aby spełnić te minimalne wymagania, gęstość załadunku podczas transportu w przypadku świń o masie około 100 kg nie powinna *przekraczać* 235 kg/m$^2$. W zależności od rasy, wielkości oraz kondycji fizycznej wymagana powierzchnia może zostać zwiększona o 20 % z uwzględnieniem warunków meteorologicznych oraz czasu podróży. Wymagania powierzchniowe dla drobiu podano w tabeli 4.

Tabela4. Wielkość powierzchni ładunkowej w środku transportu dla drobiu

| **Kategoria** | **Powierzchnia w cm$^2$** |
|---|---|
| Pisklęta jednodniowe | 21-25 cm$^2$ na pisklę |
| Drób inny niż pisklęta jednodniowe: masa w kg | Powierzchnia w cm$^2$ na kg |
| < 1,6 | 180-200 |
| 1,6 do < 3 | 160 |
| 3 do < 5 | 115 |
| > 5 | 105 |

## 6.3. Środki transportu drogowego przeznaczone do transportu zwierząt

Środki transportu, kontenery i ich instalacje muszą być zaprojektowane, skonstruowane, utrzymywane i obsługiwane w sposób:

- ✓ pozwalający na uniknięcie zranienia ciała i cierpienia oraz zapewniający bezpieczeństwo zwierząt;
- ✓ chroniący zwierzęta od ciężkich warunków meteorologicznych, ekstremalnych temperatur oraz zmiennych warunków klimatycznych;
- ✓ pozwalający na utrzymanie czystości i dezynfekcję;
- ✓ zabezpieczający przed ucieczką zwierząt lub wypadnięciem oraz zapewniający wytrzymanie nacisku związanego z ruchem podczas transportu;
- ✓ zapewniający wodę w ilości i o jakości odpowiedniej dla transportowanego gatunku;
- ✓ zapewniający dostęp do zwierząt w przypadku kontroli i opieki;
- ✓ posiadający antypoślizgową powierzchnię podłogową;
- ✓ posiadający podłogę minimalizującą wyciek moczu i odchodów;
- ✓ zapewniający oświetlenie wystarczające do kontroli i opieki nad zwierzętami podczas transportu.

Wewnątrz przedziałów dla zwierząt oraz na każdym poziomie musi być zapewniona właściwa przestrzeń umożliwiająca odpowiednią wentylację zwierząt w naturalnej pozycji stojącej, bez ograniczania w żaden sposób ich naturalnych ruchów. Elementy dzielące powinny być wystarczająco mocne, aby wytrzymać ciężar

zwierząt. Instalacje powinny być zaprojektowane w sposób umożliwiający szybkie i łatwe działanie.
Świnie o wadze mniejszej niż 10 kg, jagnięta o wadze poniżej 20 kg, jałówki w wieku poniżej sześciu miesięcy i źrebięta w wieku poniżej czterech miesięcy powinny mieć zapewnioną odpowiednią ściółkę lub odpowiedni materiał zapewniający im komfort właściwy dla gatunku, liczby transportowanych zwierząt oraz pogody. Materiał musi zapewniać odpowiednią absorpcję moczu i odchodów.

W przypadku długotrwałego transportu zwierząt domowych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń, należy spełniać dodatkowe wymagania:

- ✓ Środek transportu musi być wyposażony w dach w jasnym kolorze, właściwie ocieplony.
- ✓ Zwierzęta muszą mieć zapewnioną odpowiednią ściółkę lub odpowiedni materiał gwarantujący im wygodę, właściwą dla gatunku, liczby transportowanych zwierząt, czasu podróży oraz pogody. Materiał musi zapewniać odpowiednią absorpcję moczu i odchodów.
- ✓ Środek transportu użyty do przewozu musi być wyposażony w wystarczającą ilość odpowiedniej karmy zaspokajającej wymagania żywieniowe zwierząt w trakcie podróży. W trakcie podróży pasza musi być zabezpieczona przed warunkami pogodowymi oraz zanieczyszczeniem takim jak, w szczególności, kurz, paliwo, spaliny, odchody i mocz zwierząt.
- ✓ W przypadku gdy niezbędne jest specjalne wyposażenie do karmienia zwierząt, sprzęt ten musi być transportowany w pojeździe.
- ✓ Nieparzystokopytne muszą być transportowane w indywidualnych boksach, z wyjątkiem klaczy podróżujących ze źrebiętami.
- ✓ Środki transportu muszą być wyposażone w ścianki działowe tak, aby można było tworzyć oddzielne przegrody, jednocześnie zapewniając wszystkim zwierzętom swobodny dostęp do wody.
- ✓ Przegrody muszą być tak skonstruowane, aby można je było umieszczać w różnych pozycjach oraz tak, aby wielkość przegród była dopasowana do szczególnych wymogów, rodzaju, wielkości i liczby zwierząt.
- ✓ Środki transportu muszą być zaopatrzone w źródło wody umożliwiające w czasie podróży szybkie dostarczenie wody przez osobę obsługującą tak, aby wszystkie zwierzęta miały dostęp do wody. Urządzenia dostarczające wodę muszą działać prawidłowo i muszą być odpowiednio zaprojektowane i rozmieszczone dla odpowiednich kategorii zwierząt pojonych na pokładzie pojazdu.
- ✓ Całkowita pojemność pojemników na wodę wynosi co najmniej 1,5 %

maksymalnego załadunku. Pojemniki na wodę muszą być zaprojektowane tak, aby mogły być opróżniane i czyszczone po każdej podróży oraz muszą być zaopatrzone w system pozwalający na kontrolę poziomu wody. Muszą być połączone z systemami pojenia w obrębie przedziałów oraz muszą być utrzymywane w stanie pozwalającym na prawidłowe funkcjonowanie.

- ✓ Systemy wentylacji muszą być zaprojektowane, skonstruowane i utrzymywane tak, aby podczas całej podróży, bez względu na to czy pojazd jest w ruchu czy nie, temperatura była utrzymana w granicach od 5 °C do 30 °C wewnątrz pojazdu dla wszystkich zwierząt, z tolerancją +/-5 °C w zależności od temperatury na zewnątrz.
- ✓ System wentylacji musi zapewnić właściwą dystrybucję z minimalnym przepływem o nominalnej wydajności 60 $m^3$/h/KN ładowności. System musi być zdolny do pracy przez co najmniej 4 godziny, niezależnie od silnika pojazdu.
- ✓ Środki transportu drogowego muszą być zaopatrzone w system kontroli temperatury, jak również w środki rejestrujące tego rodzaju dane.
- ✓ Środki transportu drogowego muszą być zaopatrzone w system ostrzegania służący zawiadamianiu kierowcy o tym, że temperatura w pomieszczeniach dla zwierząt osiągnie ustalone maksimum lub minimum.
- ✓ Środki transportu drogowego od 1 stycznia 2007 r. w przypadku środków transportu, które po raz pierwszy wprowadzono do użytku, oraz od 1 stycznia 2009 r. w przypadku wszystkich środków transportu, muszą być wyposażone w odpowiedni system nawigacji (Rozporządzeniu Rady (WE), 2004).

# 7. Literatura

[1] Furtak-Niczyporuk, M. (2017). Regulacja międzynarodowego przemieszczania odpadów. Teka Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie, 10, 63-70.
[2] Jarocka, P., & Łyziński, A. (2015). Bezpieczeństwo w przewozie towarów niebezpiecznych. *Zeszyty Naukowe UPH seria Administracja i Zarządzanie*, *31*(104), 287-293.).
[3] Konecka, S., Stajniak, M., & Szopik-Depczyńska, K. (2016). Transport produktów spożywczych w temperaturze kontrolowanej. Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 17.
[4] Neider, J. (2012). *Transport międzynarodowy*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
[5] Praca zbiorowa (2017). Kontrola transportu drogowego, Materiały pomocnicze do kursów specjalistycznych, praca zbiorowa, Wydział Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji, Legionowo.
[6] ADR Partner. Pobrane z https://adrpartner.pl/ (16.12.2024).
[7] ABC-szkolenia. Pobrane z https://abc-szkolenia.com/klasyfikacja-materialow-niebezpiecznych-klasy-adr/ (16.12.2024).
[8] WITD. Pobrane z https://www.gov.pl/web/witd-bydgoszcz/przewoz-towaro-niebezpiuecznych-adr (16.12.2024).
[9] MI. Pobrane z https://www.gov.pl/web/infrastruktura/szybko-psujace-sie-artykuly-zywnosciowe (17.12.2024).
[10] SOZOS. Pobrane z https://sozos.pl/zezwolenie-na-transport-odpadow/(17.12.2024)
[11] COCH. Pobrane z https://www.coch.pl/badania-atp-frc/ (17.12.2024).
[12] Clicktrans. Pobrane z https://clicktrans.pl/blog/transport-zywnosci-co-musisz-wiedziec/ (17.12.2024).
[13] Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz.U. 2024 poz. 502.
[14] Oświadczenie Rządowe z dnia 13 marca 2023 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., Dz.U. 2023 poz. 891.
[15] Rozporządzenie (WE) NR 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów, Dz.U. L 190.
[16] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, Dz.U. 2021 poz. 212.

[17] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych, Dz.U. 2023 poz. 2487.
[18] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów, Dz.U. 2016 poz. 1742.
[19] Rozporządzeniu Rady (WE) NR 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97.
[20] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 2024 poz. 125.
[21] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602.
[22] Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu do tych przewozów (ATP), Dz.U. 2022 poz. 1824.